

# Käfer

1/09

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 € Spanien ..... 6,60 €

SPECIAL 1/09  
VW SPEED



Traktionskontrolle,  
Turbo und Autocraft-Motor  
**WILDER ALT-68ER**



Einer von 24 gebauten Luxus-Campern

**UNRESTAURIERTER WESTY**

**FRIDOLIN-MODELLE** Vielfalt in allen Maßstäben

**HISTORIE** Dr. Wiersch über die Bus-Entwicklung

**TECHNIK** Getriebewechsel

**REPORT** So funktioniert Drag Racing

**AUTOFRIEDHOF** Faszinierende Schrottplatz-Bilder



**FRISIERTER OVALI**

So schraubte man  
in den 50ern



# Camping- schatz

Originale T1 sind selten geworden, noch rarer solche mit Westfalia-Ausbau. Nur rund 500 SO 44 wurden gebaut, etwa zwei Dutzend mit Dormobil-Dach. Einer überlebte unrestauriert und rostfrei.

TEXT ARNE OLERTH  
FOTOS STEFAN BAU





1. Der zweiflammi-ge Benzinkocher kostete 90 Mark Aufpreis. 2. Fixiert das Vorzelt – Befestigungsöse auf dem Dach. 3. Originale und unrestaurierte 65er Armaturen.



Platz satt – das Dormobil-Dach bietet trotz nur 2,65 m Wohnraumlänge ein luftiges Raumgefühl.



**E**s ist wie eine Zeitreise: Irgendwo scheint Nana Mouskouri mit *Einmal weht der Südwind wieder* im Transistorsuper zu dudeln, ein kurzes Frauenröckchen namens *Mini* begeistert Männlein wie Weiblein gleichermaßen und Sean Connery verzaubert als *James Bond* die Kinofans. Dieser 66er T1 verströmt den puren Zeitgeist der Mitt-Sechziger Jahre. Nein, der Hauptdarsteller ist nicht das Ergebnis einer aufwendigen Fünfjahres-Restauration. Er ist auch kein Re-Import aus dem regenarmen Sonnenstaat Kalifornien: Der So 44 befindet sich in einem kaum glaublichen, unrestaurierten

Originalzustand. Und genau deswegen besitzt dieser Camper eine Ausstrahlung, die ein frisch restaurierter Oldtimer niemals vorweisen kann – und sei dessen Wiederbelebung noch so aufwendig erfolgt. Es ist, als fühle man den Schweiß der Großen Ferien-Urlaubsfahrten der Sechziger Jahre noch auf dem Lenkrad. Der Sommerstaub vergangener heißer Augusttage hat diesen Camper patiniert – kaum sichtbar, aber umso begehrenswerter. Das jahrzehntelange Leben, Kochen und Lieben im Bus kreierte eine Aura, die jeder Pore des Getalit-Westfaliaausbaus zu entströmen scheint.

Sein Besitzer Claus Missing ist *KÄFER REVUE*-Lesern sicher noch ein Begriff. In der Ausgabe 1/2005 stellten wir sein 51er Käfer Cabrios vor – ebenfalls unrestauriert. Claus beteuert, dass der Bulli bis auf einen Tausch des Motors keine größeren Reparaturen oder gar Schweißarbeiten erfordert hätte. „Nicht mal Flugrost ist zu sehen,“ sagt der KFZ-Meister aus Kaarst am Niederrhein. 2006 kaufte er den Camper von Michael Steinke, dem Initiator des Westfalia-Registers und der Aktion *Bullis bringen Freude*. Den Grundstein für den außergewöhnlich guten Erhaltungszustand des Busses legte bereits der Erst-

besitzer. Sämtliche Hohlräume wurden auf seine Initiative hin mit einer öliger-fettigen Beschichtung versehen und so das Einnistern der braunen Pest über Jahrzehnte verhindert – Wasser auf die Mühlen der Hohlraumkriechfettfraktion. Dem Erstbesitzer aus Wetzlar diente der Wagen wahrscheinlich für Angelausflüge. Die zweiten Besitzer, eine Lehrerfamilie aus dem Frankfurter Raum, konnte den Bus schon nach einem Jahr übernehmen. Ganze drei Monate im Jahr war der Westi angemeldet und diente zwischen Juni und August offensichtlich als rollendes Urlaubsdomizil. Diese Schonhaltung





