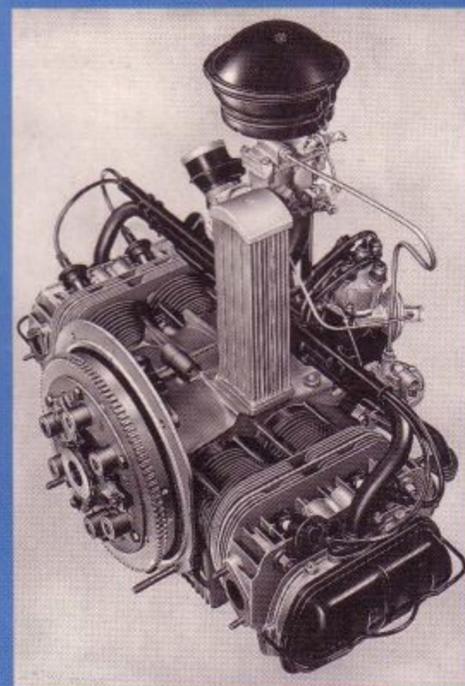
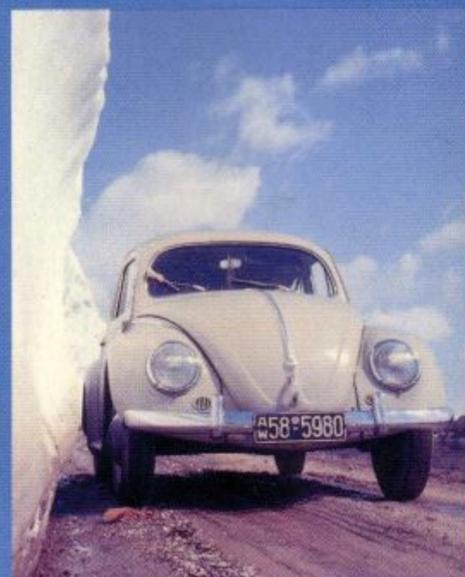
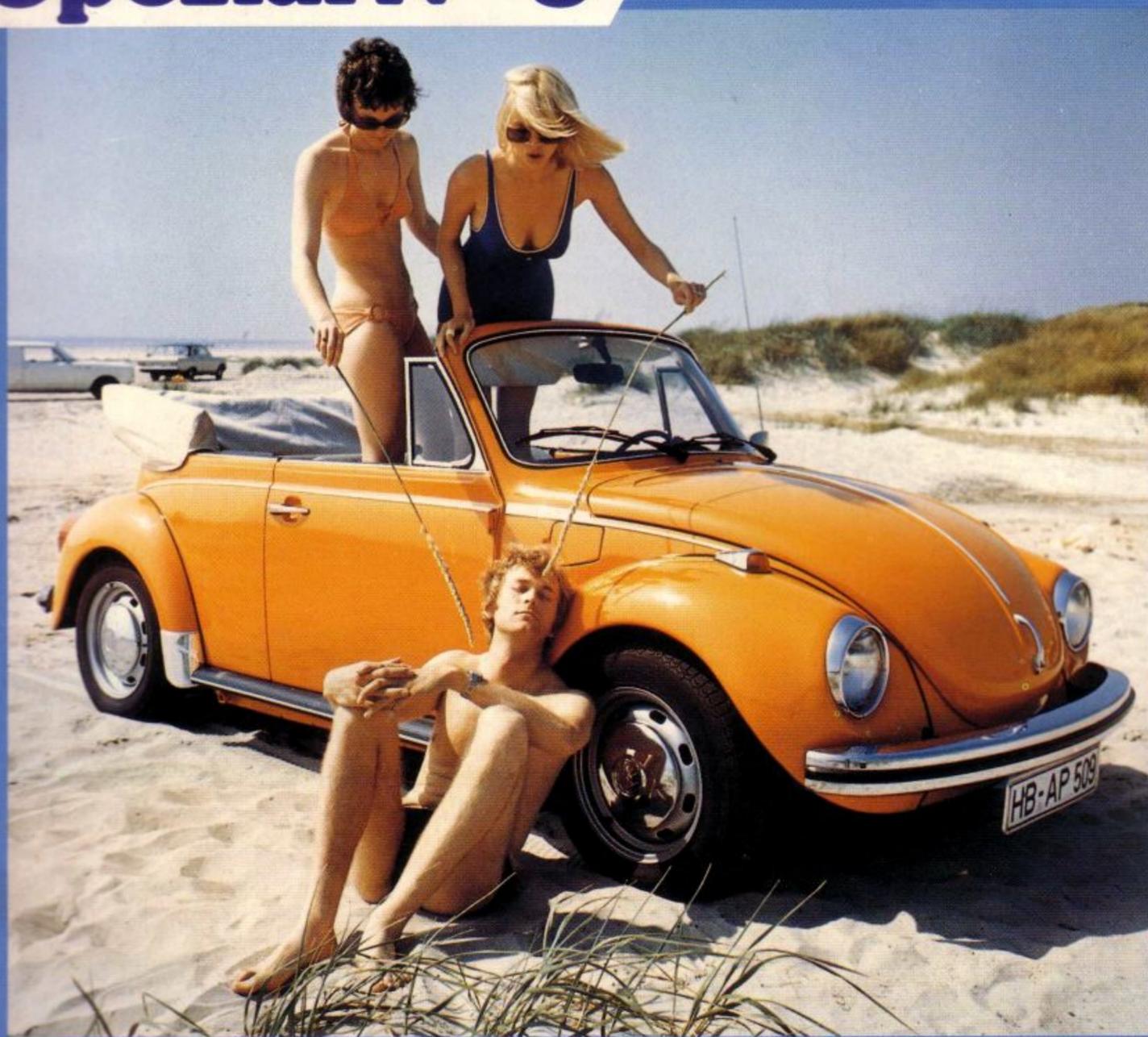


DM 9.—
84006/89002

Motor Klassik

Spezial N° 5



alles über

VW-Käfer

Preis-Situation · Ersatzteil-Handel · Erfahrungen · Test-Reprints
Kaufberatung · Modell-Bausätze · Adressen
Fahrberichte · Modell-Historie · Literatur-Liste · Foto-Faszination



Damit Sie gleich wissen, wo's langgeht: Gunnar Wilss, Mitglied der IG für Karmann-Ghia Fahrer und Fahrerinnen, weiß von einem geschockten Karmann Cabrio-Besitzer zu berichten, dem etwas besonders Ungewöhnliches wiederfuhr. Als dieser nämlich des nachts das straff sitzende Verdeck seines neuerworbenen Fahrzeugs verriegelte, wanderten plötzlich die Scheinwerferkegel nach oben. Die Diagnose lautete "untenrum völlig durchgefault".

