

Mit sieben Zentnern Lebendgewicht:

Der KdF-Wagen erstürmt die Kalmit

Eine Probefahrt auf die pfälzische Wetterwarte — Glanzleistung des Motors

Das Gesicht des KdF-Wagens ist uns heute schon so vertraut wie ein guter Bekannter. Entweder wir kennen es aus den Zeitungen, oder aber wir hatten das Glück auf der Ludwigshafener Presseschau „Schwarz auf Weiß“ zwei Volkswagentypen vor uns zu sehen. Wir lasen auch von der geradezu unglaublichen Leistungsfähigkeit und Sparsamkeit dieses Autos des deutschen Volkes. Kein Wunder, daß wir immer wieder die Frage hören: Ist es denn tatsächlich möglich, für 990 Mark einen vollleistungsfähigen Kraftwagen herzustellen? Und vor allen Dingen: Läßt sich aus einem so kleinen Motor (von nicht 800 ccm) wirklich das herausholen, was die Zeitungen schreiben?

Dieser Tage weihte nun eine KdF-Wagenkolonne in der Gauhauptstadt, nicht nur zum Ansehen, sondern zum Ausprobieren. Und als wir zu einer Fahrt eingeladen wurden, da fühlten wir uns einmal als Vertreter all der Zweifler und Skeptiker, nicht etwa weil es uns von vornherein an Begeisterung gefehlt hätte, sondern weil wir uns sagten, daß eine Sache, die in der Lage ist, ein bewußt eingenommenes Vorurteil zu überwinden, bestimmt gut sein muß. Wir begnügten uns nicht mit einer einfachen Schnelligkeitsprobe, sondern wir verlangten eine Fahrt auf den zweithöchsten Berg des Gaues, bezuglich seiner relativen Höhe den weitaus höchsten Berg unserer engeren Heimat, die Kalmit. Zu allem Ueberfluß nahmen wir noch einen fünften Mann mit, sodas die Gesamtbelastung des Wagens bestimmt mehr als 325 kg betrug. Zu überwinden war auf der verhältnismäßig kurzen Strecke der Kalmit-Höhenstraße ein Höhenunterschied von rund 500 Metern. Während der Fahrt nach Mailammer auf der Staatsstraße gab es eine kleine Geschwindigkeitsprobe, bei der der Wagen

an die 100 km spielend leistete.

Mit fünf ausgewachsenen Mannsbildern immerhin auch keine Kleinigkeit! Dann ging es durch Mailammer auf die eigentliche Kalmitstraße, die sich in klünnen Kurven und Steigungen hinaufwindet bis unmittelbar unter den Gipfel der Kalmit. Als ausgesprochener Schnellgänger

kam hier der 4. Gang naturgemäß nicht mehr in Frage, dagegen konnte ein

erheblicher Teil der Strecke mit dem 3. Gang gefahren werden.

Lediglich an den Kurven und bei stärkeren Steigungen wurde der 2. Gang verwendet. Der erste Gang brauchte nie in Anspruch genommen zu werden. Dabei wurde eine recht ansehnliche Geschwindigkeit entwickelt,

bei geraden Steigungen um 50 km herum.

Geradezu herrlich war es, wie der Wagen in die Kurven ging. Trotz einer Federung, die sich an Elastizität ruhig neben die bekannten Heckmotor-Schwingachsenmodelle von Mercedes-Benz stellen kann, eine Bodenhaftigkeit, die, soweit unsere bescheidenen Erfahrungen ausreichen, auf anderen und teureren deutschen Automodellen allenfalls erreicht, aber keinesfalls übertroffen werden kann.

Als wir nach einigen Minuten oben am Ende der Höhenstraße angelangt waren, da befühlten wir den Motor.

Er war warm, aber keineswegs heiß.

Während bei der Auffahrt unsere ganze Aufmerksamkeit dem Wagen gegolten hatte, widmeten wir uns bei der Abfahrt der herrlichen Gegend — es war ein wunderschöner Sonnentag — und stellten uns im Geiste vor, wie schön es sein werde, wenn wir erst einmal mit eigenem KdF-Wagen all diese Schönheiten unserer Heimat genießen dürfen.

Wir überlegten hin und überlegten her, ob es vielleicht doch nicht etwas auszusuchen gab, aber wir konnten beim besten Willen nichts finden. Die Leistung des KdF-Wagens hatte uns ebenso restlos überzeugt, wie das Neuklere und die schöne und zweckmäßige Raumeinteilung dieses stolzen Zeugnisses deutscher Leistung.

Was einst als Wunschtraum von Schwärmern und Phantasten ersahen, ist Wirklichkeit geworden, der noch nicht einmal 1000 Mark kostet und jahren stolz durch die Gegend. Was können wir am Schluß besseres wünschen, als daß es in absehbarer Zeit jedem fleißigen deutschen Arbeiter möglich sein werde, das gleiche zu tun?!

I—G.