

Käfer

Revue

1/12

Österreich 5,60 € BeNeLux 5,95 € Italien 6,60 €
 Schweiz 9,50 sFr Finnland 7,50 € Portugal (Cont) 6,60 €
 Deutschland 4,90 € Griechenland .. 7,00 € Slowakei 7,30 €
 Spanien 6,60 €

SPECIAL 1/12
gute
Fahrt



VW 1500 S Variant
 Erstzulassung nach 47 Jahren

Salzburg-Käfer
 Legendärer Rallyeschreck
 auf Käferbasis



52er Export-Brezel
 Aus erster Hand

- Germanlook** 03-Renner mit Einspritz-Typ4 & HTN
- Technik** Öltemperatur-Alarm nachrüsten
- Ovali Kompressor** Vintage Speed mit Erstlack
- Felgenkunde** Alles über Käfer-Originalfelgen
- Test** Memminger 1303i im Alltags-Check

4 196424 404909
 01



Perfekte Rekonstruktion
 eines Werbe-Bulli

Rollendes Schaufenster

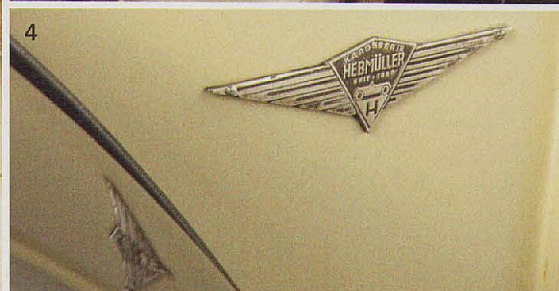


Zweite Chance

Text Heiko P. Wacker
Fotos Stefan Bau

*Vor 20 Jahren musste Claus
Missing ein verführerisches
Hebmüller-Schnäppchen
vorbeiziehen lassen.
Das sollte ihm nicht
noch einmal passieren*





Hätte, wäre, wenn! Gelegentlich möchte man die Zeit zurückdrehen – um den Ersthand-Samba oder den wundervollen Brezel in die Finger zu bekommen, der einem vor Jahren für kleines Geld angeboten wurde. Weil wir damals aber nicht mal diese Summe hatten, war das Auto meist schnell weg. Das kann einen Oldie-Fan angesichts aktueller Preise zur Verzweiflung treiben – oder anstacheln, beim nächsten Mal Nägel mit Köpfen zu machen. Wie es Claus Missing mit seinem Hebmüller Cabrio tat.

Der erfahrene KFZ-Meister erinnert sich gut an den Beginn seiner Liebe zur Legende Hebmüller: „Anno 93 – ich war gerade mitten in meiner Meisterausbildung, und

Geschlossene Gesellschaft. Auch mit übergezogenem Verdeck besticht das Cabrio: Die lange Hebmüller-Motorhaube ist zum Niederknien schön

sozusagen ‚Schüler‘ – hatte ich mir mein erstes Cabrio von Karmann zugelegt. Da war natürlich jede Menge dran zu tun, was mich aber nicht wirklich störte.“ Der 1952er sollte das erste, in Ruhe angegangene Projekt aus dieser frühen VW-Epoche sein.

„Mit der Ruhe war es aber vorbei, als mir vier Wochen später ein Hebmüller angeboten wurde“, blickt Claus zurück. Denn einen Hebmüller gab es auch Anfang der 60er nicht an jeder Ecke. Und schon gar

nicht für lausige 10.000 Mark. „Das war verlockend! Aber als Meisterschüler hatte ich schon mit dem Käfer das Budget ausgereizt.“ Noch heute spürt man die Verzweiflung, in der selbst beim Vater nach einem Kleinkredit gefragt wurde. „Der meinte aber nur, ich solle erst den anderen Schrott fertig machen! Und schon war der Hebmüller weg.“ Hätte, wäre, wenn!

