



Käfer Info Club

Trends, Facts & News aus der Celler Käfer-Szene

Nummer 33

Sommer 2005

16. Jahrgang

14. Käfertreffen Celle

7. August 2005



Sonderschau
luftgekühlte VW Cabrios

Der Vorstand

1. Käfer-Club Celle e.V.

1. Vorsitzender

Gerhard Neugebauer
Ernst-Meyer-Allee 19
29225 Celle
Tel: 05141-47997

Kassenwart

Katrin Bahr
Garnseeweg 83
29225 Celle
Tel: 05141-41481

2. Vorsitzender

Florian Sikora
Lüneburger Str. 65
29223 Celle
Tel: 05141-934964

Käfer-Club eMail

info@kaeferclub-celle.de

Schriftführer

Helge Bahr
Garnseeweg 83
29225 Celle
Tel: 05141-41481

Pressewart

Martin Lutterberg
Bredenstraße 12
29225 Celle
Tel: 05141-881946

<http://www.kaeferclub-celle.de>

Der 1. VW Käfer-Club Celle e.V. trifft sich jeden 2. und 4. Freitag im Monat um 20:00 Uhr zum Clubabend.

Die Termine der Clubabende werden im Internet und zusätzlich am Donnerstag vorher im Stadtspiegel der Celleschen Zeitung bekannt gegeben.

Vorwort

Liebe Leser der Clubzeitung,
liebe Gäste des 14. Celler Käfertreffens,

wir freuen uns, Sie und Euch hier in Celle begrüßen zu dürfen. Die diesjährige Sonderausstellung widmet sich den „Frischluff-Fans“ und präsentiert Ihnen „Luftgekühlte VW-Cabrios“. Zu dieser Gattung gehören natürlich in erster Linie die Käfer-Cabrios sämtlicher Baujahre und seine direkten Abkömmlinge Karmann Ghia und VW 181. Letzterer ist im Volksmund besser als „Kübelwagen“ bekannt.

Aber auch seltene Fahrzeuge, wie z.B. das Hebmüller-Cabrio, von dem seinerzeit nur knapp 700 Fahrzeuge gefertigt wurden, sowie KDF-Kübel- und Schwimmwagen, werden hier gezeigt.

Ein weiterer „Sonderling“ ist der VW-Porsche 914, der resultierend aus einer Kooperation zwischen Porsche und Volkswagen bei Karmann in Osnabrück gefertigt wurde. Hierbei handelt es sich nicht um ein echtes Cabriolet, sondern um ein sogenanntes Targa-Dach, bei dem ein fester Dachbereich über dem Fahrer und Beifahrer herausgenommen und im Kofferraum verstaut werden kann.

Wir wünschen Ihnen und Euch einen erlebnisreichen Tag auf dem Käfertreffen Celle und viel Spaß beim Lesen dieser Club-Infos.

Euer 1.☺ Käferclub Celle e.V.

Das Programm befindet sich in der Mitte dieses Heftes.

Inhalt

Luftgekühlte VW Cabrios <i>Sonderschau</i>	2	Treffen <i>Maikäfertreffen Hannover</i>	21
Treffen International <i>8# VWaenerträffen</i>	7	Kilometerfresser <i>Skandinavien 2004</i>	22
Oldtimertreffen <i>Oldtimermarkt Bockhorn</i>	10	Abgeblitzt <i>DUDU ist zurück</i>	27
Oldtimertreffen <i>Oldtimertreffen Lüneburg</i>	12	Clubaktivitäten <i>Mini-Käfer-Cup 2005</i>	30
Youngtimer <i>Concours de Nonchalance</i>	14	Clubaktivitäten <i>Kartfahren</i>	32
Club-Shop	17	Rückspiegel <i>Käfertreffen Celle 2004</i>	35
14. Celler Käfertreffen Programm	18	Werbung Damals	36
<ul style="list-style-type: none">< Programm 14. Celler Käfertreffen< Übersichtsplan des Treffengeländes< Haftungsausschlußklärung		Impressum	37

Luftgekühlte VW Cabrios

Kübelwagen

Typ:	82
Baujahr:	1940 bis 1945
Zylinderanordnung:	Vierzylinder-Boxermotor (luftgekühlt)
Bohrung/Hub (mm):	70 (75)/64 (64)
Hubraum (ccm):	985(1131)
Max. Drehzahl/min:	3000/3200
Leistung (PS):	24 (25)
Getriebe:	Vierganggetriebe
Federung:	Drehstabfederung
Radstand (mm):	2400
Spurweite vorn/hinten (mm):	1356/1360
Bereifung (Zoll):	5,25-16 und 200-12 trop
Leergewicht (kg):	750
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	80

Sonstiges: Kübelwagen auf Volkswagenbasis, ab März 1943 mit stärkerem Motor.



Ausführung mit Holzvergaseranlage



Schwimmwagen

Typ:	128 (166)
Baujahr:	1940 (1942-1944)
Zylinderanordnung:	Vierzylinder-Boxermotor (luftgekühlt)
Bohrung/Hub (mm):	75/64
Hubraum (ccm):	1131
Max. Drehzahl/min:	3000/3200
Leistung (PS):	25
Getriebe:	Vierganggetriebe plus Geländegang
Federung:	Drehstabfederung
Radstand (mm):	2400 (2000)
Spurweite vorn/hinten (mm):	1356/1360
Bereifung (Zoll):	5,25-16 (690-200 oder 200-12)
Leergewicht (kg):	900 (910)
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	80 (Land), 10 (Wasser)

Sonstiges: Schwimmfähiger Kübelwagen, Allradantrieb zuschaltbar.

Luftgekühlte VW Cabrios

Käfer Cabrio



1946, noch vor der Währungsreform, als es Autos in Deutschland nur auf Bezugsschein für bestimmte Berufsgruppen gab, gelang es Wilhelm Karmann, dem verstorbenen Vater des jetzigen Firmeninhabers, einen dieser begehrten Bezugsscheine zu ergattern. Karmann bekam dafür den 10000. Nachkriegs-Käfer. Aus diesem Käfer entstand das erste VW Karmann Cabrio. Ein Käfer mit abgeschnittenem Dach und einem Verdeck, bei dem die Spriegel außerhalb des Daches angebracht waren. Das Verdeck war seitlich weit herumgezogen, so daß die Seitenfenster

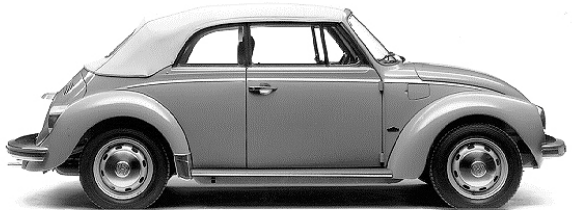
entfielen. Die Version mit dem außerhalb des Verdecks liegenden Spriegeln wurde nicht weiter verfolgt, es entstand ein weiterer Prototyp, bei dem die Spriegel im Verdeck integriert und dadurch nicht mehr sichtbar waren. Erste Fahrzeuge dieser Variante hatten übrigens eine geteilte Heckscheibe. Durch den Verlust des geschlossenen Blechdaches waren zusätzliche Versteifungen an Rahmen und Seitenteilen erforderlich, die das Cabrio gegenüber der Limousine um rund 40 Kilogramm schwerer machten.

1949 bestellte Nordhoff eine Vorserie von 25 Fahrzeugen (werksintern Typ 15), die in Wolfsburg harten Tests unterzogen wurden und diese glänzend bestanden. Daraufhin wurden von Wolfsburg mit einem Schlag 1000 Stück geordert.

1952 konnte die Karmann-Belegschaft das 10000. gefertigte Cabrio feiern. In seinen besten Zeiten wurden von dem Käfer-Cabrio täglich 100 Stück produziert; in dem Zeitraum von 1949 bis 1980 insgesamt 332000 Stück. Damit ist das Käfer-Cabrio das meistgebaute Vollcabrio der Welt. Das aller, allerletzte Käfer-Cabrio lief am 10. Januar 1980 vom Band. Es hat die Fahrgestell-Nummer 192044140 und komplettiert die Karmann-Fahrzeugsammlung in Osnabrück.

