

# Klassik **Auto Bild**

## ARTZ AUDI QUATTRO

Der unbekannte Allrad-Avant



Chevrolet Apache  
3234 Fleetside



Dodge D150  
True Spirit



Chevrolet  
AK Series 3104



Dodge W150  
Power Ram 4WD



Ford F-250  
Camper Special

# BORN IN THE

# USA

5 Pick-ups ab  
13 000 Euro  
im Vergleich

## VW Käfer 1302 S

Der Doppel-Weltmeister



## Roadster für alle



So gut ist  
der erste  
Mercedes  
SLK

## DIN-Kennzeichen

Warum wir  
sie lieben



## LAMBO EXTREM

Wie fährt  
sich der  
Countach  
wirklich?



# UNERWARTET DOPPEL- WELTMEISTER

*Leidenschaft und ein wenig Glück sorgen für eine Familienzusammenführung der besonderen Art*

**V**OR 51 JAHREN ist Deutschland im Rekordfieber. In München finden die Olympischen Sommerspiele statt. Und wenige Monate zuvor ist knapp 600 Auto-Kilometer nördlich in Wolfsburg der Käfer als meist-

gebautes Auto der Welt in die Geschichtsbücher gefahren. Das Sondermodell zum Produktionsrekord, der Weltmeister-Käfer, wird vom Vertrieb als Dankeschön beworben. Die Sonderserie ist zeitlich begrenzt vom 19. Februar bis 31. März

1972 ausgeliefert, wurde der Weltmeister-Käfer schnell zum Kult-Sondermodell. Jürgen Küenzlen hatte ungeplant plötzlich gleich zwei davon

Jürgen Küenzlen und Mutter Gerhilde mit ihren beiden WM-Käfern: links der 1972 neu erworbene und 2020 zurückgekaufte



die Jahre gekommenen Basis-Käfer zum Produktionsrekord herauszuputzen.

Die Optik wird zum Unterscheidungsmerkmal gegenüber dem braven 1302-Einstiegsmodell: Mit sportiven 15-Zoll-Lemmerz-Stahlfelgen, Halogenscheinwerfern, klangstarker Doppelton-Hupe, Heckscheibenheizung sowie kuscheligen Cordsitzbezügen und gepolstertem Armaturenbrett kann man bei der auf Nüchternheit konditionierten Standardkäfer-Kundschaft Eindruck schinden. Das schimmernde Blau trägt einen passenden Namen für einen Dauerläufer: Marathon metallic.

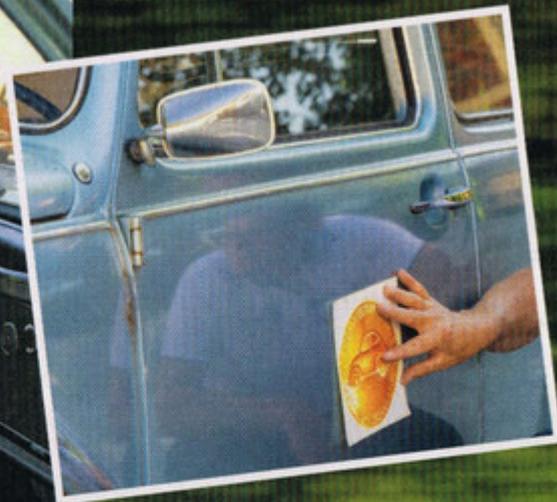
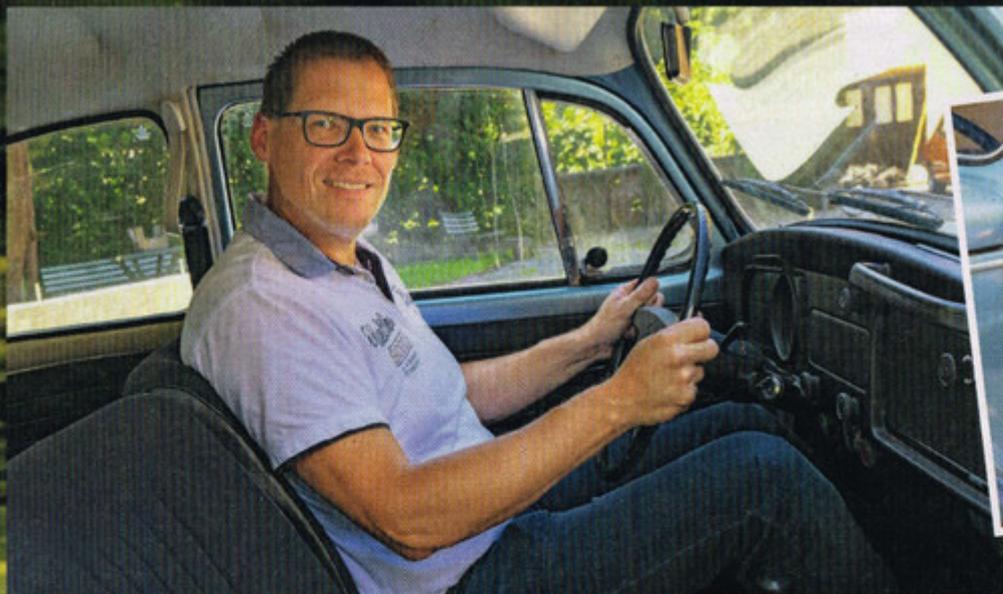
Die Freude über das Sondermodell ist im Hause Küenzlen jedoch nicht von Dauer: Kurz nachdem Sohn Jürgen im November 1972 geboren wird, muss der exklusive Käfer 1973 wieder weichen. „Er war damals einfach zu unpraktisch. Der Kinderwagen wollte nicht reinpassen.“ Heute nimmt Gerhilde Küenzlen dem VW das nicht mehr übel: „Das Auto war toll! Ein Highlight, aber mit Kind ging es halt einfach nicht“, erinnert sich die pensionierte Pädagogin.

