Impressum

Copyright 2018 by
SCHNEIDER MEDIA
1. Auflage, Originalausgabe

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung inkl. Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie vorbehalten. Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken sowie in Internet-Portalen nicht gestattet

Umschlaggestaltung
Dr. Valentin Schneider

Herstellung
Gestaltung, Redaktion:
Hans-Jürgen Schneider
Lektorat: Dr. Valentin Schneider
Digitale Produktion:
Vincent Schneider

Druck und Verarbeitung
Westermann Druck Zwickau GmbH

Vertrieb
Delius Klasing Verlag GmbH,
Siekerwall 21,
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,
Fax: 0521/559113;
E-Mail: info@delius-klasing.de

Verlag
SCHNEIDER MEDIA
E-Mail: info@schneider-media.eu
Website: www.schneider-media.eu

ISBN D, A, CH
978-3-667-11444-0

Printed in Germany

Quellennachweis

Zum Bild- und Quellennachweis ist Folgendes zu sagen: Generell wird im Buch von einer naturwissenschaftlichen Zitierweise (Kurzzitate innerhalb des Textes) Abstand genommen, um den Lesefluss nicht zu stören. Auch die geisteswissenschaftliche Art des Zitierens in Gestalt von Fußnoten hätte das Layout beeinträchtigt. Deshalb haben wir uns dazu entschlossen, am Ende jedes Hersteller- oder Markenabschnitts den zugehörigen Quellennachweis zu platzieren, und zwar in gelb unterlegten Kästen. Die Nachweise gelten sowohl für die Inhalte, als auch für das verwendete Bildmaterial.

Viele Fotos entstanden im Laufe der letzten zehn Jahre beim Besuch von Oldtimer-Veranstaltungen, die der Autor besucht hat. Die meisten Bilder wurden auf Internetseiten gefunden, die in Gestalt von entsprechenden Links als Quellen angeführt sind. Die Webseiten wurden als sekundäre Quellen zwischen 2014 und 2018 im Rahmen der Recherchen aufgerufen, können heute aber obsolet sein, was ihre Bedeutung als damals gültige Quelle aber nicht einschränkt.

Die meisten Bilder stammen aus einer Zeit, bevor das Internet seine Verbreitung fand. Bei historischen Aufnahmen kann gehofft werden, dass das Original des Bildes in einem privaten oder einem institutionellen Archiv die Zeit überdauert hat, genau wissen wir es im Einzelfall aber nicht. Manchmal fanden sich Hinweise und Bilder verloren geglaubter Fahrzeuge in Diskussionsforen, in denen mitunter Nachfahren der Hersteller über die Arbeit ihrer Vorfahren berichten und auf diese Weise das Andenken an wichtige Persönlichkeiten der Szene hochhalten. Oft sind es Informationsplattformen, die es sich zum Ziel gesetzt haben, Kleinserienfahrzeuge aller Art sowie Automobilhersteller und Karosseriebauer möglichst vollständig zu erfassen.

All diese Bestrebungen verfolgen einen gemeinsamen Zweck: mit digitalen Mitteln ein Informationsangebot zu erstellen, das jeden Tag und zu jeder Stunde organisch wachsen kann. Der Vorteil digitaler Medien liegt genau hier. Ein Buch wird gedruckt und vielleicht in einer überarbeiteten Version später noch einmal publiziert. Digitale Medien können viel einfacher aktuell gehalten werden.

Wenn die Quelle ein Magazin ist, werden der Titel des Magazins, die Ausgabe und (soweit bekannt) der Titel des Beitrags angegeben. Wenn die Quelle für Inhalt oder Bildmaterial ein Buch ist, werden Autor oder Herausgeber, Buchtitel und Seitenverweis referenziert. Überall, wo „mit freundlicher Unterstützung von …" steht, ist die angegebene Person die Quelle für die Inhalte bzw. für das Bildmaterial. Bei den Einführungsbeiträgen auf den Seiten 10 bis 33 befindet sich der Bildnachweis direkt an jedem Bild.

Wir möchten den zahlreichen Unterstützern des Projekts danken. Im Laufe der letzten Jahre konnten viele persönliche Verbindungen geknüpft werden. Allen gemeinsam ist das Interesse an historischer Automobilsubstanz, sei sie aus Stahl, Leichtmetall oder professionell gestaltetem Kunststoff. Dabei stehen die Aufarbeitung der Geschichte und Geschichten rund um die betreffenden Fahrzeuge im Blickpunkt.

Das Buch ist in Dekaden-Kapitel gegliedert. Innerhalb der Dekaden werden die Fahrzeuge und Marken in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt, wobei es keine Garantie auf absolute Vollständigkeit geben kann. Denn ständig taucht neues Material auf, das in diesem Buch nicht berücksichtigt werden kann. Auch haben wir (von einigen Ausnahmen abgesehen) weitgehend auf Genre-Fahrzeuge verzichten müssen, weil dies den Rahmen gesprengt hätte – Feuerwehr- und Polizeiautos, Kranken- und Campingwagen, Fahrzeuge der Post oder Taxis. Sie sollen in einem späteren Band behandelt werden.

Mit der vorgenommenen Gliederung ist keinerlei Wertung verbunden. Wir haben uns bemüht, alle Namen und Quellen aufzuführen. Sollte aber jemand seinen Namen vermissen, kann er sich gerne an den Autor wenden. In allen Fällen trägt der Autor die Verantwortung für Quellenangaben und Fotonachweise. Er hat alles getan, um die Bildrechte zu klären. Sollte trotzdem ein Bildrechteinhaber nicht erwähnt werden sowie bei Fragen und mit Hinweisen wende man sich bitte direkt an Dr. Thomas Braun.

E-Mail: thomas.braun@nagarro.com

Dank

Besonderer Dank gebührt allen Freunden und Besitzern von Sondermodellen, die zum Teil während verschiedener Oldtimer-Veranstaltungen in persönlichen Gesprächen wertvolle Hinweise gegeben haben.

Bob Blackmans (USA), Alex Boogarts (B), Simon Braker (D), Roman Buchta (A), Paul Bull (GB), Eimo Cremer (D), Peter Ebeling (D), Phillip J. Fenton (USA), Hannes Fitz (A), Antonio Fleury (BR), Alexander Fritz (A), Christian Grundmann (D), Traugott Grundmann (D), Geoffrey Hacker (USA), R. Herron (USA), Clem Herselman (ZA), Claus Hoppen (BR), William Hough (USA), Federico Kirbus (RA), Roman Krcil, (CZ), Günther Ledl (A), Georg Memminger (D), Geir Natvig (N), Felipe Nicoliello (BR), Thomas Otten (D), Arunas Racelis (LT), Daniel Richer (USA), Dirk Rosen (D), Bruno von Rotz (D), João F. Scharinger (BR), Björn Schewe (D), Hartwin Schmidt (D), Wolfgang Seidel (D), Marc Spicer (GB), Dirk Steindorf (D), Ludwig Stolz (D), Alfred Umgeher (A), Raoul Verbeemen (B), Donnie Vivier (GB), Hans Weber (A), Oliver Zinkann (D).

