

25

Der VW-Club Rhein-Neckar e.V. präsentiert das

INTERNATIONALE TREFFEN

FÜR LUFTGEKÜHLTE
VOLKSWAGEN &
LUFTGEKÜHLTE
PORSCHE



Car-Show
Pokale
Teilemarkt
TÜV Süd-Infostand
Camping
Festbetrieb im
Biergarten
Samstag OPEN-AIR



Sonderausstellungen:



- VW abseits der Straße
- Porsche: 60 Jahre 911

28.-30. Juni 2024 Mannheim am Technoseum



Auto Service

BELMOT®

Versicherungsschutz für Offroad:
Lichtenberger GmbH
Sachverständigen der
Motorbranche - Versicherung AG

1871 1879

Eichbaum



PORSCHE

Porsche Zentrum Mannheim
PENSKE Special Vehicle Technology

TOR
&
TÜRSYSTEME

HI
HUBMANN



HAUSTÜREN, TÖRE, ANTRIEBE
60775 KETSCH, WWW.ACN-TÖRE.DE

VETERAMA®
HIER GEHT'S NUR UM DEN MARKT IN DEUTSCHLAND

lichtenberger.mannheimer.de

BELMOT®

Versicherung für Oldtimer, Youngtimer und Liebhaberverfahrzeuge.

- Allgefahren-Versicherung:
Schutz auch bei Motor- und Getriebeschäden
- Versicherung zum Wiederbeschaffungswert möglich
- Sonderkonditionen für Sammlungen ab zwei Fahrzeugen



Mannheimer Versicherung AG
Subdirektion Lichtenberger GmbH
Dirk Neumann und Jan Staudenmaier
C 3, 10 · 68159 Mannheim
Telefon 06 21. 2 68 34
lichtenberger@mannheimer.de

Die Mannheimer Versicherung AG ist ein Unternehmen des Continentale Versicherungsverbundes a. G.



Programm

Während des gesamten Treffens:

- Club Infostand mit Club-Shop
(Aufkleber, T-Shirts, Brekina-Modelle...)
- Freie Museumsbesichtigung für Teilnehmer



Ausstellungen

- VW abseits der Straße
- Porsche: 60 Jahre 911

Freitag, 28.6.

- Anreise mit Camping oder
- Übernachtung direkt nebenan zum Sonderpreis von 60 € fürs EZ und DZ / Nacht inkl. Frst. im 4 Sterne Mercure Hotel Mannheim Am Friedensplatz.
- Ab 16.00 Uhr Festbetrieb

Samstag, 29.6.

- Anreise mit Camping
- Übernachtung direkt nebenan im 4 Sterne Mercure Hotel Mannheim zum Sonderpreis (siehe Freitag)
- Frühstück ab 8.00 Uhr
- Festbetrieb mit Biergarten
- Großer Teilemarkt
- Infostand BELMOT:
Oldtimer Allgefahrenversicherung und Sicherungstechnik
- TÜV Süd-Infostand 8.00 – 16.00 Uhr Möglichkeit von Wertgutachten zum Sonderpreis von 140,- € inkl. MwSt., Eintragungen, Hauptuntersuchungen, amtl. Leistungen. Anmeldungen bis 12.00 Uhr
- Bewertungsende Car-Show „Top-Ten“ ca. 16.00 Uhr
- Preisverleihung Car-Show „Top-Ten“, Pechvogel, weiteste Anreise
- Ab 19.00 rockt's heftig : Open Air mit MIND DA GAP

Sonntag, 30.6.

- Frühstück ab 8.00 Uhr
- Festbetrieb mit Biergarten
- Infostand Belmot:
Oldtimer-Allgefahrenversicherung und Sicherungstechnik
- TÜV Süd-Infostand von 8.00 – 13.00 Uhr
- Veranstaltungsende gegen 15.00 Uhr

Duschen: Öffnungszeiten Sa. 8.00 - 11.00 Uhr + 17.00 - 19.00 Uhr, So. 8.00 - 11.00 Uhr
Wegbeschreibung am Infostand/Kasse.

MANNHEIM MAIMARKTGELÄNDE

11. OKTOBER
BIS
13. OKTOBER
2024



VETERANEN-TEILE-TECHNIK-MARKT

GERMANY

VETERAMA®

DER GRÖSSTE MARKT IN EUROPA

Bei dem Treffen 2024 wird geboten:

Museumsbesuch



Bei Einfahrt aufs Veranstaltungsgelände erhaltet Ihr mit den Teilnehmerunterlagen die nebenstehend abgebildete Eintrittskarte. Mit dieser erhaltet Ihr am ganzen Wochenende freien Eintritt ins Technoseum Landesmuseum für Technik und Arbeit (Karte nur vorzeigen, nicht abgeben!)

Club-Shop



An unserem Club-Shop im Teilemarkt gibt es wieder T-Shirts, Autoaufkleber, Brekina-Modelle, Poster, Postkarten so wie eine Auswahl von Uli Ehrets Aquarellen.

Brekina-Modell



Bereits seit 2005 gibt es zu unseren Volkswagentreffen ein limitiertes VW-Bus T1 Modell von Brekina im Maßstab 1:87 (Ausnahmen 2009 und 2023). Das diesjährige Modell ist ein Samba, es gibt 150 Stück, die in der Packung nummeriert sind. Weiterhin können wir auch einige seltene T1 Bus-Modelle von German Aircooled anbieten, diese Modelle sind sonst nur in den USA zu bekommen. Außerdem sind noch vereinzelt Modelle unserer früheren Sonderauflagen an unserem Club-Shop erhältlich.

Mercure Hotel



Übernachtung direkt nebenan zum Sonderpreis von 60 € fürs EZ und DZ / Nacht inkl. Frühstück im

4 Sterne Mercure Hotel Mannheim
Am Friedensplatz 1
68165 Mannheim

Oldtimerversicherung



Es gibt vor Ort die Möglichkeit sich zum Thema Oldtimerversicherung, sowie Fahrzeugsicherungstechnik zu informieren und ein Angebot einzuholen. Sehr interessant ist die von der BELMOT angebotene Allgefahren-Deckung, bei der u.a. auch Motor- und Getriebeschäden versichert sind.

Entdecken Sie die faszinierende Welt der Modellbahn.

WERST

MODELL BAHN UND BAU

WIR LEBEN MODELLBAHN



Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim

Tel: 0621 - 68 24 74 | E-Mail: info@werst.de

Online-Shop - www.werst.de

Unser Angebot umfasst:

- Eine vielfältige Auswahl an Modelleisenbahnen in verschiedenen Maßstäben
- Präzise gefertigte Landschafts- und Gebäudemodelle für Ihre Modellbahnanlage
- Elektronik und Steuerungssysteme für ein realistisches Fahrerlebnis
- Fachkundige Beratung und Unterstützung für Anfänger und Fortgeschrittene



Besuchen Sie uns und lassen Sie sich von der Vielfalt und Qualität unserer Produkte begeistern. Wir stehen Ihnen mit Rat und Tat zur Seite, um Ihre Modellbau-Träume zu verwirklichen.



Wertgutachten und Eintragungen



Auto Service

TÜV-Süd Infostand

Samstag 8.00 – 16.00 Uhr

Möglichkeit von Wertgutachten zum Sonderpreis von 140,- € inkl MwSt, Eintragungen, Hauptuntersuchungen, amtl. Leistungen Anmeldungen samstags bis 12.00 Uhr.

Sonntags von 8:00 Uhr bis 13:00 Uhr: Auskünfte zu amtl. Leistungen und Infos

Preise und Pokale



Pokale gibt es für folgende Wertungen:

10 x Car-Show Top 10 ohne einzelne Platzierung.

Preis für die weiteste Anreise.

Für den Pechvogel des Treffens gibt es 2 Insider-Tickets für die VETERAMA Mannheim im Oktober.

Carshow



Jedes Teilnehmerfahrzeug, das sich am Samstag zwischen 14:00 und 16:00 Uhr auf dem Veranstaltungsgelände befindet kommt in die Wertung. Die Gewinner haben ab ca. 18:00 Uhr einen Hinweis an der Windschutzscheibe. Die Prämierung findet am Samstagabend auf der Bühne statt, die Fahrzeuge werden dabei vorgefahren. Wenn ihr einen Gewinnhinweis am Auto habt und abends nicht mehr da seid, informiert uns bitte an unserem Infostand.

Uli's Racing Legends



Uli Ehret malt Fahrzeuge seit seiner Kindheit. Heute kennt man seine Aquarelle vor allem durch seine Ausstellungen bei den 24 Stunden von Le Mans. Doch sein Herz schlägt auch für Käfer, Bulli und Co. Auf seiner Internetseite www.ulis-racing-legends.de gibt es so manches aus Wolfsburg zu entdecken. Eine Auswahl an VW- und Porschebilder, sowie Karten sind an unserem Club-Shop an der Einfahrt erhältlich.





