

Das große KRABBELN

Geliebter VW! Wie seltsam du dastehst, wie außergewöhnlich deine Geschichte, wie heiß die Liebe zu dir. Oder? Stimmt die Binsenweisheit von der ewigen Hingabe an den Käfer? Wir wollten wissen, ob der deutscheste und zugleich weltläufigste Oldie noch den Stellenwert hat, der ihm allseits zugeschrieben wird

Der „Kalifornier“



Der Beetle als Big-Block-Beater: In den sechziger Jahren definierten kalifornische Surfer-Boys ihre Idealvorstellung des Käfers

Der Alltags-Mexikaner



Entschleunigung: Wenn die Käfer-Tür trocken ins Schloss gefallen ist, bleibt der Alltags-Stress draußen

Der Originale



Wie einst im Mai 1951: Mit Liebe zum Detail folgt der Brezel-Käfer dem hehren Ansatz, automobiles Kulturgut zu bewahren

Wer braucht den Käfer? Merkwürdige Form, seltsame Technik, fragwürdige Herkunft – mit gewöhnlichen Maßstäben gemessen, stünde dem Volkswagen ein Platz auf den Exoten-Rängen der Automobilhistorie zu. Aus dem Ding kann nix werden! Das dachten in den vierziger Jahren manche Industrielle, denen man Auto samt Werk für wenig Geld anbot. Sie lehnten bekanntlich das Geschäft des Jahrhunderts ab; den Käfer kümmerte etablierte Weisheit wenig. Bis 2003 legte er eine Erfolgskurve hin, die kein anderes Auto mehr erreichen dürfte.

Und heute, gut zehn Jahre nach seinem endgültig letzten Abgang? Das große Thema heißt „Youngtimer“, auch in der Klassikerszene geht es um Elektronik, Spaltmaße und Vollausrüstung. Interessiert sich noch jemand für den Volkswagen?

„Jaaa!“ Ein einmütiger Zustimmung-Chor verkündet die beständige Relevanz des Käfers. Die da jubeln, sind keine betagten Herrschaften, die per VW in die vermeintlich gute alte Zeit zurückreisen. Nein, hier stehen fünf ziemlich junge Leute, denen der Volkswagen noch heute das Lieblingsthema ist, die ihre Autos so oft fahren wie möglich (gern auch im Alltag) und deren Begeisterung ansteckend wirkt. Ja, die Käfer-Szene lebt, das zeigt sich nicht nur an solch gewaltigen Luftkühler-Versammlungen wie dem jährlichen *Maikäfer-Treffen*. Es gibt regalmeterweise Käfer-Literatur, zig Käfer-Foren und zahlreiche Käfer-Teilehändler und Käfer-Schrauber.

Das Schrauben gehört zum Käfer, seit er über die Straßen rollt. Schon immer gab es

Besitzer, die sich mit der Werks-Ausstattung nicht zufrieden gaben, die mehr Leistung, Ausstattung, Optik wollten. Das Tuning-Fieber trieb mitunter seltsame Blüten, führte aber auch zu richtiggehenden Denk- und Stylingschulen, von denen manche inzwischen selbst ein halbes Jahrhundert alt sind. Sie muss eine Reportage über den Typ 1 im Jahr 2014 ebenso betrachten wie die Jünger des Originalzustands. Denn diese Vielfalt ist ein Grund dafür, dass der Käfer der Fahrzeugtyp mit der wohl vitalsten und buntesten Gefolgschaft weltweit ist.

Vorhang auf für fünf Fahrer, Fans und Vertreter des großen Käfer-Kosmos...