1. 230 Volt-Anschluss an das Stromnetz des Campingplatzes über dem Rücklicht. 2. Frischluftanlage mit raren, zuschaltbaren Elektrolüftern. 3. Große 1,90 x 1,47 Meter breite klappbare Liegefläche im Wagenheck. 4. Der jetzige 1600er Motorblock wird demnächst wieder gegen den überholten Originalmotor mit 1500 ccm getauscht.



bewahrte den Camper vor vorzeitiger Alterung. Seine robusten Seiten durfte der SO 44 im Besitz von Michael ab 1991 unter Beweis stellen. Der Bus-Papst spannte den Bulli etwa zehn Mal zum Transport von Hilfsgütern nach Rumänien und Bosnien ein. Die Aktion *Bullis bringen Freude* hat seit 1992 rund 100 Tonnen Hilfsgüter transportiert.

Im Rahmen eines Hilfransportes erlitt der Bulli seinen einzig größeren Schaden: Nach einem Tankstopp sah Michael in den Außenspiegeln Flammen, die aus den Lüftungsschlitzen züngelten. Aus dem Konvoi wurde sofort ein Feuerlöscher gereicht, der Schlimmeres verhinderte. Während ein Teil der Mitfahrer schon die Hilfsgüter aus dem SO 44 herausretten wollte, konnte Michael den Brand löschen. Die Ursache: Das Zulauf-Messingrohr der Schwimmerkammer war aus dem Vergaser gefallen. Noch an Ort und Stelle konnte das BBF-Team den Motor wieder

flott machen, indem sie die verschmorten Teile, wie Verteilerkappe oder Kabel austauschten. Selbst der Lack im Motorraum konnte durch Auspolieren der Schmauchspuren gerettet werden. Michaels Beitrag zum Erhalt des Campers: Sein Frankfurter VW-Händler durfte sämtliche Wartungs- und Inspektionsarbeiten durchführen. Und: Bei einer günstigen Gelegenheit tauschte er den altersmüden, aber voll funktionsfähigen 1500er-Motorblock gegen einen 1600er-Block von einem Industriemotor.

Als Claus den Bus im Dezember 2006 mit einem Kilometerstand von etwa 160000 Kilometer übernahm, verpasste er seinem neuen Schmuckstück eine Wellnesskur á la Missing. Nach zwei Wochen intensiver Reinigungsarbeiten überließ er den SO 44 einer Fahrzeugaufbereitungsfirma im Düsseldorfer Meilenwerk. „Der Originallack war total stumpf. Die Jungs haben mit einer Maschine mehrere Tage lang selbst feinste Kratzer aus dem