Christian's Fahrerschule



Christians-Fahrschule GmbH
Inh. Sören Weber
Friedrich-Ebert-Str. 35
68167 Mannheim

Fon: (0621) 33 29 90
info@christians-fahrschule.de
www.christians-fahrschule.de

**WIR LEBEN
MOTORSPORT
UNSERE ERFAHRUNG
FÜR IHRE SICHERHEIT**

Grußwort des VW-Club Rhein-Neckar e.V. zum 25. internationalen Treffen für luftgekühlte VW und Porsche

Zu unserem 25. Treffen für luftgekühlte VW und Porsche begrüße ich euch bereits in diesem Jahr aufs Herzlichste auf dem Gelände des Technoseums. Wir haben uns dazu entschlossen, unseren 2-Jahrestakt für einmal zu verlassen. Die nächsten Treffen sollen dann wieder im 2-Jahrestakt ab 2026 stattfinden. Grund dafür ist, dass in den letzten Jahren das Treffen der Käferfreunde Mühlheim im gleichen Jahr in geringem Abstand zu unserer Veranstaltung stattfand. Da wir eine ziemlich große gemeinsame Schnittmenge bei den Teilnehmern haben, konnte man in vielen Gesprächen hören, dass die beiden Veranstaltungen, wie in früheren Zeiten, im Jahreswechsel stattfinden sollten.

Die Genehmigungsgebühren für den Sonntagsverkauf sind leider derart hoch geworden, so dass beim Treffen 2023 mit den Standgebühren die Teilemarkt-Genehmigungskosten bei Weitem nicht abgedeckt werden konnten. Daher haben wir diesmal auf den Sonntagsverkauf verzichtet, der Teileverkauf findet also nur am Freitag und Samstag statt.

Nach dem tollen Auftritt der Band Mind Da Gap bei unserem Treffen 2023, freue ich mich, dass wir euch diese Band auch 2024 am Samstagabend präsentieren können.



Peter Bauer
1. Vorsitzender

Einige interessante Fahrzeuge zeigen wir euch im Rahmen unserer Ausstellungen „VW abseits der Straße“, sowie „60 Jahre Porsche 911“. Ausführliche Infos zu beiden Themen findet ihr auf den folgenden Seiten im Heft.

Mein ausdrücklicher Dank gilt allen, die zum Gelingen und der Finanzierung dieser Veranstaltung beigetragen haben, denn ohne diese Hilfen wäre es für uns nicht möglich eine solche Veranstaltung zu realisieren.

In Hoffnung auf gutes Wetter wünsche ich euch 3 Tage Vergnügen rund um luftgekühlte Volkswagen und Porsche.

Peter Bauer, 1. Vorsitzender

Impressum:

VW-Club Rhein-Neckar e.V.
Starke Hoffnung 28
68305 Mannheim
Tel. 0621 - 76220875
Fax 0621 - 85 38 05
www.vwclub-rheinneckar.de

Wo trifft man uns?

Wir treffen uns jeden 2. und 4. Freitag im Monat ab 20.00 Uhr in der Gaststätte TSV 1947 MA-Schönau 68307 Mannheim, Rudolf-Maus-Str. 14

Layout, Satz und Grafik:

Peter Bauer, Detlef Jollet, www.media-jollet.de
und Andreas Mann, www.grafikpunktdesign.com

Infos zum TECHNOSEUM:

Das TECHNOSEUM zählt zu den größten Technikmuseen in Deutschland. Die Ausstellung zeigt 200 Jahre Technik- und Sozialgeschichte, bietet Mitmachstationen zu Naturwissenschaft und Technik und verbindet Information mit Erlebnis.

- Geöffnet 9-17 Uhr
- Eintritt frei für Teilnehmende des VW-Treffens
- Highlights für Autofans: Ausstellung zum Automobilbau (Ebene F), u.a. mit Benz-Tourenwagen von 1924, Opel 4, BMW Isetta, Amphicar und Ford Capri
- Tipp: Sonderausstellung „Spiel mit!“ (Ebene D) mit zahlreichen Modell- und Spielzeugautos, Fahrparcours für Kleinkinder sowie Carrera-Bahn zum Ausprobieren
- Mehr Infos unter www.technoseum.de



Grußwort zum 25. internationalen VW-Treffen
Prof. Dr. Andreas Gundelwein, Direktor TECHNOSEUM

Liebe VW- und Porsche-Fans,

für Ihr Treffen wünsche ich Ihnen ein bereicherndes Wochenende mit viel Austausch und trockenem Wetter.

Wir freuen uns, dass Sie wieder bei uns am TECHNOSEUM zu Gast sind. Schauen Sie bei dieser Gelegenheit gerne auch in unseren Ausstellungen vorbei:

Passend zum 60. Jubiläum des legendären Porsche 911 kann man dort einen Teil der Rohkarosseriefertigung dieser Modellreihe im Original erleben. Und ein Polizei-Lautsprecherwagen auf Basis eines VW-Bus T2 hat es sogar in unsere aktuelle Sonderausstellung geschafft:

Die „Schau „Spiel mit! Bauen – Zocken – Knobeln“ zeigt, dass Spielzeug immer auch ein Abbild der Erwachsenenwelt ist – und auch, dass man zum Spielen eigentlich nie zu alt ist. Deshalb: unbedingt auch die Carrera-Bahn ausprobieren!

Herzliche Grüße
Andreas Gundelwein





PORSCHE

Ein Porsche wird nicht alt.
Er gewinnt an Charakter.

ERLEBEN SIE DIE FASZINATION PORSCHE
BEI UNS IM PORSCHE ZENTRUM MANNHEIM.
WIR FREUEN UNS AUF IHREN BESUCH.

Porsche Zentrum Mannheim
Penske Sportwagen-
zentrum GmbH
Elsa-Brändström-Straße 11
68229 Mannheim
Tel.: +49 621 48366-0
www.porsche-mannheim.de

Grußwort zum 25. internationalen Treffen für luftgekühlte Porsche und VW

Fabian Dierschke Leiter Marketing/CRM
Porsche Zentrum Mannheim Penske Sportwagen Zentrum

Modern und doch zeitlos – Auch nach 60 Jahren ist die Faszination für den 911 ungebrochen. Damals wie heute besticht der 911 durch seine sanft abfallende lange Dachlinie und dem Sound des Boxermotors. Kein Wunder also, dass der Elfer Millionen von Autoliebhaber begeistert. Wir wünschen im Geburtsjahr des 911: Happy Birthday! Auch im Rahmen des 25. internationalen Treffens für luftgekühlte Porsche und Volkswagen in Mannheim zeigen wir, hier am Technoseum, eine kleine Sonderschau aus der luftgekühlten 911 Geschichte der letzten Jahrzehnte.



Aber auch im Bereich der Sonderschau „Volkswagen abseits der Straße“ konnte die Firma Porsche wichtige Innovationen beitragen.

Bereits 1953 entwickelte man in Zuffenhausen ein geländetaugliches und sogar schwimmfähiges Fahrzeug, den Typ 597 oder Porsche Jagdwagen. Für die Ausstattung der in Gründung befindlichen Bundeswehr gab es eine Ausschreibung



für einen geländegängigen Wagen mit 500 kg Nutzlast (sog. 0,5 Tonner). Die Bewerber waren damals Goliath (Borgward-Gruppe aus Bremen), DKW (Auto-Union Ingolstadt) und Porsche. Für Testzwecke wurden von jedem Hersteller 50 Autos zur Verfügung gestellt. Den Zuschlag für die Bundeswehr erhielt damals aus wirtschaftspolitischen Gründen die Auto-Union mit dem

DKW Munga. Vom Porsche Jagdwagen wurden in verschiedenen Ausführungen nur insgesamt 71 Stück hergestellt.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Rundgang durch die traditionellen Reihen der Exponate, die der VW-Club Rhein-Neckar e.V. ein weiteres Mal zusammen gebracht hat.

TÜV SÜD – 100 % für Sie da in und um Mannheim!

Unsere gesetzlichen Leistungen

- Hauptuntersuchung (inkl. AU)
- Änderungsabnahmen und Vollgutachten
- Oldtimergutachten (H-Kennzeichen)

Weitere Leistungen

- Schaden-, Wert- und Oldtimerwertgutachten

Kostenlose Service-Nummer: **0800 8888 090**

TÜV SÜD Service-Center Mannheim

Dudenstr. 23 | 68167 Mannheim | Tel. 0621 76212022

TÜV SÜD Service-Center Mannheim-Neckarau

Casterfeldstr. 52 a | 68199 Mannheim-Neckarau | Tel. 0621 97606922

TÜV SÜD Service-Center Mannheim-Sandhofen

Viernheimer Weg 76 | 68307 Mannheim-Sandhofen | Tel. 0621 7889362

TÜV SÜD Service-Center Hockenheim

Ketscher Str. 4 | 68766 Hockenheim | Tel. 06205 922297

TÜV SÜD Service-Center Weinheim

Händelstr. 8 | 69469 Weinheim | Tel. 06201 185313



TÜV SÜD Division Mobility
www.tuvsud.com/de

TÜV®



WARUM
TÜV SÜD IN UND
UM MANNHEIM DEINE
BREMSEN CHECKT?

DARUM!

Gerne online
Termin vereinbaren
oder einfach
vorbeikommen!

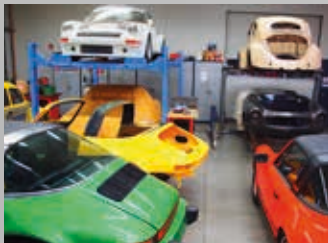


RollTec und der Rennkäfer

Es war einmal ... Ralf Schellhorn, ein leidenschaftlicher Maschinenbaukonstrukteur und technikbegeisterter Autoliebhaber, betreibt seit 2006 einen erfolgreichen Oldtimer-Restaurations- und Reparaturbetrieb in Hockenheim, die Firma RollTec Engineering; Classic Cars & Bikes.

