



Nur noch die äußere Linie hat ein vom Autohaus Nordstadt in Hannover gebauter Käfer mit dem Serienprodukt gemein: Das auf einem Porsche-Fahrwerk rollende Auto verfügt über den 210 PS starken Sechszylinder des Porsche Carrera, der als Mittelmotor eingebaut ist.

KRAFT



Wer ihm das erste Mal gegenübersteht, ist sich schon bei bloßer Betrachtung sofort klar darüber, daß der auf dicken Walzenrollen unter eindrucksvoll breiten Kotflügeln tief am Boden kauernde Käfer etwas ganz Besonderes sein muß. Und daß man es in der Tat mit einem bisher einmaligen Exemplar der Käfer-Rasse zu tun hat, wird augenblicklich deutlich, wenn der Motor des lediglich mit der schlichten Aufschrift „Autohaus Nordstadt“ gezielten Autos angefasst wird: Aus den beiden Auspuffrohren, die unter den hinteren Kotflügeln herausragen, dringt der unverkennbar Auspuffen eines Porsche-Sechszylinders. Ein Blick unter die hintere Haube freilich bringt nichts an den Tag: Dort, wo bei einem VW-Käfer üblicherweise der Motor angesiedelt ist, entdeckt man eine leere Höhle, denn das Porsche-Triebwerk liegt als Mittelmotor vor der Hinterachse

der alles Bisherige in den Schatten stellen sollte. Als Ausgangsbasis diente die Bodengruppe des VW-Porsche 914. Diese verstärkenden Blechteile laufen vom bis unter das Armaturenbrett und hinten bis unter das Rückenster. Trotzdem mußte die darauf montierte Käfer-Karosserie verständlicherweise noch an verschiedenen Punkten unterstützt werden, um auch ohne ihre angestammte Bodenplatte mit ausreichender Festigkeit auszuhalten zu können: Die vorderen Seitenteile sind ebenso wie die hinteren, deren Belüftungsgitter übrigens vom VW 411 Variant stammen, durch das Einschweißen von Verstrebungen und einer zweiten Innenblechhaut als tragende Elemente ausgebildet. Um Platz für die auf neun Zoll breiten Rennfelgen montierten Gürtelreifen der Größe FR 70 VR 14 zu schaffen, wurden serienmäßige Kotflügel der Länge nach durchgeschnitten und durch das Einsetzen von

serien und zwei VW-Porsche-Fahrgestelle wurden verbraucht, bis in allen Punkten die optimale Lösung gefunden war. Die sorgfältige Arbeit hat sich allerdings gelohnt: Das äußerlich betont schlicht gehaltene Auto sieht aus, als entstamme es der routinierten Wolfsburgserienproduktion – unsaubere oder provisorische Details sind nirgends zu entdecken. Der Einbau der Antriebsseinheit machte ebenfalls etliche Modifikationen nötig: Der vor der Hinterachse postierte Carrera-Motor, der den Käfer zu einem kompromißlosen Zweisitzer macht, erhielt das Ölkühlsystem des 2,4 Liter-911 und einen handgefertigten Öltank, der 15 Liter faßt. An den durch zwei Klappen relativ gut zugänglichen Sechszylinder ist das Fünfganggetriebe des 2,2 Liter-911 S angeflanscht, doch soll dies nur eine Zwischenlösung sein – der Käfer wird auch das Getriebe vom Carrera erhalten. Auch das Fahrwerk