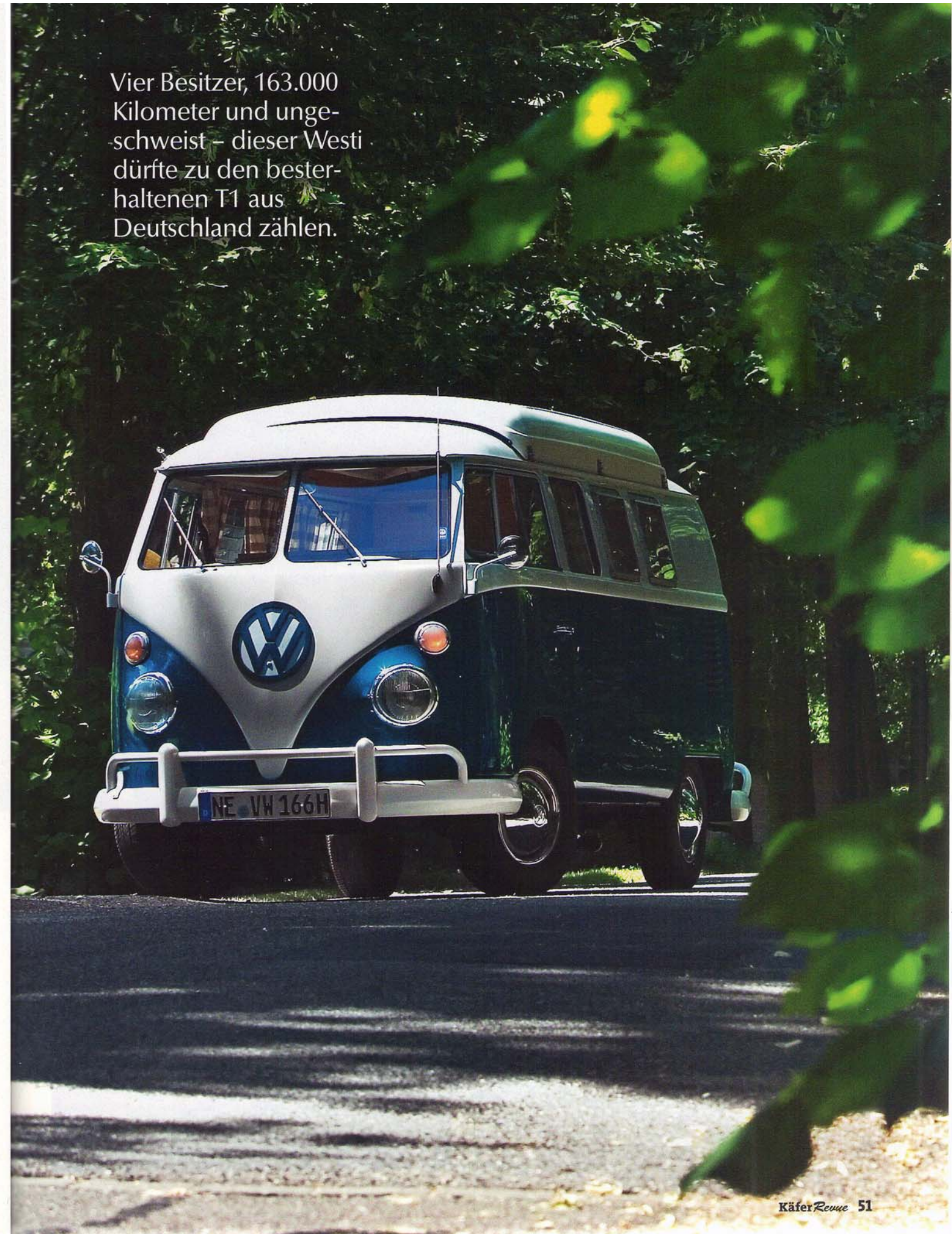
Exemplare verließen die Hallen in Wiedenbrück, von denen heute noch etwa die Hälfte bekannt ist.

Ende 1964 präsentierte Westfalia die neuen Einrichtungen SO 42 und SO 44. Während sich die bekannte SO 42-Variante zum absoluten Renner entwickelte und bis Ende 1967 über 12000 mal gebaut wurde, fristet die SO 44-Version mit etwa 500 Einheiten ein Schattendasein. Zwei Gründe sprechen für die Seltenheit: Ein dreiteiliger Dachwäscheschrank im Heck des Busses verhindert gekonnt jeden Blick vom Fahrersitz auf den rückwärtigen Verkehr und vermindert so die Fahrsicherheit im Vergleich zu seinem rückblickschmeichelnden SO 42-Pendant. Bedeutsamer für die Kaufzurückhaltung der Kunden aber wird der gepfefferte Preis gewesen sein: Kostete die 42-Version 1965 1850 Mark einschließlich Montage, so verlangte Westfalia für den Luxusbruder 2540 Mark. Für das große Polyester-Falt-, oder

Lack rausgeschliffen und den Bus anschließend poliert. Er sieht jetzt aus wie frisch aus der Lackierkabine,“ freut sich Claus. Im Rahmen der Generalüberholung tauschte er „nur ein paar Handvoll Dichtungen“ und die Betriebsflüssigkeiten – ganz normale Wartungsarbeiten, trotz des betagten Alters. Der größte Ersatzteilposten war eine neue Wasserpumpe für den Campingausbau, die Claus als Neuteil in Schweden auftrieb.

Die Wohneinrichtung des Bullis adelt den Besitzer zum zweiten Mal als Glückspilz. Neben dem außergewöhnlich guten Erhaltungszustand zählt die SO 44-Variante in Kombination mit dem optionalen Dormobil-Dach zu den ganz seltenen Westfalia-Exponaten: Ganze zwei Dutzend

Vier Besitzer, 163.000 Kilometer und ungeschweigt – dieser Westi dürfte zu den besterhaltenen T1 aus Deutschland zählen.