Wie dem auch sei: der ‚Schrott‘ wurde fertig gemacht, was zwölf Jahren dauern sollte – obgleich schon zuvor ein Faible für luftgekühlte Boxer vorhanden war. „Meinen ersten Käfer kaufte ich 1989, einen 67er Halbautomat. Kurz danach folgte ein 63er, bevor dann 1993 das 52er Cabrio anlandete – im Zustand sechs. Die Restaurierung kostete mich denn auch mächtig Nerven –



ich hatte mir das irgendwie einfacher vorgestellt.“

Trotzdem kochte das Thema Hebmüller weiter auf Sparflamme. Vor einiger Zeit kam so das Karmann-Register von Klaus Jakobsen aus Dänemark in seine Obhut: vor vier Jahren wurde dieses mit dem Hebmüller-Register zusammengeführt. Inzwischen tummeln sich auf www.karmann1952.de mehr als 300 Brezel-, Hebmüller- oder Zwitter-Cabrios. „Nur ein eigener Hebmüller fand sich nicht – auch wenn man natürlich viele Transaktionen mitbekommt.“

Aus der latenten Suche wurde dann Ende April 2011 ein siedendes ‚Finden‘. „Mein guter Freund Michael entdeckte zufällig ein Angebot im Netz. Ein Hebmüller im Topzustand, angeboten in der Schweiz.



5

1. Werkzeugkiste „à la carte“. Zum Auto gab es einen Karton mit Brezel- und Ovalteilen – einst von der AMAG erdacht 2. Wer hat je gesagt, eine Verdeckverriegelung sei schmöde Technik? 3. Schöner thronen: So edel sitzt man im Hebmüller 4. Das Signet darf natürlich nicht fehlen 5. Der Schlüssel zum Glück – seit dem 8. Februar 1950

Für überschaubares Salär – und statt selbst einzusteigen, bot er mir den Kontakt an!“ Claus kann es noch immer nicht so recht fassen, denkt er an die himmlische Botschaft zurück. Doch mitten in der Nacht einen vielleicht schlaftrunkenen Eidgenossen aus den Federn zu jagen, das wollte er nun doch nicht riskieren. Zudem musste die finanzielle Seite geklärt werden. Denn für 10.000 Mark, oder eben runde 5.000 Euro,

ging das Auto natürlich nicht mehr an den Start. Um 7.00 Uhr waren die finanziellen Belange geklärt – um 7.15 Uhr erfolgte mit flauem Gefühl der Griff zum Telefon. Dann ein freundliches ‚Grüetzi‘: der Kontakt war hergestellt.

„Ich sei der zweite Anrufer, teilte mir der nette Herr in seinem charmanten Alpen-Singsang mit. Der erste Interessent habe aber zunächst nur die Fahrgestell- und Aufbaunummer wissen wollen, was ihn verwundert habe. Also hab’ ich Nägel mit Köpfen gemacht – und zugeschlagen.“ Hätte, wäre, wenn?

Claus machte sich sofort auf den Weg. „Das waren rund 650 Kilometer – und die zogen sich! Zumal ich ständig in Kontakt mit dem guten Mann stand, der mir im Lauf des Tages von rund 50 weiteren Anrufen berichtete.“ Nicht wenige gaben ebenfalls

Blindzusagen ab – doch ein echter Schweizer steht zu seinem Wort.

„Nachmittags um 17.00 Uhr war ich vor Ort – und überwältigt. Das Auto hatte mit den Internetbildern nix zu tun – es war besser.“ Der Hebmüller war Ende der 80er Jahre vom Verkäufer restauriert worden – wobei der erfahrene VW-Meister ausschließlich mit NOS-Teilen und jeder Menge Erfahrung ans Werk ging. „Auch Motor und Getriebe waren noch original!“ Experten sprechen von ‚Matching Numbers‘ und bekommen feuchte Hände.

