



---

DELIUS KLASING

Auto **Christian Grundmann** Fotos **Axel Struwe** Texte **Clauspeter Becker**

# Der erste Brezelkäfer

Wiederauferstehung eines Prototypen von 1938

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation  
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische  
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

1. Auflage

ISBN 978-3-7688-3362-2

© by Delius, Klasing & Co. KG, Bielefeld

**Idee und Konzept:** Axel Struwe, Nicole Hille-Priebe

**Fahrzeug:** Christian Grundmann

**Text:** Clauspeter Becker, Nicole Hille-Priebe, Dr. Bernd Wiersch

**Fotografie:** Axel Struwe

**Bildnachweise:** Arūnas Stepulis (S. 12), Thorsten Doerk (S. 96),  
Archiv Axel Struwe (S. 122 – 127),  
Archiv Automuseum Prototyp (S. 128 – 131)

**Schutzumschlaggestaltung und Layout:**

Britta Sumkötter, sumdesign, Bielefeld

**Lithografie:** scanlitho teams, Bielefeld

**Druck:** Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen

Printed in Germany 2011

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis  
des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise  
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B.  
manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer  
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und  
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag

Siekerwall 21

D-33602 Bielefeld

Telefon 0521 5590

Telefax 0521 559115

E-Mail: [info@delius-klasing.de](mailto:info@delius-klasing.de)

[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)



# Inhalt

<b>Vorwort</b> von Traugott & Christian Grundmann	13
<b>Einleitung</b> – Zur richtigen Zeit am richtigen Ort	14
<b>1 Schweißer</b>	17
Auf dem Boden der Tatsachen	22
<b>2 Lackierer</b>	35
Die Farbe Schwarz	37
<b>3 Sattler</b>	47
Wie damals, nur besser	48
<b>4 Technik</b>	59
Der Boxermotor – Hart im Nehmen und kaum zu ersetzen	61
Frischzellenkur für einen Oldie	79
<b>5 People</b>	
Die Menschen hinter dem Projekt VW 3806	85
Das Internet – Neues Medium für alte Schätzchen	101
<b>6 Marketing</b>	105
Viel Werbung für wenig Auto	107
<b>7 Historie</b>	117
Ein Prototyp geht in Serie	118
<b>8 Ausfahrt</b>	133
Der Mythos lebt	140



Der VW 38 im Jahre 2003. Auf den ersten Blick ist der vollkommen verwitterte Wagen nicht als 38er-Käfer zu erkennen (oben).

Seines Brezelfensters beraubt, rottete der Wagen in Litauen vor sich hin. Auch den Tankstützen am Dach hatte man nachträglich eingebaut. Mit der Motorhaube blieb jedoch ein markantes Merkmal erhalten, das die Experten auf die richtige Spur führte (rechts).



# Auf den Spuren deutscher Automobilgeschichte

## Von der Passion, historische VW-Käfer originalgetreu zu restaurieren

Wir, zwei verrückte Dachdecker-Meister aus Hessisch Oldendorf im schönen Weserbergland, Traugott und Christian Grundmann, sammeln und restaurieren seit vielen Jahren gemeinsam alte Käfer und Sonderkarosserien auf Käferbasis.

Dabei ist es unser Ziel, möglichst einmalige und besondere Fahrzeuge zu finden und zu restaurieren. Der besondere Reiz liegt für uns darin, die Geschichte und die einzelnen Details von jedem Auto herauszufinden und nach diesen Erkenntnissen dann eine dem Original entsprechende Restauration vorzunehmen.

Deswegen war dieses Auto einfach ein Muss für unsere Sammlung. Erst nach langem Quellenstudium in den Archiven von Volkswagen, Porsche und dem Prototyp-Museum in Hamburg, die uns alle ohne jede Schwierigkeiten

ihr gesamtes Material (Literatur, Fotos, Zeichnungen und Autos) zur Verfügung stellten, konnte mit der Restaurierung begonnen werden.

Eine große Hilfe stellte auch die weltweit organisierte Familie der VW-Freunde im Internet dar, die mit immer wieder neuen, uns unbekanntem, Fotos und Hinweisen zur Lösung technischer Details während der Restaurierungsphase maßgeblich mit dazu beigetragen hat, dass dieses Auto so original wieder hergestellt werden konnte.