Der SO 44 wird heute standesgemäß genutzt – als Campingmobil für die ganze Familie.



1. Stauraum in Hülle und Fülle zählt zu den herausragenden Attributen des SO 44-Ausbaus. Die Küchenutensilien wie Geschirr und Gewürze finden Platz im großen Küchenblock an der Trennwand.  
2. Lamellenfenster sorgen für frische Luft. 3. Großer Kleiderschrank hinter dem Fahrersitz.

besser Dormobil-Dach, wurden für den SO 44 weitere 1300 Mark aufgerufen – 3840 Mark Aufpreis für die Campingausstattung waren eine happige Angelegenheit. Zum Vergleich: Der Käfer kostete damals nur 4485 Mark.

Mit dem SO 44 platzierte Westfalia das Schlafzimmer erstmals Wagenheck – eine Anordnung, die sich bis zum heutigen VW T5 California bewährt hat. Dank des aufgesetzten Dormobil-Dachs finden im Oberstübchen zwei Personen Platz zur Ruh – am Dachausschnitt sind links und rechts je ein klappbares Bett mit Stoffbespannung montiert. Karogardinen rundum schützen vor neugierigen Blicken – in dieser Ausführung aber erst seit den Neunziger Jahren. Micheal Steinke recherchierte gerade im Archiv von Westfalia als er die Bekanntschaft einer älteren Dame, einer ehemaligen Näherin der Firma, machte. Mit dem Auslaufen der gelb-weiß-braunen Karomuster Anfang der 70er Jahre sicherte sich diese Frau die letzten Überbleibsel des Stoffes. Die Bestimmung der fertig genähten Stoffstücke war eher pragmatisch: Am häuslichen Herd sollten die heute unbezahlbaren Gardinen als Handtuch dienen. Dazu hatte die Näherin eigens weiße Stoffschlaufen daran genäht. Einen Großteil der Gardinen gab sie Michael für den Bulli. Aber auch Claus sollte in den Genuss dieser Spenderin kommen. Auf dem Caravansalon 2007 lernte auch er eine Westfalia-Näherin kennen. Nach einem halben Jahr rief sie Claus an. „Sie hat die Rentnerin ausfindig gemacht. Und so bin ich an einen Sack mit weiteren 22 Gardinen mit Handtuchschlaufen gekommen,“ freut sich Claus.

Der außergewöhnliche SO 44 befindet sich mittlerweile in bester Gesellschaft: Claus hat sich noch einen 64er SO 34 zugelegt. Jetzt hat er sechs vollwertige Schlafplätze – genug für ihn, seine Frau und fünf Kinder. Den Sommerurlaub verbringen die Missings ganz im Stile der 60er – in den beiden T1-Westis.



## T1-Bus SO 44 mit Dormobildach



- **Karosserie:** Typ 2, VW-Kombi Modell 231 mit Campingeinrichtung SO 44, US-Modell, Sonderausstattung: Polyester-Faltdach mit zwei Hängebetten (Dormobildach). Innenverkleidung Birkenesperrholz, Küchenschrank mit Wassertank, Kühlbox und Benzinkocher, Kleiderschrank mit Spiegel, Sitzkiste seitlich mit Polster und Tisch, Sitzkasten hinten mit Polster, dreiteiliger Dach-Wäscheschrank, Gardinen, je ein Klappstisch an den Flügeltüren, Lamellenfenster, Vorzelt groß & klein
- **Motor:** Typ 1, 1584 ccm, ehemaliger Industriemotor umgebaut auf H-Optik, Bosch-Zündspule blau, 009-Verteiler, Ölbad-Luftfilter, Gleichstrom-Lichtmaschine, Original-Auspuff, Wärmetauscher, Rückrüstung auf Originalmotor geplant
- **Fahrwerk:** Serienfahrwerk mit Trommelbremse vorne und hinten, Pendelachse mit Vorgelege hinten, Vorderachse mit Stabilisator, Serienhöhe, Standarddämpfer, Serienfelgen 5x14 mit Chromzierringen, Bereifung: 185-14 rundum
- **Dank:** Michael Steinke und Jan-Peter Henkels