Seine Begeisterung für Technik und Motoren sowie seine Leidenschaft für ästhetische Fahrzeuge, entstanden bereits in den Kindertagen und letztlich manifestiert durch die Entwicklung des Rennkäfers, mit dem er bereits in den 90er Jahren Erfolg hatte, waren die Grundlage für die Gründung seines Betriebes. Schellhorn absolvierte eine erfolgreiche Ausbildung zum Werkzeugmacher und im Anschluss zum Maschinenbaukonstrukteur, was ihm das technische Know-how und die Präzision verlieh, die in der

Restaurierung von Oldtimern unerlässlich sind. Diese Expertise ermöglicht es ihm,





Fahrzeuge nicht nur wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu versetzen, sondern sie oft auch in besserem Zustand als zuvor zu präsentieren.

Die Devise lautet hierbei: Alles aus einer Hand!

Das Hauptaugenmerk und seine persönliche Leidenschaft liegen auf der Restaurierung, Wartung und Reparatur von VW- und Porsche-Fahrzeugen.

Er zieht aber auch zahlreiche Besitzer englischer und amerikanischer Klassiker an, die ihre Fahrzeuge fachgerecht und mit viel Liebe zum Detail restaurieren, reparieren und warten lassen möchten. Alle anderen Fabrikate, wie zum Beispiel Mercedes und BMW-Modelle finden bei ihm und seinem Team ebenfalls neue Lebensgeister.

Zum Tagesgeschäft gehören selbstverständlich auch normale Reparaturen, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, technische Änderungen und Abnahmen durch Dekra und Tüv



“DER RENNKÄFER“

Nach einer 17-jährigen Pause kehrte Schellhorn kürzlich mit seinem legendären Rennkäfer in die Welt des Dragster-Motorsports zurück.

Sein erneutes Debüt gab er während der 23. Ausgabe des European Dragster Championships im Mai 2024 in Clastres, Frankreich, wo er mit seinem legendären Rennkäfer, mit guten Leistungen, beeindruckte.

Die Veranstaltung in Clastres zog wie jedes Jahr zahlreiche Teams und Enthusiasten aus ganz Europa an. Schellhorn, der sich in der Szene einen Namen gemacht hat, überraschte viele mit der Wiederbelebung seines ikonischen Fahrzeugs.

Der Rennkäfer glänzte erneut durch sein individuelles Motorkonzept. Hierbei handelt es sich um einen leistungsgesteigerten und hubraumerweiterten luftgekühlten VW Boxer Motor von 1970. Betrieben wird dieser mit Bio-Ethanol, einem alternativen Kraftstoff!

Weitere Rennen sind für Ende Juni bei den European Bugin in Chimay, Belgien sowie selbstverständlich bei dem Highlight der Dragster Scene im August in Hockenheim bei der Veranstaltung NitrolympX geplant, wo er erneut sein Können unter Beweis stellen wird.

Schellhorns Rückkehr zur Rennstrecke ist ein Beweis für seine ungebrochene Leidenschaft für Geschwindigkeit und Technik, die sich in jeder Facette seines beruflichen und persönlichen Lebens widerspiegelt. Seine Werkstatt bleibt dabei ein Ort, an dem klassische Fahrzeuge mit Liebe zum Detail und höchster handwerklicher Präzision, sowie Kreativität zu neuem Leben erweckt werden.



Erste Testfahrten in Clastres Frankreich

Technische Daten - Rennkäfer:

Motor:	luftgekühlter 4 Zylinder Boxer (Typ4)
Hubraum:	2865ccm
Kurbelwelle:	Scat 86mm geschmiedet
Kolben:	103mm Spezial
Pleuel:	H-Beam Stahl
Nockenwelle:	Spezial
Zylinderköpfe:	Spezial
Zündanlage:	elektronisch
Einspritzanlage:	Kennfeld frei programmierbar
Gemisch Aufbereitung:	Kompressor Aufladung mit Zentraldrosselklappe
Kraftstoff:	BIO-Ethanol
Leistung:	ab 420PS bei 0,9 bar Ladedruck
Drehmoment:	440 Nm
Getriebe:	4 Gang Schaltung
Kupplung:	3 Scheiben Rennsport
Reifen:	Dragster Slicks
Fahrzeuggewicht:	690 Kg
Beschleunigung:	0 – 100 Km/h in ca. 2 Sekunden 0 – 200 Km/h in ca. 9 Sekunden
Top Speed:	230 Km/h nach 402m aus dem Stillstand



Kontakt:
RollTec Engineering
Classic Cars & Bikes
Ralf Schellhorn
Rheinauer Str. 2
68766 Hockenheim
Phone: 06205 307000
E-Mail: mail@rolltec.info
Internet: www.rolltec.info



Leistungen:

- Sandstrahlen
- Glasperlenstrahlen
- Oberflächenbearbeitung - entrosten, entfetten
- Abhol-/ und Bringservice

Unser Serviceangebot für Sie:

- Produkt/ Materialbegutachtung vor Ort und digital
- Beratung - Strahlgutauswahl, Individuelle Anpassungen und Durchführung der Arbeiten

Entrosten und Sandstrahlen GmbH

Franz-Kirrmeier-Straße 19
D-67346 Speyer

M: +49 (0) 157 7942 1968
T: +49 (0) 6232 67 29 323
F: +49 (0) 6232 67 29 324
E: info@eunds-mrn.de

SPEEDFIRE DESIGN

SPEEDFIRE Design Manufacture GmbH

Innenausstattungen für

Automobile • Classic Cars • Wohnmobile • Motorräder • Yachten
Flugzeuge • Möbel & Living • Fitness & Wellness • Praxen & Gastronomie

Seckenheimer Str. 100 • D-68535 Edingen-Neckarhausen • Tel: 06203-84044-16

Fax: 06203-84044-17 • www.speedfire.de • Info@speedfire.de



LOKISTIK-SERVICES

Logistik ist mehr als nur Transport: Die Trunkline Company bietet Ihnen Antworten auf all Ihre Fragen hinsichtlich einer ganzheitlichen Lösung Ihrer Transportbedürfnisse.

Indem wir das tun, was wir am besten können, können Sie sich ganz auf das konzentrieren, was Sie am besten können.



SPEDITION

Besser ankommen mit der Trunkline Company: Als Spezialist für europäische Linienverkehre bieten wir Ihnen individuelle Lösungen für Ihre Stückgutverkehre.

Dabei setzen wir, neben dem klassischen LKW-Transport, auch auf alternative Transportsysteme und eine optimale Streckenplanung, wodurch wir Ihnen europaweit kürzeste



HAUPTLÄUFE – EUROPAWEIT

Tag für Tag, rund um die Uhr: Wir sind auf allen Straßen Europas zu Hause. Auch gefährlicher Güter sind für uns kein Problem.

Dank unserer langjährigen Erfahrung können Sie sich auf einen zuverlässigen und sicheren Transport Ihrer Stückgüter verlassen. Unsere Transportabläufe sind industrialisiert und bieten Ihnen dadurch täglich eine



LINIENSYSTEME

Mobilität ist unsere Stärke: Wir legen großen Wert darauf, sämtliche Prozesse immer weiter zu optimieren.

Wir bieten flexible Lösungen für Ihre Liniensysteme, um Ihre Stückgüter noch sicherer, schneller und kostengünstiger an die jeweiligen Bestimmungsorte zu liefern.

Trunkline Company Brühl GmbH • Hofstraße 22 • 68782 Brühl • Deutschland.

Der VW-Club Rhein-Neckar e.V. dankt der TCB für die Bereitstellung des
Aufliegers zur Verwendung als Bühne.

VW abseits der Straße

Die Sonderausstellung des diesjährigen VW-Treffens zeigt luftgekühlte Volkswagen, die speziell für Fahrten im Gelände entwickelt wurden.

Schon der Serien-Käfer war durch seine Konzeption (Heckantrieb, Heckmotor, verhältnismäßige große Bodenfreiheit, Einzelradaufhängung) auch für Fahrten abseits der Straßen geeignet.

Die besonderen politischen Umstände in der Zeit des Beginns der Käferproduktion waren schon frühzeitig der Grund für eine Weiterentwicklung und Verbesserung der Geländetauglichkeit.



Der für das Militär entwickelte Kübelwagen auf Basis des Käfers war der Vorreiter für alle von VW produzierten Fahrzeuge für das Gelände.

Zu Beginn der Fertigung im VW-Werk nach dem Krieg wurden noch einige geländegängige Fahrzeuge aus Restbeständen für die Besatzungsmächte gebaut.

Danach gab es bis 1969 keinen Geländewagen von VW. Als Notnagel für

die Bundeswehr konzipiert kam der Typ 181. Dieses Fahrzeug wurde bis zum Produktionsende 1980 aber weit mehr zivil als militärisch genutzt. Mit diesem Erfolg hatte keiner gerechnet. Weltweit gab es verschiedenste Sondermodelle für das Gelände auf Käfer Basis, teils von ausländischen VW Produktionsstätten (z. B. Brasilien) oder auch von privaten Firmen. Weitere konstruktive Eigenschaften und Informationen zu den ausgestellten Fahrzeugen folgen auf den nächsten Seiten.

