

Käfer

Österreich	7,50 €	BeNeLux8,10 €	Portugal (Cont)	9,00 €
Schweiz	12,40 sFr	Griechenland	..9,50 €	Slowenien9,00 €
		Italien9,00 €	Slovakia9,00 €
				Spanien9,00 €

1/19

SPECIAL 1/19
**gute
Fahrt**

Revue

**15
Jahre**
Käfer
Revue

Extravielen Bonus-Seiten & Mega-Gewinnspiel

Schöner Reisen

20.000 km im
1600i-Käfer



Einer von vier

Ultraseltenes T2-Sondermodell



VOX-Stufe aus dem TV

1600 L mit Porsche 6-Zylinder



Die Legende lebt

Artz-Käfer mit 997-Mittelmotor



T1-Abenteurer Expedition ins spanische Outback

Gelb-Schwarzer Renner Sport-Käfer mit 120 PS

3 x Kdf-Wagen Sensationsfunde in Russland

Übersicht Alle Käfer-Spiegel

Frisieren mit Serien-Vergaser

24 Seiten Erfahrungen, Konzepte
& innovative Ansätze



Schnelle Brezel

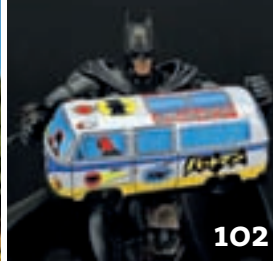
mit Prototyp-Motor von Okrasa



Revue Inhalt 1/2019



124



102



106

Editorial

3

Zwitter-Brezel 1952

6

Ein faszinierender Prototyp-Motor von Okrasa treibt den feinen Volkswagen an

Luftgekühltes Allerlei

14

Große Neuheiten-Schau

Gewinnspiel

19

Automobilia

20

130



110

Vox-TV VW 1600 L 1967

22

Schnelle Stufe mit Porsche 964-Boxermotor

Volksworld-Show

30

Neuheiten von der Leitmesse in UK

Bad Camberg

32

Das bedeutendste Alt-VW-Treffen des Jahres

Kalender

33

Die wichtigsten VW-Treffen Europas

Imbiss-T1 1965

34

Von Hannover über Kalifornien nach Tokio

VW 1600i UE 2003

42

20.000 Kilometer: Camping-Reise im Käfer

Gelb-Schwarzer Renner 1973 50

Perfekt restaurierter Sportkäfer mit 120 PS

T2B Wild Westerner 1972 58

Rares US-Sondermodell in Grün

Historische Werbeposter 64

Voller Durchblick des Volkswagens

Sammler-Glück 68

Die Entdeckung dreier KdF-Wagen in Russland

64



50





116



90



68



30

Special Zentralvergaser

30 Jahre Motortuning mit Zentralvergaser 76

R. Bernauer hat das Konzept perfektioniert

Der Ring-Zentralvergaser 80

G. Wensing betritt technisches Neuland

Limbach 1302 82

Daily Driver: 60.000 km in zwei Jahren

Der Berlin/Peking-Antrieb 88

R. Orminski's Motor für Joey Kelly's Bus

Barndoor-Samba 1953 90

Ken King setzt auf einen ZV-2.0-Typ 1

ZV-Extrem: 125 PS/215 Nm 95

Pit Schweiger zeigt, was machbar ist

Zentralvergaser-Einspritzung 96

Ahnendorps ungewöhnliches Konzept

95



Händler-Verzeichnis 100

Sammler-Miniaturen 102

Die fünf unglaublichsten Bulli-Modelle

Drei rheinische Originale 106

Die Sammlung von F. Kalff (Gutsche)

Käfer-Spiegel 110

Innen- und Außenspiegel im Wandel der Zeit

Gasser 1962 116

Betörender Käfer mit PEPCO-Supercharger

Transpinochiana 124

Bulli-Abenteuer im katalonischen Outback

Verlagsservice 129

Karmann Ghia Typ 14 1969 130

Beau mit Cal Look-Attitüden und 230 PS

Artz-1303 1973 138

Mittelmotor-Legende mit Porsche 997-Boxer

Vorschau / Impressum 148

Ausblick auf die nächste KÄFER REVUE

82



34

Okrasa-Zwitter



Tomas Nielsen aus Dänemark restaurierte in nur eineinhalb Jahren eine Zwitter-Ruine zum Pokalgewinner. Für den exklusiven Prototyp von Oettingers Okrasa-Anlage gibt's natürlich viele Zusatzpunkte

