

# VW

# Scene

INTERNATIONAL

OS 55 - EF 6 - H 1 B  
LFR 145 - APR 150 - F 29  
LRE 1100 - TRAS 600

# 12/92

Dezember DM 6,-

Riesiger  
Gelegenheits-  
markt!

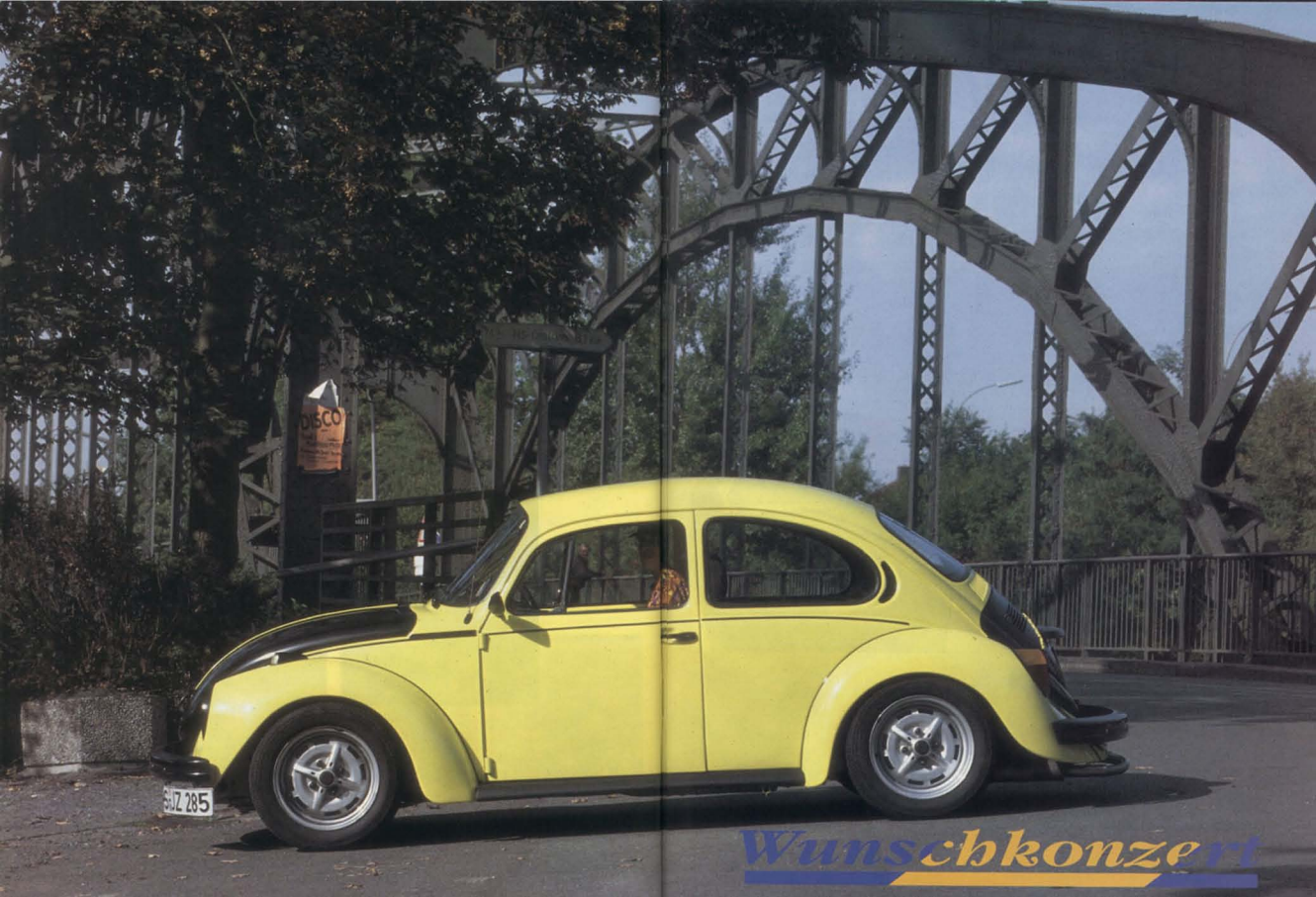
# GRÜNER NULLZWO

TORWESTEN KÄFER

und vieles mehr!



**Private Kleinanzeigen kostenlos!**



SZ 285

*Wunschkonzert*

"Bringt doch mal was über Sondermodelle" fordern jede Menge Leserbrief-Schreiber immer wieder. Einige von ihnen mögen von der Vorstellung ausgehen, mit Käfer-Sondermodellen bis heute sehr günstig an außergewöhnliche Fahrzeuge zu kommen. Diese Leute werden mit dem dunkelgelbgrünen "Beach", der für knapp 20.000 Mark über zu haben ist (siehe VW-Szene 10/92), kaum glücklich geworden sein. Andererseits geht es aber von der Vorstellung aus, mit "Auberginen", "Sunny-Bugs", "Jeans", "City", und anderen Käfern von der Stange ebensowenig Leser zu begeistern, wie vor kurzem mit dem leicht-aufgepeppten Polo-G-40-Sondermodell.

