



Familiensache – VW Typ 15 Karmann Cabrio 1955

40 Jahren ist es her, dass sich zwei junge Burschen im Bezirk Vöcklabruck anschickten, ein Käfer-Cabrio zu restaurieren. Sehr aufwändig zu restaurieren, von Grund auf - die Karosserie zB haben sie vollständig feuerverzinkt, er sollte halten „für die Ewigkeit“. Die „Ewigkeit“ ist ein dehn- und stauchbarer Begriff, weil kaum fertig haben sie wohl etwas den Spaß daran verloren (womöglich aufgrund der vielen Arbeit? Ist ihnen ein Porsche Projekt dazwischengekommen? Wir wissen es nicht) und boten ihn zum Kauf an. Zuallererst dem jungen Hans Preuner, der in derselben Werkstatt gerade einen MG restaurierte – am Käfer selbst aber wenig Interesse hatte, immerhin war er mehr mit Familienplanung beschäftigt. Aber er informierte seinen Schwiegervater – Hans Unterleitner, seines Zeichens Puch-Sammler und Obmann des von ihm gegründeten Motorrad Veteranenclubs Attnang Puchheim (eine Position, die Preuner von ihm übernommen und mittlerweile auch schon seit über 25 Jahren inne hat). Der holte spontan den offenen Krabbler ins Haus, benutzt wurde er allerdings eher von seiner Gattin Erika. Die auch heute noch manchmal ins Volant greift, sich aber meist lieber chauffieren lässt. Angemeldet ist der Käfer mittlerweile ja auf Tochter Ingrid, Preuners Gattin. Wie wir auf dem Titelfoto erkennen können, stehen aber schon weitere zwei Generationen an potentiellen Chauffeusen habacht, wir erinnern uns: feuerverzinkt, für die Ewigkeit – seit 40 Jahren steht der Käfer ja

jetzt schon in Diensten der Familie Unterleitner/Preuner, er wird seinem Ruf gerecht und läuft, und läuft, und läuft ...





Wenn wir von Käfer und Krabblen schreiben entspricht das nicht ganz den Tatsachen: der Begriff „Käfer“ ist im Volksmund entstanden, die Volkswagenwerke selbst haben ihn erstmals 1968 verwendet. Bis dahin lief der Dauerseller (er löste mit 21,5 Mio verkauften Einheiten den Ford T als meistgebautes Automobil ab, wurde bisher nur vom Golf übertroffen) unter der schlichten Bezeichnung Typ 11. Oder Typ 15, wenn es sich nämlich um die „oben ohne Variante“ handelte. Um die „echte“ oben ohne

Variante, nicht um einen Eigenumbau mit von der Flex abgetrenntem Dach, was man ja schon von weitem erkennt. „Echte“ Cabrios wurden aber nicht bei VW in Wolfsburg karosiert, sondern bei Partnerbetrieben eingekleidet.

Einer saß in Wuppertal und hieß Hebmüller, sein Cabrio war als 2 + 2 Sitzer konzipiert. Also zwei Vordersitze und hinten lediglich zwei Notsitze, wobei das Faltdach schon hinter dem vorderen Fahrgastbereich endete und zugeklappt vollständig im Kofferraum verschwand – das bedingte ein länger abfallendes Heck mit einer größeren Haube, war also aufwändiger zu fertigen als die zweite Version, die von Karmann in Osnabrück stammt. Dennoch zeigte sich VW vom 2 + 2 angetan und orderte – nach harten Praxistests – 2000 Einheiten. Zu denen es aber nicht kommen sollte. 1949 lief die Produktion an, im selben Jahr zerstörte ein Brand die Produktionsstätten in Wuppertal. Zwar wurde die Firma wieder aufgebaut und die Fertigstellung von Cabrios weitergeführt, aber nachdem die Schäden nicht vollständig durch Versicherungen abgedeckt waren und Bankkredite platzten, musste Hebmüller 1952 Konkurs anmelden. Keine 700 Hebmüller Cabriolets auf Käfer Basis waren entstanden und dementsprechend gesucht sind sie heute.



Anders bei der zweiten Version: die Firma Karmann war ein alter Hase im Geschäft, kam aus dem Kutschenbau, hatte schon 1901 in Auftrag erste Automobile eingekleidet (zB Dürkopp, Opel, Adler). 1946 nahm Karmann sich einen Käfer vor, schnitt das Dach ab und setzte versteifende Längs- und Querstreben ein. Anders als Hebmüller war das Karmann Cabrio ein echter Fünfsitzer (beide Unternehmen griffen bei ihren Umbauten aber auf möglichst viele Serienteile zurück), auch davon war VW beeindruckt und bestellte nach Tests 1000 Einheiten. Damit begann – die ersten Auslieferungen erfolgten ebenfalls 1949 – eine Erfolgsstory, denn schon 1952 feierte Karmann das 10.000 Cabrio, bis zur Einstellung der Serie im Jahr 1980 hatten fast 332.000 Einheiten zufriedene Kunden gefunden.



Natürlich hatte Karmann 1200ccm (seit 1954, vorher 1100) und 30 PS. Die Zweifarblackierung war den Cabrios vorbehalten - während Hebmüller Schwarz mit Elfenbein und Rot ergänzte, bot Karmann auch andere Varianten (eine sehr beliebte soll Dunkel/Hellgrün gewesen sein), die sich nach dem damaligen Geschmackempfinden zu Cremetönen orientierten. Bei den späteren Baujahren fiel die Zweifarblackierung dem Sparstift zum Opfer, was schade ist. Zweifarblackierung ist ein typisches Merkmal der Wirtschaftswunderzeit und kennzeichnet deren Zeitzeugen auch für den Laien schon von weitem ...





