

## VW do Brazil

**Wenn Käfer, dann Käfer-Cabrio. Aber wenn frische Luft so wichtig ist \_ warum nicht gleich Motorrad fahren? Und mit der Kahena 1600 kann man sogar beides: Käfer und Motorrad fahren.**

Und läuft, und läuft, und läuft - und das nun schon seit über 50 Jahren. Der VW Käfer, das beliebteste Krabbeltier der Welt nach dem Marienkäferchen, ist einfach nicht klein zu kriegen. Sicher, die Brutstätte des Käfers hat sich längst aus dem hohen, nassen deutschen Norden verlagert in die tropischen Regionen Mittel- und Südamerikas. In dem warmen Klima dort vermehrten sich die Käfer jedoch prächtig, und in Mexico und Brasilien steht er auch heute noch bei Käfern hoch im Kurs. Und nicht nur bei denen. Auch die Ingenieure von VW do Brazil sind so in ihren luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor vernarrt, daß sie ihn in alles einbauen, was nur Räder hat. Nicht nur in Käfer, sondern auch in Busse, Golf-artige Limousinen, Sport-Coupés - und Motorräder. Jawohl - auch in die: Als die brasilianische Polizei zu Beginn der 90er Jahre bei der Regierung Bedarf anmeldete für mehrere hundert Polizei-Motorräder, erging als Antwort der Bescheid: In Ordnung, aber nur welche »Fabricado a Brazil«. Aber da man Staatsgäste schlecht von Polizisten auf 125ern eskortieren lassen kann, mußte dafür schon was Größeres und Schwereres her. So was wie stattliche BMW oder Goldwing mit ihren Boxer-Motoren - so, wie der Käfer einen hat? Bingo. Genau so einen hat jetzt das große brasilianische Tourenmotorrad, die Kahena 1600. Seit 1992 liefert Tecpama, der in Sao Paulo ansässige Hersteller, die Kahena 1600 aus. Etwa 700 Stück sollen seitdem die Werkshallen verlassen haben, davon neun Zehntel für den Polizeieinsatz. Von dem letzten Zehntel sind einige Maschinen als Zivil-Motorräder in die USA verschifft worden, eine Handvoll nach Japan - und drei stehen beim **deutschen Importeur Brett & Bergner Fahrzeugtechnik in Illingen**. Aller guten Dinge sollen ja bekanntlich drei sein. Und deshalb wohl auch ist B&B-Fahrzeugtechnik nun schon das dritte deutsche Team, das sich am Import der brasilianischen Brocken versucht: Weder bei einer Firma auf den schwäbischen Fildern noch bei dem alten Import-Fuchs Fritz Röth im hessischen Hammelbach kam das Käfer-Bike über das Larven-Stadium hinaus. »Wir wissen heute auch, warum«, erläutert Albrecht Bergner, der für die technische Betreuung der Kahena zuständig ist. »Als der Fritz Röth seine bockenden, übellaunigen Homologations-Kahenas schließlich genervt an uns weitergab, sind wir erst mal ganz tief in die Technik abgetaucht. Herausgekommen sind dabei unterschiedlich große Hauptdüsen in den Doppelvergasern - Gott weiß, warum \_ und einige wirklich nervtötende Wackelkontakte in der Elektrik, die eindeutig auf die brasilianische Arbeitsmentalität zurückzuführen waren.« »Danach ging«s ans Mikrofon; die Fahrgeräusche mußten runter. Zuerst haben wir quadratmeterweise Dämmatten in sämtliche Verkleidungsteile der Kahena geklebt. Das war schon besser. Doch erst eine geänderte Übersetzung für das Lüfterrad, die für weniger Drehzahlen und damit Radau sorgte, brachte die endgültige Lösung.« Und trotzdem kann der Kahena-Antrieb seinen Ursprung nicht verleugnen. Generationen von Autofahrern sitzt heute noch das klingelnde, heulende Motorengeräusch ihres allerersten Autos so im Ohr, als wenn«s gestern erst das letzte Mal gewesen wäre, daß sie mit Muttern zu den Schwiegereltern, mit der Familie in die Ferien, mit der Freundin ins Autokino oder mit der Braut an den Strand gefahren sind: So klingt nur ein VW Käfer. Normalerweise. In dem etwas rustikalen, aber funktionell eingerichteten Cockpit findet sich alles am heute üblichen Platz. Der Schlüssel im Lenk-Zündschloß an der Gabelbrücke setzt einen gewaltigen Kabelbaum unter Strom, der irgendwann auch zwei Kaltstart-Klappen im Vergaser schließt. Der Druck aufs Anlasserknöpfchen an den Schaltereinheiten, die genau so auch an der einst in Brasilien gebauten Honda CB 450 N zu finden waren, und der in den gewaltigen, stählernen Brückenrahmen implantierte 1600er-