Extra Dank gilt Verleger Hans-Jürgen Schneider, der zusammen mit seinen Söhnen Valentin und Vincent aus dem Basismaterial in monatelanger Arbeit das Buch produziert, außerdem Bildmaterial und die Dokumentation über die Kunststoffautos internationaler Serienhersteller beigesteuert hat.

Inhalt

Hersteller **Seite**
Geleitwort 6
Vorwort 7
Einführung 8
Kunststoff im Serienautomobilbau 10
Vom KdF-Wagen zu frühen Käfer-Umbauten; Porsche-Projekt 19
Arbeiten mit Kunststoff 25
Umbauanleitung 27
Kunststoff-Autobau USA 33

Kapitel 1: 1930er-1940er Jahre 34
Berlin Rom Wagen (A) 36
Beutler (CH) 38
Coenen (D) 42
Colson Sport (B) 42
Delfosse (D) 42
Denzel (A) 43
Drews (D) 46
Espenlaub (D) 48
Glöckler (D) 48
Gomolzig (D) 52
Hanomag-Käfer (D) 53
Hartmann (CZ) 54
Hebmüller (D) 54
Karmann (D) 57
Karl Meier/KAMEI (D) 61
Kastle Rennwagen (CZ) 63
Kübel-Jagdwagen (A) 64
Kübel Jagdwagen 2 (A) 65
Kubinsky (CZ) 65
Miesen Sanitäts-Käfer (D) 65
Papler (D) 66
Petermax Müller (D) 68
Plattenwagen VW (D) 70
Radclyffe Roadster (D) 71
Reiter (A) 72
Ronco Roadster (USA) 72
Rösek Roadster (D) 72
Sandkamp (D) 72
Schwen (D) 73
Sobkowiak (PL) 74
Steyr-VW (A) 75
Swoboda Bus (CZ) 76
Tempo Matador (D) 77
Thunderbolt (TN) 79
Topinette (F) 79
Waibel (CH) 79
Wendler (D) 81

Kapitel 2: 1950er Jahre 84
Akkermans (NL) 86
Alken (USA) 86
Almquist (USA) 87
Ascort (AU) 88
Austro-Tatra (A) 90
Auto Technik (D) 92
Auto Drews (BR) 92
Baur Cabrio (D) 93
Benno Kleinau (D) 93
Berkeley (USA) 94
Binz (D) 94
Bojak (CZ) 95
Brundage VW Special (USA) 96
Busch Coupé (CZ) 96
Carl Cabrio (D) 96
Castiglioni (I) 97
Charles Townabout (USA) 97
Cheetah (USA) 98
Cremer Roadster (D) 98
Cryns (B) 99
Dannenhauer & Stauss (D) 100
Devin (USA) 101
Dreirad Käfer (A, D) 103
Enzmann (CH) 103
Etziner Holzbus (DDR) 105
Fageol (USA) 106
Feix (D) 108
Fleischer (D) 108
Follow Me-Cars (A, D) 110
Formel Vau (USA, D, A) 111
Ghia Aigle CH) 113
Haller Taifun (D) 114
Hanomag-VW (CZ) 114
Heinrich (A) 115
Heitmann Coupé (D) 115
HPD Spezial (S) 116
Huber Eigenbau (A) 116
Jingganshan (C) 118
Justicialista Gran Sport (RA) 118
Kaiserslautern Meisterstücke (D) 119
Kellison (USA) 124
Kohlruss (A) 128
Köster (D) 130
Kübel Buggy (CZ) 130
Kübel Umbau Pritsche (A) 131
La Dawrie Custom (CDN) 131
Ladyiensky (B) 132
Lämmle (CH) 132
Lindner Porsche (DDR) 132
Lorenz (DDR) 134
MAHAG (D) 134
Maier Cabrio (CH) 135
Meussen (B) 136
Messerschmitt Taxi (D) 136
MIAG (D) 137
Monarco Porsche (BR) 138
Moto Torino (I) 138
Müller Cabrio (D) 138
Müller Mahn (D) 139
Neumann Coupé (DDR) 139
Neumann, Paul (GB) 140
Nota (AU) 140
Ockelbo/Carina (S) 141
Orion (D) 141
Palten Transporter (D) 141
Proctor (AU) 142
Rometsch (D) 143
Russo Roadster (USA) 149
Schmidt Lieferwagen (D) 149
Schreiner Busse (A) 149
Skillinger Special (USA) 150
Snow Trac (S) 150
Sodomka (CZ) 151
Spohn (D) 151
Stoll (D) 152
Svening-Porsche (S) 153
Taubert Sportwagen (D) 153
TERAM Puntero Porsche (AR) 154
Thonfeld (DDR) 155
Thor (USA) 155
Transporter Eigenbau (DDR) 156
Tuscher (CH) 156
Ufermann Coupé (D) 157
V2 Sagitta (D) 157
Valkenaers Eiswagen (NL) 158
Verga (CH) 159
Victress und LaDawri (USA) 159
Vignale (I) 160
Volks-Škoda (CZ) 161
Voll (D) 161
VW Express (D) 161
VWS Rennwagen (NL) 162
Wendax (D) 162
Wendell Slimk Fuller (USA) 163
Whiteheead Monoposto (AU) 164
Witteburg Polizei-Käfer (NL) 164
Zarft (CDN) 164
Zelensis (B) 165

