

AUTOMOBILE

VW 411

Richtig wertvoll

Langsam hob sich in der Stadthalle zu Braunschweig die Leinwand. Händler und Verkäufer, in der vergangenen Woche aus allen Gauen des VW-Reiches zur Wagen-Weihe beordert, reckten die Köpfe. Wenig später, so bekundete einer der Versammelten, „sahen wir allen Grund, uns vor Begeisterung mit Bier volllaufen zu lassen“.

Der Grund zum Feiern thronte lichtumflutet auf einer Drehscheibe: Wolfsburgs lang erwarteter Komfortwagen der gehobenen Mittelklasse — der neue VW 411 (SPIEGEL 21/1968). Das bisher größte, stärkste und schnellste Wolfsburger Modell (Länge: 4,52 Meter; Leistung: 68 PS; Höchst-

die mehr Komfort wünscht, größer geworden ist“, erläuterte der neue VW-Chef Kurt Lotz seinen Aktionären den noch von dem am 12. April 1968 verstorbenen Heinrich Nordhoff festgelegten VW-Kurs.

Er gilt für das gesamte Typenprogramm: Seit Montag dieser Woche, dem Ende der Werksferien, liefern die Wolfsburger ihre bisherigen Modelle mit zahlreichen Verbesserungen.

Krone des neuen Programms aber ist Heinrich Nordhoffs Vermächtnis, der VW 411 „für anspruchsvolle Fahrer“, wie das Werk hervorhebt. Der einzige Wagen, den Nordhoff unter mehr als 70 entwickelten Prototypen (SPIEGEL 21/1967) für marktgerecht und produzierenswert befunden hatte, wirkt gewiß nicht atemraubend schön.

Dennoch ist ihm zuzutrauen, daß er sich in der dichtbesetzten gehobenen Mittelklasse durchsetzen kann, obwohl dort immerhin Konkurrenten wie der

pig verglastes Fahrzeug mit dem Gepäckraum (570 Liter) und dem Raumkomfort eines Mercedes-Benz 250. Hinter- und Vorderwagen sind als Knautschzonen ausgebildet, um Unfallfolgen zu mindern, alle Kotflügel abschraubbar, um Reparaturkosten zu senken. Auch die Heizung, Lüftung, Sicherheitseinrichtungen und der Sitzkomfort sollen höchsten Ansprüchen genügen. Gleichwohl hält VW auf Wunsch neben einer Getriebeautomatik zwei- und viertürige Luxus-Ausführungen bereit. Sie ermöglichen sogar, die Wölbungen der Vordersitz-Rückenlehnen nach Wunsch dem Rückgrat anzupassen.

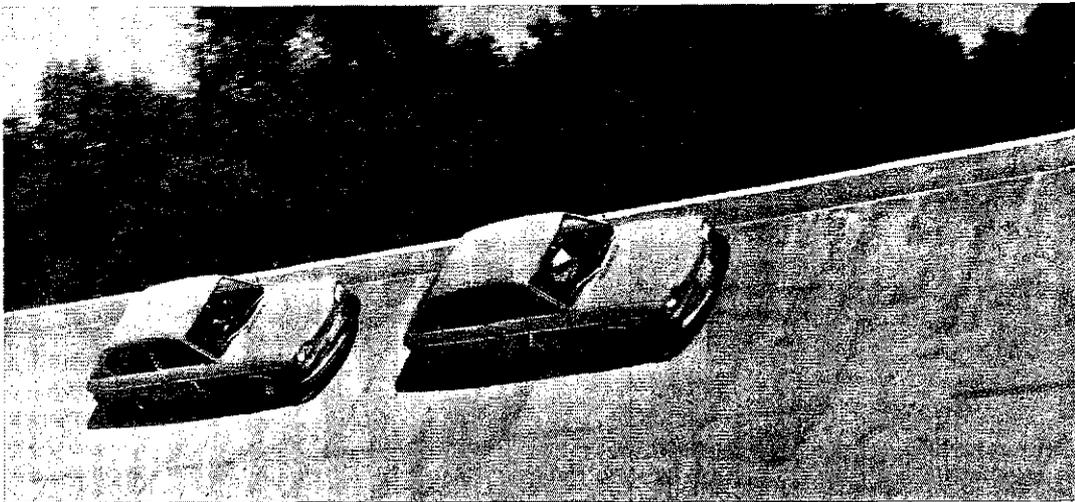
Erste Probefahrten erwiesen, daß der VW 411 auch auf schlechten Straßen einen angenehmen Fahrkomfort bietet. Mit Doppelgelenk-Hinterachse und Gürtelreifen als Serienausstattung hat der Wagen unter normalen Bedingungen sichere Fahreigenschaften. Er reagiert weniger empfindlich auf Seitenwind als andere VW. In Kurven verhält er sich friedlich, solange der Fahrer jene Grenzbereiche meidet, die zum Reservat der Motorsportler und professionellen Auto-Tester gehören. Seine Spurtkraft — von Null auf 100 km/h in 18,5 Sekunden — weist Wolfsburgs Größten freilich nicht gerade als Rakete aus.