Text: Till Schauen

Fotos: Stephan Lindloff

redaktion@oldtimer-markt.de

Der „deutsche Stil“



Porsche-Parts, Power, piekfeines Handwerk und ingeniose Details führen beim *German Style* zum Vorsprung durch Technik

Der „Rat-Look“-Ovali



Er trägt die Spuren eines gelebten Lebens offen zur Schau – und verbirgt darunter blitzsauber restaurierte Technik



Alltags-Mexikaner

Gebaut 1984 als VW 1200

Besitzerin: Christina Winkler
Leistung: 34 PS
Hubraum: 1192 ccm
Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h

Einen schweren Fall von frühkindlicher Prägung diagnostiziert Christina bei sich selbst: „Mein erstes Wort war ‚Käfer‘“, sagt sie und gesteht, dass sie heute gern fremden Käfern auf den Hintern schaut. Der gefällt ihr halt besonders, dazu dieser freundliche Sound, damit ist sie aufgewachsen. Ihren Mexiko-Käfer hat sie schon 1999 von ihrem Vater bekommen, ein tolles, aber auch quälendes Geschenk, denn die Jahre

bis zum Führerschein zogen sich dann sehr lang hin. Und als es soweit war, wollte Vater den Wagen nicht mehr rausrücken, Christina musste richtig darum kämpfen.

Es hat sich gelohnt, denn das Auto ist jetzt deutlich mehr als ein Fortbewegungsmittel: „Ich fahre täglich 50 Kilometer zur Arbeit. Wenn ich nach Feierabend einsteige, dann fällt sofort die Hektik von mir ab.“ Das hat möglicherweise mit der Serienmotorisierung zu tun – 34 PS, damit könnte man heute höchstens Rasenmäher verkaufen. Aber genau das ist der Punkt: „Ich steig’ jedes Mal total entspannt aus.“

1984 war der vorletzte Jahrgang für den Käfer, in deutschen Autohäusern jedenfalls. Im August '85 rollte die letzte Ladung aus Mexiko vom Schiff, danach gab es nur noch vereinzelte Privatimporte, bevor Rewe und

Baumärkte Mitte der Neunziger noch mal einen Schwung nach Deutschland holten. Und dann natürlich die „Ultima Edición“ zum Produktionsende 2003. Aber selbst vor 30 Jahren stand der Mexiko-Käfer schon ein wenig altertümlich da, im Prinzip auf der Entwicklungsstufe des 1968er Standard-Modells: kurzer Vorbau mit Kurbellenkerachse und planer Frontscheibe. Immerhin hat er zwölf Volt Bordspannung.

Lache bitte niemand, den Starkstrom-Käfer gibt es erst seit 1967, rund 15 Jahre später als andere Fabrikate. Käfers Borduhr geht halt anders, so zählten Ausstattungselemente wie Kopfstützen und Sicherheitsgurte vorn, Tankuhr, abblendbarer Innenspiegel noch in den Siebzigern zu echten Verkaufsargumenten. Der Mexiko-Käfer ist modellhistorisch ohnehin ein Schritt rückwärts, gab es doch bereits



Entschleuniger in der Alltags-Hektik: Wenn die Tür hinter ihr satt ins Schloss ploppt und der 34-PS-Boxer sein betuliches Lied aufnimmt, lässt Christina Winkler allen Stress hinter sich

„Man kann nicht mit Vernunft ans Käferfahren gehen, nur mit dem Herzen!“



„Ist das entspannend! Und jeder lächelt einem zu!“ Sven Weiske überlegt, einen Standard-Käfer neben seinen Boliden zu stellen



Früher waren Mexiko-Käfer beliebte Winterautos der Typ-1-Jünger, aber diese Zeiten sind lange vorbei. Für Einsteiger stellen sie immer noch die billigste Basis dar

1972 einen Nachfolger, den 1303 mit seiner gewölbten Frontscheibe. Mit ihm versuchte Volkswagen, dem inzwischen 35 Jahre alten Grundkonzept ein bisschen Moderne einzubauen – ein verformbares Armaturenbrett mit aufgesetzter Instrumentenhutze ist neben der Panoramaverglasung das deutlichste Kennzeichen. Insgesamt gestaltete sich die Herstellung des 1303 ziemlich teuer. Zu teuer für die Bedürfnisse des mexikanischen Markts, weshalb man dort stets das altbewährte Standardmodell produzierte.

Christina hat ihr Auto optisch mit einer dezenten Tieferlegung und verchromten Stahlfelgen aufgepeppt. Mehr nicht, darauf legt sie wert. „Du lässt dir viel Zeit beim Autofahren“, ist dann auch die erste Bemerkung, die Gastfahrer Sven Weiske zum Auto macht.