Kapitel 3: 1960er Jahre 166
ABR (B) 168
Albar (CH) 168
Alpi Roadster (D) 170
Amante GT/Gazelle (USA) 170
Amphibien-Käfer (F) 171
Antarctica Käfer (AU) 172
Apal (B) 172
Autodynamics (USA) 176
Auwärter Carlux (D) 179
Baja-Käfer (USA) 180
Barris (USA) 180
Bauer Cabrio (D) 181
Belgien-Coupè (B) 181
Berry Mini T (USA) 181
Bertolozzi-Käfer (BR) 182
Bettina (BR 182
BGW Bohemian Glass Works (USA) 183
Bisacar (NL) 184
Burgert (D) 185
Carina (B) 186
Carpo (BR) 186
Caruna (CH) 186
Casella/Centauro (BR) 187
Cavano (NL) 188
Colani GT (D) 188
Condor GT/DoMe 15 189
Country Buggy (AU) 190
Crusader VSR (USA) 191
CRV Piranha (USA) 192
Custoca (A) 194
Delta (D) 196
Dingo (D) 197
Dune Buggy Inc. (USA) 197
Elgar 104 GT(BR) 198
EMX Sport Coupé (RP) 199
Esporte Brasilia (BR) 200
Ferrer GT (USA) 200
Fiberfab (USA) 201
Fittipaldi-Käfer 3200 (BR) 206
Gazella (I) 207
Gurgel (BR) 208
Helmich Cords Wagen (USA) 214
Hiltergerke (D) 214
Italsuisse (CH) 214
Jansen (NL) 215
JRM Typ 1600 GT/Sports Spez. (NL) 215
Kelmark (USA) 216
Lincoln Zephyr (USA) 217
Lorena (BR) 218
Luftwaffen-Bus (S) 219
Machette Speedster (USA) 219
Majka (PL) 219
Maxwagen (GB) 222
M.C.A Jet. (D) 223
Méan Sonora (B) 224
Meißnest Roadster (D) 225
Meyers Manx (USA) 225
Millner Coupé (DDR) 227
Minihome Little/Super Bugger (USA) 228
Nautiplas Cabrio (BR) 229
Olofsson GT (S) 229
Probe GP (GB) 229
Puma-VW (BR) 230
Puma Veiculos (BR) 231
Python (CDN) 236
Red Presto/Fire Arrow (D) 236
Revel Transporter (I) 237
RPB (S) 237
Sakbayan Country Buggy (RP) 240
Sbarro (CH) 241
Scavenger GR6 (CDN 241
Schäfer Orion (D) 242
Shalako (USA) 242
Shark (USA) 244
Silverstar Monno Sportee (CDN) 244
Tecno (BR) 244
Trakbayan (RP) 245
Tzen (GR) 246
Universal Plastics (USA) 246
Viking (USA) 246
Volks Che (BR) 247
Volkspares (ZA) 247
Waldläufer (D) 249
Windhund (D) 249
anase YX-1200 (J) 249
ZAZ 965 (LT) 250
Zodiac Enterprises (USA) 250
Zunder (RA) 251

Kapitel 4: 1970er Jahre 252
Acha (BR) 254
Adamo (BR) 254
AHS Pony/Südhann. Pickup (D) 256
Amato (BR) 256
Amazonas (BR) 257
Angra Buggy (BR) 257
Avallone TF (BR) 258
Bauer Cravo (BR) 258
Bianco/Tarpan (BR) 258
Boa Aerocon (USA) 260
Boonie Bug/PM (USA) 261
Bradley Automotive (USA) 261
Brama Techo Duro (BR) 264
Bremen Sport Equipments (USA) 264
Brubaker Box (USA) 265
Bugre (BR) 266
Camaro Kit (USA) 268
Carbruno (BR) 268
Chevron Nachbau (A) 270
Cimbria/Amore Cars (USA) 270
Clénet (UISA) 271
Cobra/Red Stallion (USA) 272
Condor Dino(AU/BR) 272
Cool Runnings-Kit (GB) 273
Coruja (BR) 273
Coyote (BR) 273
Dacunha Jeg TL (BR) 274
Dankar (BR) 275
Daytona Autom. Fiberglass (USA) 276
Défi (F) 276
Domus Flatback (USA) 277
Eagle Sports Cars (ZA) 277
Envemo (BR) 278
Eureka (AU) 279
Evex (D) 280
Falcão (BR) 280
Franke (CH) 280
Frantasia (NL) 281
Frazer Nash (USA) 281
Futura (GB) 282
Gazelle CMC (USA) 282
Gazelle CMC (BR) 283
GD XM/Griffin (GB) 283
Group Six (GB) 283
Gryff Läubin (CH) 284
GT Renha (BR) 285
Guitolar-VW (ROU) 285
Hahn SP (ZA) 285
Heppenstall (USA) 286
Hüber Roadster (D) 286
Intermeccanica (USA/CDN) 287
Invader/Autokit Industries (USA) 288
Laser/Elite Enterprises /(USA) 290
L'Automobile (BR) 291
Ledl (A) 293
Lil Bausatz (USA) 296
Lindberg (USA) 296
LM Sovra (F) 296
Lombardi-VW 1600 SS (I) 297
Magnum GT (USA) 298
Malzoni GTM (BR) 299
Manta Cars (USA) 299
Mantis (USA) 300
Martaré GT (NL) 301
Matador GT (USA) 302
MBC/Embeesea (GB) 302
Menon (BR) 303
Merlin/Tiger (USA) 304
Miura (BR) 305
MP Lafer (BR) 309
Nirico (BR) 311
No-Name (UK) 311
Nordstadt-Käfer (D) 311
Nova (GB) 313
Omna Auto (USA) 317
Osage/Fuhr Motors (USA) 317
Pegasus/ECCO (USA) 318
Pellandini/Pelland (AU/GB) 318
Penta Sebring (ZA) 319
Peters Kastenwagen (D) 319
PET Kübelwagen (D) 320
Phoenix Camper (USA) 320
Pingo (ROU) 321
Pirana (USA) 321
Polauto (BR) 321
Pretty (BR) 322
Puma (I) 323
Quenia Safari (BR) 326
Renha Formigão (BR) 326
Rollswagen/Hochrein (D) 327
Rovomobil (DDR) 327
Safari Acapulco (MEX) 329
Salzburg Käfer (A) 329
Sandman Jeep (USA) 331
Schindler Spyder (CH) 331
Sebring (USA) 331
Seco Hatari (CH) 332
Seta (GB) 332
Shark (BR) 333
Silhouette (GB) 333
Sirocco GT (USA) 334
SIVA/Trickett (GB) 334
Sokol Coupé (ZW/GB) 335
Space Dragon (USA) 336
Sterling (USA) 336
STM (BR) 337
Super Deuce (USA) 338
Tarantula (ZW) 338
Tatum (USA) 338
Thunder Ranch Riot (USA) 339
Thunderbuggy/Tander (BR) 339
Tomaszo (A) 340
Toro (RP) 341
Totem (I) 342
Trautweins Eitgenbau 342
Triad (USA) 343
Tri-Vator (USA) 343
Trivelatto (BR) 343
Typ3 Feuerwehrauto (USA) 344
Vandetta (USA) 345
Veebird (USA) 345
Veep (USA) 345
Vokaro (USA) 346
Warp (GB) 347
Wittek (D) 347
Wladimir Martinez/WM (BR) 348
Zeus (ZA) 349
Zita ZS (ZA) 349