gleichfalls von Porsche übernommene Gaspedal niederdrückt. Bei vollem Einsatz der Motorleistung sind die breiten Gürtelreifen trotz der relativ hohen Belastung der Hinterachse überfordert – der Nordstadt-Käfer markiert den Startpunkt mit zwei dicken schwarzen Gummispuren auf der Straße und setzt sich in einer blauen Qualmwolke derart vehement in Bewegung, daß selbst renommierte Sportwagen der obersten Preisklasse alles daransetzen müssen, um ihm zu folgen. Schon nach 7,3 Sekunden wird die 100 km/h-Marke, die man noch im II. Gang erreicht, überschritten, und auch noch in der dritten Fahrstufe eilt die Nadel des Drehzahlmessers so schnell auf den bei 7300 U/min beginnenden roten Warnbereich zu, daß man sich beeilen muß, mit dem Schalten nachzukommen. Selbst im Geschwindigkeitsbereich bis etwa 160 km/h muß man dem Carrera-Käfer gewachsene Gegner in der Reihe großvolumiger italienischer Sportwagen suchen: Der von auto motor und sport ermittelte Wert von 18,3 Sekunden für die Beschleunigung von 0 auf 160 km/h entspricht etwa dem, den auch der über 80.000 Mark teure Maserati Indy mit einem über vier Liter großen Achtzylindermotor erreicht. Ein Serien-Käfer hat naturgemäß gegen den röhrenden Sechszylinder-VW vollends keine Chancen: Wenn das Serien-Auto bei 100 km/h angekommen ist, bewegt sich der Nordstadt-Käfer längst in Bereichen über 160 km/h. Und selbst hier ist bei dem Kraftpaket aus Hannover kein Zeichen von Schwäche zu bemerken: Es legte den stehenden Kilometer in der bemerkenswerten Zeit von 27,9 Sekunden zurück und war danach schon deutlich über 180 km/h schnell. Dann vergeht auch nicht mehr viel Zeit, bis die Höchstgeschwindigkeit erreicht ist, und obwohl sie deutlich unter der eines mit dem gleichen Triebwerk ausgerüsteten Carrera liegt, ist sie für ein Auto mit Käfer-Karosserie doch überaus eindrucksvoll – der Nordstadt-Käfer erreichte im Mittel aus mehreren Messungen exakt



WAGEN

und ist unter einem großen schwarzen Kasten hinter den beiden Achslängern verborgen. Die aggressiv kreisende Antriebsquelle ist die bisher stärkste Serienversion des luftgekühlten Boxermotors. Sie stammt aus dem Porsche Carrera, besitzt einen Hubraum von 2,7 Litern und versorgt das silbergraue Einzelstück aus Hannover in glänzlich serienmäßigem Zustand mit stattlichen 210 Pferdestärken.

Selbsttragende Karosserie

Als vor gut zwei Jahren eine Karosserie-Studie der Käfer-Karosserie auch ohne Fahrgestell bemerkenswerte Festigkeit bescheinigte, kam ein Prokurist des Autohauses Nordstadt auf die Idee, einen Mittelmotor-Käfer mit selbsttragender Karosserie zu bauen. Damit begann – vornehmlich an Wochenenden – die Arbeit an einem Käfer,

Blechstreifen um jeweils fünf Zentimeter verbreitert. Die hinteren Kotflügel mußten teilweise sogar von Hand getrieben werden, weil sie die breiten Achslenker vom VW-Porsche verdeckten. Da das Auto dadurch erheblich breiter wurde, waren Serienstoßstangen natürlich zu kurz, weshalb man sie in der Mitte durchschnitt, ein zusätzliches Stück einsetzte und die ganzen Teile neu verchromte. Auf diese Weise wurde gleichzeitig ein harmonischer Einbau des speziell angefertigten Dicklenkers in der vorderen Stoßstange erreicht. Als die Änderungen an der Karosserie, die rund 1000 Stunden Schweißarbeit erforderten, nahezu beendet waren, präsentierte VW den neuen 1303 mit gewölbter Windschutzscheibe, worauf man auch noch das Dach auswechselte, um den Einbau dieser Scheibe zu ermöglichen. Der Aufwand bis zur Fertigstellung der Karosserie war beträchtlich: Drei Roh-Karos-

besitz keine Ähnlichkeit mehr mit dem eines normalen Käfers: Die Vorderachse einschließlich Lenkung war ursprünglich für einen Porsche 911 S gedacht, während sich die Hinterachse, die über ein Differential mit 80prozentiger Sperrwirkung verfügt, aus den Schräglenkern des VW-Porsche 914/6, den Achswellen eines Porsche 911 S und den Scheibenbremsen eines Renn-914 zusammensetzt.

Starkes Stück

Im Passagierraum des Käfer-Carrera findet man ebenfalls zahlreiche Porsche-Elemente vor: Hinter dem lederbezogenen 911-Lenkrad entdeckt man das komplette Porsche-Armaturenbrett mit fünf Rundinstrumenten, und daß sich unter der Käfer-Karosserie ausschließlich Porsche-Mechanik befindet, wird deutlich, wenn man den Porsche-Zündschlüssel umdreht, den I. Gang einlegt und das

KRAFT WAGEN

213,1 km/h. Daß mit 210 PS keine höhere Geschwindigkeit möglich ist, liegt hauptsächlich an der vergleichsweise schlechten Aerodynamik der Käfer-Form, die im Vergleich zum Porsche Carrera rund 30 km/h kostet.

