

VW CLASSIC

 Das Magazin für historische Volkswagen

Nr. 15

CREMER ROADSTER
The one and only!

GOLF G60 LIMITED
Überlebt auf der Überholspur

JETTA 2 CABRIOLET
Ein seltener Traum

SAMBA-ERBE
Luxus-T2a



Besuch bei der Bugbus-Gang
Luftkurort

Einst cW-Weltmeister: Rovomobil aus der ehemaligen DDR



brasilien. Im äußersten Südosten des Bundeslandes São Paulo, an der Landstraße SP 068, liegt die Ortschaft Cunha. Unter dem Käfer, auf portugiesisch »Fusca«, liegt Ronaldo. Er ist Fusca-Spezialist und hat derzeit besonders viel zu tun. Denn in Zeiten der tiefen Wirtschaftskrise im Amazonas-Land entdecken viele ihre alte Liebe zum Fusca neu, lassen ihn aufhübschen, nehmen in und mit ihm einen neuen Anlauf für das lang ersehnte Wirtschaftswunder.

»Fuscalandia«, Käferland, nennen die Einheimischen die Region zwischen Bananal und Cunha, die dem Käfer als Reservat dient. Die Kaffeepflanzer und Kleinbauern der Gegend konnten sich früher keine großen Pick-Ups leisten, vertrauten dem Fusca und dem Bulli »VW Kombi«. Heute gibt es keine Plantagen mehr, das Bocaina-Gebirge ist Nationalpark und Tourismusregion. Geblieben sind die vielen vor sich hinrostenden Volkswagen am Straßenrand. Besucher aus den großen Städten im Südosten nutzen ihre Ausflüge zur Wartung oder zum Ersatzteilkauf für ihre eigenen Volkswagen – oder kaufen sich vor Ort sogar einen frisch restaurierten Fusca. Angeblich sollen in Fuscalandia auf 25.000 Einwohner noch immer 3.000 Käfer kommen, im gesamten Land spricht man von rund einer halben Million fahrtauglicher Käfer.

Fotograf und Autor Micha Ende lebt nach brasilianischen Maßstäben unweit dieser magischen Region – und fährt Käfer. Er dokumentiert das Auf und Ab im Leben der Brasilianer und ihrer Fuscas, träumt mit ihnen den Traum vom erneuten Wirtschaftswunder.

In der nächsten Ausgabe von VW CLASSIC werden wir die ganze Geschichte von Fuscalandia erzählen und noch viel mehr fantastische Fotos von Micha Ende zeigen. Freuen Sie sich darauf!

Foto: Micha Ende

»Natürlich sollte mein fertiges Auto auf Käfer-Fahrgestell keine Beton-Karosserie, sondern ein luftiges, elegantes Kleid aus leichtem Polyester tragen. Aber was war das Zeug damals teuer!«

Auto-Designer und Künstler Eimo Cremer über die Entstehens-Phase seines Roadsters.