VW Typ 82 - Kübelwagen 1941

Nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges und der damit einhergehenden Umorientierung der Wirtschaft im nationalsozialistischen Deutschen Reich auf die Produktion von Rüstungsgütern, wurde der aus dem KdF-Wagen abgeleitete Geländewagen gebaut. Der Typ 82 war mit 50.788 Stück der meistgebaute Typ dieser Wagen (von 1940 bis 1945).

Auf Anregung des Heereswaffenamtes begann im Jahre 1938 die Porsche KG mit der Weiterentwicklung des KdF-Wagens zu militärischen Zwecken. Dabei legte das Heereswaffenamt folgende Anforderungen fest: offene Karosserie, Gesamtgewicht



950 kg (Fahrzeug 550 kg + 400 kg für drei Mann mit Ausrüstung), geringe Bauhöhe, Möglichkeit der Produktion großer Stückzahlen bei möglichst geringen Entwicklungskosten. Weiter wurde Wert auf minimale Material- und Produktionskosten gelegt.

Ende 1939 waren die ersten Prototypen des neuen Geländewagens mit der kantigen Karosserie als Typ 62 fertiggestellt. Die ursprünglich für hunderttausende Deutsche über einen Sparvertrag geplante Herstellung ziviler „KdF-Wagen“ wurde aufgegeben und die vielen Sparer gingen leer aus.

Nach weiteren Testfahrten und Änderungen am Typ 62, die unter anderem ein Radvorgelege für höhere Bodenfreiheit und größeres Raddrehmoment betrafen, war das Oberkommando der Wehrmacht mit dem Fahrzeug zufrieden und das end-

KLP[®] KÄFERLAND

Jeder verdient eine zweite Chance!

www.kaeferland.com

VW Käfer Ersatzteile · Frankfurt



- alle Baujahre
- alle Typen
- eigene Produktion
- Shop in Frankfurt
- Telefonische Beratung



Schultheißenweg 105 D-60489 Frankfurt
069 - 94 41 30 53 info@kaeferland.com

KFZ-Meisterbetrieb Bergstraße

„Wissen, worauf es ankommt.“

Young &
Oldtimer



Ein Unternehmen der Histowerk GmbH

- Wartung & Instandhaltung
- Zündungs-/Vergasereinstellung
- Restaurierungen in verschiedenen Umfängen
- Karosseriearbeiten/Rostbehandlung
- Trockeneisstrahlen
- Konservierung
- Fahrzeugumbauten
- Vorführung zur Hauptuntersuchung/Eintragungen
- Kaufberatung
- Fahrzeugvermittlung
- Vergaserinstandsetzung
- Überholte Vergaser im Austausch
- Vergaserabstimmung am Fahrzeug
- Vergaser Einzel- und Ersatzteile
- Spezialteile aus eigener Produktion
- Zündverteilerprüfung und Instandsetzung
- Verkauf von 123 Ignition Zündanlagen
- Prototypen und Serienteile per 3D Druck

Histowerk GmbH

Lilienthalstraße 27-29
64625 Bensheim

Ihre Ansprechpartner
Max Zimmermann, Julius Sorbi, Patrick Stefanitsch

Tel. 06251/5508254
info@histowerk.com
www.histowerk.com

info@psvergaserundtechnik.de
www.psvergaserundtechnik.de

gültige Fahrzeug wurde als Typ 82 bezeichnet. Nachdem die ersten Wagen noch bis Ende Juni 1940 bei Porsche in Stuttgart hergestellt wurden, begann am 3. August 1940 die Serienproduktion im Volkswagenwerk.

Die Karosserien baute VW nicht selbst, sondern sie wurden im Rohbau von der Firma Ambi-Budd aus Berlin zugeliefert und im Werk lackiert. Zur gleichen Zeit begann die Entwicklung einer Version mit Allradantrieb, des späteren Typ 87.

VW Typ 166 - 1944

Aufgrund der Erfahrungen während des Überfalls auf Polen verlangte Mitte 1940 das Oberkommando des Heeres einen schwimm- und geländefähigen Pkw für die motorisierten Infanterie-Einheiten. Auf der Basis des VW-Kübelwagens Typs 82 mit Heckantrieb wurde von der Porsche KG ein schwimmfähiger Prototyp mit dem Allradantrieb des Typs 87 („Kommandeurswagen“) entwickelt. Die wichtigsten Merkmale des neuen „Schwimmwagens“ Typ 128 waren seine wannenförmige Karosserie, eine herabschwenkbare dreiflügelige Schraube am Heck und ein modifizierter Boxermotor mit 1131 cm³ Hubraum (25 PS).

Die Heckschraube ermöglichte knapp die geforderte Geschwindigkeit von 10 km/h auf dem Wasser. Zusammen mit der Firma Drauz aus Heilbronn wurde am 21. September 1940 ein erster Prototyp fertiggestellt und sofort auf dem Max-Eyth-See bei Stuttgart erprobt.



Nach dem Beginn der Serienproduktion bei Porsche zeigten sich im Felde aber noch einige Mängel.

Daraufhin begann im April 1941 die Entwicklung des Typs 166. Der Radstand war auf exakt 2 Meter verkürzt und die Wanne war um 37,5 Zentimeter kürzer. Daraus ergab sich eine erhöhte Karosseriestabilität und eine verbesserte Geländegängigkeit. Im August 1941 war der erste Prototyp fertig und eine Vorserie von 125 Stück wurde bei der Porsche KG in Auftrag gegeben. Nach der Abnahme durch das Heereswaffenamt am 29. Mai 1942 begann im Herbst 1942 die Serienproduktion im Volkswagenwerk bei Fallersleben. Im Gegensatz zum Kübelwagen Typ 82, dessen Aufbau bei Ambi-Budd in Berlin hergestellt wurde, produzierte VW die Karosserien selbst.

Insgesamt wurden von 1942 bis 1944 im Volkswagenwerk 14.276 Schwimmwagen Typ 166 hergestellt.

VW Typ 87 / 82E

Der Typ 87 ist eine geländegängige zweitürige Limousine. Sie ähnelt stark dem KdF-Wagen, von dem die Karosserie größtenteils übernommen wurde. Da der Typ 87 Geländereifen des Schwimmwagen hat, sind die Kotflügel breiter als beim KdF-Wagen. Dazu wurde an der Innenseite der Kotflügel ein Blechstreifen angesetzt; auch die Trittbretter sind entsprechend breiter. Unter der vorderen Haube, wo normalerweise das Reserverad steht, ist zusätzlich zum Tank ein 20-Liter-Benzinkanister untergebracht. Das Reserverad liegt über dem 40-Liter-Tank, dessen Einfüllstutzen dafür abgewinkelt wurde. Die Karosserie ist mit dem Fahrgestell verschraubt. Fast alle Wagen hatten ein Faltschiebedach.



Der Kommandeurswagen hat eine dem KdF-Wagen stark ähnelnde Bodengruppe, allerdings mit größerem Zentralrohr, um die Antriebswelle für den Vorderradantrieb aufzunehmen. Die Vorderräder sind einzeln an je zwei Längslenkern oben und unten mit Drehstabfedern aufgehängt (sogenannte Kurbellenkerachse), die Hinterachse ist eine an Längslenkern geführte Portal-Pendelachse mit Vorgelegen außen an den Halbachsen. Zur Aufnahme der Antriebswellen hat die Vorderachse spezielle Achsschenkel. Das hintere Differential ist selbstsperrend. Der Geländegang wird zusammen mit dem Vorderradantrieb über einen zweiten Schalthebel in der Wagen-

mitte eingelegt. Bei eingeschaltetem Vorderradantrieb beträgt die Höchstgeschwindigkeit 10 km/h und die Steigfähigkeit 75 Prozent. Der Allradantrieb ist nicht für den Betrieb auf der Straße geeignet, weil es kein Mitteldifferential gibt.

Der Typ 82 E so wie unser hier gezeigtes Modell, besitzt keine Kotflügelverbreiterung oder Allradantrieb wie der Typ 87.

Er besitzt lediglich die Höherlegung des Fahrwerks und wird nur durch Heckantrieb, sowie der Differentialsperre des VW Typ 82 angetrieben.

Die Fahrzeuge wurden soweit Teile noch vorhanden waren nach dem Krieg auch noch produziert - meist für die westlichen Besatzungsmächte.

Der BGS und der Volkswagen

Der Bundesgrenzschutz wurde mit dem BGS-Gesetz vom 16. März 1951 als Sonderpolizei des Bundes gegründet und unterstand dem Bundesinnenministerium. Ursprünglich hatte der Bundesgrenzschutz nur den spezialpolizeilichen Auftrag der

Grenzsicherung. Dafür war er auch militärisch ausgebildet und ausgerüstet. 1953 wurde die Sollstärke des BGS Von 10.000 auf 20.000 Mann erhöht.

Im ersten Jahrzehnt war der Bundesgrenzschutz seinem Einsatzgebiet entsprechend mehr paramilitärisch als polizeilich organisiert, so dass er bei der Gründung der Bundeswehr 1955 eine tragende Rolle spielen konnte.

