

## Das Fahrwerk

Die Käfer-Basis bildete ein solider (140 mm breit, 165 mm hoch) Zentralrohrrahmen, vorn mit breitem Kopf für die Aufnahme der Vorderachse, hinten gegabelt für die Aufnahme des Motors. In die Gabelwurzel eingeschweißt war ein Querrohr mit den Lagerkörpern für die Hinterrad-Federung, darüber saß die Bodenplattform. Im Oval des Zentralrohrs verliefen Brems- und Motorzüge, außerdem waren die Anschlüsse für Gas-, Brems- und Kupplungspedal, für Handbremse, Schalthebel und Heizung angebracht. Für ihre Zeit sehr fortschrittlich war die Radaufhängung vorn an zwei Kurbellängslenkern, querliegenden Drehstabfedern und die einfach wirkenden Hebel-Stoßdämpfer (ab 1949 doppelwirkend). Der Achskörper bestand aus zwei übereinander liegenden Querrohren, jedes enthielt ein Bündel Federblätter aus fünf beziehungsweise vier Blättern. An den Enden der Federblätter saßen die beiden Traghebel, wegen ihrer Form auch Kurbellenker genannt. Beide waren über einen Lagerbügel miteinander verbunden. Am Lagerbügel war über die so genannten Bundbolzen der Achsschenkel befestigt-, die Stoßdämpfer stützten sich an den unteren Traghebeln ab.

Hinten fand eine Zweigelenk-Pendelachse Verwendung, wobei in den Achsrohren, die zu beiden Seiten des Getriebegehäuses zu den Rädern führten, die Antriebswellen lagen. Am äußeren Ende der Rohre befand sich eine Federstrebe, die ihrerseits mit einem in Gummi gelagerten Drehfederstab aus Flachstahl verbunden war. Diese querliegenden Federstäbe waren von einem Schutzrohr ummantelt und in der Mitte am Rahmen gelagert, die Enden der Federstreben waren frei beweglich. Dazu kamen die Stoßdämpfer, wobei hinten erst ab April 1951 doppelwirkende Teleskopstoßdämpfer verwendet wurden, zuvor kamen Hebeistosdämpfer zum Einsatz. Die Teleskopdämpfer unterschieden sich zunächst vorn und hinten im Hubweg, 90 mm betrug der größte Hub vorn, 130 mm war das Maximum hinten. Damit man beide nicht verwechselte, wurden sie später unterschiedlich lackiert, schwarz vorn, rot hinten. Gebremst wurde über eine Simplex-Trommelbremse von ATE, die auf alle vier Räder wirkte. Beim Standard-Modell erfolgte die Bremsbetätigung mechanisch, das dazu notwendige Gestänge sowie die Bowdenzüge befanden sich im Rahmenrohr. Der Handbremshebel saß auf dem Rahmentunnel.

Aus: Joachim Kuch, Volkswagen Modellgeschichte, Stuttgart, 1998, S. 42