

# KLASSIK

Magazin für Oldtimer und Youngtimer

**3000**  
Klassiker-  
Preise



Mercedes 300 SL



Alfa Romeo Giulia



Citroën DS



Austin Mini

20 Seiten mit großer Kaufberatung

## Die mutigsten Autos aller Zeiten



Seite 16  
Renault R16

### 32 Seiten Ratgeber

- Bio-Sprit Was verträgt Ihr Oldie?
- Leder pflegen
- Motor abdichten
- Schnäppchen aus England



Ford Mustang

Dodge Charger

Chevrolet Camaro

## Alles Machos? US-Muscle-Cars und ihre Fahrer

Seite 8

### Die Insel der alten Japaner



Mazda 1500 Seite 46



VW Scirocco Seite 100

### Mercedes 190

Seite 66



### Die nächsten deutschen Klassiker

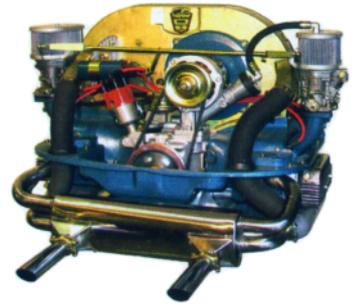


01

4 197435 103904

# Der Käfer-schneller-Macher

Die wilden „TDE-Käfer“: Mit den Typen von **Theo Decker** lag Mann früher ganz weit vorn. Der Profi aus Essen machte in den wilden 60er-Jahren Wolfsburgs Millionenseller zum Halbstarken-Porsche. Mit der Ölkrise kam das Aus. Doch seit kurzem frisiert der Theo wieder – Käfer natürlich



**75 und garantiert nicht langsam: Theo Decker heute an seinem weißen 1302 mit strammen 100 PS im Heck und den beiden frei atmenden Weber-Doppelvergäsern**

„Vrooom“ – da guckten sie fassungslos, die Rekord- und Taunus-Fahrer, wenn sie in den 60er-Jahren verblasen wurden. Von einem Käfer! Wie das? Die Massenmodelle aus Wolfsburg krabbelten mit 30 oder 34 PS über die damals noch nicht tempolimitierten Landstraßen, alles über echte 120 km/h konnte doch nur ein Käfer mit Porsche-Motor im Heck sein, oder?

Die Wahrheit ist: Der Boxer vom 356er passte tatsächlich mit viel Geschick hinein, doch mehr als eine Handvoll solcher Porsche-Käfer hat es nie gegeben – das Basistriebwerk war viel zu teuer. Wesentlich günstiger ging es mit einem „frisierten“ Originalaggregat von „TDE Tuning“ – von „Theo Decker, Essen“.

Der Tüftler aus dem Ruhrgebiet betrieb Ende der 50er-Jahre eine Werkstatt für Diesel-Einspritzpumpen. Dort half er eines Tages einem Freund beim Käfer-Motorwechsel. „Den alten Motor hab’ ich mir dann mal genauer angeguckt und sofort den leistungsmäßigen Flaschenhals entdeckt: Das ellenlange, dünne Ansauggeweih mit dem schwächigen Vergaser obendrauf hinder-

te den Motor am freien Durchatmen.“ Zwei Vergaser und kurze Ansaugwege sollten das Problem lösen. Saugrohre und Gasgestänge baute Theo Decker selbst, geeignete Vergaser gab es damals an jeder Ecke. Weil der Motor ohnehin repariert werden musste, modifizierte Theo auch Kolben und Zylinderköpfe, um die Verdichtung zu erhöhen. Außerdem schliß er den Grundkreis der Nockenwelle ab. Das brachte mehr Ventilhub und damit eine bessere Füllung. Aus 30 PS wurden über 40. Genug für die linke Spur auf der Autobahn.

Theo Deckers Kraft-Käfer war bald überregional bekannt, Anfragen von Interessenten häuften sich. Also begann er 1958 mit einer Serienfertigung von Tuningteilen. Reihenweise schliß Theo Decker nun Nockenwellen um, für die selbst gegossenen Saugrohre verwendete er Aluteile vom Schrott. Als Gießofen diente ein auf Gasbetrieb umgerüsteter Waschkessel mit Emscher-Klärschlamm als Gießsand. „Ich habe damit bei geringem Geldeinsatz sehr gute Qualität produziert“, sagt Theo Decker, „den Preisvorteil hatten die Kunden.“ Auch

beim Motorenbau verwendete er möglichst bewährte VW-Serienkomponenten, die er im Detail optimierte.

„TDE Tuning“ expandierte kontinuierlich. Ende der 60er-Jahre wurden monatlich rund 700 Zweivergaseranlagen verkauft, dazu kamen getunte Komplettmotoren, die so klangvolle Namen wie „Saturn“, „Meteor“ und „Comet“ trugen. Theo Deckers Frau Isolde zog im Hintergrund die Fäden des Unternehmens. Der Firmensitz in der Bocholter Straße in Essen-Borbeck musste mehrfach erweitert werden.

1973 kam die Ölkrise. Autotuning war von einem Tag auf den anderen verpönt. Der Käfer lag ebenfalls in den letzten Zügen, schließlich stand der Golf vor der Tür. Zum Glück hatte sich Theo Decker mit einem großen Mehrmarken-Autohaus für Saab und

Lada – später auch für General Motors, Jaguar und Rover – rechtzeitig ein zweites Standbein geschaffen. Trotzdem gab es Ende der 80er finanzielle Engpässe, und Theo Decker musste noch einmal mit etwas ganz Neuem beginnen. Er gründete einen Autobuchverlag und gab Infobroschüren für die wachsende Oldtimer-Fangemeinde heraus. Ein Buch mit original Pressestimmen aus der TDE-Historie trägt den passenden Titel: „Als Tuning noch frisieren hieß“.

Vor drei Jahren kehrte Theo Decker zu seinen Tuner-Wurzeln zurück. Er fertigt wieder TDE-Ansaugrohre, Ölkühler und weiteres Zubehör für schnelle Käfer. „Das hat auf meinen Mann wie ein Jungbrunnen gewirkt“, freut sich Isolde Decker. Da darf natürlich auch das passende Auto nicht fehlen: Vorm Haus parkt, ganz wie früher, ein blütenweißer VW 1302 mit 33 000 Original-Kilometern auf dem Tacho – und deutlich über 100 TDE-PS unter der Haube. „Vrooom“ – da schauen sie wieder, die Besitzer von Focus und Astra, wenn ihnen Deckers Käfer um die Ohren fährt.

Martin Henze



**Autor und Herausgeber Theo Decker. Das Buch zum Thema TDE-Tuning von 2003**