Das einzige Kfz-Modell, das beim Bundesgrenzschutz vom ersten Tag an unverdrossen lief, war der VW Käfer. Ursprünglich fiel die Wahl sicherlich deshalb auf den Wagen, weil er dem VW Kübelwagen noch am ehesten entsprach und dessen hervorragende Bewährung zu jener Zeit in frischer Erinnerung war.

Der Volkswagen hat sich als ungemein robust, zuverlässig und wirtschaftlich erwiesen.

Darüber hinaus war er dank seiner großen Räder, seiner Gewichtsverteilung durch den Heckmotor, seine ausreichenden Bodenfreiheit und seiner glatten Wagenunterseite auch im leichteren Gelände gut fahrbar, einige waren mit einer Differentialsperre ausgestattet. Daher fand sich dieses Modell in den Planstellen eines leichten geländegängigen Pkw zur allseitigen zufriedenen Verwendung.

Auch aus diesem Grund experimentierte man mit geländegängigen VW-Käfer für Bundeswehr und Bundesgrenzschutz. Später übernahm diese Aufgabe der VW 181 Kurierwagen



Der Volkswagen als Buggy

Abseits der Straße in Südkalifornien steigt uns die salzige Meeresluft in die Nase. An kilometerlangen feinen Sandstränden, tummeln sich einige Surfer, die, von den sonnigen Temperaturen verwöhnt, Ausschau nach der nächsten perfekten Welle halten und beim Anblick der außergewöhnlich schönen Sonnenuntergänge das Surferleben in vollen Zügen genießen.



So ungefähr können wir uns einen Teil des Lebens von Bruce Meyers vorstellen, der leidenschaftlicher Surfer und Segler war. Ein sogenannter „Beach Boy“, wie er einst über sich selber sagte.

Wer von uns schon einmal den feinen Sand Kaliforniens zwischen seinen Füßen gespürt hat oder über feinsandige Dünen gewandert ist, kann sich sehr gut vorstellen, wie schwer es sein muss ein Fahrzeug auf ihnen fortzubewegen. Genau das gleiche

Bild hatte Bruce Meyers vor Augen als er sah, wie die bisherigen Beach Buggies weder die Lenkleistung, noch das richtige Gewicht auf den Sand brachten, das nötig war, um einen Beach Buggy flink und schnell über den Strand fahren zu lassen. Denn auch im Fahrzeug wollte man am Strand Freiheit spüren, Spaß haben und noch dazu cool aussehen.

All das motivierte Bruce Meyers, der nach seinem Besuch einer Kunstschule vor allem Boote und Surfbretter baute, ein eigenes Fahrzeug zu entwickeln.

Von der Leidenschaft gepackt, machte er sich Fiberglas (glasfaserverstärkten Kunststoff) zu Nutze, das er bereits für den Bau von Booten verwendete. Als Grundlage für den Aufbau der ersten zwölf Autos dienten Monocoque Karosserien, die innerhalb des Fiberglases einen Stahlrahmen enthielten. Dieser Stahlrahmen war mit einer Aufhängung von VW und dem Fahrwerk verbunden. Da der Lifestyle der Surfer ein eher einfacher war, wurde schnell klar, dass die Monocoque Variante zu kostenintensiv in der Herstellung und damit zu teuer im Verkauf war.



Deshalb musste Bruce Meyers kreativ werden. Mittels simplem Trick, dem Auswiegen von bisherigen Buggy- und VW Bodenplatten, merkte er schnell, dass die Bodenplatte von VW leichter war. Fasziniert von Ferdinand Porsches Cleverness, kürzte er einfach die Bodenplatte eines VW Käfers um ca. 36 cm und verheiratete diese mit einer selbst angefertigten Fiberglas Karosse. Damit war 1964 der auf VW basierende und erschwingliche erste Meyers Manx, der sogenannte „Old Red“, geboren.



Die Karosse sollte im Gegensatz zu anderen Beach Buggies, auf ästhetische Weise das Gefühl von Bewegung, auch im Stillstand, darstellen und mit geschickten Konstruktionen ein praktisches Surfer Leben ermöglichen, z.B. mit der Möglichkeit ein Surfbrett auf dem Überrollbügel zu platzieren.

Zusätzlich dazu erfüllte das Auto die erstrebte Leichtigkeit und Wendigkeit für verbesserte off-Road Eigenschaften und den Spaß am Fahren. Auch am schnellen Fahren, was der Meyers Manx „Old Red“ bei der

Mexica 1000 (Vorgänger der Baja 1000) 1967 bewies, indem er den Rekord brach. Damit eroberte der „Dune Buggy“ Ende der 1960er Jahre über die Grenzen der USA hinaus auch Deutschland. Die Welt war im VW Buggy Hype.

Bis 1971 wurden in der kleinen Firma, gegründet von Bruce Meyers, ca. 6.000 VW Buggies gebaut. Die Firma ging allerdings insol-

vent, da sich die Patentierung des Meyers Manx schwierig gestaltete und es sogar erfolglos vor Gericht ging. Die Einfachheit der Karosserie ermöglichte Konkurrenten eine schnelle Kopie des VW Buggies.

Dank der Leidenschaft von Bruce Meyers zum Meer und zum Strand und seiner künstlerischen Ader, können wir heute im Jahre 2024, drei Jahre nach seinem Tod, das 60. Jubiläum des Meyers Manx VW Buggy feiern. In Deutschland vertrieb die Firma Speedbullz Customs in 56414 Meudt die ersten originalen Meyers Manx und vertreibt bis heute Buggy-Bausätze und Ersatzteile für Meyers Manx und andere Buggies.

1969 entwickelten sogar Redaktionsmitarbeiter der VW-Zeitschrift „Gute Fahrt“ einen eigenen Buggy Bausatz. Das Bestreben war, einen Buggy serienreif zu machen und ein Mustergutachten vom TÜV erstellen zu lassen, damit der Bausatz in Deutschland ohne Schwierigkeiten für Jedermann zulassungsfähig ist. Bisher schafften wenige Buggybauer in Deutschland die Zulassungshürden nur per aufwändige teure Einzelabnahmen. Diese Buggies sahen auch nicht unbedingt schön aus. In Zusammenar-



beit mit den Firmen Silotechnik (Karosserie), Volkswagenwerk (Verkürzung der Bodengruppe), Hella (Elektrik), Eberspächer (Auspuffanlage), Happich (Scheibenrahmen und Frontscheibe) und Karmann (Verdeck) entstanden die ersten Fahrzeuge der „Gute Fahrt“. Nach einer langen Mängelliste, z. B. durch die rotierenden Räder, die nach einem Aufprall durch die mangelhafte

Abdeckung der Räder Passanten verletzen könnten, bekam der GF-Floh, so der erste Name, Ende 1969 endlich die TÜV-Zulassung. Da nach den ersten Veröffentlichungen die Nachfrage derart groß war, musste ein potenter Partner für die Produktion und



den Vertrieb gefunden werden. Karmann in Osnabrück nahm die Sache erfolgreich in die Hand. Nachdem die Rechte am Gute-Fahrt-Buggy an Karmann (Osnabrück) verkauft wurden, hieß der Buggy von 1971 - 1974 Karmann-GF-Buggy, wobei GF für „Gute Fahrt“ stand. Nach unterschiedlichen Quellen entstanden bis 1978 ca 1.200 bis 1.500 Karmann Buggies.

Apal Samtrack 1966

Der Prototyp des Apal Samtrack mit der Fahrgestellnummer 000001, entworfen von Ingenieur Sam Jeuris, wurde in den Jahren 1966 und 1967 gebaut. Edmond Pery, Gründer der belgischen Firma Apal (Application Polyester Armé de Liège s.à.r.l.) wählte den Namen „Samtrack“, in Anlehnung an den Entwickler Sam Jeuris.

Technik:

Die Vorderachse nahm Jeuris vom VW Typ 2 bis 1967- die Hinterachse und der Motor sind vom VW Typ 3 entliehen.

Die Windschutzscheibe entwickelte er klappbar, da das Fahrzeug für die Jagd genutzt werden sollte und somit die Jäger als Zielgruppe vorsah.

Der Rahmen basierte auf einem Rohrgitter-Chassis.

Nachdem der Prototyp 1967 fertiggestellt war, wurden in den Jahren 1968 - 1974 ungefähr 60 Exemplare des SAMTRACK bei der Fa.Apal serienmäßig hergestellt und ausgeliefert.

Es gab drei Sitzgelegenheiten vorne und zwei hinten. Die Ladefläche hatte eine Tragfähigkeit von 500 kg.

32 Stück wurden in Belgien, Frankreich und Südafrika verkauft.



Aufgrund eines Brandes im Jahr 1974 wurde die Produktion eingestellt und damit endete auch die Geschichte des Samtrack.

VW Country Buggy

Der Country Buggy, der 1967–1969 von der Volkswagen Australasia Ltd. gebaut wurde, nannte man auch VW Typ 197 .

Er wurde vom geschäftsführenden Direktor der Gesellschaft, Rudi Herzmer, und dem VW-Ingenieur Cyril Harcourt für die rauen Straßenverhältnisse Australiens konstruiert und in dem VW Werk in Clayton (Victoria) in Australien gebaut.



Der Country Buggy basierte auf dem Fahrgestell des VW Käfer, von dem auch der Motor stammte. Die Vorderachse und die Hinterachse mit Getriebe und Vorgelege waren vom VW T1 Transporter.