Bis hin zu den Stoffkedern der Originalausstattung befindet sich alles in fantastischem Zustand. Man achte auf das ‚Becker Monza‘ im Radioschacht

„Bis hin zu den Stoffkedern der Originalausstattung war alles in einem fantastischen Zustand. Einzig der Rückspiegel fehlte – was angesichts der wunderbaren Fahreigenschaften nun wirklich marginal war.“ Der creme-blauschwarz lackierte Wagen wurde nach der ebenso teuren wie professionellen Restauration auf ein einziges Treffen bewegt, und anschließend von VW-Meister Kurt an einen Freund verkauft. „Dort bekam der Hebmüller gerade mal 2.800 Kilometer auf die Uhr – und stand zumeist abgedeckt in der Garage.“ Bis besagter Freund im Frühjahr 2011 verstarb – weshalb die Erben sich wegen des Verkaufs wiederum an Kurt wandten.

Man kann sich gut vorstellen, wie Claus aus der Wäsche schaute, als das Tuch vom Blech gezogen wurde. „Ich hatte das Auto ja bereits telefonisch gekauft – was sich



schon beim ersten Blick als richtige Entscheidung entpuppte. Und dann fragt mich der gute Herr nach der Probefahrt doch tatsächlich verlegen, ob ich denn nun wirklich Interesse hätte.“

Beim Kaffee wurden Details besprochen, wobei auch die Vorgeschichte zur Sprache kam. „Später am Abend, nach Vorvertrag und Anzahlung, machte ich mich wieder auf den Heimweg. Total überdreht und sprachlos glücklich – aber auch hundemüde.“ Fast 20 Jahre nach dem entgangenen Schnäppchen hatte es nun endlich geklappt, der Traum war keiner mehr – sondern Realität. „Alleine diese lange Hebmüller-Motorhaube finde ich zum Niederknien schön.“

Am 30. April 2011 wurde das edle Blech per Hänger abgeholt. „Zwischenzeitlich hatte ich auch herausgefunden, dass das Au-

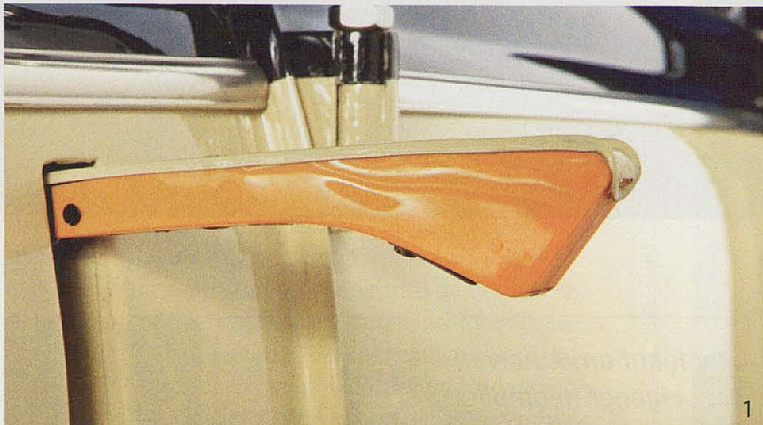
to schon in meinem Register eingetragen war – allerdings nur mit der Fahrgestellnummer.“ Inzwischen führt Claus den Wagen natürlich nicht nur mit Bildern und ausführlicheren Daten, sondern auch mit dem verschmitzten, my one'-Zusatz. Keine Frage: Claus darf stolz auf dieses fantastische Auto sein, das zudem mit ein wenig Schnickschnack in seine Hände gelangte. Und damit ist jetzt nicht nur das perfekte ‚Becker Monza‘ gemeint.

„Der freundliche Herr aus der Schweiz gab mir noch einen Pappkarton mit Ersatz-

teilen mit, wie ich ihn nie zuvor gesehen hatte! Lauter Kleinteile, passend zu Brezel- und Ovalkäfern – mit 6-Volt-Birnchen, Winkern, Scheibenwischern und so. Alles fein säuberlich in Pergamentpapier gewickelt und mit einer Liste versehen.“ Die schweizerische AMAG, die schon 1948 einen Vertrag mit VW hatte, bot ihren Händlern diese Pannenkartons an, damit Werkstattmitarbeiter vor Ort kleine Reparaturen vornehmen konnten. Auf dem letzten Treffen in Bad Camberg sorgte der Karton fast für mehr Trubel als das Auto.