Kapitel 5: 1980er Jahre 350
AC Sportcar (P) 352
Akamine (BR) 352
Almenara (BR) 352
Alto (GB) 353

American Fibre Craft (USA) 353
Angelmar (A) 354
Aspen 550 RSK (USA) 354
Aumann (D) 354
Auriga GS (USA) 355
Autocult Tigress (GB) 355
Avante (GB) 356
Beck Replicas (USA) 356
Beep Netuno (BR) 357
Belfusca (BR) 357
Bernardi (CDN) 358
Blasi Cross (BR) 358
Burly Industries (USA) 359
CBP (BR) 359
Chamonix (BR) 360
Cheda (BR) 362
Chimo (CDN) 363
Classic Roadsters (USA) 363
Corbet Countach 5000 S (USA) 364
Corsair (USA) 364
Covin (GB) 365
Crosby (USA) 365
CTC Panzer (USA) 366
CWA Targa (BR) 366
Dacon (BR) 366
D´Norbert (BR) 368
DRB Sabre (AU) 368
Eagle Manufacturing (USA) 369
Eagle SS (GB) 370
Emis/MIS (BR) 371
Enseada (BR) 372
Fibrario (BR) 373
Fibrax (BR) 374
Griffon LB (BR) 374
Gringo (BR) 374
Kaylor (BR) 375
Kestrel/Briton (GB) 375
Kingfisher Mouldings (GB) 376
Kitcar Center/KCC (USA) 376
L´AutoCraft (BR) 377
Lemazone (GB) 378
Letherbarrow (ZA) 379
Lorico (D) 379
Mac Laren (BR) 379
Marauder (USA) 380
Marauder (AU) 381
Marcotte Vision (USA) 381
Mulholland (USA) 382
NDM/NBM (BR) 382
Orion (BR) 383
Ostermann GR California (D) 384
Panache (GB) 384
Pantera Design (BR) 385
Phoenix Sam-VW (PL) 385
Porrera (AU) 386
Proton (BR) 387
PS 904 (D) 387
Pulmonia (MEX) 388
Pulsar 911 (GB) 388
Quiron SP (BR) 389
Ragge (BR) 389
Rawlson (GB) 390
Replicar (GB) 391
Rhino (GB) 392
Ryder (GB) 392
Sambura Pickup (BR) 393
Sandbach (GB) 393
Sandwood (GB) 393
Saphir/Jehle (FL) 394
Scheib (D) 395
Scorpion GT (USA) 395
Scorpion (CDN) 396
Seidel GT (D) 396
Silver Hawk/Sethera (S) 397
SN1(GB) 397
SPJ Garra (BR) 398
Tanger (BR) 398
Town Car/Riley (USA) 400
Tupy Mini 125 (BR) 400
Villa GT (BR) 401

Kapitel 6a: 1990er Jahre 402
ACE (USA) 404
Alpha Shark (D) 404
Beverly Hills Motor Cars (USA) 404
Chesil (GB) 405
Dauphin/Red Head (USA) 406
Delorean-VW (USA) 406
Fibreglass Design (USA) 407
Hummbug (CDN) 407
Kango Cars/Fibreglass (ZA) 408
Mania Spider (S) 408
Nereia (USA) 409
Rudolph Classic Roadster (D) 409
Savana (BR) 410
Short (BR) 410
Total Recall Car (USA) 412
Tukano Convert (BR) 412
Vocho Taxi-Käfer (MEX) 413
ZF98/Proto Design (P) 414

Kapitel 6b 2000er Jahre bis heute 414
Batráquio Anfibio (BR) 414
Bogatti (USA) 415
Bugfire (D) 415
Chelo Casas GT (Puerto Rico) 416
Der Wieger Coupé (NL) 216
Gator Amphibious (USA) 417
Kübel Lite (USA) 417
Custum Land Rover (USA) 418
Memminger 418
Pirassununga-Käfer (BR) 420
Porsche 904 Nachbau (N) 420
Rosenstiel Roadster (USA) 421
Taifun Dream Car (T) 421
Replicar Hellas/RCH (GR) 422
Wittera (D) 424

Kapitel 7: Eigenbauten, Nachträge 426
1950er Jahre
Deutschland 418
Frankreich 431
Österreich 431
Spanien 432
Tschechoslowakei 432
International: Cabrios 432
International: Rennwagen, Coupés 433
International: Busse 435
1960er Jahre
Deutschland 436
Österreich 437
Niederlande 438
Tschechoslowakei 438
1970er Jahre
Deutschland 439
Brasilien 439
England 440
Südafrika 440
USA 440
Standort nicht bekannt 440
Fahrzeuge ab 1980 442
Einzelstücke und Funcars ab 1980 443
Szene und Treffen 446

Geleitwort

Was war das doch für eine geniale Konstruktion, die Ferdinand Porsche in den 1930er Jahren entwickelt hat: ein Chassis, das mit angeschraubter Vorderachse und montiertem Motor samt Getriebe bereits ohne Karosserieaufbau voll fahrtauglich war!

Diese Eigenschaften machte sich nicht nur die deutsche Wehrmacht für den legendären Kübelwagen zunutze, sondern später auch viele Tausende private Schrauber und Hersteller von Kleinserien. Dabei waren dem Gestaltungswillen der Hobby-Schrauber keine Grenzen gesetzt. Aufbauten aus Blech, Aluminium, Kunststoff, ja sogar aus Holz wurden auf neue oder gebrauchte Käfer-Fahrgestelle geschraubt, wobei dann gleichzeitig fleißig an der Technik herumkonstruiert wurde, um mehr Leistung aus dem Vierzylinder-Boxer herauszuholen. Ergebnis: Man konnte sich nun durch Optik und Dynamik leicht vom Rest der Käfer-Fahrer absetzen.

Weltweite Aktivitäten

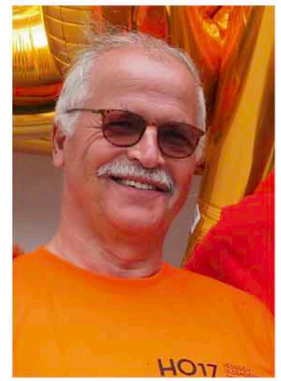
Gerade für Leute mit kleinem Budget gab es bis in unsere Zeit hinein die Möglichkeit, sich mit etwas technischem Verständnis einen eigenen Traumwagen zu bauen. Schnell erkannte der Markt die vielfältigen Möglichkeiten als neues Geschäftsfeld, und viele Firmen auf der ganzen Welt, sei es im Karosserie-, Bausatz- oder Tuningbereich boten Ihre Dienste an – bis hin zu Komplettfahrzeugen aller Art.