Ein tragisches Erlebnis war das. Und damit es Ihnen nicht auch so geht, möchte *Motor Klassik* mit dieser Kaufberatung bei der reuelosen Anschaffung behilflich sein. Im Mittelpunkt steht der Typ 14, dessen Basis der VW Käfer bildet. Aber auch auf den Typ 34, der auf dem VW 1500 aufbaut, wollen wir später noch kurz eingehen.

Im Falle des Typ 14 können wir, was die Schwachstellen der Technik angeht, auf die Käfer-Kaufberatung ab Seite 18 ver-

Vorsicht, Blender

Kaufberatung: VW Karmann-Ghia
(Typ 14 und 34).

weisen. Doch es bleiben noch genügend andere Dinge, über die es zu berichten gilt. Gleich zu Anfang noch ein Hinweis: Der Karmann Typ 14 basiert zwar auf dem Käfer, doch ist die Bodenplatte beider Fahrzeuge entgegen vielen Gerüchte nicht 100prozentig identisch. Die Käfer-Platte läuft nach vorne hin enger zusammen, während die des Karmann mehr einem Rechteck ähnelt. Lediglich der als Fridolin bekannte Klein-Lieferwagen Typ 147 besitzt (bis auf die Sitzschienen) die gleiche Bodenplatte wie der Karmann.

Wer sein Herz an den von Karmann in Osnabrück schick eingekleideten Volkswagen verloren hat, und Kaufabsichten hegt, sollte folgende Tatsachen gebührend würdigen. Aufgrund fehlender Vorsorgemaßnahmen neigt der Karmann zu starken Durchrostungen („von manchen Exemplaren ist unterhalb der Tür nichts mehr vorhanden“, Zitat von Gunnar Wilss), deren Reparatur hohes handwerkliches Können voraussetzt.

Der Grund dafür liegt darin, daß die Karosserie komplett verschweißt ist, und da hilft es auch wenig, daß sie nach Lösen mehrerer Schrauben vom Chassis getrennt werden kann. Nicht umsonst vergleichen Fachleute den Karmann in Sachen Restaurierungsaufwand mit dem Porsche 356. Und wer nicht selbst restaurieren kann, muß tief in die Tasche greifen, wenn er diese Arbeit in Auftrag gibt. Doch das lohnt sich nur für jemanden, der das Auto behalten möchte, Profit beim Verkauf ist nicht drin, dazu liegen die Preise selbst für perfekte Karmänner noch zu tief (siehe Preise auf Seite 26).

Ferner rät Uwe Witkowski von der IG für Karmann-Ghia Fahrer und Fahrerinnen, darauf zu achten, daß sich der ins Auge gefaßte Karmann möglichst komplett präsentiert. Dies betrifft besonders Modelle, die in den 50ern und Anfang der 60er Jahre entstanden. Hier zählen speziell Chromteile wie Stoßstangen, Spiegel, Radkappen oder Schriftzüge zu den Raritäten, und die Preise dafür (falls so etwas überhaupt mal angeboten wird) bewegen sich in oberen Regionen. So kostet beispielsweise eine vordere Stoßstange rund 1000 bis 1200 Mark.

Schwierigkeiten gibt es auch bei der Versorgung mit Blechteilen, speziell für Modelle mit Baujahr vor 1959. Manchmal hilft improvisieren weiter. So läßt sich beispielsweise die Frontmaske der ab 1971 gebauten Karmann, die bei VW noch lieferbar ist, auf die ab 1959 produzierte

Ausführung umrüsten, indem die Durchführungen für die Stoßstangenhalter versetzt werden. Im Frontbereich rostet der Karmann um die sogenannten Nasenlöcher (das sind die Lufteinlässe neben den Scheinwerfern) und um die Blinker.

Desweiteren greift der Rost das Blech um die Scheinwerfer, die Lampentöpfe und am Ansatz der Kotflügel an der Frontmaske an. Aber auch entlang des Kofferraum-Dichtungsgummis sehen die Kotflügel manchmal schlimm aus. Auf den im Radlauf verlaufenden Luftkästen, die hinter den Nasenlöchern sitzen, sammelt sich von den Rädern aufgewirbelter Schmutz, der Feuchtigkeit bindet. Und dann ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis der drüberliegende Teil des Kotflügels und der Luftkasten selbst korrodieren.

Dort, wo die seitlichen Stehbleche auf die Frontmaske treffen, montierte Karmann eine Gummidichtung. Leider hält diese Dichtung nicht ewig, und dann gelangen Schmutz und Feuchtigkeit in den

die Abläufe durch Schmutz verstopft sind, weshalb der untere Haubenteil stets mit Feuchtigkeit in Berührung kommt.

Dann sollten Sie das Reserverad herausnehmen, denn die Reserveradmulde gehört ebenfalls zu den kritischen Stellen, besonders wenn der hier vorgesehene Wasserablauf zugesetzt ist. Und nach Entfernen der seitlichen Abdeckplatte im Kofferraum zeigen sich eventuelle Durchrostungen der Stehbleche.