Im Gegensatz zum Hebmüller-Cabrio ging bei der Karmann-Variante der hintere Kofferraum bei geöffnetem Verdeck nicht verloren, da dieses hinten auf der Karosserie auflag. Und da in der Anfangszeit das Karmann-Cabrio mit dem Hebmüller-Cabrio konkurrierte, sprach man in der Karmann-Werbung gern vom Vierfenster-Cabrio, zumal das viersitzige Karmann-Cabriolet auch in den Seitenteilen Fenster aufweisen konnte. Natürlich war das Cabrio aufgrund seiner kleinen Stückzahlen und der aufwendigeren Fertigung immer teurer als die entsprechende Limousine.

1950 kostete es 6950 DM, zehn Jahre später allerdings nur noch 5990 DM und im Juli 1979, kurz vor der Produktionseinstellung, 14423 DM. In den Anfangsjahren wurde das Cabrio zweifarbig ausgeliefert, und zwar in schwarz/weiß, grün/resedagrün und braun/beige. Durch die enge Verzahnung mit dem VW-Werk war immer sichergestellt, daß das Karmann-Cabrio nicht nur die gleichen Qualitätskriterien aufwies wie die Limousine, sondern auch alle technischen Verbesserungen erhielt.



Luftgekühlte VW Cabrios

Hebmüller



Um eine preisgünstige Fertigung sowie Ersatzteilbeschaffung zu gewährleisten, sollten möglichst viele Teile vom Käfer verwendet werden. Es entstanden drei erste Exemplare, die sich durch zusätzliche Luftschlitze in der Motorhaube von der späteren Serie unterschieden. Durch die Verwendung eines neu gestalteten Luftfilters konnte die hintere Haubenpartie - gegenüber dem Käfer Heck - entscheidend verändert werden. Eine zusätzliche »Stahlnase« auf dem Motordeckel gab den Hebmüller-Cabrios in Verbindung mit der gestreckten Motor-

haube ihr unverwechselbares, sportliches Aussehen. Das Konzept sah von Anfang an ein zweiseitiges Cabriolet mit 2 Notsitzen vor. Diese Anordnung erlaubte es, das Verdeck nach Roadster-Art vollständig zu versenken. Das Problem der Karosserie-Versteifung, die durch das abgeschnittene Blechdach erforderlich wurde, konnte durch einen zusätzlich angeschweißten z-förmigen Unterholm gelöst werden. In Wolfsburg wurde das Hebmüller-Cabrio einer harten Dauerprüfung unterzogen. Die Techniker vergaben gute Noten, und die Kaufleute orderten 2000 Stück.

Auf einem farbigen Prospekt aus dem Jahr 1949 ist das Cabrio auf der ersten Seite schwarz abgebildet, bekannt wurde es jedoch vornehmlich in den Farben schwarz/rot und schwarz/elfenbein. 1949 lief die Serienproduktion an, das Cabrio kostete 7500 DM. 1950 konnte der Preis auf 6950 DM gesenkt werden. Das Cabrio war rundum mit Zierleisten bestückt und zeichnete sich durch eine gediegene Innenauskleidung aus. Die Produktion lief auf vollen Touren, da kam es am 23. Juli 1949, einem Samstag, zu einer folgenschweren Katastrophe. Gegen 14 Uhr entstand ein Brand, vermutlich in der Lackiererei, der fast die gesamten Produktionsanlagen vernichtete.

Gerettet werden konnten lediglich einige Teile, während die zur Fabrikation erforderlichen Werkzeugmaschinen ein Raub der Flammen wurden. Nach vierwöchiger Aufbauzeit konnte in der Halle vier die Produktion provisorisch wieder aufgenommen werden. Doch trotz hohem Auftragspolster wurden der Firma Hebmüller bereits zugesagte Geldmittel entzogen. Im Mai 1952 mußte der Konkurs angemeldet werden, wenig später schlossen sich die Werkstore. Im gleichen Jahr wurden bei Karmann noch 12 Hebmüller-Cabrios fertiggestellt, so daß von diesem formschönen Wagen insgesamt 696 produziert worden sind.



Luftgekühlte VW Cabrios

Karmann Ghia



Ein entscheidendes Datum in der Karmann-Ghia-Geschichte ist das Jahr 1957, denn auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt wurde das langersehnte Karmann-Ghia Cabriolet vorgestellt. Die wichtigste Karosserieänderung wurde 1959 durchgeführt, als beim Ghia die Konturen der vorderen Kotflügel verändert wurden. Gleichzeitig wurden die Scheinwerfer höher

gesetzt und die Frischluft-Einlaßschlitze wie auch die Radausschnitte vergrößert.

Technisch blieb alles wie beim Käfer. Nur die Käfer-Vorderachse erhielt am Ghia zusätzlich einen Stabilisator. Als Antriebsaggregat diente anfangs der 1,2-Liter/30-PS-Motor, der wegen der flachen Motorhaube mit einem seitlich abgehängten Luftfilter ausgestattet war, dessen Ansaugkrümmer vom Transporter-Motor stammte. Obwohl der Karmann-Ghia nur als 2/2-Sitzer konzipiert war und er den gleichen Radstand wie der Käfer hatte, war er 7 Zentimeter länger (4,14 Meter) und rund 80 Kilo schwerer (Leergewicht 810 kg) als die Limousine. Aufgrund der geringen Bauhöhe und des günstigen Fahrzeugquerschnitts erreichte das schnittige Coupe mit 30 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h. Während der insgesamt 19jährigen Produktionszeit erhielt der Ghia auch die beim Käfer einsetzenden stärkeren Motoren und natürlich auch die technischen Verbesserungen.

Fast 20 Jahre wurde der Karmann-Ghia produziert. In dieser Zeit konnten vom Coupe 362585 und vom Cabriolet 80881 Einheiten produziert werden.

VW 181

In den sechziger Jahren benötigte die Bundeswehr neben dem geländegängigen DKW Munga auch ein stabiles Kurierfahrzeug. Für diesen Entwicklungsauftrag wurde das Volkswagenwerk gewonnen. In der Öffentlichkeit hat man den von Wolfsburg entwickelten VW 181 immer mit einem Geländefahrzeug verglichen, was er aufgrund seines fehlenden Allradantriebs nie sein konnte. Da die Bundeswehr von dem Typ 181 nur eine begrenzte Stückzahl (15200) bestellte, hat das VW-Werk zur besseren Amortisierung der Entwicklungs- und Werkzeugkosten immer wieder versucht, den robusten Kurierwagen auch als Mehrzweckfahrzeug der Allgemeinheit anzudienen. Das führte in Deutschland nur zu einem begrenzten Erfolg, zumal auch das selbstperrende Differential (Mehrausstattung) die Geländetauglichkeit nicht wesentlich steigern konnte. Technisch hatte der Typ 181 fast von jedem VW-Modell etwas. Das ein Millimeter dicke Rahmenblech stammte, in leicht geänderter Form, vom kleinen Ghia. Die Vorderachse, verstärkt für den Geländeeinsatz, vom Käfer und die Hinterachse der ersten Produktionsjahre vom Typ 2, dem VW Bus.

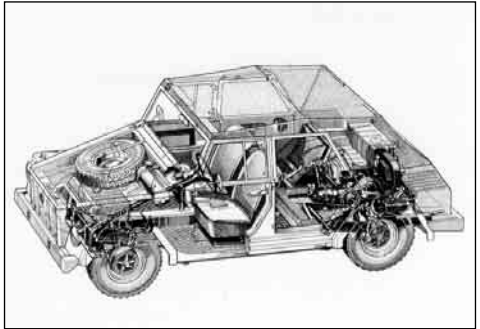
Durch die Verwendung der Pendel-Hinterachse mit den Vorgelege-Getrieben an den beiden Hinterrädern wurde nicht nur die Getriebeabstufung untersetzt, sondern gleichzeitig auch die Bodenfreiheit erhöht.