Leider gibt es bis heute nur in eingeschränktem Maße Bücher und Informationen über diese bereits seit den 1940er Jahren weltweit verbreitete Art des individuellen Automobilbaus, die sich dann aber in der Regel nur auf die bekannten Marken wie Hebmüller, Rometsch, Enzmann oder Apal, um nur einige zu nennen, beschränken.

Erste umfassende Darstellung

Umso schöner ist es, dass der Autor Thomas Braun mit diesem Buch auch einmal die vielen kleinen Karosseriebauer und privaten Designer aufzeigt und somit die informelle Lücke zwischen den großen und kleinen Künstlern schließt.

Traugott Grundmann,
Organisator des Internationalen VW-Veteranentreffens in Hessisch Oldendorf,
Juli 2018



Traugott Grundmann führt zusammen mit seinem Sohn Christian ein Privatmuseum, in dem frühe Volkswagen und Sondermodelle gezeigt werden. Hier können unter anderem der Prototyp des KdF-Wagens von 1938 und der Prototyp des Schwimmwagens bestaunt werden. Viel Raum wurde auch für die Präsentation der Rometsch-Fahrzeuge und des 2000 aufgekauften Inventars aus der früheren Sonderkarosserien-Fertigung von Rometsch genutzt.
Grundmann ist unter anderem Landesinnungsmeister des Dachdeckerhandwerks in Niedersachsen und Vorstandsmitglied der Dachdeckerinnung Schaumburg. Er bildete in den 1970er Jahren als Fluglehrer Bundeswehr-Piloten auf einer amerikanischen Airbase auf dem Kampfjet Phantom aus.
1980 ging er zurück nach Deutschland, um in den Dachdeckerbetrieb seines Schwiegervaters einzusteigen und nebenher Volkswagen zu restaurieren. Alle vier Jahre organisiert die Familie Grundmann das VW-Veteranentreffen in Hessisch Oldendorf.

Vorwort des Autors

Sondermodelle gibt es fast so lange wie es Automobile gibt. Die Palette reicht von extravagant bis bizarr. Unabhängig, wie viele Optionen ein Serienhersteller jemals angeboten hat oder anbieten wird, es wird immer Enthusiasten geben, die etwas Schnelleres, Luxuriöseres oder Einzigartigeres als der Nachbar in der Garage stehen haben möchten. Aus diesem Bedürfnis heraus ist eine Vielzahl an Fahrzeugen entstanden. So manches Sondermodell entstand im Hinterhof oder in der Werkstatt eines Hobby-Automobilbauers. Die Quellenlage dazu ist relativ dünn und weitgehend vom Zufall abhängig. Hersteller von Kleinserienfahrzeugen sind schon einfacher zu fassen. Aus Werbeschaltungen in Fachmagazinen oder über Testberichte lässt sich meist ein umfassenderes Bild zeichnen. Hersteller, die im höheren Preissegment produziert haben, ließen oft Hochglanz-Broschüren druk-ken. Über ihre zum Teil berühmten Besitzer sind diese Luxusgüter gut dokumentiert.

Umbauten bereits ab 1945

Dieses Buch behandelt erstmals auf internationaler Ebene von Europa bis Asien, von Nord- und Südamerika bis Australien und Afrika Sondermodelle, die auf Plattformen und Fahrgestellen von Volkswagen und auch Porsche basieren und von VW- oder Porsche-Motoren angetrieben werden. Dazu gehören beispielsweise Umbauten aus ehemaligen Wehrmachtsbeständen für zivile Zwecke nach dem Krieg oder spektakuläre Eigenbauten aus der DDR, aus England, den USA oder Brasilien. Unzählige interessante Fahrzeuge, die mehr Sportlichkeit als der Käfer garantieren, werden gezeigt und beschrieben.

Buggys als Trendsetter

Die große Gruppe der Dune Buggys stellt ein eigenes Kapitel in der Geschichte des Automobils dar. Buggys werden in diesem Buch nur behandelt, wenn ein Hersteller auch andere Sondermodelle im Angebot hatte. Denn zu dieser Fahrzeuggattung gibt es bereits Literatur, die andeutet, was im Laufe der Zeit entstanden ist, wer welches Modell kopiert hat und wo überall nahezu identische Buggys entstanden sind. Nur am Rande erwähnt werden Trikes und die Formel Vau; beide Gattungen sind so facettenreich, dass sie umfassend nur in speziellen Abhandlungen dokumentiert werden könnten.

Fülle von Kreationen

Zwischen den frühesten Schöpfungen, als der VW Käfer noch ein KdF-Vorserienmodell war, bis zu den Bausatz-Fahrzeugen der späten 1990er und beginnenden 2000er Jahre liegen rund 500 Hersteller und weit mehr als 1000 Fahrzeugmodelle. Zu den berühmtesten Sondermodellen und Kleinserien etwa von Puma oder Rometsch gibt es bereits Literatur.

Darüber hinaus war bislang nur wenig bekannt. Denn die Fülle der vorhandenen Kreationen erschließt sich erst nach jahrelanger Recherche im Internet, in Zeitschriften und einigen wenigen Büchern. Bislang gab es keine umfassende Veröffentlichung, die sich dem Thema „Sondermodelle auf Volkswagen- und Porsche-Basis" näherte. Zu verwirrend war und ist oft die Situation bei vielen Herstellern, die zwar oft größere Serienproduktionen angeben, um so mehr Glaubwürdigkeit auf dem Markt zu erlangen, in Wirklichkeit aber an anderer Stelle nur geringe Stückzahlen kommunizieren, damit das Finanzamt nicht zu viel an Steuern eintreiben kann.

Exotisches aus Brasilien

Nach dem Krieg existierten viele Aufzeichnungen nur in den Köpfen der kreativen Konstrukteure. Die Situation erforderte es, aus den noch vorhandenen, spärlichen Ressourcen etwas Brauchbares für den Wiederaufbau zu machen. Da war für Dokumentation meist keine Zeit. In den 1960er Jahren war das Bild von Fahrzeugen verschiedenster Ausprägungen bereits sehr bunt. Die 1970er und 1980er Jahre waren geprägt von Bausatz-Fahrzeugen, die den amerikanischen und europäischen Markt überschwemmten.

In Ländern wie Brasilien entstand aufgrund der politischen bzw. marktpolitischen Situation eine eigene Industrie, die sich auf den Bau von Kleinserien auf Volkswagenbasis spezialisierte. Wie umfangreich diese Industrie produzierte, konnte bislang nur erahnt werden. Dieses Buch jedoch bringt zum ersten Mal Licht ins Dunkel.