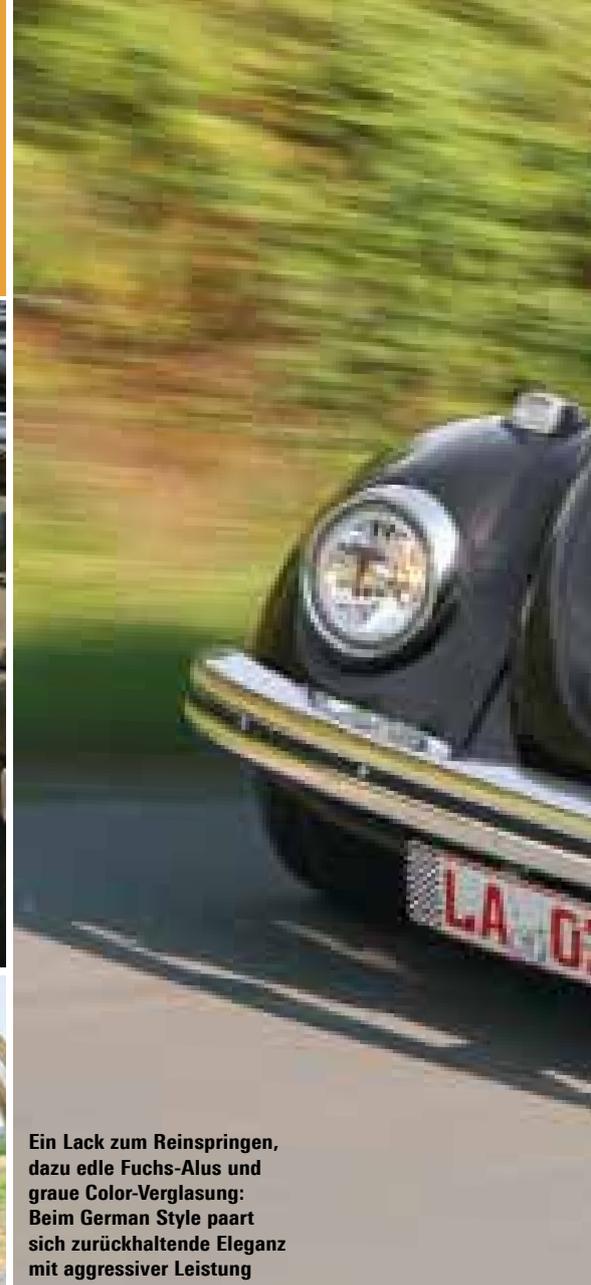
Das ist durchaus lobend gemeint, und tatsächlich kommt schnell nostalgische Freude auf: „Es ist so entspannt! Ach, ich bin schon ewig keinen originalen Käfer mehr gefahren...“ Friedlich brummt der Motor und Viertelmeilen-Kämpfer Weiske findet zurück zu seinen Wurzeln: „So einen könnt' ich mir noch als Alltagsauto vorstellen. Jeder lächelt einem zu! So ein schönes Auto...“ 🐛



German Style



Das Gestühl stammt aus einem Porsche 944, die handwerkliche Ausführung der Türverkleidungen ist makellos, die Informationsflut ebenso untypisch wie notwendig



Ein Lack zum Reinspringen, dazu edle Fuchs-Alu und graue Color-Verglasung: Beim German Style paart sich zurückhaltende Eleganz mit aggressiver Leistung



„Mit dem Käfer auf der Landstraße zu räubern macht irrsinnig viel Spaß!“

Für Mathias Pagel steckt da auch viel Familiengeschichte drin: „Es ist das Auto meines Lebens. Dieser Käfer gehörte meinem Opa, viele Erinnerungen hängen dran, allein der Geruch: Man steigt ein und es riecht nach Käfer. Später, als Opa nicht mehr viel fuhr, bin ich halt allein in die Garage gegangen und eingestiegen.“ Als Schüler knöpfte sich der Hias, wie er allgemein ge-

nannt wird, einen Kotflügel vor, seine ersten Schritte als Restaurierer. Zu der Zeit stand der Käfer nur noch rum, der Besitzerwechsel kam gewissermaßen gleitend. Während der Lehrzeit, anno 2000, baute Hias das Auto zum ersten Mal auf; fünf Jahre später hat er es nochmals in die Kur genommen, diesmal richtig, und so gründlich, wie es mit den Mitteln eines Privatschraubers möglich ist.

