

Der Code von Photoshop 1.0 wird öffentlich gemacht Seite 58

Casio bringt eine Bluetooth-Armbanduhr Seite 58

Anachronistisch: der G65 AMG von Mercedes-Benz Seite 59

Der VW Golf R Cabriolet weckt Frühlingsgefühle Seite 59

## Lebensfreude aus Kalifornien

Das neue Beetle-Cabriolet von VW ist als «Spassfahrzeug» konzipiert und lässt sich stark individualisieren

Entworfen in Kalifornien, gebaut in Mexiko, ist der VW Beetle Cabriolet für Menschen mit Freude an Form und Farbe gedacht. Dieses Auto ist mehr als ein Transportmittel, es ist Spiegelbild einer Lebenseinstellung.

Werner Ehrensperger

Wer die Individualität liebt und sich gerne von der Masse abhebt, dem kommt das neue Beetle-Cabriolet von VW sicher gelegen. Knapp 1500 Einheiten der bisherigen Baureihe wurden seit 2003 in der Schweiz verkauft, jetzt kommt ab nächstem Monat das neue Modell auf den Markt. Es wirkt gestreckter, flacher und breiter als der Vorgänger, die Proportionen sind dynamischer, und serienmässig hat es einen Heckspoiler. Zudem lässt es sich stärker denn je individualisieren. Fünf Ausstattungsvarianten stehen zur Wahl – «Basis», «Design», «Design Exclusive», «Sport», «Sport Exclusive» – sowie die drei Sondermodelle «50s Edition», «60s Edition» und «70s Edition». Wählen kann man auch zwischen 12 Lack- und 2 Verdeckfarben, 11 Interieur-Stoff- und Leder-Trims, 12 Felgen, 6 Motoren und 4 Getriebevarianten. Besonders interessant: Die preisgünstigste Version mit dem 105 PS leistenden 1,2-l-Turbomotor und manuellem Sechsganggetriebe kostet derzeit – 3000 Franken Euro-Bonus abgezogen – 25 500 Franken. Das sind rund 4500 Franken mehr, als für das Beetle-Coupé zu bezahlen ist.

### Kalifornischer Traum

Das erste Serienmodell des «Ur-Käfers» als Cabriolet war 1949 ein zweisitziges Hebmännchen-Cabriolet, von dem 696 Stück gebaut wurden. Und sehr bekannt waren die Karmann-Cabriolets, die im Auftrag von VW bei Karmann gebaut wurden. Insbesondere die Karmann-Ghia, vom italienischen Designer



Ob Käfer oder Beetle: Besonders als Cabriolet weckt das beliebte VW-Modell Emotionen.

Giacinto Ghia entworfen, haben grossen Liebhaberwert. Von 1949 bis 1980 bauten Volkswagen und Karmann über 330 000 Cabriolets, hinzu kamen schon damals zahlreiche Sondermodelle in teilweise geringer Stückzahl. In der Schweiz etwa war der VW Enzmann bekannt, der von 1957 bis 1968 produziert wurde. Das letzte VW-Käfer-Cabriolet, der Triple Black, entstand 1980.

Das Retro-Design des an den alten Käfer von VW angelehnten Beetle entstand Anfang der neunziger Jahre am American Design Center im Simi Valley, rund 60 Kilometer nordwestlich von Los Angeles. Dort wurde die Studie

«VW Concept 1» entworfen, die erstmals 1994 in Detroit gezeigt wurde. In Genf feierte dann 1995 das «Concept 1 Cabriolet» Weltpremiere, und 1998 ging der New Beetle in Produktion. Das Fahrwerk basierte auf der A4-Plattform (wie der Golf 4). Charakteristisch waren die freistehenden Kotflügel, die runde Form der Fronthaube, der Griff über dem Handschuhfach und die runden Kombi-Instrumente. Von allem Anfang an wurde das auf den kalifornischen Lebensstil zugeschnittene «Spassfahrzeug» im VW-Werk Puebla in Mexiko produziert. Als 2003 das erste Cabriolet des New Beetle auf den Markt kam, lag

das geöffnete Verdeck noch auf der Karosserie auf und musste zum Schutz mit einer Persenning zugeeckt werden.

