

# Käfer

Österreich 7,50 € BeNeLux .....8,10 € Portugal (Cont) 9,00 €  
Schweiz 12,40 sFr Griechenland .....9,50 € Slowenien .....9,00 €  
Deutschland 6,90 € Italien .....9,00 € Slowakei .....9,00 €  
Spanien .....9,00 €

1  
18

**SPECIAL 1/18**  
**gute**  
**Fahrt**

# Revue

**Cal Look-Replika**  
Neuaufgabe einer 1980er-Cal Look-Ikone



**Karmann Ghia** **Gelb-Schwarzer Renner**  
**Technik** **Bundbolzen-Vorderachse überholen**  
**Studierstube** **Studentin saniert ein 03-Cabrio**  
**Historie** **1:5-Käfermodelle des VW-Designs**  
**Käfer Cabrio** **Unrestaurierter Ovali im Bestzustand**

**Bulli-Sensationsfund**  
T1-Prototyp von Magirus schreibt die Wohnmobil-Geschichte um



**Jugend forscht**  
Teenager restauriert eine 1952er-Brezel



# Einzelstück

So hätte ein VW Käfer-Lieferwagen aussehen können



Arne Olerth  
Chefredakteur



**F**reunde, lasst die Korken knallen – es gibt etwas zu feiern: Der Käfer wird 80 Jahre alt! Laut Volkswagen-Historiker Chris Barber rollte „... der erste wirkliche Volkswagen ...“ im Mai 1938 auf die Straße („Der Käfer“, Delius Klasing- Verlag, 2003). Bereits im Januar 1934 hatte Ferdinand Porsche in seinem „Exposé“ Details dazu skizziert. 1935 und 1936 fertigte er die ersten fünf Prototypen (Typ 60). Im Frühjahr 1937 folgten dann 30 weitere Prototypen W30. Mit dem V303 erschien 1938 das charakteristische Brezelfenster. Die endgültige Nullserie W38 unterschied sich nur noch durch eine veränderte Bodenplatte. 1938 erfolgte auch die Grundsteinlegung für das Werk. Gleichwohl verhinderte der zweite Weltkrieg die Käfer-Produktion. Diese startete Anfang 1946. Und endete erst am 30. Juli 2003 – nach 21.529.464 gebauten Käfern.

Das alles ist Geschichte – die gleichwohl bis in die Gegenwart weiter atmet. Schließlich ist der Käfer heute Deutschlands beliebtester Oldtimer. Die knuffig-liebenswerte Form, sein anspruchsloses Wesen und nicht zuletzt das kultige Schnattern des Boxer-Motors lässt ihm die Herzen zufliegen.

Doch die enorme Wertschätzung von Altblech scheint auch durch die Entwicklung der aktuellen Autos begründet. Die Hersteller überschlagen sich derzeit geradezu mit der Einführung von Assistenten und elektronischen Helferlein. Mag sich der Sinn von Parkpiepsern für wenig routinierte Fahrer noch erschließen, so hört es aber spätestens dann auf, wenn der moderne PKW wenige Minuten nach Fahrtbeginn zur Pause wegen Müdigkeit mahnt.

Ausgeparkt wird heute auf Knopfdruck autonom, in wenigen Jahren sollen Lenkrad und Pedalerie gar gänzlich verschwinden – der Fahrer wird zum Mitfahren verdammt. Es piepst, summt und schnarrt bereits allerorten, manch moderner Untersatz greift gar schon frech ins Lenkrad, meint er eine Abkehr vom rechten Kurs zu detektieren. Und sendet eine Regen-Warnung in die „Cloud“, sobald er automatisiert die Scheibenwischer einschaltet. Kein Wunder, dass sich viele Zeitgenossen nach Autos sehnen, die das Denken noch dem Fahrer überlassen – und das gilt sogar für den automobilen Nachwuchs.