Text Klaus Morhammer
Fotos Stephan Repke





Stufe 6

Die Eckdaten dieses VW 1600 L lassen aufhorchen: Umbau auf Porsche-Sechszylinder aus einem 964, 3,6 Liter Hubraum, über 300 PS, Bremsen vom 964 C2 rundum, eine komplett neu konstruierte Einspritzanlage. So ein Projekt fällt nicht vom Himmel, es ist harte Arbeit, ausgeführt von „Das Triebwerk“ (DTW), veranlasst vom Fernsehsender Vox

Text Thorsten Elbriggmann Fotos Jan Bürgermeister



Einen Volkswagen Typ 3 fürs Fernsehen aufhübschen? Da war doch mal was mit einem TL. Sah schrecklich aus, hat schnell wieder gerostet. Ist aber auch schon lange her. Diesmal würde alles ganz anders werden. Die Redaktion der Sendung „Auto Mobil“ des Kölner Senders „Vox“ hatte sich in den Kopf gesetzt, einen VW 1600 in Perfektion auf ein ganz neues technisches und optisches Level bringen zu lassen. Ein Kurzschnauzer-Stufenheck mit Porsche Sechszylinder sollte es werden – oder kurz: Stufe 6. Die Idee wurde im Juni 2018 geboren. Über den Club „Die VW Typ 3 Liebhaber e. V.“ suchte Vox nicht nur nach einem geeigneten Fahrzeug sondern auch nach einem kompetenten Partner für den Umbau – zum Glück bestanden seitens des Clubs Kontakte in den Ort Schwelm bei Wuppertal. Dort hat 2015 ein Porsche-Umbau- und Restaurierungsbetrieb seine Pforten geöffnet: „Das Triebwerk“. Und der Chef dort, Christian Wilms, realisierte exakt so einem Umbau gerade für sich selbst privat. So kamen Wunsch und Wirklichkeit schnell auf einen Nenner. Das passende Fahrzeug fand sich nach kurzer Suche in Süddeutschland. Eine „Stufe“ Baujahr 1967, Modelljahr 1968, vor über 20 Jahren schon einmal nach dem damaligen Stand der Blechkünste restauriert. „Wie verbastelt das Ding war, haben wir leider erst etwas später bemerkt.

Viel sauberer geht es nicht: Einbau des 964-Motors im Heck der 67er Stufe



Ultimative Reise

Mexiko-Käfer gibt es viele in Europa, die meisten kamen ganz offiziell über die Kanäle von Volkswagen ins Land. Allerdings rollt seit kurzem auch ein Nachzügler über unsere Straßen. Ein Käfer der finalen Serie aus dem Jahr 2003, der von seinen neuen Besitzern auf eigene Faust über den Teich geholt wurde. „Wobei er dafür ganz schön Anlauf nehmen musste“,

meint Manuel Vering schmunzelnd. „Rund 20.000 Kilometer, um genau zu sein“, merkt seine Freundin Maria Ehrich an.

Die beiden frisch gebackenen Käferfahrer leben in Berlin, sind beide in kreativen Berufen tätig – sie als Schauspielerin, er in der Fernsehbranche – und haben Lust aufs Reisen, haben Lust auf fremde Kulturen. Bei Manuel, der beruflich viel unterwegs ist, und auch schon mal ein paar Jahre in La-

teinamerika lebte, lässt sich die Weltenbummelei jedoch leichter in den Alltag integrieren als bei Maria.