Luftgekühlte VW Cabrios

Der VW 181 wurde grundsätzlich mit einem PVC-Klappverdeck und vier Türen ausgeliefert, in denen herausnehmbare Steckfenster saßen. Die Motorisierung übernahm das aus dem Käfer-Programm stammende 1,5-Liter-Aggregat mit 44 PS. Während seiner elfjährigen Produktionszeit wurde die Karosserie kaum geändert, und auch die technischen Verbesserungen hielten sich in Grenzen. Die alte Typ-2-Pendel-Hinterachse wurde durch die vom VW 1302 her bekannte Schräglenker-Hinterachse ersetzt.

Die Produktion des VW 181 begann hierzulande 1969 und endete 1978. In dieser Zeit wurden 26351 komplette Fahrzeuge gefertigt und 44175 CKD-Bausätze. Diese wurden ausschließlich an die VW-Tochter in Mexiko geliefert. In Indonesien sind rund 6500 VW 181 montiert worden. Und wenn die Statistiker in Wolfsburg richtig mitgezählt haben, wurden vom Typ 181 insgesamt 90605 Einheiten produziert.



VW Porsche 914



Im September 1969, anlässlich der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt, wurde der VW-Porsche 914 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt, in zwei Versionen, dem 914/4 und dem 914/6.

Zum Zwecke des Vertriebs und der Betreuung des 914 Projektes hatten sich im selben Jahr das Volkswagenwerk und die Firma Porsche in der (VW-Porsche

Vertriebsges.m.b.H.) zusammengeschlossen. Die Karosserien aller 914 Modelle stellte die Firma Karmann in Osnabrück her, sämtliche Modelle mit 4 Zylinder Motoren (914/4) wurden ebenfalls bei Karmann fertiggestellt.

Entgegen weit verbreiteter Ansicht entstammen nur wenige Teile dem VW-Regal, im wesentlichen lediglich die 1,7 Liter und späteren 1,8 Liter Motoren. Der 2,0 Liter Motor war bereits eine 914-Konstruktion.

Alles Übrige war speziell für den 914 produziert und entsprach in vielem dem Porsche-Üblichem.

Hersteller der 914 Vierzylinder Versionen war das VW Werk.

Die zur Ausrüstung mit 6 Zylinder Porsche Motoren bestimmten Rohkarossen wurden nach Zuffenhausen transportiert und dort neben den zu dieser Zeit aktuellen 911 Modellen montiert. Dementsprechend war dann auch die Porsche KG als Hersteller im KFZ-Brief eingetragen.

Bei seinem Erscheinen im Herbst 1969 kostete der 914/6 19.980,-DM, der 914/4 12.250,- DM (zum Vergleich: der 911 2,2 L kostete 1969 19.970,- DM).

Insgesamt wurden 118.927 (inkl. 914/8 und 916) VW-Porsche hergestellt, davon 3329 (inkl. 916, 914/6 GT) mit 6 Zylinder Porsche Motor. Ca 70% der Gesamtproduktion wurde nach USA exportiert.

(Quellen: Der Käfer / Etzold + www.914.at)

Treffen International

Vwännerträffen #8 Vänernsborg Schweden 31.7. - 1.8.2004



In Verbindung mit unserem Skandinavienurlaub bot es sich an, das „Vwännerträffen“ in Schweden aufzusuchen. Das Treffengelände liegt in Vänernsborg, direkt am riesigen Vänern-See.

Sofort als wir nach Vänernsborg über die große Brücke hereinkamen, sah man linker Hand, als unmissverständliches Zeichen, einen Käfer an einem Kran hängen, der uns signalisierte „Hier müssen wir hin...“. Das Treffengelände war eine

große Wiese zwischen Yacht-Club und Hafeneinfahrt direkt am Wasser.

Die Teilnahme an diesem Treffen inkl. Übernachtung war kostenfrei, lediglich Besucher bezahlten 30 SKR (umgerechnet 3,20 €) Eintritt.

Nachdem wir ein schönes Plätzchen für unseren Käfer samt Zelt und Besatzung gefunden hatten, suchten wir erst mal den Supermarkt auf, den man problemlos nach 5 Min. Fußmarsch erreicht hatte. Hier erwarben wir auch sogenannte Grillwürstchen, die sich aber nur mit großem Hunger herunterbekommen ließen. Die Dinger hatten mehr Ähnlichkeit mit Streich-Teewurst als mit guter deutscher Bratwurst. Die nächsten Male griffen wir dann zu Kjøttboller bzw. Kjøttkaker (Fleischbällchen/Frikadellen), die sich als ausgesprochen lecker herausstellten.



Treffen International

Während ich so vor mich hingrillte, legte sich plötzlich ein Schatten über meine Feuerstelle, der von einem dumpfen Grollen begleitet wurde. Als ich verwundert von meinen Tun hochschaute, realisierte ich erst, dass unser Zelt ca. 50m von der Hafeneinfahrt entfernt stand und die Großen Pötte zum greifen nah an uns vorbeizogen. Außerdem bemerkte ich erst jetzt, dass es sich bei der Brücke um eine Klappbrücke handelte – was für ein Schauspiel..! In diesem Moment ertönte hinter mir eine Stimme: „*Aus Celle fährt man doch nicht einfach zum Käfertreffen hierher, oder?*“, verwundert, eine deutsche Stimme zu hören, blickte ich mich um. Zu der Stimme gehörte Nils, ein Deutscher, der mittlerweile in Dänemark lebt. Er war in seinem Westfalia T2-Camper hierher gekommen. Mit Nils verbrachten wir unsere Abende bei einem Glas Wein, und auch tags traf man sich auf dem Gelände. Nils konnte glücklicherweise auch manchen schwedischen Satz übersetzen, was so einiges erleichterte.

Das Rahmenprogramm beinhaltete eine Autoparade in der netten Fußgängerzone von Vänersborg, einen Grillabend mit Troubadour (vorsicht Grillwürstchen!), ein Versorgungszelt mit Lebensmitteln und Eisverkauf, Spiele für Kinder sowie Ventildeckelrennen.

Letzteres war wirklich ein Heidenspaß - beim Ventildeckelrennen treten immer zwei, mit Rädern versehene, Käfer-Ventildeckel



auf einer speziellen Bahn gegeneinander an. Zum

Teil konnte man an der Gestaltung der Deckel erkennen, zu welchem Fahrzeugbesitzer sie gehören. So wurde dann im Laufe der Rennen im K.O. System der Gewinner ermittelt.

Treffen International

Im Rahmen der Autoparade wurden dann auch die Fahrzeugprämierungen durchgeführt. Der Club, der mit den meisten Fahrzeugen teilnimmt, konnte 3000 SKR (umgerechnet 320 €) gewinnen.



Der große Vorteil bei solch weiter entfernten Treffen ist, dass man Fahrzeuge sieht, die man auf deutschen Veranstaltungen sonst nicht zu Gesicht bekommt, bzw. Fahrzeuge, die bei uns auch keine Zulassung erhalten würden. Deshalb kann ich nur jedem ans Herz legen, auch mal ein Treffen im Ausland aufzusuchen, gerade wenn es sich vielleicht mit einem Urlaubstrip verbinden lässt.



Kai-03

Oldtimertreffen

Das muss Kesseln ... oder Bockhorn Tour 2005

Schon seit der Abreise vom Gelände des Oldtimertreffens in Bockhorn 2004 freuten wir uns auf das Treffen 2005!!



Endlich war es also soweit! Knudsen-Björn und Michael im 75er Taunus, Gerhard und Nils im gelb-schwarzen Renner, Harry auf seiner Vespa, ein Kollege von Harry auf einer Benelli und ich mit meinem 81er Mex fuhren um 7:30 Uhr in Richtung Bockhorn. Zunächst mit etwas Sonnenschein und immerhin trocken! Nach etwa 2 Stunden Fahrzeit und mittlerweile etwas stärkeren Regenfällen war

unser Fahrtziel erreicht.