8 Ein T2a »Clipper«, der kein Clipper sein durfte. Die Story des Luxus-Busses in der Nachfolge des »Samba«.



16 Eimo Cremers Einzelstück hat die Zeit überdauert. Der Auto-Designer und Künstler erzählt von der Genesis.



32 Nur 71 Stück baute Volkswagen Motorsport einst: Der legendäre Golf 2 G60 Limited.



108 Gibt's doch gar nicht: Ein Jetta-Cabriolet von »Freier«. Vor gut 30 Jahren gab's das neu...



96 Brezel mit Bumms: Wunderbar erhaltener Scheunenfund mit MAG-Kompressor.



122 Puma auf Raubzug: Ein brasilianischer Sportwagen mit VW-Genen.



- 04** **Wirtschaftswunder 2.0. ein bild und seine ...**
Brasiliens »Käfer-Land«.
- 08** **Gehegt & gepflegt. unterwegs**
Wie ein T2a »Clipper« in sensationellem Zustand dem Alter trotzte.
- 16** **Designer-Traum. zeitreise**
Eimo Cremer entwarf und baute seinen eigenen Roadster auf Käfer-Basis.
- 26** **Nur für Klassiker. unterwegs**
Das VW-Veteranen-Treffen in Hessisch Oldendorf.
- 32** **Einer von 71. reportage**
Volkswagen Motorsport baute mit dem Golf G60 Limited den ersten 16V in Verbindung mit G-Lader.
- 40** **Schlüssel zum Glück. historie**
Welcher historische Volkswagen trägt welche Schlüssel-Nummer?
- 42** **Wer hat's erfunden...?. reportage**
In der Schweiz entstand mit »Bugbus« ein europaweites Netzwerk für die VW-Gemeinde.
- 54** **Unter dem Wind. meilensteine**
Die »Rovomobile« aus der Ex-DDR waren lange inoffizielle cW-Weltmeister.
- 60** **Hotel to go. unterwegs**
Ein VW Caddy mit absetzbarer Wohnkabine von Tischer für die kleinen Alltags-Fluchten.
- 68** **Mit dem Cabrio ins Weltall. vitrine**
Blech-Modelle von »Nomura Toys« aus Japan.
- 74** **Aus der Szene. community/news**
Typen, Treffen, Zubehör und ein Gewinnspiel.
- 87** **VW CLASSIC. weltweit**
Verlagsservice.
- 96** **Schwedischer Scheunenfund. unterwegs**
Eine 51er-Faltdach-Brezel mit viel Zubehör und einem schweizer »MAG-Kompressor«.
- 104** **Geburtstags-Ständchen. meilensteine**
Herzlichen Glückwunsch: 50 Jahre VW Bus T2.
- 108** **Offen und ehrlich. zeitreise**
Das bügelfreie Jetta-Cabriolet von »Freier« wurde in einer Kleinstserie gefertigt.
- 116** **Die große Schau. historie**
Volkswagen auf der ersten »richtigen« Nachkriegs-IAA in Frankfurt.
- 122** **Stets auf dem Sprung. unterwegs**
Ein »Puma« aus Brasilien – immer aufsehenerregend und sehr selten.
- 130** **VW CLASSIC 16. vorschau**
Vorschau, Impressum.

Fotos(v.l.n.r.): Jan Bürgermeister, Günter Poley, Stefan Bau, (unten) Roman Rätzke, Stephan Repke, Jan Bürgermeister

Die Zeitkapsel

Kaum zu glauben: Einer der besterhaltenen, frühen VW-Busse der zweiten Generation T2a reifte ausgerechnet auf einem Schrottplatz seinem Ausnahme-Zustand entgegen.

Autor Arne Olerth Fotos Jan Bürgermeister

Vorbild: Samba

Zweifarb-Lackierung, Schiebedach und prächtiges Chromornat heben den Status über den eines Handwerker-Bulli.





Udo Seidler besitzt einen außergewöhnlich schönen VW-Bus der zweiten Generation, Baujahr 1970. Einen Clipper – der aber nicht Clipper heißen durfte. Was steckt dahinter? Volkswagen präsentierte mit der Modellvorstellung der zweiten Bulli-Generation T2 neben den hemdsärmeligen Handwerker-Versionen erneut einen besonders edel ausgestatteten Luxus-Kleinbus – quasi den Sohn des

Klassisch

Die Heckansicht früherer T2 unterscheidet sich kaum von der des Vorgängers T1. Die Moderne zog erst Anfang der Siebziger mit Kastenstoßstangen und eckigen Rückleuchten ein.

seligen T1 Samba. Als besonderes Schmankerl hatten die Marketingstrategen die Verkaufsbezeichnung »VW-Clipper L« ersonnen, auch eine abgepeckte Version »VW-Clipper« stand in den Verkaufsunterlagen des Sommers 1967. Doch die Bezeichnung stand unter keinem guten Stern: Die US-Fluggesellschaft Pan Am klagte erfolgreich – immerhin zierte die Zusatzbezeichnung »Clipper« sämtliche ihrer mehrmotorigen Personen-Flugzeuge. Infolge fand sich der Luxus-T2 bereits in der zweiten Auflage der Transporter-Preisliste vom August 1968 als »VW-Achttisitzer L« wieder, den es aber auch mit einem Sitzplatz mehr oder weniger gab.

Es war dies bereits das zweite Mal in der Geschichte des VW-Busses, dass eine Namensbezeichnung zurückgezogen werden musste. Schon bei der Vorstellung des Ur-Busses am 12. November 1949 musste Generaldirektor Heinrich Nordhoff eingestehen, dass der avisierte Name »Bulli« aufgegeben würde – da

die VW-Verantwortlichen eine Klage der Firma Lanz fürchteten: »...da machten die Väter des Bulldog eine wirklich akute Gefahr geltend. Dass nämlich dem Bauern Misthuber, wenn er an

Keine Winter,
nur selten
Regenfahrten und
hingebungsvolle
Pflege sind der
Schlüssel zum
Bestzustand

einen Bulldog gedacht hatte, irrtümlich ein cremefarbener VW-Lieferwagen aus Wolfsburg angeliefert werden könne«, zitiert »Der Spiegel« in seiner Ausgabe vom 17.11.1949. Der Bulli sollte darum »VW Lieferwagen« heißen – doch der Volksmund scherte sich nicht um