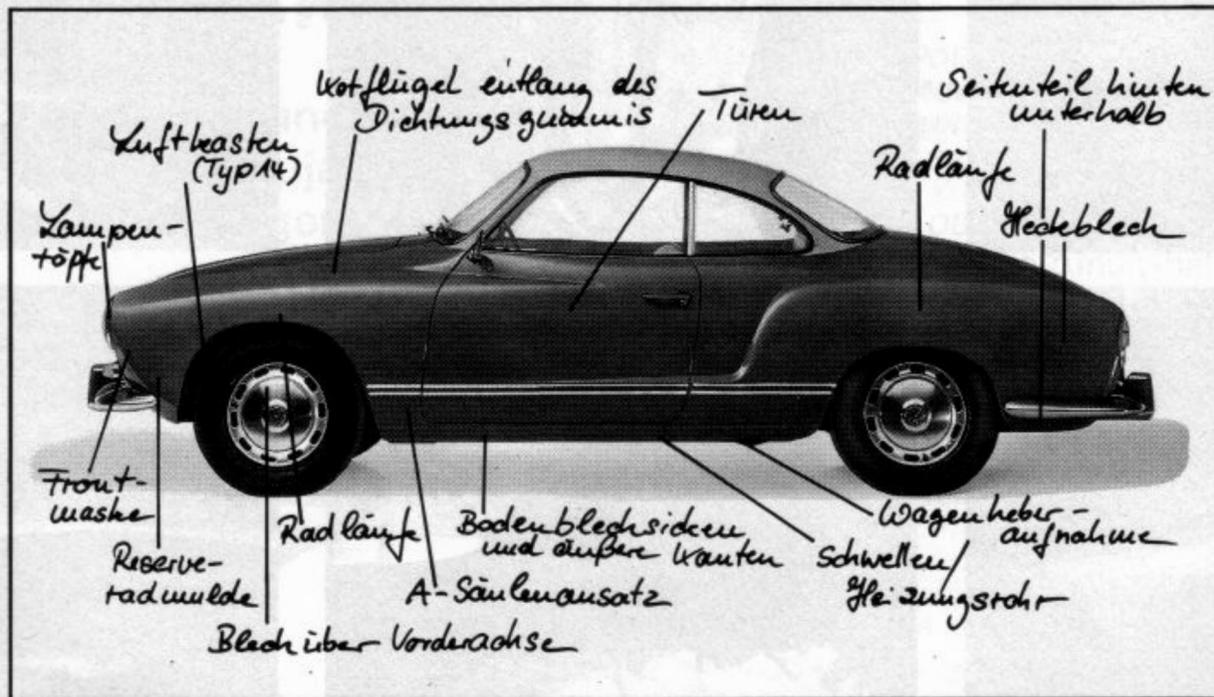
Als unglückliche Lösung müssen die beiden an den Stehblechen angeschweißten Versteifungsdreiecke bezeichnet werden, die sich an der Reserveradmulde abstützen sollen, aber dort nicht aufliegen und damit nutzlos sind. Der Spalt zwischen der Versteifung und der Reserveradmulde setzt sich mit der Zeit voll Dreck, der Nässe aufsaugt – und schon beginnt der Rost zu blühen.

Zu den weiteren Schwachstellen am Vorderbau der Karmann-Karosserie zählen die Radläufe und besonders das Radhaus auf der rechten Seite, sofern es sich um ein Karmann-Modell mit Tankeinfüllstutzen im Kotflügel handelt. Zwischen den durchs Radhaus führenden Leitungen (für Kraftstoff und Belüftung) sammelt sich nämlich jede Menge Schmutz.

Nicht versäumen sollten Sie, die angeschraubte Schottwand im Radhaus zu entfernen, die verhindert, daß die Vorderräder Schmutz und Spritzwasser in Richtung A-Säule befördern. Meist sieht nämlich der

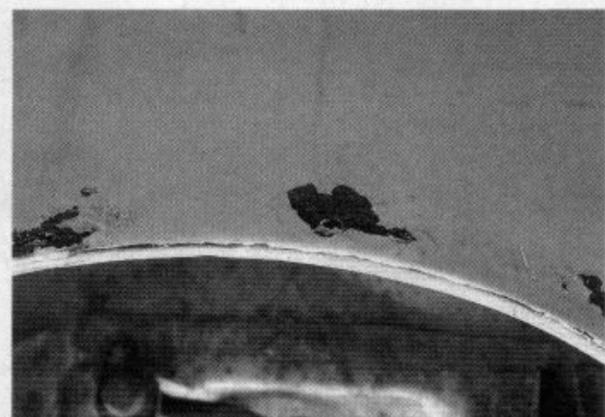
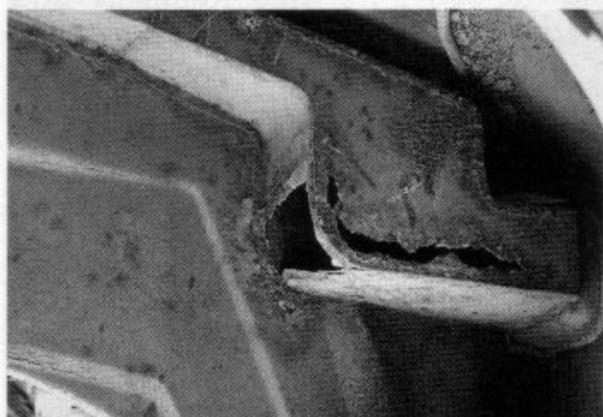
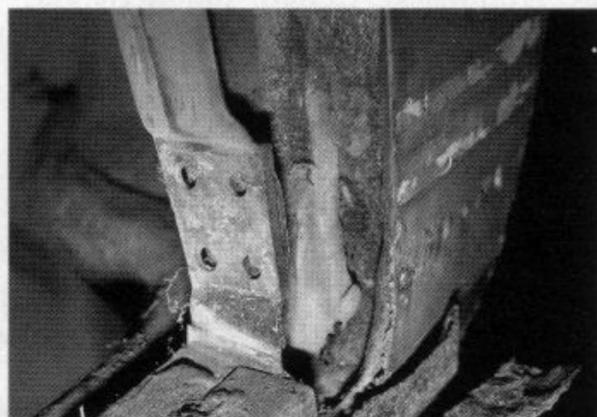
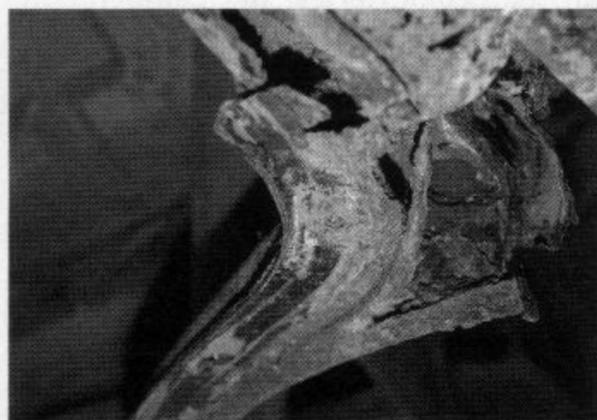
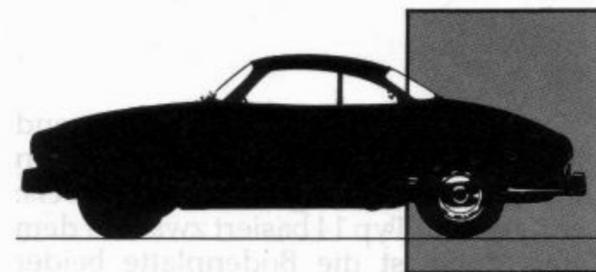
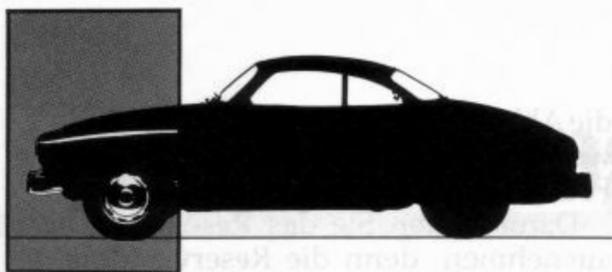
Gummi, der die Schottwand zum Kotflügel abdichtet, ziemlich mitgenommen aus, und man kann nicht mehr von „Schotten dicht“ sprechen. Dann beginnt der Rost hinter der Schottwand sein zerstörerisches Werk und arbeitet sich bis zur A-Säule vor. Eine Taschenlampe leistet bei der Prüfung dieses Bereiches gute Dienste.