Hias schlug damals eine Richtung ein, die vor etwa 30 Jahren aufkam und sich als „German Style“ etabliert hat. Der Begriff bezieht sich auf die Ideale des deutschen Ingenieurwesens, die damals ihren sinnfälligen Ausdruck in dem Audi-Slogan „Vorsprung durch Technik“ fanden. High-Tech der Zeit versammelt sich im German-Style-Käfer. Ganz wichtig: ein mächtiger Motor,

am besten ein Aggregat aus den ungeliebten VW 411/412. Diese Motoren sind die Krönung der luftgekühlten VW-Boxer: verstärktes Aluminiumgehäuse, deutlich besseres Ölsystem, größere Zylinderabstände. Allein durch einfache Anbauten wie Doppelvergaser, optimierte Krümmer und eine verbesserte Zündung verwandelt sich ein braver Serien-Zweiliter in ein röhrendes Monster.

Dann kann man durch mäßig aufwendige Eingriffe den Hubraum erhöhen. Möglich sind über drei Liter, wobei 2,4 Liter als guter Kompromiss gelten. Hias ergänzte dies durch eine scharfe Nockenwelle und einen Satz 48er Dell’Orto-Vergaser. Ganz wichtig ist ein Kühlgebläse in Porsche-911-Optik, selbstverständlich mit Zuffenhausener Lüfterrad.

Porsche-Teile sind allgemein sehr willkommen beim German Style. Alle Umbauten sollen handwerklich perfekt ausgeführt sein, die verstellbare Vorderachse zum Beispiel mit eingekürztem Achskörper, das gibt eine schmalere Spur (wichtig für Breitreifen auf Siebzehnzoll-Fuchs-Replika felgen). Die Konidämpfer sind ebenfalls verstellbar, die Drehstäbe der Hinterachse auf geringere Höhe eingerastet.

Gebaut 1972 als VW 1300

Besitzer: Mathias Pagel
Leistung: ca. 160 PS
Hubraum: 2400 ccm
Höchstgeschwindigkeit: ca. 200 km/h



Innen springt einem zuerst das Fünfuhren-Armaturenbrett ins Auge. Überhaupt darf es möglichst edel sein mit einer Musikanlage auf Top-Niveau und feinem Leder auf teuren Sitzen – dabei aber keinesfalls protzig. Der German Style gibt sich zurückhaltend mit dunklen Farbtönen für die Lackierung, wobei

ein raffinierter Mehrschichtlack durchaus akzeptiert ist.

Auch Hias' Auto enthüllt seine Qualitäten erst auf zweiten oder gar dritten Blick. Das entdeckt auch Gastfahrer Fox Nisch, der sich auf Antrieb wohlfühlt: Er attestiert Anmutung und Qualität auf Mercedes-Niveau.

Derweil grummelt der Motor sehr bassig, und unterwegs zeigt sich die knackige Abstimmung des Fahrwerks – die muss sein angesichts des Schubs. Nisch ist begeistert: „Top Bremsen, viel Gefühl im Fahrwerk, toller Innenraum – eigentlich braucht man nix anderes! Phantastisch.“ 🐛



Das Porsche-Lüfterrad ist Insignium der Macht von 160 Pferdestärken, die dem stark getunten Typ-4-Motor mit 2,4 Liter Hubraum innewohnen



Eleganz bis ins Detail: Selbst das moderne Radio, obwohl im Handschuhfach versteckt, sitzt in einem lederbezogenen Halter

Saubere Sache:
Schon ein Blick unter die
Haube auf den Motor
offenbart, dass der
schlimme Schein trügt