So freut es besonders, dass gleich zwei junge Schrauber, deren Leidenschaft jeweils schon im Teenager-Alter entbrannte, hier ihre Käfer vorstellen: Steffi begann die Restauration des alterlichen 03-Cabrios mit 17 Jahren (S. 48). Julian war gar erst 13 Jahre jung, als er seinen Brezel-Käfer kaufte. Sein Volkswagen ist stramme vier Jahrzehnte älter und irritiert garantiert nicht durch irgendwelche Pieps-Signale. Heute sind Julian sowie Steffi Mitte Zwanzig und können voll Stolz auf den eigenhändigen Aufbau ihrer Volkswagen zurückblicken – eine einmalige und prägende Erfahrung, die Freud und Leid gleichermaßen umfasste wie Organisation und Improvisation schulte. Nichts könnte sie heute wohl mehr erfüllen, als eine Ausfahrt mit dem eigenen Klassiker. Um den Schrauber-Nachwuchs muss man sich also keine Sorgen machen.

Doch auch das Profi-Segment hält dem Volkswagen die Treue: Noch nie war die Auswahl an Ersatz- und Individualisierungsteilen für den Klassiker so groß wie heute. Und stetig werden es mehr. Gerade in diesem Frühjahr erst hat ein bayerischer Käfer-Veredler seine Interpretation eines modernen Roadsters mit Käfer-Genetik (S. 64) vorgestellt, die garantiert für lebhaftere Diskussionen sorgen wird.

Der Käfer scheint also auch in seinem achtzigsten Lebensjahr nichts von seiner Faszination eingebüßt zu haben, im Gegenteil. In diesem Sinne: Happy Birthday Käfer!

Ölige Finger und eine schöne Saison  
wünscht  
Euer und Ihr

Arne Olerth



86



42



106



92



88



74



56

64



**Editorial**

3

**Käfer Variant 1954**

22

Lust am Laster: Ein Norweger baute seinen Ovali zum Lieferwagen um

6

**Volksworld-Show**

30

Neuheiten von der Leitmesse in UK

14

**Rosmalen**

32

Treffen-Saisonauftritt in den Niederlanden

19

**Kalender**

33

Die wichtigsten VW-Treffen Europas

20

**Luftgekühltes Allerlei**

Große Neuheiten-Schau

**Gewinnspiel**

**Automobilia**

**T1 Magirus-Camper 1956** 34

Einmaliger Wohnmobil-Prototyp des schwäbischen Nutzfahrzeug-Herstellers

**Sports Karmann Ghia Typ 14** 42

GSR-Sondermodell für die USA von 1973

**Käfer 1303 LS Cabrio** 48

Studentin restaurierte das elterliche Käfer Cabrio zum lässigen Cruiser mit Typ 4-Power

**T1 Fensterbus 1965** 56

Mit Bugatti-Leder veredelter Custom-Traum

**Memminger Roadster 2.7i** 64

Neuer Frischluft-Sportler mit Käfer-Genen

**Karmann Ghia Typ 14 1966** 66

Betörender Lowlight-Karmann mit feinen Retuschen

110



**Technik CHT-Warner** 74

Pfiffiger Wächter über die Zylinderkopf-Temperatur für alle VW-Motoren

**Ovali-Cabrio 1953** 78

Klasse erhaltener Fünfziger-Jahre-Käfer ohne Vollrestauration – sowas gibt es tatsächlich noch

**Schwäbisch Hall-Bulli** 86

Waldfund eines originalen Werbe-Busses

**VW-Lackmodelle** 88

1:5-Modelle der VW-Designabteilung

**VW-Porsche 904** 92

Starke Low Budget-Replika auf 914-Basis

**Verlagsservice** 99

**Sammler-Miniaturen** 100

Spirituosenflaschen in Käfergestalt

**Händlerverzeichnis** 104

Hier gibt's die guten Teile für den Volkswagen-Klassiker

**Technik Bundbolzen-Vorderachse überholen** 106

Bundbolzen, Bremsen und Radlager

**Cooler US-Camper: T1 & T2a** 114

Urlaubsfreuden im Road Runner (1967) und im Adventure Camper von 1969

**Typ 3 Variant „Pepto 2“** 122

Nachbau einer Cal Look-Ikone (1967)