Sehr früh schon wurden Sondermodelle in teilweise limitierten Auflagen angeboten, so 2001 zum Beispiel der «RSi» mit einem 224 PS leistenden 3,2-l-VR6-Motor und die «Sport Edition» mit einem 1,8-l-Turbomotor (150 PS) oder einem 2,3-l-VR5-Aggregat (170 PS). Exklusiv war damals bei diesen Modellen ein ab Tempo 150 km/h automatisch ausfahrender Heckspoiler. Das erste Cabriolet-Sondermodell folgte 2005 als «Dark Flint» in einer Auflage von 250 Einheiten. VW verstand es

immer, mit dem New Beetle besondere Fans anzulocken. So ist es auch heute noch, etwa mit den Sondermodellen «50s Edition», «60s Edition» und «70s Edition», die sich von den Standardversionen hinsichtlich Farbe, Applikationen und Felgen inklusive Raddeckel auffällig unterscheiden, aber technisch auf dem neuesten Stand sind mit Navigationssystem und Berganfahrhilfe.

### «Käfer des 21. Jahrhunderts»

Seit 2011 nun ist der einfach als «Beetle» bezeichnete Nachfolger des New Beetle im Programm, der von den Marketingstrategen gerne als «Käfer des 21. Jahrhunderts» apostrophiert wird. 550 Einheiten wurden seit der Markteinführung im Dezember 2011 in der Schweiz ausgeliefert – und jetzt hofft der Importeur dank dem Lifestyle-Cabriolet auf rege Nachfrage. Das raffiniert konstruierte Verdeck öffnet sich mit elektrischem Antrieb in 9,5 Sekunden, und dies auch während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Das Dach faltet sich kompakt hinter den Rücksitzen zusammen. Optional ist ein Windschott erhältlich, das sich im Kofferraum (225 Liter) in einer speziellen Ablage verstauen lässt.

Ein besonderes Charisma hat das Interieur mit einem Armaturenbrett, das innovative Technologien und Bedienelemente mit lackierten Oberflächen und einem Handschuhfach à la luftgekühltem Ur-Käfer verbindet. Optional sind eine mehrfarbige Ambiente-Beleuchtung oder Zusatzinstrumente oberhalb des Audio-/Navigationssystems mit Öltemperatur-Anzeige, Stoppuhr und Ladedruck-Anzeige. Das Angebot an individuellen Zusatzausstattungen ist enorm. Bi-Xenon-Scheinwerfer und ein schlüsselloses Start- und Schliesssystem gehören ebenso dazu wie ein Fender-Soundsystem (400 Watt stark mit Subwoofer), eine Klimaautomatik und Dekorfolien für das Exterieur oder Schalldämpferblenden aus Edelstahl für den Auspuff.

## Wege zum zeitgemässen Kuppeln von Eisenbahnwagen

Wie der automatischen Kupplung bei den Normalspurbahnen zum Durchbruch verholfen werden könnte

Eine automatische Kupplung würde die Effizienz der Eisenbahn in Europa massiv steigern. Die Einführung könnte in Etappen erfolgen, und Investitionskosten liessen sich durch Reduktionen bei den Trassenpreisen kompensieren.

Jürg D. Lüthard

Seit 1861 verwenden die Normalspurbahnen in Europa die Schraubekupplung mit Seitenpuffern. Bis heute können Züge nicht getrennt oder gebildet werden, ohne dass eine Person eingreift. Im 20. Jahrhundert scheiterten Anläufe zur Einführung einer automatischen Kupplung. Dies insbesondere, weil diese Umstellung quasi über Nacht hätte erfolgen müssen. Im Zuge der Bestrebungen, den Güterverkehr zu rationalisieren, rückt diese Effizienzsteigerung wieder in den Vordergrund.

### Beginnen mit fixen Verkehren

Zeitgemässe automatische Kupplungen sind kompakter und leichter als ihre Vorgängerinnen. Sie gestatten eine doppelt so hohe Zug- und Schubkraft wie die Schraubekupplung. Zudem ist die Luft-Bremsleitung automatisch mitverbunden. Das seit 2002 von der französischen Firma Faiveley entwickelte System ist mit der russischen Mittelpuffer-

kupplung und der Schraubekupplung kompatibel.