Rat-Look-Ovali

Der sieht ja aus wie aus dem Müll gekratzt“, knurrt eine gutsituierte Dame im Vorbeigehen. Ja, bei allem nostalgischen Wohlgefühl, das der Anblick eines Käfers oft auslöst – es gibt auch Herangehensweisen an das Thema, die den bürgerlichen Betrachter vor den Kopf stoßen. Volker „Fox“ Nisch ging mit seinem Ovali bewusst nicht den Weg der Oberflächen-Perfektion: „Ich will ein Auto, das ich gut im Alltag fahren kann. Das bedeutet auch, dass ein Kratzer nicht weh tut. Ein klassischer Käfer sollte es sein, da scheidet ein Brezelenster aus, denn so einen muss man einfach restaurieren. Der Ovali ist genau richtig.“

Vor neun Jahren hat er dieses Auto für wenig Geld aus einer Scheune geholt (und dabei mehrere Mäuseclans heimatlos gemacht) und dann erst einmal runderneuert. Wirklich wahr: Technisch ist der Ovali in perfektem Zustand, äußerlich zeigt er die Spuren seiner vielen Jahre. Damit folgt auch Fox Nisch einer definierten Denkschule, dem „Rat Look“. Automobile Ratten kamen zuerst in den USA auf, allerdings nicht käferspezifisch, sondern als Strömung der Hot-Rod- und Custom-Szene. Rat Cars bilden die Gegenthese zu überpolierten, fingerabdruckempfindlichen Show Cars; sie sollen normal nutzbar sein, zugleich persönlicher Ausdruck des Besitzers und dabei von ihrer Vergangenheit berichten. Daher bleibt einem Rat Car möglichst viel der ursprünglichen Substanz erhalten – nur eben nicht auf Hochglanz

gebracht. Wie dieser Ovali, der bei genauem Hinsehen tatsächlich sehr gepflegt ist.

Fox Nisch hört das Schlagwort von der Ratte nicht so gern. In den vergangenen Jahren sind Ratten schwer in Mode gekommen, und wie immer gibt es Trittbrettfahrer, die die eigentliche Idee nicht verstehen, sondern halbtote Gammelbuden als Ratte etikettieren oder Salzsäure über die Motorhaube ihres Golf III schütten und sich total desperadomäßig fühlen. Nisch möchte sein Auto lieber als Lebens-Objekt verstanden wissen, denn schließlich trägt auch ein Mensch die Spuren seines Lebens im Gesicht – jedenfalls normalerweise.

In diesem Sinne achtete er darauf, alle Schäden zu beseitigen, immerhin soll das Auto im Alltag laufen. Was aber keine Auswirkung auf die Funktion hat, also Schmarren, Kratzer, kleine Beulen, das bleibt. Aber auch nur das – künstliche Alterung überschreitet die Grenze zum Kitsch. Der Wunsch, die alte Technik am Leben zu erhalten, bedeutet auch, dass Fox Nisch mit sechs Volt Bordspannung unterwegs ist, inklusive aller Einschränkungen, die das bedeutet. Aber so war das halt früher.

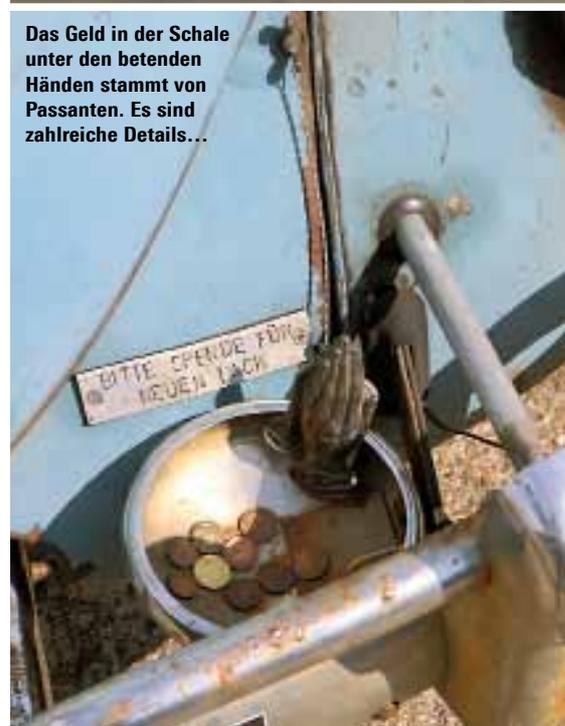
All das gibt diesem Käfer einen sehr speziellen Ausdruck. Mexiko-Fahrerin Christina ist auf Anhieb begeistert, entdeckt aber Seltsames: Nanu, ein Startknopf! Bisschen Gas – und hopsa, er läuft! Das Getriebe ist sogar synchronisiert (erster ausgenommen), und los geht's. Eigentlich ist der Ovali nicht weit vom Mexiko entfernt, aber trotzdem: „Wahnsinn – das ist was ganz anderes!“ Klar, sagt Fox, der Motor macht sich deutlicher bemerkbar, Kupplung und Schaltung reagieren ganz anders, die Pedale sitzen nicht wie gewohnt... Christina kommt zurück wie von einem Ausflug in eine Parallelwelt: Einerseits ist alles sehr vertraut – und doch völlig anders. 🐀