Die Recherche läuft weiter

Auch nach Jahren der Recherche kann bei der Fülle des vorhandenen Materials kein Anspruch auf Vollständigkeit und Richtigkeit erhoben werden. Die Quellenlage ist zum Teil so dünn, dass man die Aussagen von Nachkommen der Schöpfer und deren Familiengeschichte auswerten muss, um zu halbwegs plausiblen, oft noch lange nicht gesicherten Informationen zu kommen. Mit diesem Buch soll ein Angebot zum Dialog geschaffen werden, um die Geschichte der Sondermodelle auf Volkswagenbasis noch intensiver zu erforschen. Jeder, der ergänzende Informationen zu einem Fahrzeug oder Hersteller hat, ist herzlich eingeladen, diese der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen.

Dies gilt z. B. auch für die im Anhang gezeigten 90 Fahrzeuge, zu denen wir bislang keine näheren Details erfahren konnten. Die Geschichte der Sondermodelle auf Volkswagenbasis ist noch lange nicht fertigerzählt. Fast täglich tauchen interessante Bilder auf, die wieder neue Dinge ans Tageslicht bringen. Bei genauerer Betrachtung wird die Komplexität des Themas erkennbar. Nur ein verschwindend geringer Anteil der jemals produzierten Fahrzeugvielfalt ist bislang allgemein bekannt. Selbst wenn wir nur wenige Jahrzehnte in der Geschichte zurückgehen, ist der Mantel des Vergessens bereits sehr dicht gewebt.

Anmerkung zu den Quellen

Für einen Historiker ist jede Quelle ein wertvoller Puzzle-Stein zur Rekonstruktion einer möglichen historischen Wirklichkeit. Aufgrund des Alters, aber auch aufgrund der damals verfügbaren Aufnahmetechnik sind etliche Bilder in diesem Buch von relativ geringer Qualität. Diese Abbildungen sind aber im Rahmen der Geschichte der Sondermodelle mit Volkswagen-Technik von großer Bedeutung. Oft handelt es sich bei den zusammengetragenen Abbildungen um die einzigen bislang bekannten bzw. verfügbaren Bilder der Fahrzeuge. Wenn es zu den behandelten Herstellern und Fahrzeugen weitere Erkenntnisse und qualitativ hochwertigere Abbildungen gibt, würde es Autor und Verlag freuen, darüber in Kenntnis gesetzt zu werden.

Dr. Thomas Braun
Sankt Pölten, Juli 2018

Thomas Braun, Jahrgang 1968, studierte in Wien Ur- und Frühgeschichte, Numismatik und Betriebswirtschaftslehre. Promoviert hat er am Institut für Alte Geschichte der Universität Wien. Seine erste Publikation beschäftigte sich mit der Aufarbeitung eines frührömischen Gräberfeldes. Danach folgte ein Buch über systemische Managementlehre („Der komplexe Manager – Systemische Perspektiven", 2001). In den letzten Jahren entstand das Standardwerk zur Sportwagenmarke Puma do Brasil in drei Sprachen. Seine beiden Kinder sind ebenfalls begeisterte VW-Fans. Viktoria (19) darf schon selbst fahren, René (16) kann es gar nicht mehr erwarten, endlich mit dem Puma seines Vaters fahren zu dürfen. Seine Frau Petra ist am liebsten mit dem Karmann Ghia Cabrio 1964 unterwegs.

Dannenhauer & Stauss (D) 1951-1957

Gottfried Dannenhauer gründete im Jahr 1950 zusammen mit seinem Schwiegersohn Kurt Stauss in der Stuttgarter Augustenstraße eine Karosseriewerkstatt. Anfangs wurden vorwiegend Vorkriegsfahrzeuge repariert und umgebaut. Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg hatte Dannenhauer erste Erfahrungen im Karosseriebau, speziell mit Volkswagen gesammelt. Bei den Reutter Karosseriewerken war er 1938 mit dabei, als die Karosserien für die Käfer-Vorserie VW 38/39 aufgebaut wurden.

Die Karosseriearbeiten lieferten das Know-how für weiterreichende Pläne. So entschloss man sich bald, ein Sport-Cabriolet auf Basis des VW Käfers zu entwickeln. Mit der Karosseriegestaltung dieses Spezial-Volkswagens betraute das Stuttgarter Duo zwei Schüler des renommierten Aerodynamikers Dr. Wunibald Kamm, der an der Stuttgarter Uni lehrte und Garant dafür war, dass gute Windschlüpfigkeit und hohe Fahrleistungen erreicht werden konnten. Die stilistische Inspiration für ihr Sport-Cabriolet holten sich Oswald und Wagner beim Porsche 356, der 1949 auf dem Genfer Autosalon vorgestellt worden war. Über die TH Stuttgart entstand damals auch eine Verbindung zur Firma Autotechnik, die bereits Erfahrungen mit dem Bau eines ähnlichen Fahrzeuges gesammelt hatte.

Dannenhauer & Stauss Cabriolet (1951)

Die Karosserie des Sport-Cabriolets wurde aus gewalzten Stahlblechen gefertigt. Trotzdem gelang es, das Gesamtgewicht des 2+2-sitzigen Wagens auf 745 kg zu begrenzen. Die Karosserien entstanden überwiegend in Handarbeit unter Verwendung hölzerner Klopfformen.

Die Ausführung des jeweiligen Werkstücks erfolgte je nach Schwierigkeitsgrad und Größe in einem Stück oder in mehreren Abschnitten, die anschließend angepasst und verschweißt wurden. Jeder der beiden Kotflügel bestand aus sechs Einzelteilen, die Stück für Stück gehämmert und dann zusammengesetzt wurden. Die hinteren Kotflügel waren ähnlich wie beim Käfer mit der Karosserie verschraubt. Nur die Türen und Hauben erhielten ihre komplette Gestalt im Presswerk.

Die geringe Höhe der sportlichen Fahrzeuge erforderte eigens angefertigte Sitze, die meist mit edel anmutendem Igelit-Kunstleder bezogen wurden. Nahezu unverändert blieb bei den meisten Dannenhauer & Stauss-Exemplaren die Käfer-Technik. Nachträglich wurden aber viele Autos mit Hilfe eines Porsche 356-Triebwerkes oder mit einem leistungsgesteigerten Okrasa-Motor von Gerhard Oettinger nachgerüstet.

Entgegen dem Vorbild waren die Türen bei dieser Sonderkarosserie hinten angeschlagen. Zur Standard-Ausstattung gehörte ein Dreispeichen-Lenkrad von Petri. In der Mitte des Armaturenbretts konnte ein Autoradio eingebaut werden. Ähnlich wie beim Käfer war der Tacho rechts neben der Lenksäule angeordnet; die Uhr saß links.