Nun sollten Sie Ihre Aufmerksamkeit auf die Schwellen lenken. Handelt es sich bei dem Objekt um ein restauriertes Fahrzeug, gibt es hier zwei Dinge, an denen Sie erkennen können, ob geschludert wurde. Am äußeren Schwellenblech muß jeweils der Ansatz von Vorderkotflügel und hinterem Seitenteil als kleine Sicke erkennbar sein. Oft verschwinden diese Sicken bei mangelhaften Instandsetzungen unter Spachtel oder einem drübergesetzten Blech, genau wie der kleine runde Deckel vor dem hinteren Radlauf, der die Öffnung für die Drehstäbe verschließt. Leider gab es auch Reparaturbleche, welche die genannten Sicken einfach außer acht ließen. ▷

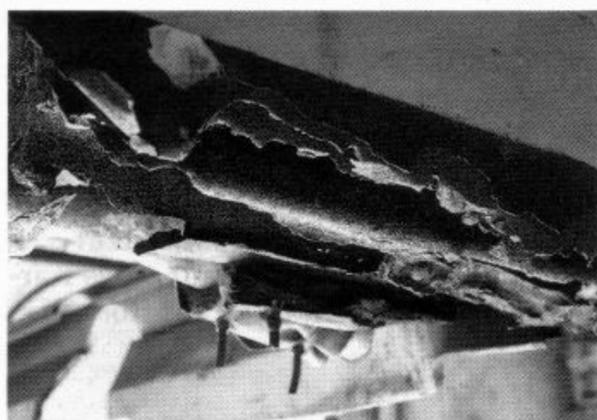


Die typischen Schwachstellen des Karmann-Ghia Typ 14, die auch auf den Typ 34 übertragen werden können. Die Abbildung auf Seite 22 (zu sehen ist die Fahrzeugunterseite, direkt vor dem Hinterrad), macht deutlich, worauf es vor dem Kauf eines Karmann zu achten gilt – auf Rost.

Kofferraum. Deshalb zählt eine Inspektion dieses Bereiches ebenfalls zu den Pflichtübungen vor dem Kauf. Also, öffnen Sie zunächst die Haube und untersuchen Sie diese auf Kantenrost. Im unteren Bereich des Ausschnittes für den Gepäckdeckel gibt es Abläufe, die das Wasser zum Stehblech und von dort ins Radhaus leiten. Das funktioniert allerdings nicht, wenn



Das Foto oben zeigt Korrosion um den Scheinwerfertopf des Karmann. Bei Modellen mit Tankeinfüllstutzen im Vorder-Kotflügel (rechte Fahrzeugseite) sammelt sich Schmutz zwischen den durchs Radhaus geführten Leitungen, der Feuchtigkeit bindet, und für rostige Verhältnisse sorgt (Mitte). Beim Blick ins Radhaus kann dabei auch gleich der Zustand des Luftkastens begutachtet werden, den es auch auf der linken Fahrzeugseite gibt. Auf dem unteren Bild ist auch der enge Spalt oberhalb des Luftkastens zu sehen, wo sich Schmutz ablagert und die Kotflügel entlang des Haubengummis zum Verrosten bringt.



Als kritisch erweisen sich die Verbindungsstellen zwischen Karosserie und Chassis (oben). Oft werden bei unsachgemäßen Reparaturen Karosserie und Fahrgestell miteinander verschweißt. Rost gibt es ferner im Bereich der A-Säule (wohin das Spritzwasser bei undichten Schottwänden gelangt) und dem Seitenteil im Anschluß an den Türausschnitt zu finden. Das Foto ganz unten zeigt eine besonders arg mitgenommene Schwelle.

Am Anschluß an den hinteren Radausschnitt gibt es im Seitenteil eine Sammelstelle fürs Wasser, das für Korrosion des Seitenteiles und des Radlaufs sorgt. Sollte dieser Bereich von außen einwandfrei aussehen, können Sie mit Hilfe einer Taschenlampe und nach Ausbau der Heckleuchte prüfen, wie es hinter den Kulissen aussieht (oben). Wenn Sie dann Richtung Radhaus blicken, erkennen Sie den Filzstreifen, der sich zwischen Seitenteil und Radhaus befindet, und durch Aufnahme von Feuchtigkeit für Rost am Radlauf sorgt (unten). Das Bild in der Mitte zeigt die hintere Karosseriestütze.

Vergessen Sie nicht, der Wagenheberaufnahme gebührende Aufmerksamkeit zu widmen. Eine weitere Inspektion der Schwellen geschieht vom Fahrzeuginnern aus. Auch das darin verlaufende Heizungsrohr zählt zu den Karmann-Schwachstellen.

Bei Fahrzeugen ab Baujahr August 1968 lassen sich die sogenannten Fußausströmer der Heizung (links und rechts im vorderen Fußraum) herauserschrauben, und so können Sie mit der Hand die Stabilität des Heizungsrohres fühlen.

sich voll Wasser, was die Korrosion des Radlaufes zur Folge hat. Selbst wenn die Radläufe äußerlich noch einen guten Eindruck hinterlassen, sollten Sie vorsichtshalber die Rückleuchten herauserschrauben, und mit der Taschenlampe in Richtung Radhaus leuchten. Bei dieser Gelegenheit können Sie auch gleich den Abschluß des Seitenteils unterhalb der Stoßstangenecke inspizieren.

Im Heckbereich empfiehlt es sich, einen Blick auf die Kante der Motorhaube zu werfen, denn die Hauben neuerer Kar-

Teppich anklappen und mit der Hand nach Feuchtigkeit fühlen. Und dann empfiehlt es sich, den Blechfalz am hinteren Verdeckabschluß genauer anzusehen, denn an dieser Stelle nistet sich der Rost ebenfalls gerne ein.