Der Einfahrtshinweis für Oldtimer nur bis Baujahr 76 lässt mich jedes Mal meinen Fahrzeugschein vergessen?! Letztes Jahr gab es keine Probleme. Langsam rollte der Tross von Oldtimern zur Einfahrt und damit auch zu einer letzten „Kontrolle“. Als wir endlich auf das Gelände fahren, sehe ich noch im Innenspiegel wie Harry mit dem Kontroll-Sheriff am Eingang diskutiert. Irgendwas ist ja immer!!! Harrys Vespa ist Baujahr 1987 und der Betrugsversuch hätte fast auf dem Elektrischen Stuhl geendet

Harry wurde dann mit der Benelli seines Kollegen vom Eingang abgeholt.

Die Wetterlage war für Bockhorn-verhältnisse mittlerweile ganz O.K. Hin und wieder ein Regenguss aber auch schöne sonnige Abschnitte.

Knudsen-Björn hatte schon den Kasten Bier vorgeholt, doch so ein Bier machte schnell Appetit auf etwas Essbares. Also ging es erst mal über den Teilemarkt mit grober Richtung Suppenzelt. Die Erbsensuppe war nämlich wirklich zu empfehlen!!

Frisch gestärkt bewunderten wir die reichhaltige Fahrzeugauswahl und wie sich manche Clubs so präsentierten. Hier gefiel mir besonders gut der Ford



Oldtimertreffen

Leichenwagen mit passendem Leichenanhänger und das ganze natürlich komplett mit Särgen und Kränzen. Ein Sarg trug eine Scherpe mit der Aufschrift „Ein letzter Gruß“ und der Sargdeckel war mit Hilfe einer leeren Bierflasche einen Spalt geöffnet. Auf dem Sarg prangte ein großes Bild mit dem Foto eines Höllenfeuers.

So viele Autos und Teilehändler sieht man auf keinem anderen Oldtimertreffen. Hier ist wirklich für jeden etwas dabei. Und weil soviel Gucken Durst macht, gab es zwischendurch auch mal wieder ein Bier.

Ach ja, mein Goped mit dem 43ccm Verbrennermotor hatten wir natürlich auch mit dabei - Das muss halt richtig kesseln, hatten wir gesagt.

Und so verging der Tag mit abwechselnd Goped heizen, Teilemarkt und Autos anschauen.

Gegen Abend begann der gemütliche Teil. Um etwa 17 Uhr bauten wir unsere Zelte auf und natürlich auch den großen Clubpavillon, der aussieht wie eine Käseglocke und uns hervorragende Dienste geleistet hat. Der Grill wurde nebenher angefeuert und ein feines Partyfass Hansa Pils angestochen.

Nach einer gemütlichen Grillung half neben einem Mümmelmann zur Verdauung auch ein kleiner Spaziergang über den Teilemarkt. Überall sah man Rauchschwaden durch die Gassen ziehen. Pubertierende picklige Jugendliche zogen ihre Kreise mit kultigen Mopeds und Ladenhütern. Die Atmosphäre mussten wir einfach genießen.

Später saßen wir noch gemütlich im Pavillon (wir hatten ja noch ein Fass dabei) und plauderten uns gegenseitig müde.



Nach einer ruhigen Nacht wurden am frühen Morgen schnell die nassen Zelte abgebaut und verstaut. Ein gutes Frühstück mit Kaffee weckte unsere Lebensgeister und wir schauten nochmals ein paar Fahrzeuge an, bevor wir um ca. 13:00 Uhr unsere Heimreise antraten. Kaum hatten wir das Gelände verlassen, machten wir schon Pläne für das nächste Jahr.

Also: Auf nach Bockhorn 2006!!!

Martin

Oldtimertreffen

Oldtimertreffen Lüneburg 19.06.05

Der Treffpunkt war um 11.00 Uhr am Reiherpfahl (für die Auswärtigen, das ist keine Stelle, um sich daneben zu benehmen) - alle waren pünktlich: Kai 03 & Miriam, Florian, Martin & Conny und Navi sowie meine Wenigkeit.

Die Hinfahrt gestaltete sich recht gemütlich, da die B4 gerade Baustelle war, also 50km/h und Überholverbot.

Veranstaltungsort war ein Sport- und Segelflugplatz im Industriegebiet Lüneburg/Hafen. Bis die richtige Einfahrt oder überhaupt die richtige Zufahrt gefunden war, dauerte es etwas - gell Martin? Denn wer mit der Nase zu sehr am Navi hängt, hat mit Sicherheit die Hinweisschilder samt Einfahrt verpennt :-)

Der Eintritt betrug für Besucher -,99 Cent, für die Oldtimerbesatzung war der Eintritt frei inkl. Gutscheine für Kaffee und Kuchen im schattigen Flugzeughangar, was an diesem Tag von Vorteil war. Weiterhin gab es einen netten, nicht markenbezogener Teilemarkt, Kinderbelustigung, und weitere Stände für das leibliche Wohl rundeten das Ganze ab.



Ausführungen etc., etc.. Wieviele Fahr- und Flugzeuge anwesend waren, habe ich nicht gezählt, weniger als 100 waren es auf keinen Fall... ich schätze eher das Doppelte bis Dreifache.



Bei Ankunft wurde flugs unser Käfertreffenaufsteller samt Handzettelkorb vor den Celler Autos platziert und danach stürzten wir uns ins Getümmel. Vom Lkw, Trecker, Moped, Flugzeug und sämtlichen Arten von PKWs war alles vertreten: Opel Blitz, Hanomag AL28, DKW Munga, Morgan Three Wheeler, Peugeot, Citroen, Borgwart, Lloyd Busse seltene Ford Caravan

Oldtimertreffen

Nebenbei herrschte reger Flugbetrieb - größter Oldflieger war ein Antonov Doppeldecker. Wieviel Wind so eine große Propellermaschine erzeugt, konnten wir am eigenen Leib erfahren. Zur Startaufstellung drehten die Piloten ihr Heck in Richtung unseres Parkplatzes und schoben den Gasregler in Richtung Vollgas, es wurde ganz schön stürmisch. Dieses war für uns zeitweise eine angenehme Abkühlung.



Zum Abschluß, so gegen 16.00 Uhr, löste sich unsere Gruppe in eine „beschleunigte Heimfahrt“, „Reparaturspätschicht in der heimischen Garage“ und einen „netten, gemütlichen Ausklang in einem Eiskaffee in Lüneburg“ auf.

Da die Anfahrt mit ca.100 km nicht zu weit, die Atmosphäre locker und entspannt war und es viel zu bestaunen gab, steht das Oldtimertreffen in Lüneburg mit Sicherheit im nächsten Jahr wieder auf meinem Terminplan.

Nils



Youngtimer

Concours de Nonchalance

+ 70's Youngtimer Party am 28. Mai 2005 in der Autostadt Wolfsburg

Im Youngtimer Spezial der Zeitschrift Motor Klassik lasen wir einen Bericht über die erste Ausgabe des Concours in 2004. Und es las sich so gut, daß ich beschloß, mich für dieses Jahr für diese Veranstaltung anzumelden. Mal sehen, was so eine Fachjury zu meinem 1303 S GSR meint.



Was passiert da? Es erfolgt eine Bewertung der Fahrzeuge nach den Kriterien Zeitgeist, Originalität und Präsentation in mehreren Klassen. Wir gehörten zur Klasse 1 Volksentscheid = volkstümliche Youngtimer. Zugelassen waren Fahrzeuge, die mind. 20 aber

höchstens 40 Jahre alt sind. Klassenübergreifend wird noch ein Best of Show ausgewählt.