Jahrzehnte später wird das Thema Käfer bei den Küenzlens wieder aktuell: Jürgen Küenzlen, mittlerweile promovierter Bauingenieur, steigt mit der Zeit immer tiefer in das Thema Oldtimer ein: „Tatsächlich haben mich ältere Autos schon früh begeistert“, erzählt der technikbegeisterte Schwabe. „Ich wollte immer einen Oldtimer haben, das stand früh für mich fest. >>

1972 bestellbar. Gut 6000 Kunden ordern, eine von ihnen ist Volksschullehrerin Gerhilde Küenzlen. Die junge Frau braucht ein zuverlässiges Auto, um von der Rühlensmühle in Oppenweiler zur Schule in Backnang zu pendeln.

Der ausstattungstechnisch aufgewertete VW 1302 S hat es ihr angetan. Tatsächlich treibt man bei VW für damalige Verhältnisse großen Aufwand. Das Team der Design-Fachabteilung „Farben und Stoffe“ legt sich kräftig ins Zeug, um den in

FOTOS: DIETER REIMANN (2)



» Nur welcher es sein sollte, dass wusste ich lange Zeit nicht.“

Künzlen, der bis heute in der elterlichen Wassermühle wohnt, besann sich irgendwann auf familiäre Traditionen. „Zur Inspiration haben ich mir alte Fotoalben angeschaut. Es war wie eine Zeitreise. Man erinnert sich an viele persönliche Geschichten, erfährt, was die Eltern gemacht haben. Für mich war es zugleich die zündende Idee für den Oldtimerkauf.“

Künzlen entdeckt die Autos seiner Kindheit wieder. „Mein Opa fuhr Mercedes, einen

Jürgen Künzlen schwelgt in Erinnerungen. Die weichen Cordpolster sind nach 51 Jahren noch bestens erhalten

180er-Ponton.“ Sein Vater hatte dagegen eine Vorliebe für BMW: „Er besaß einen 5er der ersten Baureihe, also einen E12.“ Eben solch ein Modell sichert sich Künzlen als fahrdynamischen Klassiker. Noch mehr beschäftigt ihn jedoch das erste eigene Auto seiner Mutter: „Das war ein WM-Käfer. Der war damals schon etwas Besonderes, denn es gab ja nur circa 6000 Stück.“ Und genau für diesen speziellen VW sollte es 2019 so weit sein: Künzlen sorgt dafür, dass wieder ein Weltmeister-Käfer in der heimischen Garage steht.