Alternative zum Pauschal-Urlaub

„Weil sie durch ihre Dreharbeiten oft an bestimmte Orte gebunden war, haben wir uns gefreut, für unser Projekt, eine richtig große Reise, auch mal andere Länder sehen



Ein Mitbringsel aus Mexiko? Ein VW Käfer, warum nicht! Der Heimweg: 20.000 Kilometer durch Nordamerika, mit Dachzelt natürlich

Text Heiko P. Wacker Fotos M. Vering, M. Ehrich (4)

zu können. Aber gemeinsam“, betont Manuel, bevor er von Kenia oder Hawaii berichtet. „Das war alles cool – aber der Alltag ragte in die Reise hinein. Eben weil ich immer die Kamera am Start hatte und wir immer wieder vor Ort für Reportagen recherchiert haben.“ Urlaub? Fehlanzeige! „Was wir brauchten, das war ein Roadtrip!“ Doch dafür brauchte es eben das richtige Vehikel – welches es ja wohl in Mexiko

City geben musste, dem nächsten Ziel der beiden „Weltreisenden“.

„Den Käfer fanden wir schon immer cool – und plötzlich war die Idee geboren, das pure Reisen in einem dieser Krabbler zu erfahren. Wir wollten einfach schauen, wie weit wir mit einem möglichst günstigen Gebrauchtwagen kommen würden. Die Technik traute ich mir zu, ein bisschen Erfahrung war auch da. Und zum Glück ein



Fahren lernen mit VW: Maria machte erst kurz vor dem Trip den Schein





Selbst der stolze Besitzer wusste mit dem Begriff „Wild Westerner“ nicht wirklich etwas anzufangen, als er 2013 zufällig Bilder vom T2-Exoten sah. „Diese grüne Zweifarblackierung allerdings, die gefiel mir auf den ersten Blick“, versichert Klaus Sonnenberg, der seit mehr als 20 Jahren in der T2-Szene und unter anderem in der T2-IG aktiv ist. „Und trotzdem lernt man immer wieder was Neues, ist doch auch schön“, meint er schmunzelnd. Regelrecht angefixt vom poppigen Lack begann er zu su-

chen und zu recherchieren. Inzwischen kann man den Augsburger getrost als Experten für dieses nur 1973 gebaute Modell bezeichnen, das in Hannover und ausschließlich für den us-amerikanischen Markt gefertigt wurde. „Und das nur von Mitte April bis Ende Mai 73, dann war schon wieder Schluss. Insgesamt waren es 450 Exemplare, die ganz normal durch die Produktion rollten.“ Stolz präsentiert er ein Bild aus jener Zeit, auf dem tatsächlich drei der Fahrzeuge während der Fertigung zu sehen sind. „Zwei direkt hintereinander,

ein drittes ein Stück weiter entfernt. Das erklärt auch, warum die Fahrgestellnummern der Wild Westerner nicht direkt aufeinander folgen.“

Nicht einfach grün, sondern doppelt

Das lässt sich auch erkennen, schaut man sich die im Netz gepflegten Register an. Auf der bekannten Internetseite „thesamba.com“ gibt es seit geraumer Zeit einen eigenen „Wild Westerner Club“ mit rund 65 gelisteten Fahrzeugen, der allergrößte

Wild Westerner

Kann ein grüner Bulli eine Besonderheit sein? Durchaus! Dann nämlich, wenn es sich um ein extrem seltenes Modell handelt. Um einen „Wild Westerner“ beispielsweise: Vier sind derzeit in Deutschland bekannt

Text Heiko P. Wacker Fotos Jan Bürgermeister



1. Typisch US-Model, Teil 1: gepolstertes Armaturenbrett, das Radio ist original von 1973 2. Typisch US-Model, Teil 2: seitliche Reflektoren
3. Der Tacho zeigte beim Kauf exakt 99.000 Meilen an, heute ist er eingelagert und durch ein europäisches Pendant ersetzt