Für defekte Verdecke gibt es beim Sattler Ersatz, aber wenn das Gestänge beschädigt oder unvollständig ist, sieht es schlecht aus. Mit Glück bekommt man so etwas noch als Gebrauchtteil (weitere Tips zur Verdeck-Begutachtung siehe Käufer-Kaufberatung).

Kommen wir nun zum Typ 34, den es offiziell nur als Coupé gab. Dieser eigenwillig gestylte Karmann weist im Prinzip die gleichen Schwachstellen auf, wie der Typ 14. Hier stimmt jedoch die Bodenplatte bis auf die Sitzschienenbefestigung mit der des Basis-Fahrzeugs, dem VW 1500, überein.

Die Motoren (es gab einen 1500er und einen 1600er) halten bei entsprechender Pflege an die 200 000 Kilometer. Zur Motor-Pflege zählt beispielsweise, stets auf korrektes Ventilspiel zu achten. Konstantin Lotz, Typreferent der IG Karmann für Ghia Fahrer und Fahrerinnen rät, den Ventildeckel zu lösen. Harte Ventildekeldichtungen lassen auf zu großzügige Intervalle zwischen den Spieleinstellungen schließen, da diese in der Regel nach den Einstellarbeiten erneuert werden. Bei Motoren mit größerer Laufleistung stellt sich meist Ölverlust am Gehäuse oder über die Ventilschäfte ein. Nicht immer als optimal erweist sich die Einstellung der Zwei-Vergasermotoren (nicht 1500 L). Daß es auch Versionen mit Benzineinspritzung gab, weist Konstantin Lotz als Gerücht zurück.

Wenig Probleme gibt es mit den Getrieben, hier erwischt es höchstens mal die Synchronisierung des zweiten Gangs. Die Vorderachse präsentiert sich ebenfalls ohne Tadel, da sie großzügig dimensioniert wurde. Allerdings kann es zu Durchrostungen kommen, wenn der Abschmierdienst vergessen wurde. Zur Kontrolle sollten sie eine Fettpresse an der Vorderachse ansetzen. Tritt am Schmiernippel beim Pumpen zunächst rostdurchsetztes Wasser aus, weist dies auf beginnende Korrosion in der Achse hin.

Ersatzteile zur Erhaltung und Instandsetzung der technischen Komponenten gibt es entweder bei VW oder auch auf Schrottplätzen, wo der eine oder andere VW 1500 oder 1600 noch zu finden ist. Bei Blech-, Innenausstattungs- und Chromteilen sieht die Sache nicht sehr rosig aus – Grund für stolze Preise.

Als Resümee bleibt festzuhalten, daß Karmann-Interessenten vor dem Kauf ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich dem Zustand der Karosserie widmen sollten, damit später die Restaurierungskosten nicht in den Himmel steigen, wie die Scheinwerferkegel des eingangs erwähnten Cabrios.

Karmann-Ghia: Was er heute kostet*

Typen	Preise*	Trend	2	5	8	11	14	17
Typ 14								
Coupé (1955–1959)	↗		■	■	■	■	■	■
Cabrio (1955–1959)	↑		■	■	■	■	■	■
Coupé (1960–1964)	↗		■	■	■	■	■	■
Cabrio (1960–1964)	↑		■	■	■	■	■	■
Coupé (1965–1966)	→		■	■	■	■	■	■
Cabrio (1965–1966)	↗		■	■	■	■	■	■
Coupé (1966–1969)	→		■	■	■	■	■	■
Cabrio (1966–1969)	↗		■	■	■	■	■	■
Coupé (1969–1971)	→		■	■	■	■	■	■
Cabrio (1969–1971)	↗		■	■	■	■	■	■
Coupé (1971–1973)	→		■	■	■	■	■	■
Cabrio (1971–1973)	↑		■	■	■	■	■	■
Typ 34								
Coupé	↗		■	■	■	■	■	■

*Preise in Tsd. Mark. Alle Preise mit freundlicher Unterstützung der IG für Karmann-Ghia Fahrer und Fahrerinnen. Erläuterung der Preistabelle siehe Seite 21.

Weiter geht es mit den Türen. Diese neigen unterhalb und an der vorderen senkrechten Kante zu Korrosion. Aber auch direkt unter dem Seitenfenster, wo sich im Innern ein Verstärkungsprofil zur Aufnahme der oberen Zierleiste befindet, kann es zu Durchrostungen kommen. Neue Türen gibt es bei VW nicht mehr. Und wenn Sie die Tür schon geöffnet haben, sehen Sie sich auch die A-Säule genau an, besonders den Ansatzbereich.

Vorprogrammiert hat Karmann den Rost an den hinteren Radläufen, denn wo Radhaus und Kotflügel zusammenlaufen, setzten die Osnabrücker eine Art Filzstreifen zwecks Geräuschkämpfung dazwischen. Und diese Filzleiste saugt

mann-Modelle besitzen einen Wasserkasten, der durch die Haubenschlitze eingedrungenes Wasser zur tiefsten Stelle der Haube leitet, wo oft Schmutzpartikel ein weiteres Abfließen der Flüssigkeit unmöglich machen.

Doch damit der Roststellen nicht genug: Angegriffen zeigen sich ferner die Sicken des Bodenbleches, das Heckblech oberhalb der Auspuffanlage, die Verbindungsstellen zwischen Karosserie und Chassis, die hinteren Stoßstangenecken und das Abdeckblech oberhalb der Vorderachse.

Cabrio-Interessenten tun gut daran, sich die Gepäckwanne hinter den Sitzen anzusehen. Zumindest sollte man den

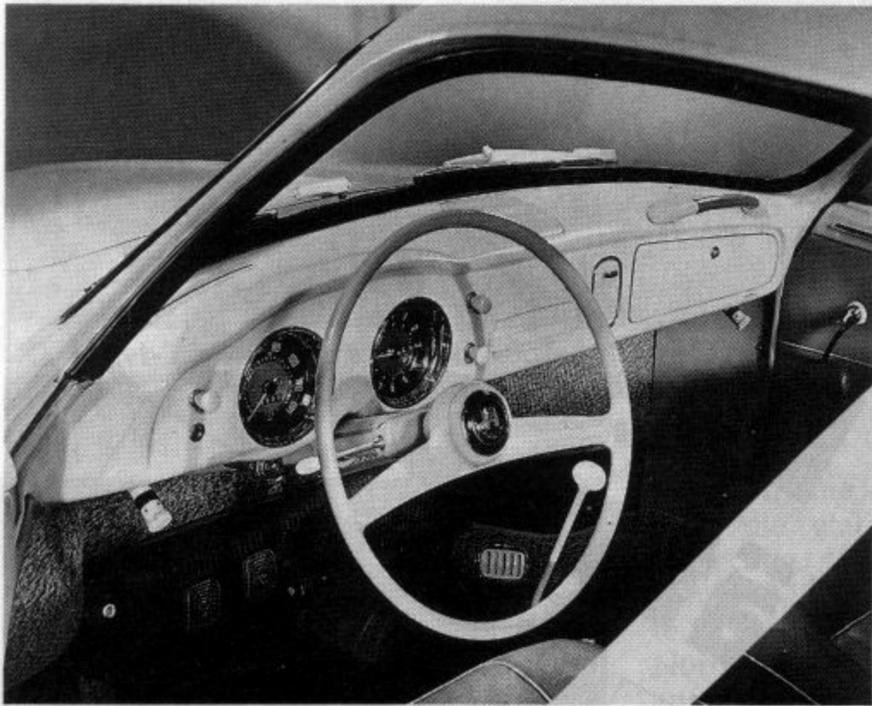
Von Bernd Woytal (Text und Fotos)