„Der Kauf war nicht ganz einfach. Es brauchte Überzeugungsarbeit“, erinnert er sich. Doch als er dem Verkäufer seine Weltmeister-Käfer-Familien-geschichte erzählt, bricht das Eis, und das Geschäft ist schnell besiegelt.

Mindestens genauso

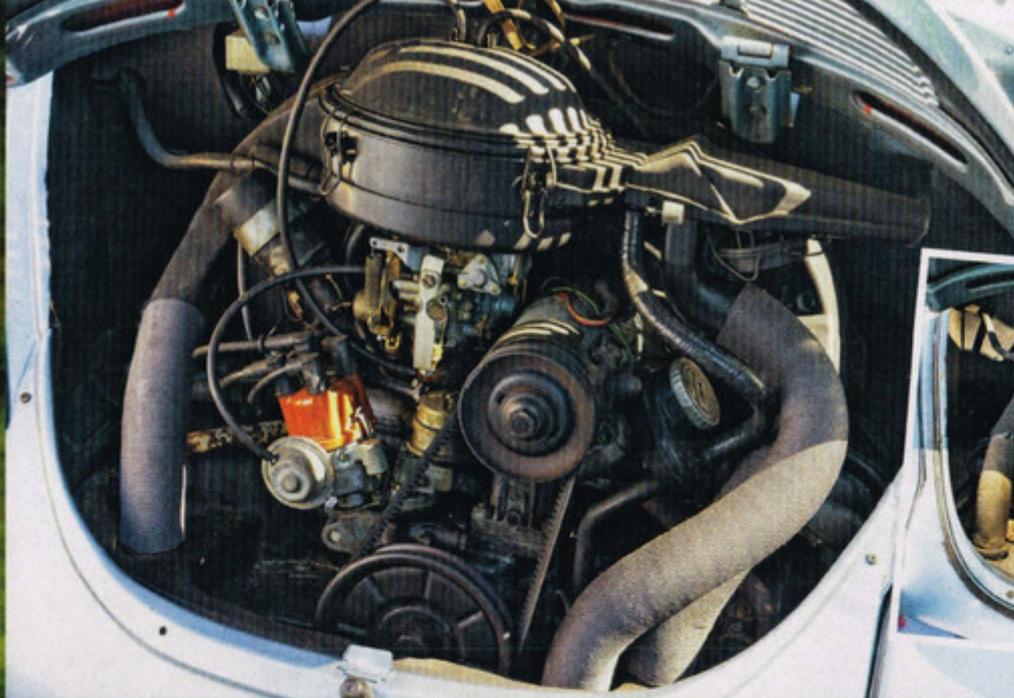
begeistert wie Jürgen Künzlen ist seine Mutter vom automobilen Instinkt ihres Sohnes „Ich freue mich jeden Tag, den Käfer hier stehen zu sehen.“ Vor einem halben Jahrhundert überwogen für sie noch praktische Werte: Der hellblaue Käfer bedeutete für die junge Lehrerin einen enormen Freiheitsgewinn. Im ländlichen Schwaben war sie plötzlich mobil. Bevor der marathonsblaue Weltmeister angeschafft wurde, musste sie jedoch oft lange Diskussionen führen, um das Familienauto – oder „Mühlenauto“, wie Künzlen sagt – nutzen zu dürfen.

Da Jürgen Künzlen nicht nur Oldtimerfreund ist, sondern auch ein beson-



Partiell auslackierte Sportfelgen aus dem Hause Lemmerz sollten damals dynamische Akzente setzen





Weltmeister Nr. 2 ist technisch fit und wird für Wochenendausflüge genutzt. Der Ur-Weltmeister (unten) braucht Arbeit



ders besonnener Mann, ahnt er früh, dass es bei bestimmten Weltmeister-Ersatzteilen irgendwann zu Engpässen kommen könnte: „Generell ist die Ersatzteillage bei Käfern ja gut. Ziemlich schwierig zu bekommen und teuer sind aber kleine Details wie die Radnabenabdeckungen.“

Bei seinem Weltmeister-Käfer hapert es an einer guten

Innenausstattung. Küenzlen macht sich deshalb auf die Suche, durchforstet im Netz diverse Foren und Anzeigenportale. Dann entdeckt er ein 20 Jahre stillgelegtes Exemplar mit sehr gutem Interieur, aber mitgenommener Karosserie. Der perfekte Schlachter?