Ursprünglich sollte der Country Buggy als Amphibienfahrzeug konzipiert werden, aber die VW Führung in Wolfsburg war damit nicht einverstanden.

Im Juli 1967 begann die Fertigung und die Wagen wurden als CKD Bausätze auf die Philippinen, nach Singapur, Neuseeland und Malaysia sowie kleine pazifische Staaten wie Neuguinea exportiert.

Insgesamt war nach 1956 Wagen Schluss und es war ihm kein großer Verkaufserfolg beschieden. Die Fertigung wurde 1969 eingestellt.

Nur wenige Country Buggy haben bis heute überlebt, aber der Sakbayan, wie er heute auf den Philippinen genannt wird, lebt fort. Er wird dort nun häufig restauriert, weil dort steigendes Interesse am originalen VW Käfer besteht.



Baja Bugs

1968 Newport Beach, Kalifornien

Eigentlich wollte Gary Emory einen Meyers Manx bauen. Da er zum einen aber nicht das Geld dafür aufbringen konnte und zum anderen mit seiner Familie weiterhin campen fahren wollte, kam es für ihn nicht in Frage, auf die Rückbank und den Stauraum zu verzichten.



Also nahm er einen Käfer, legte ihn mit großen Rädern, anderen Stoßdämpfern und einem T1 Getriebe mit Vorgelege höher.

Anschließend begann Gary mit Hilfe seines Vaters, einem legendären Karosseriebauer und seinem talentierten Bruder, einem Lackierer, die Karosserie an seine Bedürfnisse anzupassen. Daraus entstand der erste Baja Bug aus Metall. Durch den kürzeren Überhang vorne wie hinten, die gesteigerte Bodenfreiheit und griffigen Reifen wurde er fast so geländegängig wie die Meyers Manx Buggys, die im Vorjahr Rekorde im Offroad Racing aufgestellt hatten.

Mitarbeiter von Bruce Meyers griffen die Idee auf und fertigten daraufhin die ersten Karosserieteile für Baja Bugs aus glasfaserverstärktem Kunststoff.

Für viele war das der Startpunkt mit vergleichsweise geringen Investitionskosten einen sehr fähigen Rennwagen aufzubauen.

Bis heute werden Baja Bugs in Offroad Rennen eingesetzt. Beispielsweise bei der namensgebenden Baja 1000, die über die mexikanische Halbinsel in Kalifornien (Baja California) führt.

Ende der 60er / Anfang der 70er Jahre startete das Autohaus Kühn in Hamburg mit dem Vertrieb von Hazard Streaker (Scheinwerfer in den Kotflügeln) und Hazard Baja (Schweinwerfer in der Frontmaske) Umbauten mit Gutachten. Dadurch ist es möglich, Baja Bugs auch in Deutschland fahren zu können.

Empfehlung: The Baja Bug Movie (2022), Dokumentarfilm.

VW Typ 181

Die Karriere des Kurierwagens begann als „Lückenbüßer“. Die Bundeswehr stand vor dem Problem, dass die Produktion des DKW Munga zum Jahresende 1968 auslief. Als Ersatz war eine Gemeinschaftsentwicklung von Frankreich, Italien und Deutsch-



ON- & OFF-ROAD DURCH DIE SEEALPEN

1.250 KILOMETER
50.000 HÖHENMETER
UND 19 PÄSSE



BLOCK YOUR SEATS NOW!
08.06.2025 - 13.06.2025



960,- € Frühbucher-Rabatt bis 30.08.2024
(anschließend 1.380,- €)

INKLUSIVE:

- Preis pro Kfz mit max. 2 Personen
- Exklusive Beschränkung auf Baja Bugs, Käfer, Buggies und Kübel
- Hotelübernachtung (DZ + Frühstück)
- Tour-Guiding

weitere Touren im Angebot:

CONO SUR 2024, Südamerika

BAJA TRANSILVANIA 2025, Rumänien

BAJA BRASILIA 2025, Brasilien

www.bluebugtours.com



land, der Europa-Jeep, geplant, doch dieses internationale Projekt kam nicht über die Planungsphase hinaus.

Bei der Suche nach einer Alternative fiel die Wahl auf Volkswagen. VW sollte auf Basis des VW Käfer den benötigten, bedingt geländetauglichen Mehrzweckwagen konstruieren. Bei der Konstruktion konnte sich VW auf den in Australien entwickelten, 1967 präsentierten Country Buggy stützen, der von Volkswagen-Technikern im australischen Montagewerk in Clayton Victoria entwickelt worden war.

Auch orientierten sich die Ingenieure am VW Typ 82 (Kübelwagen) des Zweiten Weltkrieges.

Im September 1969 bei der Präsentation auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main erwies sich der VW 181 als Militärfahrzeug im Stil des Kübelwagens nur geringfügig moderner, aber größer und schwerer. Die kastenförmige Karosserie mit vier Halbtüren war dem Verwendungszweck und dem Stil der Zeit angepasst. Mit der Verkaufsbezeichnung Kurierwagen sollte eine namentliche Verbindung zum Kübelwagen der Wehrmacht vermieden werden. Gleichwohl erhielt er unter den Soldaten schnell den Spitznamen „Kübel“.

Die zivile Version des VW 181 wurde als Mehrzweckauto für Straße und Gelände beworben.

Die Karosserie war mit einem Zentralrohr-Plattformrahmen verschraubt (eine in verschiedenen Punkten veränderte Plattform des Karmann Ghia Typ 14). Die



Seitenholme (Schweller) der mittragenden Karosserie sorgten für die erforderliche Verwindungssteifigkeit. Bei anderen Komponenten wurde auf bereits vorhandene und robust handhabbare Technik zurückgegriffen. Vom VW Käfer 1500 wurden der luftgekühlte 1,5-Liter-Boxermotor mit 44 PS (32 kW), Kupplung, Instrumente, Lenkung und der 40-Liter-Tank übernommen. Der Käfer-Achskörper wurde verstärkt. Das Getriebe und die Hinterachse mit Radvorgelegegetriebe stammten, leicht modifiziert, von dem 1967 eingestellten ersten VW-Transporter T1.

Durch die Verwendung von Vorgelegegetrieben an den Hinterrädern wurde die Bodenfreiheit erhöht. Vier Trommelbremsen sorgten für eine ausreichende Verzögerung. Vor der Witterung waren die Insassen durch ein ungefüttertes Allwetter-Verdeck mit einem wasserabweisenden PVC-Bezug und so genannten Einsteckscheiben aus Polyglas geschützt. Die vorderen konnten nach vorne geklappt und mit zwei Druckknöpfen arretiert werden.

Der Innenraum wurde ausschließlich durch eine mit Benzin betriebene Standheizung beheizt, die mit dem Reserverad vorne unter der Haube ihren Platz hatte. Die zweistufig verstellbaren Vordersitze waren mit strapazierfähigem Kunstleder bezo-

gen. Die Rücksitzbank ließ sich vollständig oder geteilt umklappen, was zusätzliche Ladefläche schuf. Bereits ein Jahr nach der Vorstellung des Fahrzeugs gab es einen 1,6-Liter-Motor. Durch eine Rücknahme der Verdichtung von 1:7,5 auf 1:6,6 blieb die Leistung von 44 PS zwar unverändert, ermöglichte aber im weltweiten Einsatz die Verwendung auch minderwertiger Kraftstoffe. Das Getriebe erhielt an den Vorgelegen eine längere Übersetzung; die Höchstgeschwindigkeit erhöhte sich dadurch auf 115 km/h (vorher 110 km/h).

Ab 1973 wurden Bodengruppen mit Schräglenkerhinterachse verwendet, dadurch kamen Getriebe mit Gelenkwellen zum Einsatz und die Vorgelege entfielen. Damit im Motorraum durch die Luftkühlung weniger von den Rädern aufgewirbelter Staub angesaugt wird, wurden über den hinteren Kotflügel Luftansaugschächte angebracht. Bis 1978 wurde der 181 an die Bundeswehr geliefert, danach wurde nur noch die zivile Version gebaut. Von 1972 bis 1979 liefen auch in Mexiko ca 20.000 Fahrzeuge vom Band, erkennbar an den höher angebrachten Rückleuchten des VW 1303 (Elefantenfüße).