Gebaut 1954 als VW 1200 Export

Besitzerin: Volker Nisch
Leistung: 30 PS
Hubraum: 1192 ccm
Höchstgeschwindigkeit: 112 km/h



Alles authentisch, nichts künstlich gealtert: Fox Nisch fand den Ovali in einer Scheune und rettete so viel originale Substanz wie möglich



Das Geld in der Schale unter den betenden Händen stammt von Passanten. Es sind zahlreiche Details...



...die das Auge fesseln
und den Betrachter
immer wieder
schmunzeln lassen



**Originalsubstanz
retten heißt für Fox
auch, mit sechs
Volt zu leben!**



Für zwölf Sekunden komfortabel genug: Der rund 200 PS starke Käfer ist auf die Viertelmeile hin zweckoptimiert



Abweichung von der Cal-Look-Lehre: Statt Fuchs griff Weiske auf Räder und Bremsen vom Porsche 944 zurück



Der Cal-Looker

Nicht mehr wirklich alltagstauglich: der auf deutlich über zwei Liter hochfrisierte 200-PS-Motor

Sven Weiske schöpft seine Begeisterung für den Käfer zu guten Teilen aus der Wertschätzung für einen Ingenieur: Volkswagen-Schöpfer Ferdinand Porsche. Der Ur-Käfer entstand zwar zu großen Teilen in einer Stuttgarter Garage – allerdings zu einer Zeit, als Prof. Porsche für die Auto Union gewaltige Werksrennwagen entwickelte. Das zugehörige Entwicklungszentrum saß in Chemnitz, Sven Weiskes Heimatstadt. Folgerichtig heißt der Käfer-Club, in dem Weiske sich engagiert, „Ferdinands Erben“.

In Sachsen, aber besonders in Chemnitz, gab es schon vor 1990 einiges Interesse am Volkswagen, „aber es war ja keiner zu bekommen. Das ging erst nach der Wende los.“ Mit seinem Auto kreuzt Weiske den Volkswagen mit Renntechnik, die zwei großen Linien in Ferdinand Porsches Schaffen der Dreißiger: Vor etwa 15 Jahren fand er sein Auto als normalen Automatik-Käfer, vorgesehen eigentlich als Alltagsauto. Aber bald stellte sich auch hier der übliche Jahreszeiten-Rhythmus ein: sommers fahren, im Winter schrauben. „Ich habe ihn über die Jahre Stück für Stück weiterentwickelt.“

Dabei folgte Weiske bald einem speziellen Stil, der als die große Gegenthese zu Hias Pagels German-Styler gilt: der California Look. Eben dort, an der US-Westküste, begannen junge, forschende Käferbesitzer in den mittleren Sechzigern ihre Autos dezent zu verändern. Man wollte mit einem unscheinbaren, aber spurtstarken Auto möglichst



Gebaut 1963 als VW 1200A Automatic

Besitzerin: Sven Weiske
Leistung: 200 PS (mindestens)
Hubraum: „zwei-komma-irgendwas Liter“
Höchstgeschwindigkeit: viel km/h (vor allem gewaltiger Durchzug)



**„Ab 160 km/h
artet das Fahren
in regelrechte
Arbeit aus!“**

**Ziel des Cal-Look:
unauffällig aufzutreten –
aber es faustdick unter der
Haube zu haben! Eine
Maßgabe, die Weiskes
Käfer voll erfüllt**



viele Muscle-Car-Fahrer überrumpeln. Ein Käfer galt gemeinhin als billige Asphaltwanze – umso größer die Überraschung der Big-Block-Treter, wenn so ein Mäuschen plötzlich gewaltig losbrüllte.