„In Bad Camberg bewunderte dann auch Klaus Hebmüller meine Neuerwerbung“, erinnert sich Claus, der den Urenkel des Firmengründers Joseph Hebmüller persönlich kennt. „Der schaute in Bad Camberg vorbei – wo ich ihm von einem Verkaufsgereicht erzählen konnte. Es geisterte nämlich

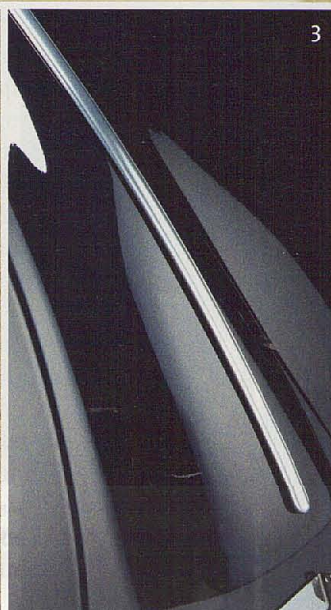
1. Das TÜV-Gutachten machte ein Wink-Blinkrelais nötig
2. Das schicke Petri-Lenkrad hingegen hat rein optische Gründe
3. Genau wie die Nase der Motorhaube, die den besonderen Hebmüller-Charakter ausmacht
4. Motor und Getriebe sind zwar VW-Standard, jedoch noch komplett original
5. Sündschöne Details, wie dieses Fenster, präsentieren sich in Bestzustand



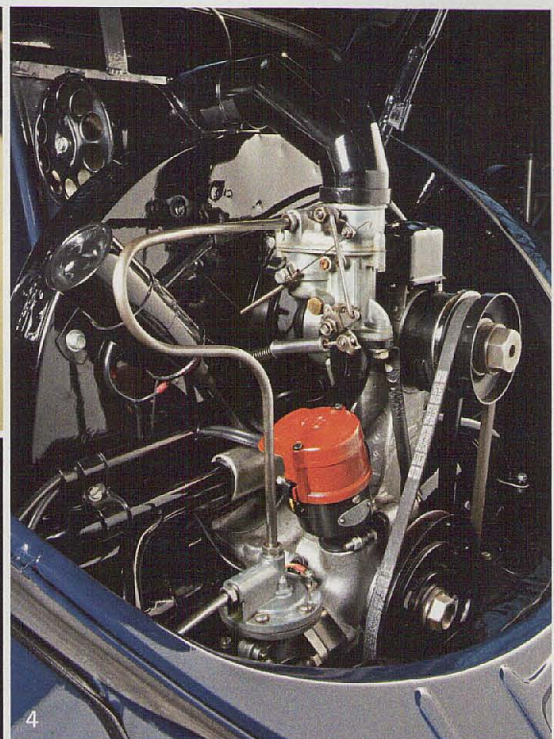
1



2



3



4

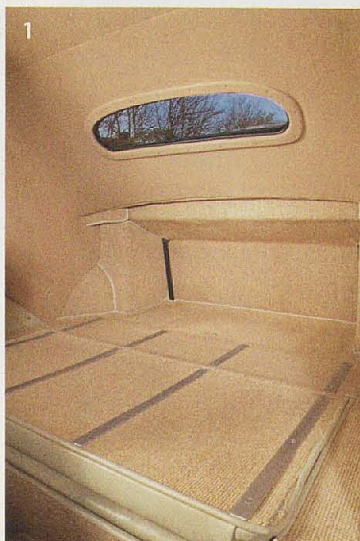


5



Dopplereffekt: Firmenenkel Klaus Hebmüller lehnt am Auto von Claus Missing – im Hintergrund parkt sein eigener Hebmüller