Ja, man muß sich anmelden mit Fahrzeugbeschreibung und Foto des Wagens. Aber erst wenn ich eine Bestätigung mit der Einladung bekomme, dann bin ich dabei. Etwa 2 Wochen vor dem Termin kam die ersehnte Einladung. Die Kosten betrugen 25 Euro für 2 Personen, enthalten waren Eintritt in die Autostadt für Samstag und Sonntag und die 70'er Party.

Bei über 30 ° C machten wir (Birgit und Carsten + der GSR) uns auf dem Weg in die Autostadt. Nach einem sehr freundlichen Empfang mit Erhalt einer Kühltasche und gekühlten Getränken durften wir auf den Parkplatz Nr. 6 (unsere Startnummer) neben den Autotürmen parken. Die Jury, bestehend aus 6 Mitgliedern, u.a. der Leiter der Autostadt Otto-Ferdinand Wachs und dem Motor Klassik Chefredakteur Malte Jürgens, traf dann eine Vorauswahl aus den ca. 60-70 Fahrzeugen.

Die Auswahl fiel mit Sicherheit schwer, da kein Modell doppelt vorhanden war. BMW und Mercedes waren anzahlmäßig am meisten da, aber auch einige Exoten oder seltene Autos wie Lancia, Alfa GTV, Jensen oder Citroen DS stellten sich den kritischen Augen der Jury. VW's gabs auch: ein sehr schöner roter 1302 S Automatik aus Würzburg, ein goldfarbener 411 aus Nürnberg, ein T2a Kasten-Bus, ein Santana; ein Golf 1 GTI, ein Scirocco 1 GTI.

Nur wer die Vorauswahl überstand kam in die Endrunde. Diese fand beim Hotel Ritz Carlton stand. Jedes Auto wurde vorgestellt, ein kurzes Interview

Youngtimer

folgte und die Jury unterzog den Wagen nochmals kritischen Blicken. In unserer Klasse waren noch 4 Bewerber: der rote 1302, ein oranger Datsun von 1975, ein 78'er Kadett City und unser GSR.

Die Siegerehrung sollte abends im Rahmen der 70'er Jahre Party erfolgen. Es war noch viel Zeit, um die anderen Teilnehmer kennenzulernen, und die obligatorischen Benzingespräche durften nicht fehlen.

Die Party wurde wirklich klasse gestaltet. Jeder bekam eine echt coole Sonnenbrille, den Männern wurden Koteletten aufgeklebt und die Damen bekamen einen Peace-Anhänger. Auch die Getränke passten – Afri-Cola und Sinalco-Brause. Sitzgelegenheiten im 70'er Jahre Stil in schrillen Farben komplettierten den äußerlichen Rahmen. Die Spannung stieg und endlich kam die Preisverleihung. Und wir gewannen nicht. Der Kadett City machte das Rennen in unserer Klasse. Best of Show wurde ein schöner BMW 3,3 Li E 31 Limousine.



Aber dabei sein ist alles und dann ging die Party richtig los. Guido Horn spielte mit seiner Band. Die Musik ist sicherlich Geschmackssache, aber eines kann der Horn: richtig gute Stimmung machen.



Fazit: Eine wunderbare Veranstaltung mit vielen interessanten Fahrzeugen, die man z.T. schon lange nicht mehr im Straßenbild gesehen hat. Der Schwerpunkt lag auf originalgetreuen Fahrzeugen – was ich persönlich sehr gut

Youngtimer

fand. Auch wenn die Jury mit einigen VW-Oberen besetzt war, so hatte sie nicht die VW-Brille auf. Und das macht den Reiz aus – nämlich über den VW-Tellerrand hinauszublicken. Übrigens, mein persönlicher Favorit war ein rot-schwarzer Opel Commodore GSE Coupe von Ende der 60er Jahre. Einziger Kritikpunkt ist, daß die Veranstaltung zu wenig Zuschauer hatte. Diese bestanden überwiegend aus den Teilnehmern des Concours und den Teilnehmern der Creme 21 Tour.

Ach so, noch etwas. Unsere Platzierung erfuhren wir aus dem Bericht der Motor Klassik 7/05: wir sind zweiter geworden.

Gelb-Schwarze Grüße, Carsten
(ÜberdenTellerrandhinausgucker)



Verkauf am Infostand



T-Shirt

Limited Edition 2005
(Grün mit weißem Druck)

10,50 €

Es sind noch einige T-Shirts der vergangenen Treffen zum Sonderpreis zu Haben.

Tasche

Grün (Edition 2005)

ORANGE, ROT, BLAU, GELB

Je **3,- €**



Becher

WEISS / GRÜN (Edition 2005)
BLAU

Je **3,50 €**

Edelstahlbecher

Mit Club-Logo

Je **8,- €**

Kugelschreiber

CHROM oder SCHWARZ
mit schwarzer Mine

4,50 €

BLAU mit blauer Mine

2,- €



14. CELLER KÄFERTREFFEN

PROGRAMM

-Sonderausstellung

“Luftgekühlte VW Cabrios”

-Buntes Kinderprogramm mit Hüpfburg

-Großer Teilemarkt in der “Schnäppchen Allee”

-Pokale und Prämierungen

Für das leibliche Wohl ist natürlich gesorgt!



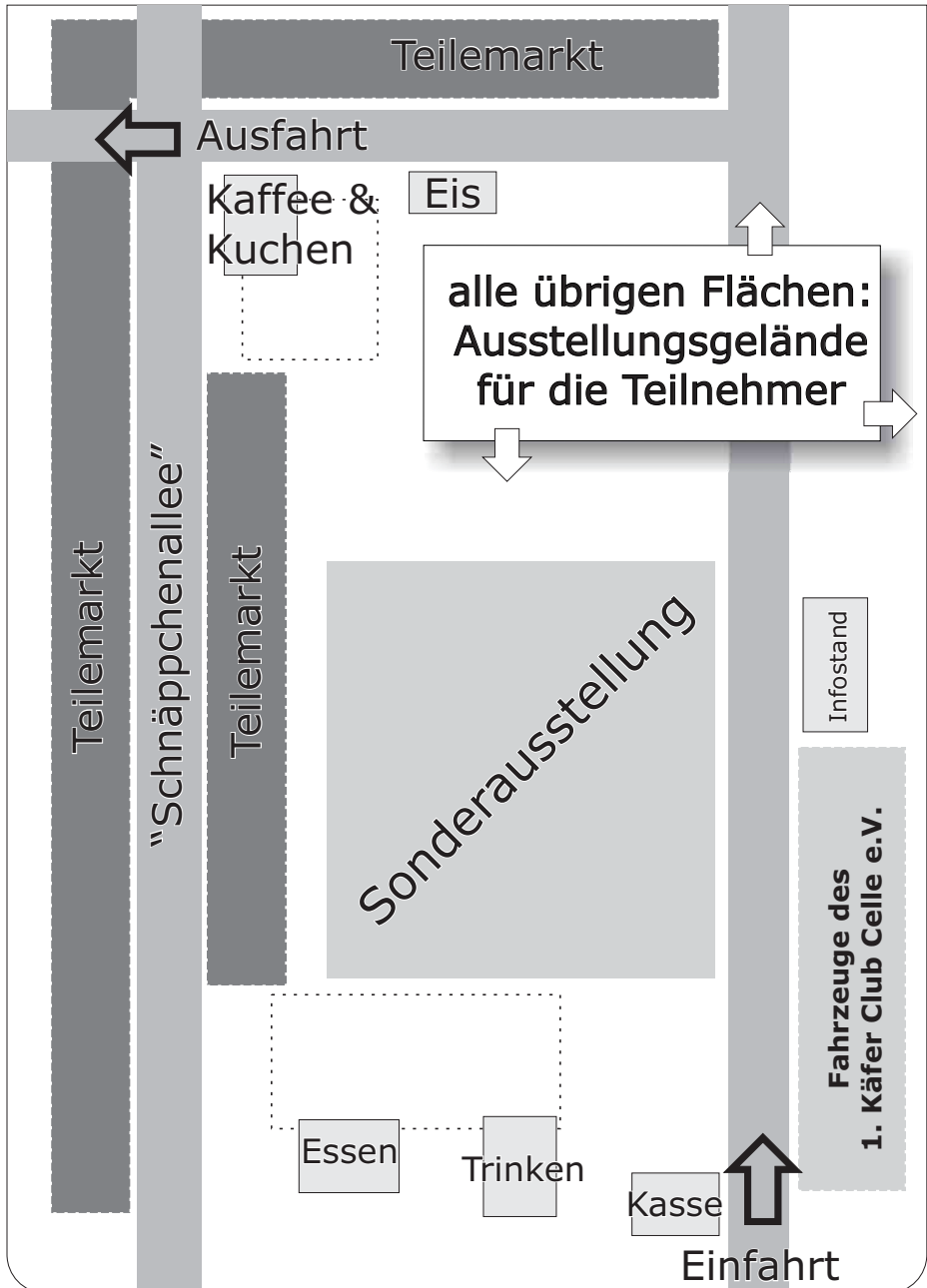
ca. 15:00 Uhr

Prämierungen für:

- die weiteste Anreise*
- den Club mit den meisten Teilnehmern*
- den schönsten Käfer*
- den schönsten NichtKäfer*
- den schönsten Käfer der Sonderschau*
- und weitere ...?*

www.kaefertreffen-celle.de

Käfertreffen Celle - Übersichtsplan



ÄNDERUNGEN VORBEHALTEN



In eigener Sache:

Trotz intensiver Planung und bestmöglicher Vorbereitung kann es zu Unzulänglichkeiten kommen, die Anlaß zur Kritik geben. Wir bitten Euch um Nachsicht.

Am Info-Stand findet ihr Eure Ansprechpartner. Dort liegt auch ein Gästebuch aus, in das sich möglichst jeder Besucher eintragen sollte. Wir freuen uns über jede Art von Anregungen, Kritik und natürlich auch Lob.



Haftungsausschlusserklärung:

Der Veranstalter erklärt hiermit ausdrücklich, daß aus der Teilnahme an dieser Veranstaltung keinerlei zivilrechtliche Ansprüche an den Veranstalter gestellt werden können. Die Teilnehmer erkennen durch ihre Teilnahme diese Vereinbarungen an und verzichten ausdrücklich darauf, gegen den Veranstalter Schadenersatz oder Haftpflichtansprüche vorzubringen oder durchzusetzen. Auf dem Veranstaltungsgelände gelten die Bestimmungen der StVO. Die Teilnehmer haben ihre Fahrzeuge im Schrittempo zu bewegen. Zuwiderhandlung führt zu sofortigem Platzverweis. Bei der Veranstaltung dürfen nur Fahrzeuge bewegt werden, für die eine gültige Haftpflichtversicherung besteht.

**Wir wünschen allen Teilnehmern und Besuchern
des 14. Celler Käfertreffens viel Spaß, eine erfolgreiche
Schnäppchenjagd und eine unfallfreie Heimfahrt.**

Euer 1. ☼Käfer-Club Celle e. V.

www.kaeferclub-celle.de

Maikäfertreffen Hannover 1.5.2005

Das Maikäfertreffen in Hannover ist in den letzten Jahren immer eine Veranstaltung mit Sonnenbrandgarantie gewesen – und so war es auch dieses Jahr wieder sonnig und warm, als sich Käferfans aus ganz Europa zum mittlerweile vierten Mal auf dem Messegelände zum traditionellen Saisonauftakt, dem Maikäfertreffen, zusammenfanden.

Unendlich viele Käfer und Artverwandte waren dort wieder zu bestaunen, und auch der kostenpflichtige Besucherparkplatz war satt gefüllt.

Natürlich hat auch die „Show & Shine Bühne“ nicht gefehlt, auf der die unterschiedlichsten Fahrzeuge dem interessierten Publikum präsentiert wurden.

Mich begeistert hierbei immer wieder der Moderator, der mit fundiertem Fachwissen die Fahrzeuge kommentiert. Etwas enttäuscht war ich vom fehlenden „Bühnenschmuck“ – den leichtbekleideten Schönheiten, die die Fahrzeuge auf die Bühne lotsen.

Der jedes Jahr größer werdende Teilemarkt bot wieder alles, was das Herz eines Käfer(&Co)-Freundes höher schlagen lässt.

Neue Szene-Trends waren auch in diesem Jahr nicht auszumachen, jedoch scheint der T3-Bus zunehmend Anerkennung zu finden.

Das Treffen punktet durch seine gute Organisation und steht auch nächstes Jahr wieder ganz oben in meinem Terminkalender.

Kai-03

HÖGER SCHNELLER WEITER!

Beim Mehrkampf und
im Handwerk zählt gute
Leistung in allen Bereichen.

Unsere Spitzen-Disziplinen
sind:

**Elektro-Installationen
für Neu- und Altbau**

Speicherheizungen

ISDN-Anlagen

SAT-Empfangsanlagen

**Aufbau und Verkabelung
von Computer-Netzwerken**

**Verkauf von Elektromaterial
und Haushaltsgeräten**

**...und natürlich unser
zuverlässiger Kundendienst!**

*Bevor alle
Strippen reißen!*

Elektro Höger

Schuhstraße 9 • 29221 Celle
Tel. 0 51 41 / 90 86 44

Kilometerfresser

Scandinavien 2004

Kleiner Wagen auf großer Fahrt – Mit dem VW Käfer durch Dänemark, Schweden und Norwegen.



Nachdem unser grün/roter Käfer seine Urlaubstauglichkeit 2002 auf der Kroatientour unter Beweis gestellt hatte, sollte uns die Reise dieses mal gen Norden führen.

Wir starteten am 26. Juli früh morgens und erreichten Puttgarden kurz nach 10:00, um dann um 10:15 mit der Fähre nach Rødbyhavn überzusetzen. Nach ca. 45 min. kamen wir bereits in Dänemark an. Auf der dänischen

Autobahn ging's gelassen weiter Richtung Kopenhagen, wo wir der kleinen Meerjungfrau einen Besuch abstatteten und uns in der sehr schönen Innenstadt, begleitet von einem Wechsel aus Sonne und Regen, die Beine vertraten.

Kopenhagen hat sehr viele schöne Bauwerke zu bieten, und auch das Viertel Nyhavn ist absolut sehenswert.

Nach unserer Mittagspause ging's weiter nach Helsingør, wo wir dann wieder per Fähre nach Schweden übersetzten. An der Küste fuhren wir weiter nordwärts, um auf einem kleinen Campingplatz in der Nähe von Laholm unser erstes Nachtquartier aufzuschlagen. Nach starken Regenfällen in der Nacht zeigte sich das Wetter am morgen dann aber freundlich, und die Sonne ließ sich blicken. Wir erkundeten das sehr nette kleine Örtchen Laholm, das für seine Lachszeit bekannt ist und genossen den Tag am Strand.

Unser nächstes Ziel war Hogsäter in Dalsland. Auf der Fahrt dorthin machten wir in Göteborg halt. Die Innenstadt lud auch hier zum ausgiebigen Bummeln ein und hatte einige Sehenswürdigkeiten parat, wie zum Beispiel das Fischauktionshaus „Fischkirche“, welches durch seine Architektur einer Kirche ähnelt.

Der Campingplatz in Hogsäter war Terrassenartig angelegt und lag an einem großen See. Da wir für unser Zelt einen Platz auf der obersten Terrasse bekamen, hatten wir einen fabelhaften Blick auf den See und genossen herrliche Sonnenuntergänge.

Von hier aus unternahmen wir Ausflüge ins Umland und auch zum Dalslandkanal. An diesem Kanal kreuzen eine Autobahnbrücke und eine Eisenbahnbrücke eine darunterliegende mit Wasser gefüllte Brücke, über die Schiffe durch Schleusen einen tiefer gelegenen See erreichen können - absolut sehenswert.