**Vorschau / Impressum** 130

Ausblick auf die nächste KÄFER REVUE

78



114



Text Heiko P. Wacker  
Fotos Stephan Repke

Manche sagen: Die Jahre ohne eigenen Käfer sind vertane Jahre. Da kann Julian nur lächeln. Er war gerade 13, als ihm seine Brezel zum ersten Mal begegnete

# Hier kommt Kurt



1



2



3



4



5

1. Julian ist ständig auf der Suche nach zeitgenössischem Zubehör 2. 1952, original: Sonderausstattung Schlummerrollen 3. Lese-material und passende Koffer gehören für Julian unbedingt in einen echten Klassiker 4. Blick zurück mit Stil: originaler Schwanenhalsspiegel von Albert 5. Das Werkzeug reist in der 16-Zoll-Box von Hazet mit

Beim Kauf war Julian zarte 13 – heute ist er 26 und genießt den skandinavischen Käfer in vollen Zügen. Im Sommer soll es nach Finnland gehen

Viele Käfer-Fans wurden frühkindlich geprägt, fuhren nicht selten im Gepäckabteil überm Motor mit. Bei Julian liegen die Dinge ein wenig anders: Er hat an seinem 1952er seit frühesten Teenager-Tagen Freude. Obwohl er ihn in den ersten Jahren nicht einmal fahren durfte. „Ja, das ist schon eine skurrile Geschichte“, gibt er selbst zu. „Was sich so alles aus einem netten Gespräch mit einer älteren Dame ergeben kann!“

Besagte Dame beäugte schon länger das Treiben im Ferienhaus der Familie Poss. Denn dort standen nicht nur in schöner Regelmäßigkeit Autos mit deutschem Kennzeichen vor der Tür, sondern auch Klassiker vom Schlage eines Volvo Duett. „In den hatte sich mein Vater verliebt, die Kombiversion des Buckelvolvo hat aber auch Stil“, meint Julian. „Trotzdem gab es immer was dran zu basteln. Gerade auch im Urlaub, wenn wir

in Schweden in unserem Ferienhaus waren. Wie damals im Frühjahr 2005.“ Das Werkeln am alten Volvo gefiel ganz offensichtlich auch besagter Dame aus dem Nachbarhaus. „Denn die kam plötzlich auf uns zu und begann zu erzählen, wie toll sie es fände, wenn sich Leute um alte Autos kümmern.“

#### Ein Buckel-Volvo als Türöffner

Spontan kam sie auf den Käfer zu sprechen, den ihr Vater als Neuwagen gekauft habe. „Jetzt aber sollte er in gute Hände abgegeben werden, die gebürtige Finnin hatte sogar Fotos mit. Ob das nicht was für uns wäre, fragte sie mich, als sie mir die Bilder zeigte. Mein Gott – ich war sofort verliebt!“ Nur stand der Wagen nicht um die Ecke. Sondern bei Helsinki, rund 1.200 Kilometer und eine lange Fährfahrt entfernt. Zu weit für einen Abstecher.

Doch Julian ließ nicht locker: Eltern wissen, was es bedeutet, wenn Teenager einen Sommer in unerfüllter Liebe zubringen. „Ich hab wirklich Wochen und Monate gequengelt“, meint Julian lachend. „Doch im Oktober hatte ich sie soweit: Wir unternahmen einen Herbst-Urlaub in Finnland. Dabei hatten wir von alten Käfern kaum eine Ahnung. Weder mein Vater noch ich mit meinen 13 Jahren.“

Der Käfer wurde im März 1952 nach Finnland exportiert und kurz darauf über einen Händler in Kussankoski an einen Ingenieur namens Eric Sundroos verkauft. „Am 16. Mai erfolgte schließlich die Zulassung mit der Nummer RG-633, wobei Eric den Käfer jedes Frühjahr zur Inspektion in eine Werkstatt nach Kouvola brachte und das Auto nur sehr behutsam bewegte“, erzählt Julian, der sich mittlerweile tief in die Geschichte des VW eingearbeitet hat.