Historie

Mutti's Traumwagen
Karmann-Ghia 1300 (1965).



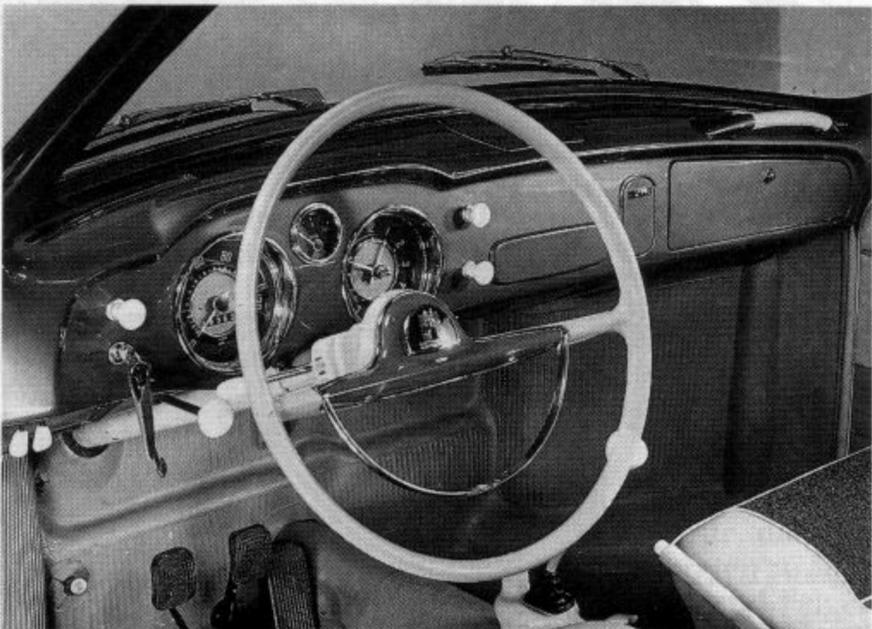
Erster Karmann-Ghia 1955 – Kennzeichen: rundere Kotflügel vorn



Luxus Zeituhr: frühes Karmann-Ghia-Cockpit (1956)



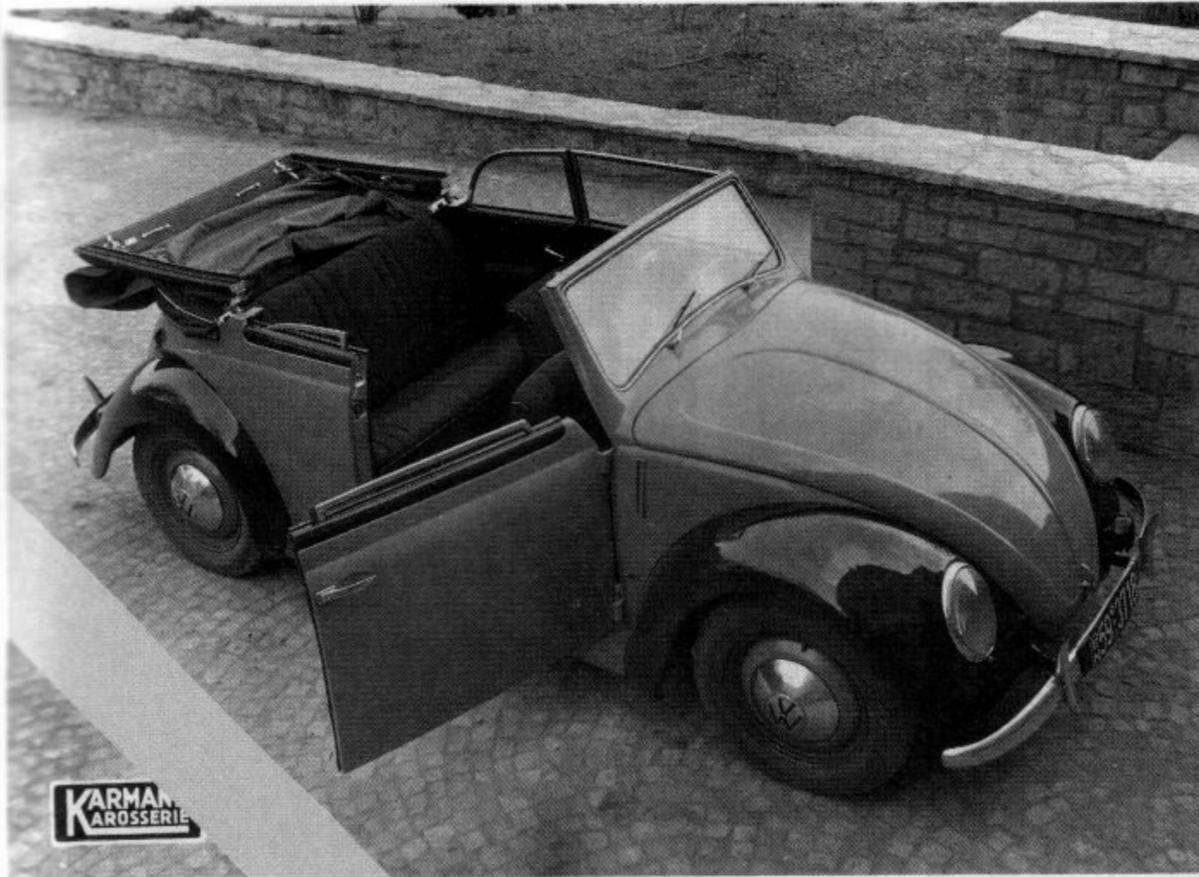
Schönheits-Konkurrenz: Karmann-Ghia 1500 (1968)