Das muß den Fahrer des 210 PS-Käfers freilich kaum ernsthaft bekümmern, denn der Eindruck, den man auf der Autobahn auf die Piloten schneller Autos macht, ist auch so ohne Beispiel. Überholprestige darf man allerdings nicht erwarten: Wenn der Fahrer eines mit 180 km/h dahinrollenden Mercedes 350 SE oder eines Dreiliter-BMW



Im Rückspiegel einen VW-Käfer ausmacht, ist dies für ihn in den meisten Fällen kein Grund, auf die rechte Spur überzuwechseln. Ganz im Gegenteil kann der Käfer-Fahrer damit rechnen, daß nun das Gaspedal weiter durchgetreten wird, um der Potenz des Hintermanns auf die Spur zu kommen — ein Bemühen, das jedoch zur grenzenlosen Verblüffung auch stark motorisierter Autobahn-Benutzer meist ohne Erfolg bleibt. Wenn sie in der Erwartung, des Guten nunmehr genug getan zu haben, bei 180 km/h die Überholspur freigeben, zieht der Nordstadt-Käfer kräftig beschleunigend vorbei, wobei eine aus den Auspuffrohren dringende, kleine Ölwolke dem Überholten zeigt, daß gerade in den nächsten Gang geschaltet wurde.

Bei all dem muß der Fahrer des Käfer-Carrera keine besonderen Strapazen auf sich nehmen, denn obwohl der





Auch im Innenraum ist der Nordstadt-VW mehr Porsche als Käfer: Lenkrad, Instrumententafel und Schaltknüppel stammen vom 911. Für Verblüffung sorgt bei Nichteingeweihten der Blick unter die „Motorhaube“: Wo die Maschine vermutet wird, befindet sich ein kleiner Gepäckraum.



KRAFTWAGEN

luftgekühlte Sechszylinder seine Arbeit direkt hinter den Passagieren verrichtet, fällt seine Anwesenheit niemals unangenehm auf – der Geräuschpegel entspricht auch bei vollem Ausnutzen der vorhandenen Drehzahlreserven etwa dem eines serienmäßigen Porsche. Und auch sonst kann man sich über alle Tugenden freuen, die ein normales Alltagsauto auszeichnen. Der Motor beantwortet Gasgeben bei niedrigen Drehzahlen mit sauberem, spontanem Hochdrehen, und entsprechend eindrucksvoll fallen die Elastizitätsmessungen aus: Im V. Gang benötigte der Superkäfer für die Beschleunigung von 40 bis 100 km/h nur 11,5 Sekunden, und bis 160 km/h waren es nicht mehr als rund 22 Sekunden. Daß die bei den Elastizitätsmessungen ermittelten Werte ebenso wie die Beschleu-

gung auf, weshalb die Gangwechsel beim Beschleunigen relativ viel Zeit beanspruchen. Mit dem geplanten Einbau des Carrera-Getriebes, das im Gegensatz zum gewöhnlich installierten Exemplar auch über das neue, praxisgerechtere Schaltschema mit rechts oben liegendem V. Gang verfügt, dürften diese Schwierigkeiten jedoch beseitigt werden.

Stabiles Gleichgewicht

Durch den zentralen Einbau des Sechszylinders konnte die dem VW-Käfer angeborene Heckstabilität auf ein Minimum reduziert werden: Das Gewicht verteilt sich zu 500 kg auf die Vorder- und zu 600 kg auf die Hinterachse. Zusammen mit der aus Teilen des VW-Porsche 914 und des Porsche 911 bestehenden mo-

ngewöhnliche Richtungsstabilität ganz ohne den Einsatz aerodynamischer Hilfsmittel erreicht werden konnte. Ursprünglich waren die Väter des Nordstadt-Käfers zwar auf den naheliegenden Gedanken gekommen, den Antrieb durch einen Frontspoiler zu verringern, doch zeigten eingehende Versuche, daß sich dadurch die Belastung der Vorderachse auch bei Geschwindigkeiten über 200 km/h kaum ändert – weshalb man auf das Windleitblech, das auch nicht recht zum gewünschten unaufdringlichen Äußeren des Käfers gepaßt hätte, bereitwillig verzichtete. In schnell gefahrenen Kurven besitzt das breitspurige, mit einstellbaren Koni-Dämpfern straff gedämpfte Auto all die guten Eigenschaften, die man von einem Mittelmotor-Wagen erwartet. Es bleibt bis zum Erreichen relativ hoher Quer-

krümmungen aller Art in abenteuerlichen Driftwinkeln umrunden können. Erwartungsgemäß gaben die Scheibenbremsen, die vorn und hinten innenbelüftet sind, keinerlei Probleme auf: Sie sorgten stets für überdurchschnittliche Verzögerung und überlasteten auch mehrmaliges Abbremsen aus sehr hoher Geschwindigkeit ohne den geringsten Verlust an Bremswirkung.