Gurgel X12 TR aus Brasilien

Joao Augusto Gurgel (1926-2009) gründete 1969 in Sao Paulo / Brasilien die Gurgel Motores Ltda. Damit erfüllte er sich den Traum für Brasilien eine neue Automarke auf den Weg zu bringen. Bei der Technik bediente er sich der bewährten VW-Technik, die Karosserie bestand aus GFK. Bereits in den ersten Jahren wurden seine Modelle in mehr als 10 Länder exportiert. Vom Dune-Buggy bis zum Amphibienfahrzeug umfasste die Modellpalette viele Varianten. 1975 wurde es notwendig von Sao Paulo nach Rio Claro umzuziehen. 1977 wurden die Produktionsanlagen nochmals



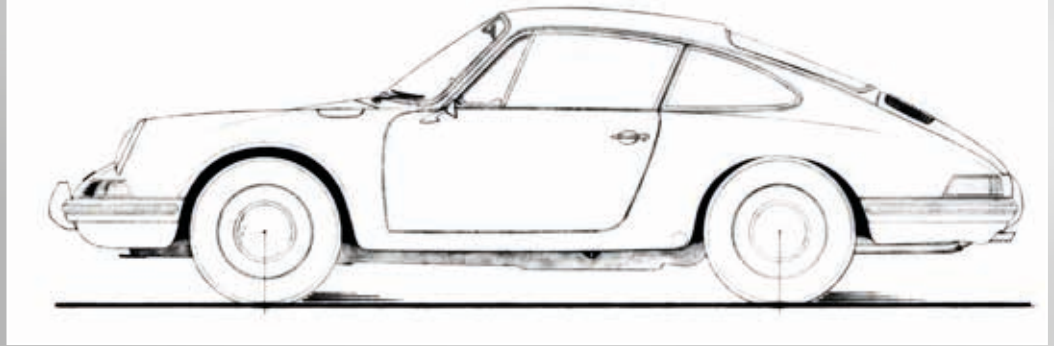
erweitert. Zu dieser Zeit waren 300 Personen beschäftigt. Von allen Modellen wurden insgesamt über 40.000 Autos in 25 Jahren gebaut. 1994 kam dann das Aus für das Werk.

Das Modell Gurgel X12 wurde von 1975 – 1983 gebaut. Gurgel X12 TL hatten ein Softtop, (Teto lona = Planendach), der Wunsch vieler Kunden nach einem festen Dach führte zur Entwicklung des X12-TR (Teto rígido = festes Dach).

Hinweis auf Quellen für Abseits der Straße: teilweise aus Wikipedia, Gurgel: Durchgeboxt von Thomas Braun



Die Evolution des Porsche 911 in Kurzfassung



Der Porsche Stand auf der IAA im September des Jahres 1963 hatte eine Besonderheit. Es wurde gleichzeitig die neueste und letzte Version des Porsche 356, der C, vorgestellt – und gleich nebenan auch der neue Typ 901, der ja eigentlich der Nachfolger des überaus erfolgreichen und beliebten 356 werden sollte und dann ja auch wurde.

Man tat sich seinerzeit in der noch sehr kleinen Firma Porsche unheimlich schwer mit der Entscheidung, wie denn der neue Wagen nun aussehen sollte und vor allem auch, welche





LOCHBÜHLER
AUFZÜGE

TECHNOLOGIE, DIE MENSCHEN BEWEGT

Seit 150 Jahren schaffen wir mit unserer Leidenschaft für Technologie und Ingenieurskunst technische Lösungen, die im Einklang mit den Bedürfnissen und Wünschen der Menschen stehen. Auf die Erfolge der letzten 150 Jahre können wir mit Stolz zurückblicken.

Wir möchten allen danken, die uns auf diesem Weg begleitet haben. Gemeinsam mit unseren Mitarbeitern, Kunden und Lieferanten freuen wir uns auf die nächsten Schritte in eine erfolgreiche Zukunft.

150
JAHRE

1873 2023



ERFAHREN SIE MEHR:
LOCHBUEHLER.DE



technischen Neuerungen er bekommen sollte. Es stellte sich die Frage nach der Art und Größe des Motors, der Auslegung des Getriebes und auch schlicht, wie viele Personen denn hineinpassen sollten. Das alles beeinflusste auch das Design, das natürlich die äußerst gelungene Form des 356 fortführen, aber auch gleichzeitig etwas Neues, Besseres und noch Wertvolleres sein sollte.



So entstanden im Laufe der Zeit schon in den 1950er Jahren diverse Prototypen unterschiedlichster Prägung. Einer davon ist der Typ 754 T7 von 1959. T7 steht für das Technische Programm Nummer 7. Die letzte 356-Version basierte auf der Version T6, also alles ganz logisch.... Fast, denn natürlich wurden nicht alle Ideen in die Serie übernommen. Der Typ 754 jedenfalls sieht dem späteren 901 schon ziemlich ähnlich, jedenfalls der vordere Teil des Wagens mit den charakteristischen Kotflügeln. Diese wurden auch ganz schnell als Torpedoröhre bezeichnet. Der Fahrgastraum und auch das Heck jedoch lassen erahnen, dass man noch nicht so ganz wusste, wo denn die Reise hingehen sollte. Der Wagen war als 4-Sitzer ausgelegt mit einem verlängerten und weniger coupéhaften Dach. Auch der zunächst erprobte Motor, ein 2 Liter-Sechszylinder, luftgekühlt natürlich, aber noch mit Stößelstangen wie beim 356, schaffte es nicht in die Serie.

Ferry Porsche entschied sich für einen deutlich aufwändigeren Motor mit oben liegenden Nockenwellen, die über eine Zwischenwelle angetrieben werden und zwei Solex-Dreifachvergaser. Ebenfalls 2 Liter Hubraum und zunächst 130 PS, als genauso viel, wie der damals stärkste 356, der Carrera 2. Dieser war mit seinem äußerst komplizierten 4-Nockenwellen-Motor von Dr. Fuhrmann aber ziemlich ausentwickelt, obwohl dieses Triebwerk ab 1964 im Sportmodell 904 bis zu 180 PS ablieferte.



Der neue Sechszylinder wurde unter maßgeblicher Mitarbeit von Hans Mezger entwickelt und hatte einige Reserven zu bieten, von denen anfangs noch niemand auch nur zu träumen wagte. Ferry Porsche hatte also alles richtig gemacht und Weitblick bewiesen.

Im Laufe der extrem langen Bauzeit des Grundmotors bis weit in die 2000er Jahre wurde er ständig im Hubraum vergrößert und natürlich auch deutlich leistungstärker.

Die ersten Kundenfahrzeuge vom Typ 901 wurden allerdings erst Ende 1964 ausgeliefert. Es gab also seit der IAA doch noch sehr viel zu entwickeln und zu erproben. Die endgültige Form des Serienfahrzeuges war eine Kreation von Ferry Porsches Sohn Ferdinand Alexander (F.A.) und hatte die interne Bezeichnung 644 T8.

Jetzt war es aber zunächst nicht so, dass der neue Wagen direkt die Herzen der entsprechenden Kundschaft eroberte. Man fremdelte ein wenig. Die hübsche Kugelform des 356 war einer schon strengeren, dynamischeren gewichen – und teuer war er auch noch. Das Fahrverhalten galt als anspruchsvoll und es gab immer wieder etwas zu verbessern. Das hatte den Effekt, dass gerade der betagte 356 zum Ende seiner langen Karriere extrem gefragt war und die Verkaufszahlen noch einen ordentlichen Schub bekamen.

Aber es wurde besser. Zunächst musste wegen eines Streits mit der Firma Peugeot die Typbezeichnung geändert werden, man entschied sich kurzerhand für 911. Eine gute Wahl, wie sich herausstellen sollte. Heute gibt es wohl niemanden auf der Welt, der diese Ziffern nicht mit DEM Sportwagen schlechthin verbindet.

1965 ging es dann los mit der ernsthaften Serienproduktion. Wurde auch höchste Zeit, denn die finanziellen Mittel der Firma waren nicht unbedingt üppig. Außerdem war der stets mit



Enthusiasmus betriebene Werksrennsport ein teures Vergnügen. Aber die Philosophie zahlte sich weiterhin aus. „Win on Sunday, sell on Monday!“ funktionierte bestens. Also wurde der nagelneue 911 direkt zur Rallye Monte Carlo angemeldet. Die Besatzung bestand aus dem äußerst erfahrenen Herbert Linge und dem späteren Porsche-Rennleiter Peter Falk. Sie fuhren einen großartigen 5. Platz im Gesamtklassement heraus. Von da an begann eine beispiellose Karriere des „Elfers“ im Motorsport.

Aber es fehlte doch irgendwie eine Art Einstieg in die Porsche-Welt, etwas preisgünstiger und auch sparsamer, wenn es geht. So entstand der Typ 912 mit der gleichen Karosserie, aber dem leicht modifizierten 1600er-Vierzylinder aus dem Porsche 356 SC, der nun 90 PS leistete. Dieser Wagen war vor allem in den USA ein sehr großer Erfolg. Er war leichter als der 911 und die geringere Leistung fiel im schon damals stark tempolimitierten Amerika gar nicht weiter

auf. Traditionell war der US-Markt immer schon und ganz besonders für die Firma Porsche extrem wichtig. Der 356 hatte sich in seinen vielen Versionen mit oder ohne festes Dach in die Herzen der Amerikaner gefahren.

Es lag also nahe, auch vom 911/912 verschiedene Varianten anzubieten, z.B. auch eine für Cabriofans, denen das angebotene Schiebedach nicht ausreichte. Allerdings gab es seinerzeit heftigen Gegenwind aus der Politik, die Sicherheit der Autos an sich, besonders aber von offenen Fahrzeugen wurde in Frage gestellt. Was also tun? Heraus kam das sogenannte Sicherheits-Cabriolet, ein offenes Auto mit einem festen Überrollschutz über den Sitzen. Bei



Porsche einigte man sich auf den Namen „targa“, was irgendwie Schild heißt oder auch mit dem Targa-Florio-Rennen in Sizilien assoziiert werden konnte, auch das klassische Porsche-Terrain seit jeher. Der Targa blieb übrigens der einzige offene Porsche 911 bis ins Jahr 1982.