Special
Zentral-
vergaser



Der Perfektionist

Unglaublich! Knapp 300.000 Kilometer hat der Motor auf dem Buckel. Und darf mittlerweile den vierten Käfer antreiben – Robert Bernauers Alltagsauto. Tag für Tag, bei jedem Wetter, auch im Winter. Ein nervöser Sportmotor wäre dafür kaum geeignet. Ein Blick unter die Haube des 67er präsentiert denn auch Serienoptik: Solex-Vergaser, Zweikanal-Ansaugbrücke. Ein originaler Boxer mit 44 oder 50 PS? Keineswegs: Hier sorgt ein dicker Zentralvergaser-Motor dafür, „dass ein LKW zügig überholt werden kann“, erklärt der Motoren-Creator aus Oberbayern lächelnd. Und hält auffordernd den Zündschlüssel hoch. Doch anstelle seines betagten 1.915ers, der immer noch 80 PS auf der Rolle drückt und seit Jahren nur noch E10 bekommt, dürfen wir den 2.176 ccm großen Bruder im schwarzen 67er Käfer der Gemahlin pilotieren.

Erster Eindruck: Der Volkswagen springt mit dem Schlüsseldreh sofort an, verfällt in

In mehr als einem Vierteljahrhundert Feinschliff hat Robert Bernauer potente Serienvergaser-Motoren zu beeindruckender Reife entwickelt. Sein Konzept? Eher ungewöhnlich ...

Text Arne Olerth Fotos Jan Bürgermeister



einen unauffällig-ruhigen Leerlauf. Lautstärke, Optik? Original! Lediglich der leicht gekürzte Schnorchel des Luftfilters sowie ein unauffälliger Entlüftungsschlauch zum rechten Ventildeckel weichen davon ab. Unauffälliger lässt sich Frasier-Kunst kaum verpacken. Los geht's! Frappierend druckvoll schiebt der Boxer an, bleibt akustisch aber annähernd auf Serienlautstärke. Beim Erklimmen der Drehzahlleiter lässt der

Die haus eigene Fließbank hilft bei der Ermittlung der perfekten Ansaugkanal-Form

Schub kaum nach, unterstreicht den linearen Verlauf der Momentenkurve. Käfertypisch früh findet sie sanft ein Ende. Die wunderbar seriennahe Charakteristik des Motors begeistert. Der Serienvergaser-Motor (SVT) von Robert Bernauer bietet dabei deutlich mehr Druck und Leistung als gewohnt, skaliert gewissermaßen die beliebten Tugenden des Käfermotors der Siebziger auf die Verkehrsverhältnisse von heute. Höhere Reisegeschwindigkeiten sichert Robert Bernauer über eine von 3.87 auf 3.44 verlängerte Achsübersetzung. Abschluss-test: Ein steiler Anstieg, drei Personen an Bord, Tempo 40 im vierten Gang – Vollgas! Willig dreht der Boxer hoch, kein Verschlucken trübt den Boxer-Genuss. Klasse!

Die Entwicklung startete vor 30 Jahren

Zurück in der Firmenzentrale von Roberts Motorenschmiede „Innovative Motorentechnik Bernauer“ RMB führt der Chef zum Rollenprüfstand. Dort hängt ein nahezu identisches Aggregat, frisch aufgebaut. Hier aber mit CSP-Super Competition anstelle des VW-Auspuffs mit TDE-Endrohren. Drei Prüfstandläufe, drei Ölwechsel, dreimal Ventilspiel einstellen hat der Motor bereits hinter sich – ist also eingefahren. Jetzt die Kür: die Leistungsmessung. Ohrenschützer werden verteilt, die Messung gefahren:

97 PS bei 3.800/min und brachiale 219 Nm bei 2.150/min. Kein Wunder, dass der Schwarze dem Berg fast das Asphaltband abgezogen hatte (91 PS/226 Nm). Schwer beeindruckend! „Mittlerweile machen die SVTs mehr als 60 Prozent meiner Aufträge aus. Noch vor Porsche 356- und Typ1-Doppelvergaser-Motoren.“