Insofern geht unser Dank an all die vielen VW-Enthusiasten aus der ganzen Welt, die dieses Projekt begleitet haben. Ohne sie wäre die Auferstehung des Porsche-Käfers 3806 so nicht möglich gewesen.

**TRAUGOTT und CHRISTIAN GRUNDMANN**

# Zur richtigen Zeit am richtigen Ort

## Die Leidenschaft für alte Autos hat bei den Grundmanns Tradition

Die Wiederbelebung des KdF-Wagens mit der Fahrgestellnummer 3806 ist ein wichtiges Kapitel in der Geschichte der autobegeisterten Familie Grundmann aus Hessisch Oldendorf im Weserbergland. Angefangen hat sie in den späten 1970er-Jahren fernab der Heimat, im sonnigen US-Bundesstaat Kalifornien. Auf halbem Weg zwischen Los Angeles und Las Vegas liegt die George Air Force Base, in der Traugott Grundmann damals im Auftrag der Bundeswehr deutsche Besatzungen im Umgang mit der Phantom ausbildete. Nach Dienstschluss blieb der junge Hauptmann aber lieber auf dem Boden. In einer kleinen Werkstatt restaurierte er mit großer Leidenschaft zunächst britische Roadster, später dann auch VW-Käfer, vorzugsweise Cabrios, wie er selbst schon eins besessen hatte.

Traugott Grundmann hatte das Glück, in den USA zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu sein. Gut 40 Meilen nordwestlich der Base, in der Gegend rund um Barstow, gab es eine erstaunliche Zahl gut bestückter Autofriedhöfe – ein wahres Schlaraffenland für passionierte Schrauber. Das heiße und sonnige Klima hatte dazu beigetragen, dass viele der Oldtimer zudem in außerordentlich gutem Zustand waren. Es gab also jede Menge zu tun.

Das Hobby des Vaters prägt Sohn Christian von klein auf. Schon in Amerika verbringt er seine Freizeit am liebsten in Papas Werkstatt, zwischen Schrauben und Schmierölen. Daran soll sich auch nichts ändern, als die Familie 1980 nach Deutschland zurückkehrt. Vater Traugott will nach der Bundeswehr eine Karriere als Unternehmer starten. Er ist jetzt 34 Jahre alt, und sein Schwiegervater hat ihm die Übergabe seines florierenden Dachdeckerbetriebs in Aussicht gestellt. Seinen Meister macht er in Rekordzeit – seinem Hobby bleibt er trotzdem treu.

Schon bald kann Traugott Grundmann es sich leisten, die alten Volkswagen zu behalten, nachdem er sie restauriert hat. Sein Sohn bleibt in den folgenden zwei Jahrzehnten eng an seiner Seite und wird nach seiner Ausbildung sowohl im Dachdeckgeschäft wie auch bei der Erweiterung der Volkswagen-Flotte aktiv. 1996 ist die Zeit für eine größere Werkstatt und ein kleines Museum gekommen.

Die Leidenschaft von Vater und Sohn findet in einem ehemaligen Kohlelager der Bundesbahn in Hessisch Oldendorf ein neues Zuhause. Ein Teil wird als Museum genutzt, in dem sich mehr als 70 historische Volkswagen 2500 Quadratmeter Grundfläche teilen. Neben Käfern und diversen VW-Modellen der Vergangenheit sind hier auch alle wesentlichen Militärfahrzeuge auf VW-Basis aus Beständen der ehemaligen Wehrmacht zu finden. Eine recht komplette Sammlung der Produkte von Karmann oder Rometsch & Co runden die Ausstellung ab.

Dass es lange Zeit einen gab, der in ihrer einmaligen Kollektion noch fehlte, ließ den Grundmanns keine Ruhe. Ihr Traum: Der erste Brezelkäfer, ein Prototyp der ersten seriennahen Generation des Käfers, der 1938 bei Porsche als Baureihe VW 38 in Handarbeit verwirklicht wurde. Die Lücke konnte geschlossen werden, weil wieder einmal ein Grundmann zur richtigen Zeit am richtigen Ort war – diesmal allerdings im Internet. Ganz im Stil der Gegenwart fand Christian Grundmann seinen Traumwagen Anfang 2009 in einem US-amerikanischen Internetforum für Volkswagen-Oldtimer.