Während anfangs noch zwei Ablagefächer unter dem Armaturenbrett platziert waren, wurde ab 1952 nur noch ein Handschuhfach rechts eingebaut. Die Blinkleuchten saßen unterhalb der Scheinwerfer, während die Serienlimousine noch mit Winkern ausgestattet war. Die zunächst geteilte Windschutzscheibe wurde 1954 durch eine gebogene, einteilige Scheibe ersetzt. Die Rückenlehne der hinteren Sitzbank konnte bei Bedarf umgeklappt werden. Auf diese Weise erhielt man mehr Platz für Gepäck. Das Verdeck war mit Rosshaar gefüttert und mit einem Himmel versehen. Es ließ sich mit wenigen Handgriffen mühelos öffnen und fast vollständig in der Karosserie versenken. Anfangs war die Heckscheibe aus Glas und in einem Holzrahmen platziert. Später wurde sie in Kunststoff ausgeführt. Im Laufe der Zeit wurde der ursprüngliche Entwurf weiter verbessert und zum Teil parallel zur Modellpflege von VW modernisiert.

Links: Dannenhauer & Stauss-Cabrio von 1951 im Museum mit originalen Details wie den Sickenstoßstangen.

Mitte und unten: zwei weitere Cabrios des Porsche-ähnlichen Autos in unterschiedlichem Erhaltungszustand. Die hinteren Kotflügel waren ähnlich wie beim Käfer mit der Karosserie verschraubt. Nur die Türen und Hauben erhielten ihre komplette Gestalt im Presswerk.

Konkurrenz durch Karmann-Ghia

Allein die Karosserie aus Stuttgart kostete 1951 mit 4250 DM fast so viel wie ein kompletter Standard-Käfer aus Wolfsburg (4600 DM). Die Kosten für die Bodengruppe und die komplette Technik mussten jedoch noch addiert werden. Für ihren letzten VW-Sportwagen berechneten Dannenhauer & Stauss 1957 die stolze Komplettsumme von 8742 DM. Mit dem Aufkommen des in größerer Serie gebauten Karmann-Ghia, der im gleichen Preissegment angesiedelt war – damaliger Preis für das Cabrio: 8250 DM – war das Ende der D & S-Ära besiegelt.

Heute weiß niemand mehr genau, wie viele Dannenhauer & Stauss Volkswagen zwischen 1951 und 1957 entstanden sind. Schätzungen schwanken zwischen 80 und 135 Fahrzeugen, von denen, so weit bekannt, weltweit zumindest 16 bis heute überlebt haben und vor allem in den Garagen von Liebhabern in Österreich, Deutschland und der Schweiz stehen.

Links und oben: Das Coupé von Dannenhauer & Stauss wies vorne Ähnlichkeiten mit dem Porsche 356, hinten mit dem DKW 3=6 auf.

Technische Details Dannenhauer & Stauss
Motor: VW Boxermotor 1131 cm³
Leistung: 24,5 PS
Abmessungen: Länge 4200 mm, Breite 1500 mm, Höhe 1200 mm
Radstand: 2400 mm
Gewicht: 745 kg (Coupé) bzw. 778 kg (Cabrio)

Quellen Danenhauer & Stauss
www.wolfsburg-citytour.de/
Hans-Rüdiger Etzold, Der Käfer IV, Eine Dokumentation – Sonderkarosserien, Cabriolet, Karmann-Ghia, Buggy, Auslandsproduktion, Stuttgart 1998, S. 14

Devin (USA) 1950er-1960er Jahre

Die von Bill Devin gegründete Firma Devin Enterprises in El Monte, Kalifornien, beschäftigte sich in den 1950er und 1960er Jahren mit dem Bau von Sport- und Rennwagen. Neben relativ bekannten Fahrzeugen wie dem Devin Typ C oder dem Typ S entstand 1960 auch ein auf Volkswagen-Technik basierendes Fahrzeug, der Devin D. Das Unternehmen Devin hat im Laufe der Zeit insgesamt 31 verschiedene Modelle entwickelt.

Bereits 1959 brachte Bill Devin den Devin SS, einen für damalige Verhältnisse sehr teuren, aber technisch sehr ausgereiften Sportwagen heraus. Von diesem Auto gab es 27 Design-Varianten für Liebhaber schöner und individueller Sportwagen. Angeboten wurden zudem recht unterschiedliche Versionen hinsichtlich Radstand, Bodengruppe, Fahrwerk und Antrieb. Der Devin SS war eines der ersten Fahrzeuge, das aus vorgefertigten Komponenten montiert werden konnte.

Um breitere Kreise erreichen zu können, schuf Devin zusätzlich einen erschwinglicheren Sportwagen – den Devin D, der aber ebenfalls auf hohem technischem Niveau gefertigt wurde.

Devin Special (1957)

Bereits für 1957 sind die ersten Devin Special, die sich der Technik des Volkswagens bedienten, belegt. Besonders interessant ist die Geschichte eines Autos, das Ende der 1950er Jahre vom damals 17jährigen Tim Sqirrel aufgebaut wurde. Er fuhr das boxermotorgetriebene Auto einige Jahre bei lokalen Wettfahrten in der Gegend von Champaign, Illinois. Das ursprünglich in Dunkelblau-Metallic lackierte Fahrzeug wurde vom zweiten Besitzer in Silber lackiert und mit einem Motor aus einem Porsche Super 90 ausgestattet.

Kurze Zeit später kam es zu einem Händler, der wieder einen VW-Motor einbaute und den Wagen dann weiterverkaufte. Ende der 1960er Jahre erhielt der Devin den Motor eines Corvair mit 140 PS. Nach etlichen Jahren Standzeit wurde der Devin Special im Jahr 2009 wieder auf die Straße gebracht. Im Zuge der Restaurierung war es notwendig geworden, das Chassis des VW Käfers von 1953 gegen ein Chassis aus dem Jahr 1967 auszuwechseln.

Devin Special von 1957 in dem Zustand, den er später hatte. Es wurden nacheinander VW- und Porsche-Motoren eingebaut. 2009 bekam er das Chassis eines VW Käfers von 1967.

Beifahrer. Das Wagenheck war nun gerade auslaufend, und die runden Öffnungen, die beim Vorgängermodell noch Zugang zu den Drehstabfedern ermöglichten, wurden bei der Baureihe der Serie II weggelassen. 1979 wurden drei neue Schalter, die von einem Lkw-Modell stammten, links am Armaturenbrett angebracht. Damit konnten das Licht eingeschaltet, die Instrumentenbeleuchtung ein- und ausgeschaltet und die Instrumentenbeleuchtung gedimmt werden.