Küenzlen zögert, das Erstzulassungsdatum macht ihn stutzig: „Dieses entsprach haar-

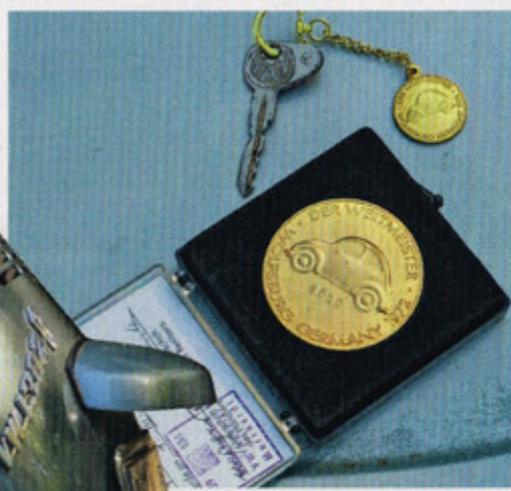
genau dem des alten Autos meiner Mutter!“ Seine weitere Recherche bestätigt, was er niemals zu hoffen gewagt hätte: Küenzlen hat tatsächlich das Auto seiner Mutter wiederentdeckt! Auch die kann es kaum fassen, dass es den Käfer noch gibt. >>

Die Sonderfarbe Marathonblau unterschied den Weltmeister-Käfer von normalen 1302-S-Modellen





Nach 51 Jahren wirkt der  
helmgekehrte Weltmeister  
reichlich mitgenommen.  
Jetzt wird er vorsichtig restauriert



Zugaben für Weltmeister-Käufer waren Werkzertifikat, Aufkleber, Schlüsselanhänger und eine Medaille mit der Aufschrift „Der Weltmeister“

» Der VW ist die perfekte Zeitkapsel: „Die Cordsitze sind absolut original. Da war noch kein Sattler dran, das ist wirklich beeindruckende Qualität.“ Mit der Handfläche streicht Jürgen Künzlen über die Polster des Beifahrersitzes: „Ein halbes Jahrhundert alt – trotzdem nicht durchgessen!“

Der Kauf ist eine reine Formsache. Sämtliche Schlachtpläne haben sich sofort erledigt. Bei der anstehenden Wiederbelebung des Familien-Weltmeisters sieht Künzlen bei aller Leidenschaft aber auch Hürden: „Da ist reichlich sichtbarer Verfall in Form von Rost.“ Beim Motor lässt er besondere Vorsicht walten. Der Vierzylinder lässt sich zwar durchdrehen, doch Künzlen möchte unnötigen Stress für den gealterten Boxer vermeiden; „Ich hätte nach 20 Standjahren kein gutes Gefühl dabei, ihn einfach anzuschmeißen.“

Über die genaue Laufleistung des Heimkehrers kann er nur spekulieren. „Der Kilometerzähler ist bloß fünfstellig. Ich bin mir sicher, dass der mindestens einmal rum sein dürfte.“ Der Neuaufbau soll behutsam ablaufen: „Ich will ihn möglichst original belassen, weil es nur dann das Auto meiner Mutter bleibt!“

Lars Jakumeit

FOTOS: DIETER REBMANN (VL) HERSTELLER

## DER TAG DER ABRECHNUNG

Am 17. Februar 1972 sichert sich VW den Stückzahlrekord im Automobilbau. Der Dauerbrenner Käfer überholt Fords Model T und wird dadurch zum Weltmeister. Nummer 15007034 setzt in Halle 12 des Wolfsburger Stammwerks die neue Bestmarke. Zum damaligen Zeitpunkt hatte man sich hinter den Kulissen bereits auf einen groben Fahrplan für die Ära nach dem Käfer geeinigt. Nur ein Jahr später wird der erste Passat mit wassergekühltem Vierzylinder-Reihenmotor vorgestellt. Und auch für den Golf steht die Strategie bereits ein Jahr: vorn verbauter Reihen-vierzylinder, Antrieb auf die Vorderachse und ein besonders funktionales und zugleich zeitloses Karosseriedesign mit großer Heckklappe, lauten die Eckpunkte.