Holger Sundermann aus Münster wollte Rat. Er bot uns zum Thema Sondermodelle seinen gelb-schwarzen Renner an, ein Original aus dem Jahre 1973, ein Auto das es immerhin 3.500 mal gab. Groben Schätzungen zufolge sollen heute noch etwa 50 Exemplare davon auf deutschen Straßen unterwegs sein. Holgers Auto ist zwar völlig "unverfälscht" weist aber dennoch verschiedene Besonderheiten auf, die auch jene Leser begeistern dürften, die von einer Präsentation serienmäßiger Käfer nichts halten.

Vor drei Jahren entdeckte ein Spezialist für Käfer- und Porsche-Motoren den



gelb-schwarzen Renner beim Autoverkäufer. Wenige Stunden später war das Sportkäferchen bereits vor der (Schrott-)Presse gerettet. Der große Schrauber brauchte nicht lange, um das Fahrzeug in einen der SVZO entsprechenden Zustand zu versetzen. Nach diversen geschickten Mechaniker-Handgriffen und dem fachgerechten Einsetzen verschiedener Reparaturbleche stand dem TÜV-Besuch nichts mehr im Wege. Dort gab's sofort die begehrte Plakette. Der Gelb-Schwarze "lebte" also wieder und konnte sich obendrein seines "lücken-



los überlieferten" Originalzustandes erfreuen. Der satzungebige "Anstrich" war vielleicht schon etwas ausgeblüht und die mattschwarzen Bereiche stellenweise speckig geworden; aber zunächst tat's die Werkslackierung noch. Im Innenraum hatte sich über die Jahre nichts verändert. Die schwarzen, mit Kunstleder und Feincord bezogenen Sportsitze standen nach wie vor in der ersten Reihe, und auch das fette Lenkrad fehlte nicht. Offensichtlich wollte man dem "Renner" zuliebe damals an Gewicht sparen und orientierte sich deshalb - was ja nahelag - am Spärkäfer: Die Türverkleidungen haben keine Taschen, die inneren Türgriffe sind ganz einfache Bügel, und um die Fenster "calloakt" es gewaltig hier fehlt jegliche Zierleiste. All die anderenen

Zierleisten, die ein Nulldreier so hat, sind, wie auch Türgriffe, Blinkergehäuse, Lampenringe und Stoßlänger schwarz eloxiert bzw. lackiert.

1973 rollten die Gelb-Schwarzen ungeheuer breit bereit vom Band: Auf 5-1/2-Zoll-Stahlblegen mit einer Einpreßtiefe von 26 Millimetern hatte man säge und schreibe 1757017er gezeugt! Darüber hinaus machte das geschlitzte Front-Abschlußblech mächtig Eindruck, obwohl es sich dabei mehr oder weniger um eine Attrappe handelte. Es suggerierte einen Frontkühler, war jedoch im Grunde nichts weiter als das für US-Käfer mit Klimaanlage vorgesehene Blechteil. Gerüchten bei es zu jener Zeit besten Nährboden. Von Werksver-



Holger Sundermann, der bis dahin zwei Sciroccos in Folge gefahren hatte, schlug zu, und er wollte genau warum. Hier galt es sich eine "Hinterlassenschaft" unter den Nagel zu reißen, die's in sich hat.

Der Käfer war - gemäß der mittlerweile 20 Jahre alten Prognosen - ganz schön kräftig geworden, wenn auch nicht aufgrund werksseitiger Bemühungen: 40er Weber, 308-Grad-Nockenwelle, 1700 ccm, höhere Verdichtung, 041er Bleifrei-Köpfe, Riechert-Auspuff - so liest sich ein kurzer Steckbrief. Die nun anliegenden 90 Pferde waren zum Zeitpunkt des letzten Besitzwechsels auch gerade erst 2.500 Kilometer alt.



suchen mit Doppelvergasermotoren war die Rede, von 100 PS ab Fließband und davon, daß der Käfermotor während der letzten Jahre stets "PS-mäßig" aufgerüstet worden war. Zu gelb-schwarzen Urzeiten, als es noch keinen Golf gab, glaubten viele, daß der serienmäßige Käfer spätestens zur Jahrtausendwende die 100-PS-Marke überschreiten werde.

Bei aller Liebe und Sportlichkeit muß man heute feststellen, daß der Käfer ein Auto aus einer vollkommen anderen Zeit, fast sogar aus einer anderen Welt ist. Und genau das genießen seine Fans im täglichen Leben, so auch eingangs erwähnter Motoren-Freak. Dennoch erklärte er sich nach zwei Jahren des Käfer-Genusses bereit, seinen gelb-schwarzen Renner dem Nachwuchs zu überlassen - zum stolzen Preis von 7.500 Mark.

Gegenüber der horrenden Preise, die inzwischen für stillvol "aufgemotzte" Käfer zu erzielen sind, kann Holgers Gelb-Schwarzer durchaus als Glückskauf gewertet werden. So war noch etwas "Luft" für eine neue Lackierung (in Originalfarben, losol), blaue Kerscher-Federn, 195/60er Reifen, eine Motor-Chrom und eine Stereoanlage aus Pioneer- und Panasonic-Komponenten mit immedien - und jetzt liebe GTI-Freaks, bitte nicht lachen - 2 x 35 Watt!

Holger mußte dafür insgesamt 3.000 Mark extra aufwenden. Innerhalb von 3 Wochen hatte er zusammen mit seinem Käfer-Spezzi Klaus Dörner die Lackierungs-vorbereitung sowie sämtliche Montagearbeiten in Eigenleistung hinter sich gebracht. Individualisten lassen sich eben nichts vormachen in Sachen Käfer!