1

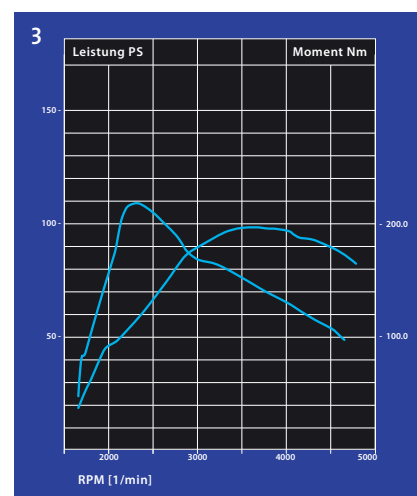
Die Entwicklung freilich begann schon sehr früh, präzise: 1989. Robert, damals im Freundeskreis ein geschätzter Boxermotoren-Schrauber, wurde von seinen österreichischen Spezln um Unterstützung gebeten. Im Gegensatz zu Deutschland war hier die Eintragung von frisierten oder anderen Motoren enorm Zeit- und Geld-intensiv, daher meist unmöglich. Um den Wunsch nach mehr Dampf dennoch zu erfüllen, ersann Robert seine SVT-Motoren: Serienvergaser-Boxer mit deutlich mehr Hubraum. Die Krux: Im Gegensatz zum deutschen CO wurde damals in Österreich das Abgas bei der

Hauptuntersuchung auf HC kontrolliert, das beim Frisieren meist signifikant ansteigt. Zwei Jahre tüftelte Robert, tauschte Nockenwellen deutscher und US-amerikanischer Hersteller. Keine konnte überzeugen, also ließ er eine eigene nach seinen Vorgaben fertigen. Oder besser zwei: eine mit etwa 270° für Motoren bis zwei Liter Hubraum und eine mit 285° für die Dicken. Der Hub? Jenseits der zehn Millimeter. 1991 stand das Konzept, damals mit 94er-Kolben und Serienkurbelwelle. Macht 1.915 ccm Hubraum. 1996 folgte dann der Schritt in die Selbstständigkeit, 1998 das erste 2,3 Liter-SVT-



2

1. Sieht aus wie Serie, klingt und verbraucht wie Serie und geht doch brutal besser 2. Der gleiche Motor mit unbearbeitetem Serien-Schalldämpfer macht den Sleeper-Look perfekt. Sein Büffel-artiger Antritt liegt auf TDI-Niveau 3. 97 PS / 219 Nm mit CSP Super Comp.-Auspuff



3

The River Bus

Ken King kann es – auch der rottigsten Ruine haucht er neues Leben ein. Sein jüngstes Projekt: ein Barndoor-Samba, dezent getunt auf zwei Liter mit einem zentralen Vergaser

Text Heiko P. Wacker

Fotos Stephan Szantai, Ken King (4)





Special
Zentral-
vergaser

Dezent: Das Endrohr wurde zwecks besserer Optik in den Endtopf zurückgesetzt

Wenn Sie in Nordamerika wohnhaft sind und gelegentlich mal Ken King kennenlernen möchten, dann müssen sie nur einen frühen VW Bulli hinter ihrer Bude parken. Das darf dann gerne auch ein Gerippe oder ein Relikt in Fragmenten sein: Früher oder später wird es Ken von der Ranch schleppen und binnen weniger Monate zu einem Schmuckstück formen. Wer das nicht glaubt, der darf sich seine drei letzten T1-Projekte anschauen: Ken ist ein begnadeter Retter jener vor 1956 gebauten Bullis, die die Szene ob der großen Heckklappe mit dem Spitznamen „Barndoor“ versehen hat. Einen von 1952 und einen von 1954 hat Ken bereits wachgeküsst, mit dem „River Bus“ besetzt er nun die Mitte.

Dabei sah der original im Jahr 1953 nach Kanada gelieferte Samba nicht unbedingt so aus, als ob er überhaupt „kussecht“ sei, auch wenn sich immerhin noch ein Lenkrad und einige Gepäckstangen fanden. Ei-

ne Vorderachse oder gar ein Motor hatte der Samba hingegen nicht mehr, dafür eine ganze Menge Rost. Das lag möglicherweise an der „Umgebungsfeuchte“ – der Bulli lag seit den 1970er-Jahren in einem Fluss. Und dort auch noch auf der Beifahrerseite, wie Ken berichtet, der mit „Concept-1“ eine der führenden Teileschmieden in Kanada mit Sitz in Calgary betreibt.

