



**VW SALZBURG-KÄFER (1972)**

**Eckdaten:** B4-Motor, OHV, 1584 cm<sup>3</sup>,  
 ~130 PS, 880 kg, 153 km/h, 1971 bis 1973  
**Preis:** In der Regel unverkäuflich  
**Charakter:** Motorsport-Gefühl im Käfer!  
 Gierig, nicht gemütlich. Hart, nicht komfortabel. Ein Käfer von einer anderen Welt

*Gut zu wissen*





Am meisten hat mich 2023 beeindruckt:

# Salzburg-Käfer

Ein Käfer als beeindruckendstes Auto des Jahres? Na ja, kein normaler Käfer. Und auch keine alltägliche Begegnung, sondern ein gemeinsam bestandenes Abenteuer: die Stadt-Land-Fjord-Tour über rund 3000 Kilometer auf Schnee und Eis. Die Reise und der Käfer waren: absolut beeindruckend.

FOTOS Lena Willgalis

**N**ein, ich war nie ein Fan des Käfers. Obwohl ich sogar viele Jahre einen besaß: einen Sparkäfer mit 34 PS in Signalorange (das war der Grund des Kaufs). Recht selten bei diesem 1972er: schon langer Vorderwagen und noch plane Frontscheibe. Nach dem Kauf Ende der 1990er-Jahre stellte ich ihn in einer Scheune ab, 2012 schließlich in meiner Garage. Meine Kinder spielten in ihm, eigentlich wollte ich ihn restaurieren. Doch ich tauschte ihn ein – gegen einen familientauglicheren Volvo 855 aus erster Hand. Den Vertrag dazu kritzelten wir auf einen Gasthaus-Bestellungsblock. Dann war der Käfer weg. Und: Bereut habe ich es nie.

## Sicherheitsabstand einhalten

Bis zum Verkauf meines Exemplars wollte ich keinen Käfer fahren – nicht einmal mitfahren; das habe ich geschafft. Ich wollte nicht, dass mir eine Fahrt die geplante Restaurierung austrieb. So war's mit dem Fiat 500 geschehen. Bei dem entschied ich auf der Fotoproduktion zum Zweizylinder-Vergleich in Motor Klassik 7/2016 schon nach 250 Metern, dass ich das marode Ersthands-Exemplar meiner Mutter nicht wieder auf die Straße bringen würde. Wir passen einfach nicht zueinander. Das kommt in den besten Familien vor.

Auch zum Käfer passe ich nicht und umgekehrt – so zumindest dachte ich lange. Seine Entstehungsgeschichte zu düster, seine Technik zu simpel, das Antriebskonzept suspekt und der jahrzehntelange Hype unverständlich. Der Funke wollte auch bei einigen Fahrberichten, die ich später mit ihm machte, einfach nicht überspringen. Erstmals Begeisterung entwickelte ich dann, als ich einen von Georg Memminger fuhr. Das sind ja eher Kunstwerke denn Käfer.

Der Moment war gekommen, als Georg mich auf der ausgiebigen Testfahrt bei gut 180 km/h aufforderte, jetzt mal Gas zu geben, um den langweiligen TDI-Audi zu überholen. Ich tat, wie mir geheißen, for-



„Salzburg-Käfer: überraschend agil, direkt, mit dem Pedal dirigierbar. Und dann noch ein großer Kofferraum“

Redakteur Kai Klauder

derte den „gut 210 PS“ starken Boxer im Heck – und bekam eine Ahnung, was mit dem schnöden Ausgangsmaterial möglich ist. Das Adrenalin schoss, der Memminger-Käfer sprintete – Georg und ich grinsten uns wissend an. Ja, so ein Käfer gefällt mir!

Ähnlich erging es mir Jahre später beim Salzburg-Käfer aus der Sammlung von Volkswagen Classic. Sicher, dieser Wagen ist nicht mit einem Standard-Käfer vergleichbar: 130 PS, breitere Felgen und Reifen, verbessertes Fahrwerk, ausgestattet mit Recaro-Hartschalensitzen und Vierpunktgurten, dazu ein stabiler Käfig und eine polarnachttaugliche Scheinwerferarmada an der Front. Unsere gemeinsame Probefahrt führte über 3000 Kilometer, die grandiose „Stadt-Land-Fjord-Tour“ von Rallye-Meister Peter Göbel (Infos: [plusrallye.com](http://plusrallye.com)).

Start am Fischmarkt in Hamburg, Ziel in Arvidsjaur, dazwischen die schönsten Straßen und Wege. Hauptsächlich durch die traumhaften Lofoten, meist über Schnee und Eis, was das Erlebnis zu einem fahrerisch herausfordernden machte. Vor allem, weil ich von der 80%-Sperre, die ein Porsche 914 spendete, nichts wusste. Nach zwei Tagen vorsichtigen Aneinandergewöhnens und Erkundens des Ursache-Wirkungs-Prinzips in Sachen Pedaldruck und Lenkimpuls begeisterte das Salzburg-Käfer-Fahren restlos.

## Gleitreibung als Dauerzustand

Nur die Füße wurden nie so richtig warm – Tribut an die Gebläsekühlung. Dafür überzeugte der Käfer mit guter Traktion, wenn es nötig war. Ansonsten war Gleitreibung der Hinterräder als Dauerzustand angesagt. Wohlgermerkt: Alle neun Teams fuhren mit ihren Young- und Oldtimern „normale“ Winterreifen – also keine klebrig-weiche Polarkreismischung oder Schneeketten, schon gar keine Spikes wie die Einheimischen, die uns meist gnädig anlächelten. Ob sie uns für voll zurechnungsfähig hielten, steht auf einem anderen Blatt. Glücklicherweise machten wir einen norwegischen T2-Besitzer, der gar nicht fassen konnte, dass wir mit einem Salzburg-Käfer in seine nördlichen Gefilde vordrangen.

Wir kämpften uns durch Whiteouts, über das gefährliche schwarze Eis, zahllose Brücken, schmale Verbindungspfade und dunkle Wälder. Kein einziges Mal kam der Gedanke auf, dass wir diese Tour nicht gemeinsam meistern würden. Und seither hat dieser spezielle Käfer einen festen Platz in meinem Herzen gefunden. ■