Die Spur aus dem Netz führte zu Arūnas Stepulis im litauischen Vilnius. Schon nach dem ersten Kontakt war klar: Stepulis ist kein unbedarfter Laie, der einen alten

Gebrauchtwagen loswerden will. Er ist viel mehr Profi in einer im Osten weitverzweigten Branche, die sich finanziell sehr erfolgreich mit alten Volkswagen bis hin zu Beutegut aus dem Zweiten Weltkrieg beschäftigt. Und Stepulis weiß, dass ein VW von 1938 zu den seltenen Prototypen einer späteren Serie gehört. Entsprechend mutig sind seine ersten Forderungen im sechsstelligen Bereich. Christian Grundmann bietet stattdessen ein Schmuckstück aus seiner Werkstatt zum Tausch, einen fahrbereiten Käfer Baujahr 1942. Ein bisschen was muss er noch drauflegen, dann gehört die Ruine eines VW 38 ihm.

Arūnas Stepulis hatte den Wagen seinerzeit im 75 Kilometer nördlich von Vilnius gelegenen Ukmerge gefunden. Nicht etwa in einer Scheune, sondern auf einer Wiese, wo er Wind und Wetter vollkommen ungeschützt ausgesetzt war. Jetzt kehrt er als relativ leichter Schrotthaufen nach Deutschland zurück.

Unter der teilweise verstümmelten Karosserie sind nur noch rudimentäre Reste einer Bodengruppe zu finden.

Die Vorderachse fehlt, und auch die Hinterachse hatte den Käfer bereits vor vielen Jahren verlassen, im Kollektiv mit einem defekten Motor, dem Getriebe und der hinteren Radaufhängung. Und was von den Sitzen übrig geblieben ist, sieht ebenfalls nach einer Menge Arbeit aus.

Zunächst geht es aber darum, auf den Resten des Chassis jene vier Zahlen zu finden, die den Wert eines der ersten seriennahen Prototypen bestimmen. Tatsächlich ent-

deckt man die 3, die 8 und die 0 auf den ersten Blick, nur die 6 versteckt sich unter einem angeschweißten Stück Flacheisen. Als es von behutsamer Hand weggeflext ist, kommt unverseht auch wieder die 6 ans Tageslicht. Was die Fahrgestellnummer angeht, ist der Käfer damit wieder ganz der Alte. Die Zahlen 3806 erklären aber auch, wo dieser VW vor 73 Jahren seinen Dienst angetreten hat: Im Fahrzeugpark von Robert Ley, Chef der Deutschen Arbeitsfront und Leiter des nationalsozialistischen Programms Kraft durch Freude, dessen Kürzel KdF auch den Käfern der frühen Jahre ihren Namen gab.

Die Karosserie des 3806 ist von ihrem Ursprung weit entfernt: Der ehemalige Kofferdeckel trägt alle Anzeichen einer Motorhaube. Den Kühlergrill krönen die drei Buchstaben DKW, was auf einen vorn installierten Zweizylinder-Zweitaktmotor schließen lässt. Tatsächlich haben unter dieser Haube jedoch zwei Vierzylinder-Viertakter des russischen Konzerns GAZ ihre Arbeit verrichtet, zunächst ein M 20 von Pobeda und ab 1973 ein M 24 von Volga. Jeweils längs installiert, wurde über ein Schaltgetriebe eine starre Hinterachse russischen Ursprungs angetrieben. Auch die vorderen Kotflügel sind von der Verwüstung nicht verschont geblieben: Sie sind mit Kragen aus Blech anderen Scheinwerfern angepasst. Und ein echter Brezelkäfer ist der 3806 auch nicht mehr, seitdem eine größere Heckscheibe grob eingefügt worden war. Das waren die Fakten nach der Heimkehr vom KdF 3806 nach Deutschland. Dieses Buch handelt von den Monaten danach, von vielen Hundert Arbeitsstunden, die eine Gruppe von Enthusiasten in und außerhalb von Hessisch Oldendorf leistete. Viele Menschen haben bei der Wiedergeburt des ältesten Käfers mitgeholfen. Die folgenden Seiten sind ihrem Fleiß gewidmet.



Schweißer

1

rauchen verboten



### Blick in die Werkstatt

Der VW 38 in seiner neuen Heimat in Hessisch Oldendorf. Sein charakteristisches Brezelfenster hat er bereits zurückbekommen. Im nächsten Schritt wird das Dach wieder fest mit der Karosserie verschweißt.