Entsprechend unauffällig sollte die Optik sein. Die ersten Cal-Looker hatten keinerlei Chrom, nicht einmal Stoßstangen (die kehrten später wieder zurück ins Lehrbuch). Die Nase muss ein wenig tiefer liegen, das entspricht dem Ideal der Muscle-Car-Optik und ist dank Kurbellenker-Achse einfach zu bewerkstelligen. Mehr Aufwand braucht es, einem schüchternen 1200er Boxer das Kämpfen beizubringen. Der Typ-1-Motor blieb im Cal-Look-Kanon, was vor allem daran liegt, dass es zu Anfang der Entwicklung den Typ 4 noch nicht gab.

Inzwischen gibt es ihn, weshalb auch Sven Weiske ein solches Aggregat installierte. Sein Ziel war allerdings weniger die Alltagstauglichkeit als gute Zeiten auf der Viertelmeile, also ganz im kalifornischen Sinne. Zwölf Sekunden sind höchst respektabel, aber auf diesem Niveau schwindet die Alltagstauglichkeit. Anlassen bei kalter Maschine, anfahren, rangieren – alles nicht mehr so einfach.

Brezel-Besitzer Sam Scherm vernimmt bei seiner Probefahrt zunächst die deutlich veränderten Töne des Motors und das Heulen eines geradzahnten Getriebes. Aber die Offenbarung kommt beim Tritt aufs Gaspedal: Dann bricht hinten ein Brüllen aus, an dem Papa Porsche seine Freud gehabt hätte. Dem Brezel-Fan fehlen erst einmal die Worte: „Oh, geht gut... Oha oha... Da wird man süchtig...“ Nur die Kurbellenker-Vorderachse stößt bei dieser Gewalt an ihre Grenzen, da merkt man dann doch, dass der Käfer eigentlich für ein Zehntel seiner aktuellen Leistung konstruiert wurde. Sven Weiske lotet mit seinem Cal-Looker die Limits aus – Sam Scherm mag kaum mehr aussteigen. 🐛



Strikt original

Gegen Ende unserer Untersuchung kommen wir dann doch zu den eingangs erwähnten Rheumaklappen – Martin

Gebaut 1951 als Volkswagen Export

Besitzerin: Martin Scherm

Leistung: 24,5 PS

Hubraum: 1131 ccm

Höchstgeschwindigkeit: angeblich 105 km/h

„Sam“ Scherm würde aber zu Recht das Beiwort „Opi“ von sich weisen. Sein Brezelkäfer steht für die zeitlose Kern-Philosophie allen Oldtimerwesens: die Suche nach dem Originalzustand. Bei aller Vielfalt in Ausprägungen und Denkschulen scheint es in der Käfer-Gemeinde den Konsens zu geben, dass ein Brezelkäfer nah am Urzustand bleiben soll. Das bedeutet nicht unbedingt, dass man ihn perfekt aufbaut. Selbst die Brezelfenster-Vereinigung als Zentralorgan der Frühkäfer-Besitzer akzeptiert eine gepflegte Patina.

Die freilich muss man erst einmal finden. Sam Scherm's Brezel hatte im Lauf seines Lebens eine große Heckscheibe bekommen, seinerzeit eine übliche Modifikation, als das zweiteilige Fenster noch als Ausweis von Rückständigkeit galt. Die Oldtimerszene betrachtet es freilich genau umgekehrt, als Siegel höchster Wertschätzung, weshalb die alten Konversionen gern rückgängig gemacht werden.

