



## „rostig, aber rüstig“ - VW Käfer 1100 Ovali 1953

Lange, lange Zeit war der Käfer das meistverkaufte Automobil aller Zeiten, wurde dann erst von einer anderen Type des gleichen Herstellers VW (wir wissen, dass das für „Volkswagen“ und nicht wie böse Zungen behaupten, für „Völlig Wertlos“ steht) abgelöst. 21, 5 Millionen des von einem luftgekühlten Vierzylinder-Viertakt-Heckmotor getriebenen Krabbler haben die Werke zuerst ab 1938 in Wolfsburg und zuletzt 2003 in Puebla in Mexiko

verlassen, es gab aber auch Montagewerke in weiteren deutschen Städten (Emden, Hannover, Ingolstadt und Osnabrück) und auch anderen Ländern und Kontinenten: Alfabetisch gereiht in Australien, Belgien, Brasilien, Costa Rica, Finnland, Indonesien, Jugoslawien, Irland, Malaysia, Neuseeland, Nigeria, Peru, Philippinen, Portugal, Singapur, Südafrika, Thailand, Uruguay und Venezuela.



Ein Auto, das 63 Jahre lang in dieser riesigen Stückzahl in unzähligen Varianten und Sondermodellen gebaut wurde, hat naturgemäß auch eine große Fangemeinde unter Oldtimersammlern und -Freunden, weshalb wir auch hier im Benzinradl immer wieder auf einen stoßen. Jedes Mal die gesamte Käfer-Entstehungs- und Technikgeschichte aufzuwärmen wäre zeitraubend und langweilig, wir beschränken uns daher auf die individuelle Vita des vorgestellten Fahrzeugs. Wie wir es schon mehrmals getan haben anhand eines Kdf Wagens aus 1938 (siehe [HIER](#)), eines Karmann Cabrios aus 1955 ([HIER](#)) und eines 1300ers Automatic ([HIER](#)).



Diesmal geht es um einen 1953er Ovali. Der seinen Spitznamen ovalen Heckfenster hat, das just in diesem Jahr die Brezel abgelöst hat – somit der erste dieser Art ist. Stefan hat seinen Ovali-Käfer vor über 20 Jahren gekauft. Der Wagen war damals im Besitz einer jungen Dame (bereits die sechste Besitzerin des Wagens), die ihn als billige Lösung zur Mobilität während ihrer Studienzeit zusammen mit ihrem Freund vermutlich günstig angeschafft hat. Es war ihr klar, dass der Wagen einiges an Arbeit und Pflege bedürfen würde, bevor er wieder zulassungsfähig sein würde. Sie hat aber geglaubt, die Blech- und Motorarbeiten kostengünstig bei Spezialisten in Tschechien durchführen lassen zu können, was sich aber als Irrglaube herausgestellt hat. Die vorgelegten Kostenvoranschläge haben sie dazu bewegt, das Restaurationsprojekt aufzugeben und sich vom Ovali zu trennen: sie hat ihn im Kleinanzeiger inseriert, wo Stefan auf ihn aufmerksam geworden ist.

Auch Stefan war sich bewusst, dass die Sanierung des Wagens einiges an Aufwand erfordern würde – er hat sich dabei aber auf technische Details konzentriert. Hat den Motor (ein 30 PS starkes Aggregat, das schon in den 70er Jahren den originalen 24 PSler – beide 1131ccm - ersetzt hat) wieder auf Vordermann gebracht, hat Bremsen und Verkabelung erneuert, den Rostfrass gestoppt, aber die Narben und Dellen belassen. Lediglich die neumodischen Heckleuchten mit integrierten Blinkern hat er durch zeitgenössisch passende „Herzerleuchten“ ersetzt, die er auf einem Teilemarkt aufgestöbert hat. Auch bei der Inneneinrichtung hat er nichts gemacht, es sind die originalen Stühle, Überzüge und der Dachimmel drin – spartanisch eingerichtet waren die VW Käfer der 50er Jahre ja eh immer. Lediglich die fehlende Verkleidung der Fahrertür würde er gerne nachrüsten, hat bisher aber noch nichts Passendes gefunden. Und: ein kleines bisschen tiefer gelegt hat er ihn, den Ovali.





Wie oben erwähnt gehört der Käfer mit Baujahr 1953 zu den ersten, die nicht mehr das Brezelfenster haben, sondern das Ovale. Stefan erzählt, dass seinerzeit viele Käferbesitzer den Steg ihres Brezelfensters gekappt und eine Ovalscheibe nachgerüstet haben. Aus heutiger Sicht ein Frevel, der nur mehr schwer rückgängig gemacht werden kann. Seiner aber ist schon ein echter Ovali, auch der Skiträger hinten ist ein passendes Zubehörteil. Stefan hat es montiert, weil er auch gerne an Nostalgie-Skirennen teilnimmt, in zeitgenössischem Outfit (mit schneidiger Keilhose und Strickpullover)

samt Holzlatten mit Riemenbindung. Und eben auch mit dem passenden Anreisefahrzeug, Baujahr 1953. Was bei unserer Fotosession gefehlt hat, waren die Kennzeichen und der Schnee. Der bei der Anreise zu den Seilbahnen heutzutage eh nur mehr selten auftritt, was Fahrer alter Autos besonders freut: müssen sie ihren Oldie dann nicht nach jeder Fahrt von sich besonders in den Radkästen einnistenden Streusalzrückständen befreien ...

*PS.: die Aufnahmen entstanden während der Dreharbeiten zu einem RoadRarities Video, das auf Youtube veröffentlicht wurde und [HIER](#) abzurufen ist.*