Es wäre also möglich, eine automatische Kupplung gestaffelt über Jahre hinweg einzuführen. Im artreinen Betrieb werden keine Puffer mehr benötigt. Durch den Wegfall der Kräfte, die über Puffer wirken, lassen sich die Querkräfte auf das Gleis reduzieren. Kurven können schneller befahren werden. Im Betrieb mit 6000 Tonnen schweren Kohlezügen zeigte sich, dass der Verschleiss der Spurränne um zwei Drittel

reduziert wird. Eine automatische Kupplung am Fahrzeug hat eine Lebenserwartung von 30 Jahren – gegenüber 15 Jahren bei der Schraubekupplung. Auf Bergstrecken entfällt das Teilen schwerer Züge. Zudem lässt sich die Zeit zur Auslösung der Luftbremse reduzieren, was kürzere Bremswege und höhere Reisegeschwindigkeiten gestattet.

Seit 1976 werden alle Güterwagen mit einem normierten Schacht für eine automatische Kupplung ausgerüstet.

Pro Wagen verursacht das Mehrkosten von 2000 Euro. In Europa zirkulieren über 600 000 Güterwaggons, folglich sind bis heute etwa 1,2 Milliarden Euro nutzlos investiert worden. Die automatische Kupplung ist bereits an mehreren Dutzend Wagen in Deutschland in Betrieb. Der Umbau eines Wagens würde 8000 Euro kosten, bei Neubauten beträgt der Mehrbetrag 5000 Euro, und der optimale Zeitrahmen betrüge etwa fünf Jahre.

Auf eine europaweit harmonisierte Einführung kann man nicht hoffen. Teilbereiche müssen bereits als Insellösungen funktionieren. Wo zirkulieren relativ wenige Wagen, die häufig gekuppelt werden? In der Schweiz könnte die automatische Kupplung ausgehend von den folgenden Verkehren Verbreitung finden:

- > Cargo Domizil: Hier verkehren 280 Güterwagen im Nachtsprung zwischen zehn Zentren.
- > Grossverteiler: Für Coop, Migros und Getränkehändler verkehren 1100 Wagen in festen Umläufen.
- > Post: Für die Briefe sind zumeist im Nachtsprung 105 Wagen im Einsatz, für den Paketverkehr 241 Tragwagen und 1200 Container.
- > Werkverkehr: Oft verkehren Wagengruppen in fahrplanmässigen Verbindungen zwischen einzelnen Werken verschiedener Industrien.
- > Gleisbau: Die nächtlichen Streckensperrungen werden immer kürzer, so dass jede Beschleunigung des Arbeitsablaufs willkommen ist.

Zusätzlich müssten auch ein paar Dutzend Loks mit automatischer Kupplung ausgerüstet werden. Weitere Anwendungen könnten sein:

- > Internationale Blockzüge; sehr schwere Züge (Tonerde).
- > Allianz X-Rail: Im Raum der sieben beteiligten Güterbahnen könnte die automatische Kupplung auch im klassischen Wagenladungsverkehr eingesetzt werden.

Setzen die in der Allianz X-Rail zusammengeschlossenen Bahnen auf die automatische Kupplung, wäre die kritische Grösse für die Umrüstung aller europäischen Güterbahnen erreicht und faktisch ein Standard geschaffen.

### Investitionen kompensieren

Die SBB verfügen über 10 000 Güterwagen, deren vollständige Umrüstung auf automatische Kupplung erforderte 100 Millionen Franken. Würden zur Umrüstung jährlich 5 Millionen Franken aufgewendet, so erfolgte in Kürze ein Grossteil des Kuppelns mit automatischer Kupplung. Da umgerüstete Wagen schneller verkehren können und die Schienen weniger abnutzen, liessen sich die Trassenpreise senken, wodurch sich die Investitionen kompensieren liessen. Dadurch wäre für alle auf dem schweizerischen Netz tätigen Güterbahnen ein Anreiz geschaffen, diese Massnahme zur Steigerung der Effizienz und damit der Attraktivierung des Schienengüterverkehrs zügig umzusetzen.



Halbautomatische Kupplung russischer Art an einer finnischen Lokomotive.