Zwei Tage später fuhren wir dann wieder ein



Kilometerfresser



Stückchen nach Süden, um in Vänernsborg Station zu machen, wo wir das dort stattfindende Käfertreffen besuchten (Bericht auf Seite 7). In der Nähe befanden sich die Elch-reichen Gebiete Halleberg und Hunneberg. Der Anblick eines Elches blieb uns zwar verwehrt, aber es gibt dort ein Elchmuseum, dessen Besuch sich lohnt.

Dann ging's weiter Richtung Norwegen. Wir wichen kurz hinter Udevalla von der

Autobahn ab, um durch den aus Astrid Lindgreens Erzählungen bekanntgewordenen Ort Bullarbü zu fahren. Kurz danach überfuhren wir die Landesgrenze nach Norwegen, wo Oslo unser nächstes Ziel sein sollte.

In Oslo wählten wir den hoch gelegenen Campingplatz „Ekeberg“, der nicht gerade schön, dafür aber wenigstens recht teuer ist. Entschädigt wurde man durch den fabelhaften Blick über Oslo, den man von hier aus hatte. Der nächste Tag war komplett für die norwegische Hauptstadt reserviert. Mit der Tageskarte konnten wir alle öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Hierzu zählen in Oslo nicht nur Bus und Bahn, sondern auch Schiffe, mit denen man z.B. zur „Museumsinsel“ gelangt. Dort befindet sich das Schifffahrtsmuseum, wo man unter anderem auch das berühmte Polarschiff „FRAM“ erkunden kann.

Weitere wichtige Stationen in Oslo waren das Schloss, das Backsteinerne Rathaus direkt am Hafen, der beeindruckende Vigeland Skulpturenpark und natürlich die Holmenkollen Sprungschanze. Alles in allem also ein strammes Programm für einen Tag.

Tags drauf steuerten wir unseren Krabbler Richtung Sognefjord wo wir in Sogndal unser Zelt aufschlugen. Auf dem Weg dorthin besuchten wir noch die Stabkirche in Lomen.

Von unserem Zelt aus konnten wir direkt auf den Fjord und die Schneebedeckten Gipfel der Berge schauen – einfach unbeschreiblich.

Zu dem Campingplatz gehörte auch ein Steg am Fjord mit Grill und Sitzcke.

Am 4. August, meinem Geburtstag, machten wir einen Ausflug zum Jostedalsbreen Nationalpark. Ich wollte meinen Geburtstag einfach mal in Eis und Schnee verbringen, was ja sonst unter normalen Umständen unmöglich ist. Den Abend ließen wir dann am Fjord bei Rotwein und Gegrilltem ausklingen.

Hier am Sognefjord verbrachten wir noch einen Tag und hatten dadurch das seltene Vergnügen, Schweinswalen in einiger Entfernung beim Jagen zuzusehen.



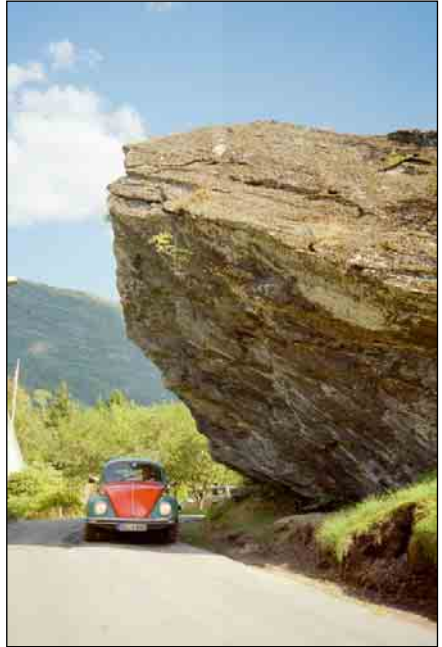
Kilometerfresser

Die nächste Station sollte Bergen sein. Der Weg dorthin führte uns über eine Hochebene. Auf diesem Plateau trafen wir einige Schafe an, wovon sich eines scheinbar sofort in unser Vehikel verliebte und genüßlich Käferchens Scheinwerfer abschleckte (da war ich mit der Kamera leider zu langsam). Nachdem wir diese karge Landschaft hinter uns gelassen hatten, erreichten wir Bergen. Bergen hat im Schnitt rund 200 Regentage im Jahr, und somit stand auch die Wiese des Campingplatzes fast unter Wasser. Beim Befahren und Darübergehen spritzte das Wasser nur so. Wir fanden aber trotzdem noch eine etwa 4m² große, trockene Stelle für unser Zelt.

In Bergen muß man sich unbedingt das alte, am Hafen gelegene Viertel Bryggen mit seinen zahllosen Holzhäusern anschauen. Weitere Sehenswürdigkeiten sind die Mariakirche, Bergens ältestes Gebäude, sowie die Festung.

Bergens Hausberg ist der Floyen, auf den man bequem mit der „Floibanen“, einer Stand-seilbahn, fahren kann. Von hier oben hatten wir einen herrlichen Blick bei untypisch stahlendem Sonnenschein über Bergen.

Von Bergen aus ging es weiter zum Eidfjord, oberhalb der Hardangervidda. Eine Sehenswürdigkeit hier ist der Voeringvossen, Norwegens höchster freifallender Wasserfall mit über 100 Metern. Wir unternahmen eine Wanderung dorthin, die uns an einer Felswand mit über 1300 „Treppenstufen“ hinaufführte. Oben angelangt war der Weg wieder deutlich entspannender. Hier konnten wir sogar eine Elchspur entdecken, aber von dem gewaltigen Geweihträger war weit und breit nichts zu sehen. Wir gelangten dann zum oberen Teil des Wasserfalls. Es ist schon beeindruckend, wieviel Krach solche Wassermassen erzeugen können. Für den



Rückweg wählten wir die alte Straße, auf der nur noch eine gummibereitete Touri-Bimmelbahn verkehrt. Von hier aus zweigt ein Weg zum unteren Teil des Wasserfalls ab, der durch riesige Geröllfelder führt. Hier lagen sogar Überreste eines LKWs verstreut – der hat wohl mal die Kurve nicht gekriegt... Der Weg führte weiter über eine „Indianer Jones“-mäßige Hängebrücke zum Fuß des Wasserfalls. Diese Urgewalten lassen sich einfach nicht in Worte fassen – der absolute Hammer.

Der nächste Stopp war Lofthus am Soerefjord im Hardanger. Hier liegt ein großes Obstanbaugebiet - und mittendrin unser Campingplatz. Dieser Campingplatz war der Schönste von allen. Hier konnte man direkt unter den Obstbäumen zelten, oder wie wir, auf einer Wiese mit Blick über die Obstplantagen, auf den Fjord und die

Kilometerfresser

schneebedeckten Gletscher - und das alles bei hochsommerlichen Temperaturen und strahlendem Sonnenschein.

Das Wasser im Fjord hatte sich mittlerweile soweit aufgeheizt, daß man problemlos darin baden konnte – ein Vergnügen, das relativ selten möglich ist.

Es ist schon toll, beim Schwimmen auf den Folgefonna-Gletscher zu schauen, in dem sich ein großes Sommerskigebiet befindet. Besagten Gletscher besuchten wir am folgenden Tag, genauer gesagt, die Gletscherzunge „Buarbreen“.

Der Wanderweg dorthin ist mal wieder nichts für Latschenträger, da er durch das Geröll bergaufwärts führt. An einigen Stellen muß man sogar an Seilen bergaufwärts klettern. Der Blick auf das blaue Eis und die tosenden Wassermassen entschädigt aber für alle Strapazen.



Unser Käfer hatte in der Zwischenzeit Gesellschaft von einem Niederländischen Artgenossen bekommen, der uns zwischendurch schon öfter begegnet war. Zu dem Krabbeltier gehörten drei (??!!) Niederländer (Naja, war ja auch ein 1302 mit „großem“ Kofferraum). Wir hielten etwas Smalltalk und waren uns fast sicher, daß wir uns nochmals treffen würden.