Als nächstes sollte die Motorleistung steigen, die Sportwagenszene wollte natürlich so viel wie möglich davon. 1967 kam der 911 S, immer noch 2 Liter Hubraum, aber insgesamt mehr Sportmotor. Dieser schaffte 160 PS und war der erste Porsche, der mit dem legendären Leichtmetallrad der Firma Fuchs aus Meinerzhagen ausgeliefert wurde. Es wurde zum Erkennungsmerkmal des Elfers und begleitete das Modell bis 1989. Dieses Rad ist super-leicht und verbessert das Fahrverhalten des Wagens deutlich.

1969 wurde der Radstand des 911 um 50 Millimeter verlängert, was natürlich dem Innenraum des Wagens, vor allem aber der Spurtreue und dem Geradeauslauf zugute kam.



Natürlich wurde in jedem Modelljahr immer ein wenig verändert und optimiert, Modellpflege eben, und es kamen verschiedene Ausstattungs- und Motorvarianten als 911 T, E und S (und ganz kurz auch L).

Aber 1970 kam der auf 2,2 Liter vergrößerte Motor auf den Markt und so ging es immer weiter.

Nächster ganz großer Wurf war im Modelljahr 1973 der 911 Carrera 2,7 RS! Verbreiterte Karosserie, breite Felgen, ein 210-PS-Sportmotor mit mechanischer Einspritzung – und ein Heckspoiler! Zum ersten Mal beim 911! Auch dieser bekam einen Spitznamen, der Entenbürzel. Zunächst sorgte er für Erstaunen, wurde aber wie so vieles am 911 absolut legendär. Der RS war als Homologationsmodell für den Motorsport gedacht, es galt also, 500 Fahrzeuge zu produzieren und wenn möglich, auch zu verkaufen. Wenn man das geschafft hatte, musste man nicht bei den Prototypen starten, sondern durfte bei den Produktionswagen, den GTs, starten. Stellte sich als überhaupt kein Problem dar – 1580 Carrera 2,7 RS wurden gebaut! Wer heute einen solchen Wagen besitzt, darf sich glücklich schätzen. Die reinrassige Rennversion dieses Wagens, der 2,8 RSR, kam nur auf etwa 50 Einheiten. Dafür musste man einen schon nicht ganz günstigen 2,7 RS kaufen und dieser wurde dann in der Motorsportabteilung für einen nochmal ähnlich hohen Betrag zum RSR umgebaut. Dafür ging es dann aber mit ca. 300 PS in diesem extrem leichten Auto richtig vorwärts.



1974 dann kam die sogenannte G-Serie oder das G-Modell als Nachfolger eben des F-Modells. Heißt, dass die Optik des Wagens seit 1963 eigentlich kaum verändert wurde. Aber mit dem neuen Modell wurde so einiges anders. Die Stoßstangen vorne und hinten wurden deutlich voluminöser und durch „Faltenbälge“ von der Karosserie abgesetzt. Die vordere Haube



wurde kürzer und bekam einen geraden Abschluss und auch der Innenraum wurde deutlich verändert. Die Ur-Modelle waren, wie auch die 356er, reichlich mit verchromten Teilen ausgestattet. Mit dem G-Modell wurden die Zierteile mehr und mehr schwarz eloxiert, was dem damaligen Zeitgeist entsprach. Es gab auch ein Sportmodell, den 3,0 RS, und ebenfalls im Jahr



1974 kam der neue Überflieger, der 911 turbo! Der erste Straßen-Porsche mit Turbolader, auch so eine Meisterleistung von Hans Mezger und seinem genialen Kollegen Valentin Schäffer. Die beiden hatten sich im Rennsport Anfang der 1970er Jahre mit dem Porsche 917-10 und dem 917-30 ein Denkmal gesetzt. Diese beiden Rennwagen waren in der Can Am-Serie nahezu unschlagbar und leisteten im Qualifying teilweise unglaubliche 1300 PS. Also galt es nun, den Turbolader straßentauglich zu bekommen.



In dieser Karosserie-Form wurde der 911 bis 1989 weitergebaut und ist somit das meistgebaute Modell des luftgekühlten 911. Das war allerdings zunächst ganz anders geplant! Man hatte sich gedacht, dass der 911 seine Zeit hinter sich hätte und durch ein ganz neues Modell ersetzt werden sollte. Der damalige Vorstandschef Dr. Ernst Fuhrmann (genau, der Konstrukteur des Vier-Nockenwellen-Carrera-Motors von 1953) hatte das neue 928-Modell als Ablöse auserkoren. Größer, breiter, schneller, wassergekühlter V8-Motor wahlweise mit Automatik-Getriebe, moderneres Design usw.

Aber die Entwicklung zog sich unendlich lange hin und war sehr teuer, der 928 kam erst 1977 auf den Markt und wurde auch kein Verkaufsschlager. Dr. Fuhrmann wurde 1980 abgelöst und es kam Peter Schutz als neuer Chef. Diesem Mann verdankt der 911 sinngemäß sein weiteres Bestehen! Seine Entscheidung: Er sollte weiterentwickelt werden und es kam sogar zum Modelljahr 1983 ein richtiges offenes Cabriolet dazu, als Ergänzung zu Coupé und Targa.

Trotz allem wurde das Geschäft Ende der 1980er Jahre immer schlechter und Porsche rutschte tatsächlich in die roten Zahlen. Man versuchte also, das Modell 911 noch einmal zu modernisieren und betrieb großen Aufwand, um die Kunden zu überzeugen. Ergebnis war zunächst 1988 der Typ 964. Ihn gab es als Carrera 4 mit Allradantrieb und auf Wunsch erstmals mit



einem selbstlernenden 4-Gang-Automatikgetriebe mit Wahlmöglichkeit, der sogenannten Tiptronic. Diese wurde bei Mercedes zugekauft. Später kam auch eine Heckantriebs-Version dazu. Der Motor wuchs auf 3,6 Liter mit 250 PS und das Fahrwerk war erstmals ohne die seit Jahrzehnten benutzten Drehstäbe, dafür mit moderner Feder-Dämpfer-Kombination ausgerüstet. Der Wagen war deutlich schwerer als der Vorgänger, aber das Fahrverhalten war exzellent. Der 964 war auch gleichzeitig das letzte Modell, das die klassischen vorderen Kotflügel besaß. Es gab ihn als Coupé, Cabriolet, Targa und sogar als Speedster.



1994 dann kam das letzte 911-Modell mit luftgeköhltem Motor auf den Markt – der 993. Die Karosserie wurde abermals deutlich verändert, insgesamt wirkte er runder, aerodynamischer. Aber im Grunde basierte er doch stark auf dem 964. Die Motorleistung stieg natürlich an, auf 272 bzw. später 286 PS und beim Turbo (nun mit Allrad) auf bis zu 450 PS.



Im Jahr 1998 war Schluss mit diesem herrlichen gebläsegekühlten Sechszylinder im Heck des Porsche 911. Die Fahrzeuge und auch die Motoren waren bis dahin quasi in Manufakturarbeit entstanden. Das sorgte für eine unglaubliche Qualität. Sie hat dieses schon damals 35 Jahre alte Konzept so lange getragen und der Marke Porsche enthusiastische Fans auf der ganzen Welt beschert. Aber diese Art, Autos zu bauen war teuer und überholt. Es musste etwas Grundlegendes geändert werden, damit die Kosten sinken und damit die Erträge steigen konnten.

Das Ergebnis wurde 1997 mit dem Boxster und 1998 mit dem 911 Typ 996 präsentiert. Das Konzept, dass beide Fahrzeuge mit gleichen Teilen, zum Beispiel der Vorderwagen und die Türen, produziert werden können, hat Porsche wieder große Gewinne und damit das Überleben gesichert.

Sie wurden vom 997, 991 und 992 ersetzt. Die neueste 911-Generation wird diesen Sommer vorgestellt werden.

Ferry Porsche starb am 27. März 1998. Genau in dem Jahr, in dem der letzte klassische 911-Motor produziert wurde.

Schreinerei und Glaserei

Thomas Rathmann



- ✓ Innenausbau
- ✓ Zimmertüren
- ✓ Haustüren
- ✓ Möbelbau u. Restauration
- ✓ Holz- u. Kunststofffenster
- ✓ Reparaturverglasung

Hardtweg 3-5 · 68775 Ketsch

Telefon: 0 62 02-6 52 61 · Telefax: 0 62 02-6 56 99

Im gleichen Haus:

Bestattungsunternehmen
Thomas Rathmann

*Beratung und
Betreuung bei Ihrem Trauerfall*

Wir sind rund um die Uhr für Sie erreichbar.

Telefon: 0 62 02 - 6 52 61

Renovieren und Neubau sind unsere Stärken!



**TOR
BC &
TÜRSYSTEME GMBH**

**EIGENER
KUNDEN-
DIENST**

- ☒ Sectionaltore
- ☒ Industriertore
- ☒ Rollltore
- ☒ Hoftore
- ☒ Haustüren
- ☒ Wohnraumbtüren

Ziegelhausener Str. 8
68775 Ketsch

Telefon 0 62 02 . 92 73 803
Telefax 0 62 02 . 92 73 805

info@bcn-tore.de
www.bcn-tore.de

AUSSTELLUNG: Mo. - Do.: 08.00-12.00 Uhr & 13.00-17.00 Uhr Fr.: 08.00-12.00 Uhr