Käfer-Motor erwacht zum Leben. Der Arbeitsplatz des Fahrers ist noch verbesserungsfähig. Die Fußrasten liegen gut, und auch Tank und Rahmen der Kahena bauen überraschend schmal. Nur das Sitzbankpolster fällt so weich aus, daß es gleich bis auf die Bodenplatte durchgesessen ist. Der Lenker ist weit über den hohen und langen Tank - besser Tankattrappe - nach hinten gekröpft, jedoch sind die Griffe viel zu weit zum Körper gebogen statt mehr nach unten gekröpft. So sitzen Halbstarke auf ihren frisierten Mofas. Doch was soll's? Ein Stück richtig gekröpftes, verchromtes Rohr in die Halterungen geschraubt, und schon paßt die Angelegenheit. Und jetzt den Gang hinein und gleich losgefahren - wenn nur die Kahena nicht so steil mit dem Vorderrad bergab gegen eine Wand abgestellt worden wäre. Was nun? Bei anderen 380 Kilogramm schweren Motorrädern - fahrfertig und vollgetankt, doch ohne Passagiere - wäre jetzt schon wieder Schluß. Wer soll so etwas rückwärts schieben? Niemand - weil niemand muß. Die Kahena besitzt einen regulären Rückwärtsgang - und nicht so ein gequältes Anlassermotörchen, das die mächtige Honda Goldwing 1500 rückwärts zuckelt. Einfach im Leerlauf mit gezogener Kupplung den Handgriff rechts am Getriebe nach hinten umlegen, Kupplung sanft kommen lassen und die Kahena zieht rückwärts souverän den steilsten Berg hinauf. Das Getriebe - im neu gegossenen Gehäuse, da es die mächtigen Lager der Kardanschwingen aufnehmen muß, aber innerlich mit dem des alten VW-«Bulli» identisch - ist als gutes Autogetriebe bis auf den ersten Gang natürlich synchronisiert. Was sich beim Auto jedoch als äußerst segensreich erweist, wird der Kahena zum Hemmschuh. Die Gänge zwei bis vier flutschen nicht motorradlike leicht hinein, sondern wollen mit viel Druck auf den Hebel bewußt hineingeschoben werden. Angeblich jedoch, so Albrecht Bergner, sollen sich die Getriebe nach einigen tausend Kilometern Einlaufzeit erheblich leichter schalten lassen. Das Temperament der Kahena erscheint durchaus bedächtig, müssen sich mit dem Gewicht, 380 Kilogramm plus Fahrer, also mindestens 450 Kilogramm, doch gerade mal 62 Pferdestärken mühen. Aber halt: Mit 62 PS war ein VW Käfer einst schon sehr gut bei Kräften, und 450 Kilogramm - so leicht waren in den Siebzigern kaum die käfergetriebenen Monoposto-Rennwagen aus der Formel V. Sicher ist die Vmax mit knapp 160 km/h - auch wegen der enormen Stirnfläche der Verkleidung - nicht berauschend, doch sie reicht. Und sicher sind 9,4 Sekunden solo auf 100 km/h nicht die Welt - aber immer noch so gut wie jeder VW Golf GTI, oder nicht? Auf der Habenseite verbucht die Kahena dafür ihren ruhigen Motorlauf, die Stärke eines Vierzylinder-Boxer-Motors; und mit einem Verbrauch von acht bis elf Litern Normalbenzin pro 100 Kilometer galt schon ein 50 PS-Käfer als sparsam. Damals. Den Kardanantrieb der Kahena 1600 hat Tecpama Sao Paulo von der allerersten Honda Goldwing 1000 abgekupfert; die Ausführung als Einarmschwinge mit direkt angelenktem Federbein ist Eigenwerk. Auch die mächtige Telegabel mit 48 Millimeter dicken Standrohren ist Eigenarbeit. Sicher ist die Kahena ein hoher, schwerer Klotz: Aber der tief eingebaute Käfer-Boxer und auch der mit nur 100 Millimetern sehr kurz geratene Nachlauf des Vorderrads lassen sie nicht über Gebühr schwerfällig wirken. Die Verkleidung der Kahena steht allerdings wie ein Scheunentor im Wind und stört mehr, als sie schützt. Auch produziert die Abrißkante der Scheibe enorm laute Windgeräusche am Fahrerhelm. Statt mit europäischen und japanischen Supertourern einen aussichtslosen Kampf zu beginnen, sollte die Kahena vielleicht stärker auf das Wesentliche beschränkt werden. In den USA wurden einige Exemplare in einer »Custom«-Variante als Chopper verkauft (siehe unten). Dann nämlich würde alles wirklich zueinander passen, was an der verkleideten Kahena noch etwas willkürlich zusammengefügt wirkt: Auf weitschwingenden Landstraßen, wo das Aufstellmoment des Kardans beim Beschleunigen und Einsacken beim Gaswegnehmen nicht störend an der Linie zerren, wo im ebenen Asphalt keine Waschbretter und Schlaglöcher auf die Federelemente lauern, wo die kräftige Scheibenbremse im Hinterrad das Gewicht auch allein im Griff hat, dort, wo nicht viele Gangwechsel gefragt sind und das enorme Drehmoment von 120 Newtonmetern aus dem rustikalen Motor den Brocken sanft, aber nachdrücklich aus den Ecken schieben kann - da ist Kahena-Land. Da fehlt nur noch der

Wind in den Haaren und die Füße lässig nach vorn gelegt, und das Chopperglück ist perfekt. Warum also nicht wie beim Käfer Cabrio auch bei der Kahena das Verdeck herunternehmen \_ und Choppern auf brasilianisch?

## **Mein Fazit**

Welcher Käfer-Schrauber hat sich nicht schon einmal überlegt, wie es wohl wäre, ein Eigenbau-Motorrad mit dem genial einfachen VW-Boxermotor auf die Räder zu stellen? Bitte: Hier ist es. Doch die Kleinserie hat ihren **Preis**: Rund 25 000 Mark kostet die Kahena 1600, von der man keinen Großserienstandard erwarten darf, was die Verarbeitung betrifft. Aber die Aufgabe, aus vorhandenen Mitteln ein Motorrad zu bauen, das im Rahmen seiner Möglichkeiten funktioniert, haben die Tecpama-Techniker prima gelöst. *Michael Schäfer*

**Gefunden bei Motorradonline.de (Motorrad 1996/13)**