Heb- müller Cabriolet



KAROSSERIE: Typ 14, Karosserienummer: 14-00523, Aufbaunummer: 19472 08021950
Produktionsdatum: 8. Februar 1950; geliefert in die Schweiz. Das Fahrzeug wurde Ende der 80er Jahre vom Verkäufer, einem erfahrenen KFZ-Meister, sorgfältig mit Originalteilen restauriert. Anschließend wurde der Wagen in 20 Jahren rund 2.800 Kilometer bewegt

MOTOR: Originalmotor, Typ 1, 1.131 ccm Hubraum, Serienkurbelwelle, Serienvergaser, 24,5 PS, Seriengetriebe (Matching Numbers)

FAHRWERK: Originalfahrwerk, mechanische Seilzugbremsen, Originalfelgen in 16 Zoll, Diagonalreifen von Avon in 5.00-16

MODIFIKATION: Petri-Lenkrad, Tageskilometerzähler, Wink-Blinkrelais



4



5

1. Überraschend geräumig – trotzdem fast zu schade für schnöde Transportaufgaben: der innere Ladebereich 2. Überraschend funktional: originales Bordwerkzeug im Reserveverrad 3. Überraschend unzeitgemäß: der Ascher am Schaltstock 4. Überraschend dezent: das Seitenfach in der Tür 5. Keine Überraschung: die überaus edle Verarbeitung, die einen echten Hebmüller auszeichnet

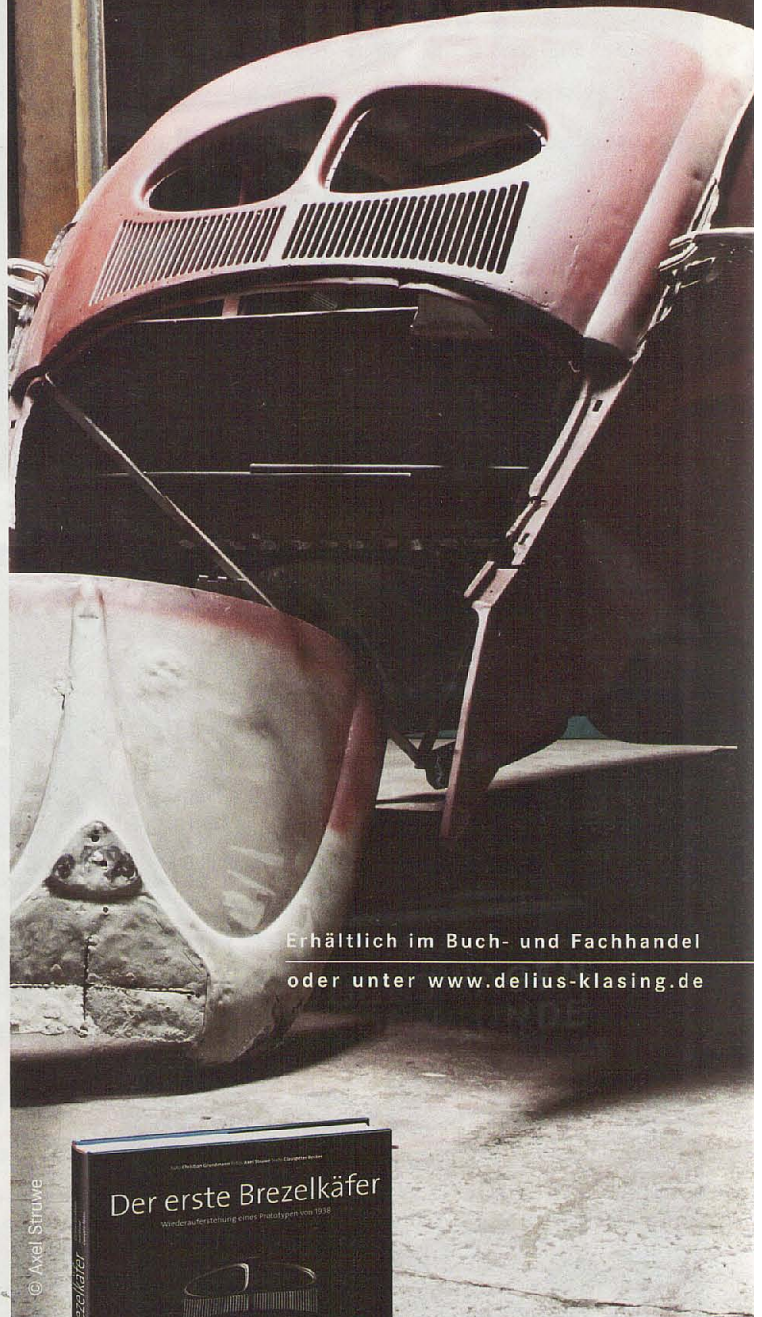
die Info eines Hebmüller-Angebots aus Österreich über das Treffen. Bei unserem Gespräch stand nun aber zufällig auch mein Freund Peter dabei – und der wusste spontan, von wem nur die Rede sein konnte.“ Plötzlich war der Topf am Kochen: „Natürlich versuchten wir sofort, diesen Robert, wie er hieß, ans Telefon zu bekommen!“ Es ging aber niemand ran, so dass die Sache vertagt schien.