Da jedoch VW weiß, „daß heute mehr PS im Automobil verlangt werden als früher“ (so VW-Chef Lotz), wird eine zusätzlich zum Zweivergaservermodell entwickelte, stärkere

Sprint-Variante des VW 411 mit elektronischer Benzineinspritzung vermutlich bald nachfolgen. Unablässig kreisten in der vergangenen Woche Versuchswagen auf der Wolfsburger Testbahn — während doch vom einfachen „411“ die ersten Schau-Autos schon in Braunschweig zu bewundern waren.

Aus Mangel an Arbeitskräften wird VW trotz Sonderschichten frühestens Ende September mit der „411“-Auslieferung beginnen können. Erst dann sollen auch die Preise (Schätzungen: 7800 bis 8600 Mark, je nach Modell) festgesetzt werden. Dennoch liegen bei den Händlern schon heute beachtliche Vormerklisten — hauptsächlich von einstigen Käfer-Käufern, die aus Gram über fehlenden Komfort zu anderen Marken abgewandert waren.

Der Rückwanderer-Trend wird vermutlich noch zunehmen, weil der Wagen nach Ansicht von Händlern auf den ersten Blick ausstrahlt, was Deutsche so sehr schätzen: Der VW 411, fand einer der Premierengäste in Braunschweig, „sieht richtig wertvoll aus“.



VW 411 auf der Testbahn in Wolfsburg: Grund zum Feiern

geschwindigkeit: 145 km/h) kam zur rechten Zeit.

Je länger das VW-Werk ausschließlich seinen unverwüstlichen und weltweit geliebten Käfer produziert hatte, um so deutlicher waren schon vor Jahren die Gefahren der Eintypenpolitik geworden. Wer mit dem eher kargen Komfort des betagten Jahrhundert-Autos (Konstruktionsalter: 32 Jahre) nicht mehr zufrieden war, mußte auf andere Marken ausweichen. Auch der 1961 herausgebrachte — etwas größere — VW 1500 erwies sich als zu kleinstmütig konzipiert.

Die stolzen Export-Erfolge ihres mythischen Krabbeltiers, von dem bisher weit über zehn Millionen produziert wurden, konnten die Wolfsburger nicht darüber hinwegtrösten, daß ihr Marktanteil in Deutschland von 34,7 Prozent im Jahre 1961 auf 26,9 Prozent im vergangenen Jahr abgesackt war. Das lag nur zum Teil an der Konjunkturlaute. Gleichzeitig konnten sich nämlich ausländische Autofirmen auf dem deutschen Markt von 9,7 Prozent (1964) auf rund 20 Prozent verbessern. „Wir wissen, daß die Käuferschicht,

Opel Rekord, Ford 17 M, BMW 1800, Fiat 125, Renault R 16 oder Peugeot 404 gut eingeführt sind. Er besitzt, was dem kleineren Mittelklasse-VW fehlt, um dem Volkswagenwerk einen größeren Marktanteil zu sichern: Nutzraum, Fahrkomfort und Leistung.

Um ihr Konstruktionsziel zu erreichen, trennten sich die VW-Ingenieure bis auf den luftgekühlten Vierzylinder-Heckmotor (1,7 Liter) von zwanzigjährigen Dogmen Wolfsburger Serienproduktion: Der VW 411 ist der erste Wolfsburger Wagen

- ▷ mit selbsttragender Karosserie (einem Hohlkörper, in den Motor, Antrieb, Achse und Innenausstattung nachträglich eingebaut werden),
- ▷ mit Vorder- und Hinterachse von modernstem Personenwagen-Standard (McPherson-Federbeine, Schraubenfedern statt Drehstabfederung),
- ▷ mit vier Türen (wahlweise auch zweitürig lieferbar).

Aus dieser Konstruktion und den größeren Baumaßen entstand ein up-