Ob der Käfer-Carrera ein Einzelstück bleibt, ist derzeit noch nicht endgültig entschieden, doch kann man annehmen, daß nach der TÜV-Zulassung, die man bei Nordstadt ohne größere Schwierigkeiten zu erreichen hofft, eine kleine Serie dieser Super-Käfer gebaut wird. Billig wären diese exklusiven Stücke freilich nicht: Obwohl es

Zum Vergleich

	VW 1303 Nordstadt	VW 1303 S Serie	Porsche Carrera RS*	DeTomaso Pantera	Ferrari Dino	Lamborghini Jarama	Maserati Indy
Hubraum	ccm	2667	1584	2667	5763	2418	3929
Leistung	PS/U/min	210/6300	50/4000	210/6300	241/5000	195/7800	350/7500
Preis	DM	ca. 60 000,-	7 220,-	37 980,-	39 810,-	39 960,-	69 930,-
Beschleunigung in s							
0 bis 60 km/h	3,2	6,9	2,6	3,1	3,5	3,7	3,9
0 bis 80 km/h	5,5	12,2	4,1	4,6	5,3	5,2	5,9
0 bis 100 km/h	7,3	19,5	5,7	6,6	7,4	6,9	8,2
0 bis 120 km/h	10,4	36,8	8,0	9,2	10,1	9,0	10,8
0 bis 140 km/h	13,6	—	10,2	12,5	13,1	12,0	14,4
0 bis 160 km/h	18,3	—	13,7	16,9	17,4	15,5	18,4
0 bis 180 km/h	26,0	—	17,6	22,6	23,0	19,8	23,2
1 km mit stehendem Start	27,9	30,8	25,4	26,9	27,1	25,4	28,0
Höchstgeschwindigkeit km/h	213,1	142,3	240,0	244,9	238,4	249,2	246,7

* Leichteste Ausführung der ersten Serie

nigungsdaten nicht ganz an die des gleichstarken Porsche Carrera heranreichen, hat vor allem zwei Gründe: Während der von auto motor und sport gefahrene Carrera RS (Test Heft 4/73) der ersten Serie mit magerer Innenausstattung und nur rund 1000 kg Gewicht entstammte, brachte der Nordstadt-Käfer wegen seiner Karosserie-Verstärkungen und der reichhaltigen Ausstattung einschließlich Radio immerhin 1100 kg auf die Waage. Zum anderen traten – wahrscheinlich durch Materialdehnung – Klemmschließungen in der Schaltübertra-

demden Fahrwerkskonstruktion bietet das Mittelmotor-Auto somit von der Konzeption her beste Voraussetzungen für sicheres und unproblematisches Fahrverhalten. Speziell auf der Autobahn wußte der Käfer angenehm zu überraschen: Selbst in der Gegend der Höchstgeschwindigkeit fuhr er ohne Zutun des Fahrers mustergeräuschlos geradeaus und ließ sich weder von Fahrbahnfugen noch von seitlichen Winden nennenswert beeindrucken.

Bemerkenswert erscheint in diesem Zusammenhang, daß die für ein Mittelmotor-Auto

beschleunigungen völlig neutral und geht beim Überschreiten der Haftgrenze der breiten Reifen in leichtes Übersteuern über, das durch Zurücknehmen des Lenkradeinschlags mühelos ausgeglichen werden kann. Mit der praktisch in allen Lebenslagen in reichlichem Maß zur Verfügung stehenden Überschubleistung kann man zudem das Kurvenverhalten nahezu beliebig beeinflussen – selbst bei hohen Geschwindigkeiten schwenkt das Heck beim kräftigen Gasgeben spontan nach außen, so daß routinierte Fahrer Straßen-

relativ einfach wäre, weitere Exemplare nach den vorhandenen Plänen zu bauen – während im Prototyp einschließlich aller Versuche über 2000 Arbeitsstunden stecken –, müßten Interessenten mit einem Verkaufspreis von 60 000 bis 80 000 Mark rechnen. Damit läge der Käfer auf dem Preisniveau eines Ferrari oder Lamborghini, doch hat man bei Nordstadt sicher recht, wenn man glaubt, daß eine beschränkte Zahl von Liebhabern für Porsche-Fahrleistungen im Käfer-Gewand diesen Preis zu zahlen bereit ist. Götz Leyrer