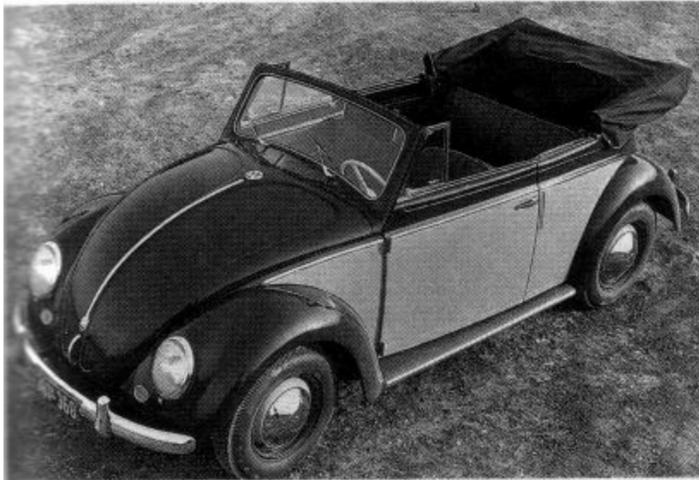
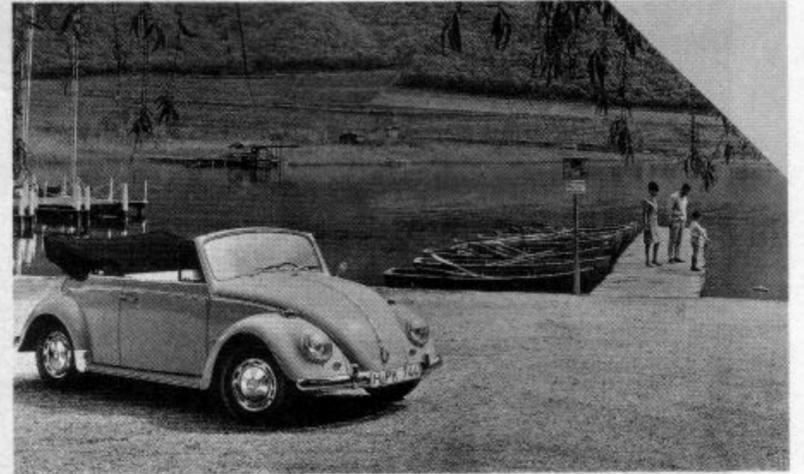
Instrument statt Peilstab: Benzinuhr ab 1958



Made in Osnabrück 1955: Karmann-Spritzkabine



Früh-Stadium: Karmann-Cabrio von 1949. Beachtenswerte Details: gerader oberer Windschutzscheiben-Rahmen, fehlendes Tür-Dreieckfenster, Winker-Position, Radkappen-Prägung. Idylle von 1965 (unten): klassische Form im End-Stadium. Der Nachfolger trug Stoßstangen und Scheinwerfer modifiziert.



Attraktives Design: Zweifarben-Lackierung (1955).



Erstes Facelift: Stoßstangen höher, Scheinwerfer steiler (1967).



Hochform: 1303 Cabrio, 1975 präsentiert.

Volkswagen Vergnügen

Modelle: die Käfer-Varianten von Karmann.

In einer Cabriolet-Variante war der Käfer von Anfang an geplant. Ein Cabrio galt in den 30er Jahren nicht etwa als nonkonformistische Luxus-Version für Bessergestellte. Es war vielmehr eine traditionelle, eher puristische Alternative zur komfortablen, geschlossenen Limousine – das Cabrio wählte, wer fahren wollte, die Limousine, wer gefahren zu werden anstrebte.

Erst in der Nachkriegszeit wandelte sich das Offene mehr und mehr zum Symbol einer Gesinnung, die Automobile nicht nur als bloßes Fortbewegungsmittel, sondern auch als Quelle der Lust ansiedelt. Karmann in Osnabrück, traditionsreicher Karosseriebauer, sollte davon profitieren – in zweierlei Hinsicht: einmal ab dem Juni 1949 als Produzent des offenen Käfers, und dann ab August 1955 als „Erfinder“ und Hersteller des VW-Sportcoupés mit Namen Karmann-Ghia, das ab September 1957 auch für Faltdach-Freunde vom Band lief.

Technisch entsprachen das auf der Käfer-Bodengruppe montierte Cabrio und der Karmann-Ghia stets der teuersten

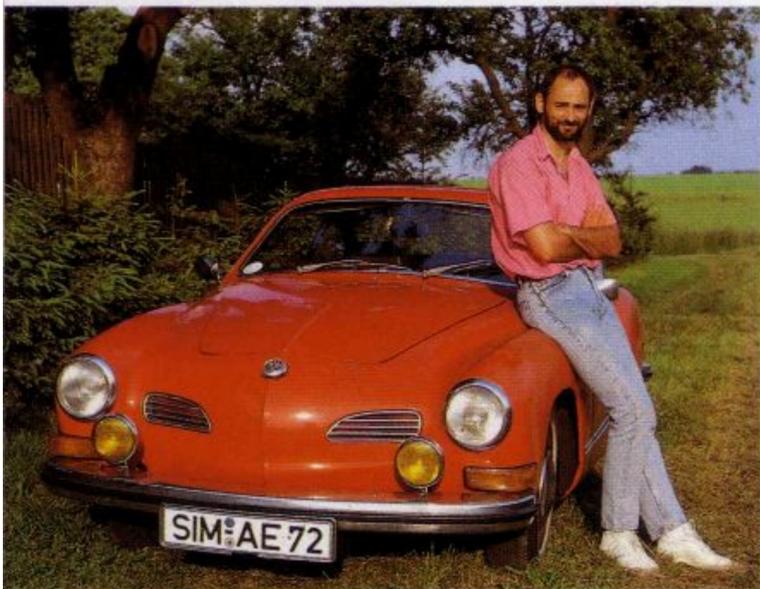
(und somit leistungsstärksten) VW-Version (siehe Historie ab Seite 54), von Tuning-Maßnahmen hielt VW-Zar Heinrich Nordhoff bewußt und hartnäckig Abstand. VW hatte einen Ruf zu verlieren, den Ruf unerschütterlicher Zuverlässigkeit – und den sollten auch in relativ kleiner Stückzahl an Liebhaber verkaufte Sondermodelle nicht ruinieren.