Puma GTS Swiss Edition „SE" (1979-1980)

Nachdem Chrom Ende der 1970er Jahre aus der Mode gekommen war, modifizierte der Schweizer Generalimporteur für Puma zumindest die Puma Cabrios, bevor diese an die Kunden ausgeliefert wurden.

Die Stoßstangen vorne wurden von der Firma Pfister im Porsche-Stil laminiert und mit integrierten Zusatz-Scheinwerfern samt Richtungsanzeigern ausgerüstet. Hinten erhielt der Puma GTS SE die Anmutung des Alfa Spider. So entstand eine Sonderform des Puma GTS, die es im Ursprungsland Brasilien nicht gab und heute zu den absoluten Raritäten zählt.

Weißes Auto links: Der Puma GTS der Serie 2, hier von 1977, war etwas breiter als der Vorläufer. Die Heckpartie war neu gestaltet worden. Die Blinker saßen nach wie vor oberhalb der Halbstoßstangen.

Blauer Wagen oben rechts: Beim Puma GTS Swiss Edition, hier das Auto des Autors von 1979, wurde auf Chrom verzichtet. Die Stoßstangen vorne wurden im Porsche-Stil laminiert und besaßen Zusatz-Scheinwerfern. Das Heck war Alfa-ähnlich.

Rechts: Beim Puma GTS German Edition von 1979 gab es keine Zusatz-Scheinwerfer in der Stoßstange.

Rechts unten: Der Puma GTI von 1981 hatte vergrößerte hintere Seitenfenster und ähnelte dem von Graf Goertz gezeichneten Datsun 280 Z.

Puma GTS German Edition „GE"(1979-1980)

Die Firma Glasflügel modifizierte ebenfalls einige Puma Cabrios, bevor es zur Auslieferung an die Kunden kam. Bei diesen Umbauten wurden die Richtungsanzeiger nicht verändert. Daher mußte nur die Struktur der Stoßfänger vorne und hinten laminiert werden. Der Puma GTS GE (German Edition) wurde, ähnlich wie die Swiss Edition, nur knapp zehnmal ausgeliefert.

Puma GTI (1980-1988)

1980 waren die Zeiten für kleine Auto-Hersteller bereits recht schwierig geworden. Durch eine weitere Modellpflege versuchte man, den Markt in Brasilien, Amerika und Kanada wieder zu beleben. Das Coupé bekam ein größeres hinteres Seitenfenster zur Verbesserung der Rundumsicht des Fahrers. Chrom wurde weitgehend vermieden. Wagenfront und Heck überarbeitete man in der Art der europäischen Handelspartner und passte sich damit an den Geschmack der Zeit an. Die vordere Stoßstange war mit einer Leiste aus Gummi verstärkt. Diese Leiste wurde durch die Richtungsanzeiger unterbrochen. Zwischen 1985 und 1988 wurden noch einige wenige Puma GTI von der Firma Araucaria produziert und verkauft.

Puma GTC (1980-1988)

1980 wurde auch das Cabrio überarbeitet und sowohl die Wagenfront, als auch das Wagenheck bekamen die gleichen Veränderungen, die schon beim Coupé umgesetzt worden waren. Nach dem Produktionsende 1984 wurden zwischen 1985 und 1988 noch sieben Puma GTC von der Firma Araucaria produziert und verkauft.

Links: Die Armaturenbretter wurden über die Jahre hinweg behutsam weiterentwickelt. Oben eine Ansicht von 1974, darunter das Cockpit von 1977. Unten: das Interieur eines 1981er Puma GTI.

Oben: Das Heck des Puma GTI von 1981 bietet einen zeitlosen und aufgeräumten Anblick. Die Heckleuchten und die gummibelegten Stoßstangen waren völlig neu gestaltet worden.

Unten: Das Cabriolet Puma GTC von 1982 folgte zum Teil der Stilistik des Coupés. Auf die seitlichen „Testarossa"-Sicken aber hatte man verzichtet.

Quellen Puma

Hans Joachim Klersy: Der Puma – Brasiliens Sportscar mit VW-Technik, Gute Fahrt 4/91, S. 87
Thomas Braun: Puma, Typen und Geschichte, Norderstedt 2011

Kapitel 6:
1990er Jahre bis heute

Trend zur Profiarbeit

In den 1990er Jahren ist die Automobil-Produktion weltweit bereits so stark gesetzlich reglementiert, dass Eigenbau-Modelle kaum noch eine Chance auf Zulassung haben. Der Serienfahrzeug-Markt hält nahezu für jeden Geschmack und jedes Budget ein passendes Automobil bereit. Eine breite Modellpalette vom Kleinstwagen über die Kompaktklasse, Mittelklasse und Oberklasse bis hin zu Geländewagen, SUVs, Sportwagen und Vans stellt den Kunden beim Autokauf heute vor die Qual der Wahl.

Parallel dazu hat sich Kitcar-Szene (notgedrungen) massiv verändert. Es gibt jetzt Katalog-Autos, die mit Komponenten von Serienfahrzeugen aufgebaut werden. Volkswagen-Elemente werden nur noch sehr selten eingesetzt, weil Leistung jetzt über allem steht, und der Preis nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Hinzu kommt, dass die neuen Kitcars nur noch von den wenigsten Auto-Enthusiasten selbst zusammengebaut werden können. Dafür gibt es jetzt Spezialisten, die ihre Dienste anbieten, um betuchten Kunden weiterhin die Möglichkeit zum Ausleben ihrer Individualität zu geben. Die Qualität von schlüsselfertig ausgelieferten Kitcars liegt meist auf dem Niveau von Serienautos.

Oft sind es berühmte Vorbilder, die mit aktuell verfügbarer Technik als Neoklassiker wieder aufgelegt werden. Zu nennen sind hier beispielhaft der Kübel Lite, der Custom Land Rover, der Bogatti. Ausnahme-Erscheinungen sind u.a. Schwimmwagen wie der Batráquio Anfibio (BR), der Gator Amphibious (USA). Auch der Bugfire (D) und Porsche 904-Nachbauten aus Norwegen und Holland zeigen Handwerkskunst auf höchstem Niveau. Mit den Replikas klassischer Porsche- und Lamborghini-Modelle wie 550 Spyder und Countach legt Wittera (D) die Qualitäts-Latte noch einmal höher. Den vorläufigen Höhepunkt hat Memminger 2018 mit dem Roadster 2.7 gesetzt.

Der hier gezeigte Memminger Roadster 2.7 vereint klassische Käfer-Formen mit moderner Technik. Mit seinen 210 PS bietet das Fahrzeug eine Menge Fahrspaß für Zwei. Vielleicht ist das Design des Sportwagens sogar eine Anregung für die nächste Generation des New Beetle.