Zwei Jahre hat Sam Scherm an seinem Auto gearbeitet, wobei es eine Vielzahl von Details zu beachten gilt. Unter anderem sind die Ausbuchtungen für große Rückleuchten in den Kotflügeln wieder zu entfernen. Nicht einfach, aber die Brezelfenster-Vereinigung hat passende Vorlagen. Was dieses Exemplar besonders attraktiv machte, waren die Zubehörteile, unter anderem das Becker-Röhrenradio, die Deckel für die Handschuhfächer (eigentlich dem Cabrio vorbehalten) und, besonders entzückend, der Windabweiser „Wirbulator“ auf der Haube.

Ob der funktioniert, ist nicht erwiesen. Bekannt ist aber Brezels Gangart, die sich auf Vorkriegs-Niveau bewegt: Es ist komfortabel, wenn man ihm nicht mehr als 80 km/h abverlangt. Mehr ist möglich, aber will man



**Jeder Gangwechsel
ein Abenteuer – für
Hias ist die gute alte
Zeit was völlig Neues**



Nur fürs Foto: Ein Käfer läuft, den muss man nicht schieben. Und wenn keiner guckt, fährt Alexander (13) auch mal selbst...



Die gute Stube: Verhaltener Luxus weht durch das leicht strenge Interieur, dessen Aura die Insassen wie von selbst zu besseren Menschen macht

sich wirklich mit den Vierzigtonnern auf der Autobahn anlegen?

Warum also ein Brezel? „Er ist halt was Besonderes“, sagt Scherm: Der Käfer in seiner Urform, wie er einst von Prof. Porsche gedacht war: genial, herzerwärmend und dabei voll seltsamer Eigenarten. Genau diese Ursprünglichkeit macht den Umstieg von seinem German-Style-Kraftpaket für Hias Pagel „gewöhnungsbedürftig.“ Wie dreht

man den Zündschlüssel? Wie bekommt man die Gänge rein? Was muss ich tun, damit die Bremsen (teils hydraulisch, teils mit Seilzug) das tun, was ich von ihnen will?

„Gefühlvoll! Auf Schnell-schnell geht gar nix“, sagt Sam Scherm. Die gute alte Langsamkeit! „Der ist Welten von meinem entfernt“, meint Hias, „völlig entschleunigt, alle Hast ist verkehrt.“ Genau, bestätigt Scherm, und bergab spüre man sogar Temperament. Bergauf ändert sich das, und dann heißt es Zurückschalten in den Zweiten. Krrtz! Hias zuckt zusammen: „Das geht einem durch Mark und Bein.“ Na ja, das mit dem Zwischengas, das lernt sich schon, einstweilen ist jeder Gangwechsel ein Abenteuer. Völlig neu, die gute alte Zeit! „Du bist als Fahrer richtig gefragt“, sagt Hias nach der Rückkehr und meint natürlich die besondere Herausforderung, die darin liegt, mit wenig Mitteln und stellenweise widerborstiger Handhabung möglichst viel zu bewegen. 🚗



Tank unter der Haube, Reservekanister im gleichnamigen Rad – Details, die den Charme des Methusalem ausmachen



Der „Wirbulator“: Er soll Schmutz und Insekten um die Frontscheibe herumleiten



Ein Buckel, vier Stile, unzählige Anhänger: Wer hätte gedacht, dass ausgerechnet der im Dritten Reich wurzelnde Käfer einmal eine der buntesten und tolerantesten Anhängerschaften um sich versammeln würde!

Kommentar

„Der gehört restauriert!“ „Das ist nicht original!“ „Furchtbar, diese Torfwalzen!“ Ich weiß aus eigener Erfahrung, wie in anderen Szenen und Marken-



kreisen, in denen nichts als die reine Lehre der Originalität akzeptiert wird, auf derlei Umbauten reagiert würde. Allerdings sind das auch oft genau jene Treffen, bei denen der Altersschnitt ähnlich hoch ist wie beim Renter-Bingo sonntagnachmittags. Während sich bei Käfer-Treffen alle Generationen einfinden. Nachwuchssorgen? Die verstehen die Frage nicht mal. Ob es da einen Zusammenhang gibt zwischen dem Durchschnittsalter und der gelebten Toleranz?

Dirk Ramackers