Kleine Stückzahl? Nun, diese Einschätzung gilt natürlich nur in Relation zur Käfer-Gesamtproduktion. Für sich betrachtet waren sowohl Käfer Cabrio wie auch Karmann-Ghia beeindruckende Verkaufsrennen, die in Europa keinerlei Konkurrenz zu fürchten hatten. Immerhin wurden vom Cabrio in den Jahren 1949 bis 1980 rund 100 000 Exemplare gefertigt, von den beiden Karmann-Ghia-Varianten zwischen 1955 und 1974 gar über 112 000 Stück. *Motor Klassik-Spezial* präsentiert auf diesen Seiten zehn davon – viel Vergnügen beim Betrachten.

Von Dirk-Michael Conradt

Freunde fürs Leben

Report: Was fünf VW-Freunde mit ihren Autos erlebten.



Seit 1979 Karmann-Ghia-Besitzer: Uwe Witkowski aus Ney bei Koblenz.

Der Karmann-Liebhaber

Wenn ich damals gewußt hätte, was auf mich zukommt, ich hätte die Finger davon gelassen“, bringt Uwe Witkowski, 32, Filialleiter eines Computer-Herstellers und einer der Chefs der Interessengemeinschaft der Karmann-Ghia-Fahrer und -Fahrerinnen in Ney bei Koblenz, seine Karmann-Ghia-Erfahrungen auf einen Nenner. „Nach meinem heutigen Wissensstand ist es ein Unding, einen solchen Wagen zu restaurieren und zu unterhalten – verglichen mit modernen Autos ist der Karmann hoffnungslos veraltet, zu laut, zu teuer.“

Gottseidank ist Karmann-Ghia-Fahren keine Sache, die nur über den Verstand geregelt wird. So hat sich Witkowski – trotz seines erweiterten Wissensstandes – nicht davon abbringen lassen, einen zweiten Karmann-Ghia zu kaufen und die Restaurierung in Angriff zu nehmen. Seine neueste Errungenschaft, ein 62er Cabrio, hat er 1986 erstanden, und er vermutet, daß er noch rund drei Jahre benötigen wird, das Auto vollständig zu restaurieren.

Dabei hat die Witkowski'sche Karmann-Sucht ganz harmlos in seiner Schulzeit angefangen. Damals sah der angehende Karmann-Ghia-Fan auf seinem Weg zur Schule regelmäßig einen Karmann-Ghia am Straßenrand stehen. Im Laufe der Zeit schaute sich Witkowski das Auto immer genauer – und mit wachsender Begeisterung – an. In ihm wuchs der Wunsch, einmal selbst einen solchen rasigen Käfer-Ableger zu besitzen.

Nach der Schulzeit diktierte ihm die Vernunft und der schmale Geldbeutel jedoch vorerst einen Käfer. Den fuhr Witkowski bis 1979. Als der Käfer wegen Altersschwäche den Geist aufgab, war der Weg frei: Witkowski konnte seinen Traum vom Karmann-Ghia wahr machen. Was er damals beim Kauf des vermeintlichen Traumautos als Karmann-Anfänger nicht wissen konnte: Er hatte ein Gurke ergattert.

Die Bremsen waren nicht in Ordnung, die Durchrostungen hatte der Vorbesitzer dezent mit Spachtel und Lack verdeckt, und der Fahrersitz war so verschlissen, daß die Rückenlehnen-Versteifung vorne spürbar durchdrückte.

Witkowski konnte und wollte damals nicht die teuren Original-VW-Ersatzteile kaufen und suchte folglich in Kleinanzeigen nach preisgünstigerem Ersatz. Sitze fand er so schnell keine, lernte aber Rainer Lubisch kennen, der, ebenso wie Witkowski, unter quälenden Ersatzteilsorgen litt. Zusammen gründeten die zwei Karmann-Fahrer anno 1981 die Interessengemeinschaft der Karmann-Ghia-Fahrer und -Fahrerinnen. Mittlerweile ist die IG zu einer Vereinigung mit über 250 Mitgliedern und turbulentem Vereinsleben angewachsen, eines hat sich aber nicht geändert: Witkowski besitzt sein erstes Karmann-Ghia Coupé, einen roten Wagen aus dem Jahr 1972, immer noch.

Rund 260 000 Kilometer hat der elegante Sportkäfer mittlerweile durchgehalten, und ein Ende ist noch nicht in Sicht. „Ge-

litten“, so Witkowski, „hat der Wagen nur bei Werkstattaufenthalten. Die Kfz-Fachmänner verlangen viel Geld für oberflächliche Arbeit.“ Seit rund fünf Jahren erledigt Witkowski deshalb alle anfallenden Reparaturarbeiten selbst: „Den eigenen Zeitaufwand muß ich nicht berechnen, ich kann also gründlich arbeiten.“

Nach dieser Devise verfährt er auch mit seinem 62er Karmann-Ghia Cabriolet. Den Faltdach-Karmann hat er bis zur letzten Schraube auseinandergenommen, jedes Teil wird begutachtet, gegebenenfalls hergerichtet oder erneuert. Und der Karmann-Ghia-Enthusiast freut sich schon auf die Fahrten mit seinem offenen Auto aus Osnabrück: „Der Karmann ist für mich Ausdruck des Zeitgeschmacks zwischen 1955 und 1960. Er symbolisiert für mich das Wirtschaftswunder, den Aufschwung.“ Und, weniger profan: „Allein das Motorengeräusch macht süchtig. So etwas gibt es nur beim Porsche und Käfer – kein wassergekühlter Frontmotor kann ein ähnliches Erlebnis bieten.“ Da zählt das Argument, der Wagen sei veraltet, zu laut und zu teuer, nicht mehr.

Der Postler

Hätte ihn seine Mutter im Januar 1984 nicht auf einen kleinen Zettel am schwarzen Brett für Such- und Angebots-Nachrichten im Supermarkt aufmerksam gemacht, wäre Hermann Hiller, 22, Fernmeldehandwerker aus Ammerbuch-Entringen bei Tübingen, vielleicht nie auf den Käfer-Trip gekommen. Auf dem Zettel wurde er nämlich angeboten – sein erster Käfer, ein 1303 mit defektem Kilometerzählwerk und schätzungsweise rund 100 000 Kilometern auf dem runden Buckel, zum Preis von 2000 Mark.

Das war genau das richtige Angebot für den Führerschein-Neuling. „Ein billiges Auto mit rund 50 PS habe ich gesucht. Alter und Typ waren mir gleichgültig, nur zuverlässig sollte der Wagen sein.“ Er kaufte den Käfer vom Zettel-Angebot im Supermarkt, dessen Vorbesitzer sogar für einen neuen TÜV-Stempel gesorgt hatte. Daß der Kilometerzähler defekt war, stör-