Fundort: Im Wasser, auf der Seite

Dort nahm auch die vorliegende Geschichte ihren Anfang: „Das alles begann 2010, als ein Kunde hereinspazierte und fragte, wie schwer Teile für Barndoor-Busse zu bekommen seien.“ So kam man ins Gespräch und Ken erfuhr vom 1953er, der bis in die 60er in besagtem Fluss in Manitoba lag und nun wieder saniert werden sollte. Ganz offensichtlich war der Besitzer der Meinung, dass das mal eben im Vorbeigehen zu machen sei. Erst „nach einer Weile



Rücksicht

Bereits 1906 schrieb die Engländerin Dorothy Levitt in ihrem Werk „The Woman and the Car“, die moderne, eine Automobil-pilotierende Dame möge doch immer einen kleinen Handspiegel unter dem Fahrersitz mit sich führen und ihn von Zeit zu Zeit hoch nehmen, um während der Fahrt im Verkehr nach hinten zu blicken.

Originalität und Wertsteigerung

Spätestens 1911, als der amerikanische Rennfahrer Ray Harroun beim 500-Meilen-Rennen von Indianapolis seinen Beifahrer – dessen Aufgabe es war den rückwärtigen Verkehr im Auge zu behalten – durch einen Spiegel ersetzte und dank des eingesparten Gewichts als Erster durchs Ziel ging, war auch die Männerwelt vom Rückspiegel überzeugt.

Welcher Spiegel gehört an/in den Käfer? In Zeiten steigender Oldtimerpreise wird die Originalität auch hier immer wichtiger

Text & Fotos: Sven Zimmermann mit freundlicher Unterstützung von Sascha Haun und dem Käferland Frankfurt

Ab circa 1914 bauten die ersten Autohersteller serienmäßig Rückspiegel ein.

In Deutschland wurde der Rückspiegel hier erst mit der StVZO vom 01.01.1938 auch für PKW Pflicht. Ab dem 09.04.1956 wurde im § 56 Abs. 1 StVZO bestimmt, dass Kraftfahrzeuge einen Innen- und einen Außenspiegel haben müssen, die so beschaffen sind, dass der Führer des Fahrzeuges nach rückwärts alle für ihn wesentlichen Verkehrsvorgänge beobachten kann.

Volkswagen hat im Laufe Käfer-Produktion die Spiegel häufig geändert. Heute ist Originalität immer wichtiger. Dabei lässt sich nicht jede Änderung auf ein genaues Datum fixieren. So gibt es originale Käfer, die vor den Werksferien 1960 gebaut wurden – mit Innenspiegel, der offiziell erst nach den Werksferien eingeführt wurden. Offensichtlich war der Vorrat an „alten“ Spiegel zu früh aufgebraucht. Für die genaue Bestimmung hilft die folgende Übersicht.

Außenspiegel



10/56: Einführung Außen-
spiegel auf Tür-Scharnier



3/60: Änderung Befesti-
gung, größer, Entfall
Kunststoff-Umrandung



8/67: deutlich größer,
Befestigung an der Tür



8/67: rechter Cabrio-Spiegel
mit gebogenen Arm



8/67: Beifahrer-Seite



8/67: Cabrio-Version mit
kurzem Gewinde



1600i: schwarz lackiert

Innenspiegel-Limousine



bis 46: schwarz, Fuß
aus Press-Blech



6/49 Export: eckige
Form, Halterung für
Sonnenblende



ab 46: dicker Rand



6/49 Standard: schwarzer Fuß



Der wassergekühlte 3,6 Liter 997/1-Boxer hat leichtes Spiel mit dem Käfer-Kampfgewicht von 1.060 Kilogramm



Bis der Artz kommt

Es ist nicht der legendäre Nordstadt-Käfer von 1972, sondern sein jüngerer Bruder – von Günter Artz Mitte der 80er-Jahre aufgebaut und jüngst vom Mittelmotor-Spezialisten Oliver Dunsmore vollendet

Text Martin Santoro Fotos Jan Bürgermeister