„Und keine zehn Minuten später trifft dann mein Peter eben jenen Robert, den er seit Jahren nicht mehr gesehen hat, auf dem Teilemarkt.“ Wahrscheinlich war der Alpenrepublikler genau so verblüfft – vor allem bei der spontanen Frage, ob er nicht zufällig einen Hebmüller zu verkaufen habe. Lange Rede, kurzer Sinn: spontan wurde neben dem 1950er Hebmüller von Claus Missing der Verkauf eines 1949er Hebmüllers aus Wien an Familie Hebmüller aus NRW besiegelt. Nägel mit Köpfen, wie gesagt.

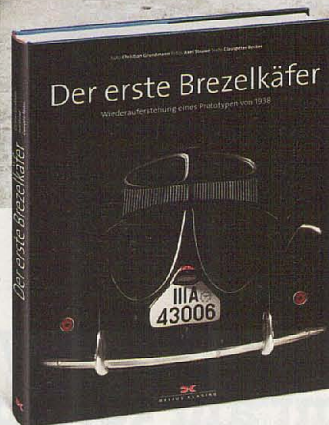
Claus Missing hat seinem Schätzchen inzwischen ein wenig Aufmerksamkeit gewidmet: „Kleinkram! Ich hab' bloß ein Wink-Blinkrelais für das TÜV-Gutachten verbaut. Und auch das Petri-Lenkrad ist rein aus optischen Gründen montiert“, berichtet Claus, der ein Faible für frühe VW wie für zeitgenössisches Zubehör hat.

Nach solchem wird er auch beim diesjährigen Maikäfer-Treffen in Hannover Ausschau halten: selbstverständlich möchte er dort mit seinem Hebmüller dabei sein. Freunde dieser Rarität sollten also an den Fotoapparat denken. Nicht, dass es ihnen geht wie der jungen Zöllnerin am 30. April 2011 an der Grenze. „Die stand total auf alte VW – und regte sich tierisch auf, dass sie keinen Fotoapparat dabei hatte“, erinnert sich Claus schmunzelnd. Tja: Hätte, wäre, wenn. Aber vielleicht kommt 2032 wieder einer vorbei.

DAS AUTOMOBILE FOSSIL.



Erhältlich im Buch- und Fachhandel
oder unter www.delius-klasing.de



Ein sensationeller Fund: ein 38er Brezel-Käfer, einer von nur noch drei erhaltenen Prototypen des VW38, rotet auf einer Wiese im litauischen Vilnius vor sich hin. Begnadete Restauratoren nehmen sich des Autos an. Ein Buch zur Geschichte des Käfers und seiner aufwendigen Restaurierung.

Auto: Christian Grundmann / Fotos: Axel Struwe /

Texte: Clauspeter Becker

Der erste Brezelkäfer

Wiederauferstehung eines Prototypen von 1938

€ 29,90 [D] • ISBN 978-3-7688-3362-2