Wenn man schon in Norwegen unterwegs ist, sollte man sich auf keinen Fall den „Preikestolen“ entgehen lassen. Dieser begehbare Felsvorsprung hängt 600 Meter über dem Fjord. Wir zelteten auf dem Campingplatz „Preikestolen-Camping“, der nicht ganz billig, aber dafür auch sehr schön und weitläufig war. Als wir einen Platz für unser Zelt gefunden hatten, wurden wir auch schon winkend begrüßt – die Niederländer waren auch schon da...

Bei der Ankunft hatte ich schon mitbekommen, daß man möglichst früh, so gegen 8:00, zum Felsen aufbrechen sollte, da der Andrang später zu groß sei.

So war auch unsere Planung, die aber dank unserer Nachbarn (natürlich Deutschen) durchkreuzt wurde. Diese brachen so gegen 6:00 Uhr auf, ließen aber ihren Hund im Wohnmobil zurück. „Köti“ verlieh seinem Unmut durch lautstarkes Gehäul Ausdruck. Ob er den Tag überlebt hat, oder vielleicht auf dem Grill eines Chinesen endete, ist uns nicht bekannt. Jedenfalls lösten wir unser Parkticket um 7:15 auf dem Parkplatz am Fuße des Wanderwegs.

Hier waren deutlich sichtbar Warnschilder zu sehen, die auf das erforderliche Schuhwerk hinwiesen. Der „Wanderweg“ war am Anfang ziemlich unspektakulär, was sich aber schnell geben sollte. Meist ging es durch Geröllfelder und Baumwurzeln, die durch kurze Ebenen etwas Entspannung verschafften.

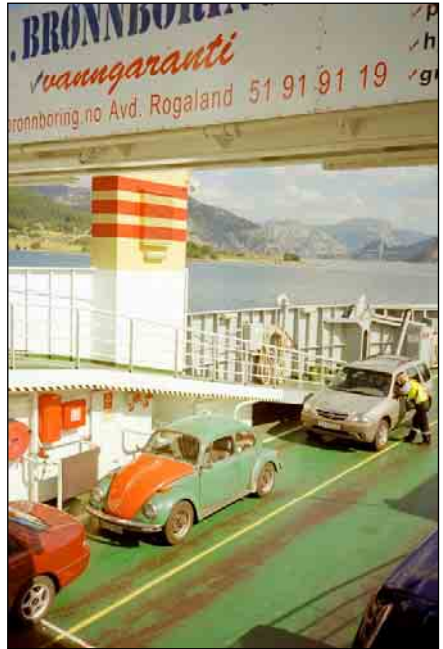
Dank der frühen Stunde waren außer uns maximal noch 6 Personen auf dem Preikestolen, sodaß wir die Atmosphäre entsprechend genießen konnten. Im Laufe der Zeit wurde es aber schnell voller und so machten wir uns irgendwann auf den

Kilometerfresser

Rückweg. Hier kamen uns immer öfter typische Touris unterschiedlicher Nationen entgegen, die natürlich völlig falsch gekleidet und der Erschöpfung nah waren. Unterwegs erlebten wir auch einige die einfach wieder umdrehten. Der absolute Härtefall war eine ältere Dame in Pantoffeln.

Da wir von unserem Ausflug schon wieder gegen 12:00 Uhr zurück waren, fuhren wir nach Tau, um von hier aus mit der Personenfähre nach Stavanger überzusetzen. Stavanger hat einen sehr hübschen, alten Hafen mit den typisch bunten Holz-Speicherhäusern entlang der Kaimauer. Heute sind darin Shops und Cafes untergebracht. Besonders sehenswert ist das Viertel „Alt Stavanger“ (Gamle Stavanger). Hier stehen dicht an dicht alte weiße Holzhäuser an Kopfsteinpflasternen Straßen und Gassen, überall sind Anpflanzungen mit bunten Blumen. Schnell verfällt man dem Zauber und wähnt sich fast in einer anderen Welt.

Tags darauf trödelten wir langsam nach Kristiansand, wo wir noch eine letzte Übernachtung auf einem Campingplatz machten, um dann am nächsten Tag pünktlich die Fähre zu erreichen. Die Fährüberfahrt von Kristiansand nach Hirtshals verlief leider nicht ganz planmäßig, sodaß wir Hirtshals mit starker Verspätung erreichten. Da wir auf der Fähre genug Zeit zum ausruhen hatten, entschlossen wir uns, aufgrund der



vorgerückten Stunde direkt bis nach Celle bzw. Eldingen durchzufahren. Wir erreichten Eldingen nach insgesamt ca. 3800 zurückgelegten Kilometern irgendwann mitten in der Nacht.

Nicht nur aufgrund des spitzenmäßigen Wetters war es ein absoluter Traumurlaub. Lasst Euch überraschen, welches unser nächstes Ziel sein wird, daß wir mit „Käferchen“ ansteuern werden.

Kai-03

Den Bericht, Fotos und genaue Daten findet Ihr auch auf www.AIRCULT.de

DUDU ist zurück

- Ein gelber Käfer als Fotomodell

Im Juni 2004 erreichte mich eine E-Mail von dem Fotografen Jens Rüßmann, der sich für seine Diplomarbeit den „Wunderkäfer DUDU“ zum Thema machen wollte. Über das Internet suchte er nun nach entsprechenden Fahrzeugen und stieß dabei auf meinen gelben 1303s.

Das Ganze hörte sich spannend an und somit sagte ich ihm meine Unterstützung zu. Im September und Oktober 2005 wurden dann die Aufnahmen an zwei kompletten Wochenenden gemacht. Zu dem jeweiligen Hauptmotiv wurden noch Bilder mit Modeaufnahmen der „menschlichen“ Fotomodelle gemacht. Das Shooting fand rund um Hamburg und in St. Peter Ording statt.

Es war schon sehr interessant, so einem Profi mal über die Schulter schauen zu können. Auch den ein oder anderen Trick konnte man sich dabei abgucken. Ich hätte nie gedacht, was alles so an Equipment dafür erforderlich ist, der Transporter war jedenfalls satt mit Technik gefüllt.

Die Nachbearbeitung der Fotos geschah dann am MAC, sodaß ich auf das endgültige Ergebnis sehr gespannt war. Im Februar 2005 war es dann endlich soweit. Auf der Diplomausstellung in Bielefeld konnten die fertigen Werke



betrachtet werden. Jens hatte in seinem Ausstellungsraum einige 70er-Jahre Utensilien verteilt und im Hintergrund liefen auf einem Fernseher die Originalfilme. Ich muß sagen, daß ich von den Bildern wirklich beeindruckt war, da mir die Szenarien ja auch im Original bekannt waren und ich dadurch wusste, was auf dem Bild alles „falsch“ war. Es ist schon irre, wenn sich da plötzlich im Wasser ein schneebedeckter Berg spiegelt, oder Gebäude dort stehen, wo eigentlich keine sind - auch einen Bären habe ich nie zu Gesicht bekommen...

An dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank für die tollen Fotos und Glückwunsch zum Diplom.

Kai-03

Abgeblitzt

Motiv 1 - Auf dem Flugplatz



DUDU verfolgt zwei Juwelendiebe. Der eine hat bereits das Flugzeug in Bewegung gesetzt, der Zweite läuft hinterher und versucht dabei, DUDU abzuwehren. Dieser hat aber das Flugzeug längst mit seiner Seilwinde fest im Griff und gibt nun Vollgas rückwärts.

Motiv 2 - Rettung am Strand



Die Strandschönheit hat sich wohl etwas zuviel zugemutet und drohte zu ertrinken. DUDU rettet sie nach guter alter Baywatch-Manier aus den Fluten.

Motiv 3 - Erholung mit Lagerfeuerromantik



DUDU und Jimmi Bondi erholen sich von ihren Heldentaten am Lagerfeuer und tanken Kraft für neue Abenteuer.

Motiv 4 - Gefahr im Wald



Rotkleidchen ist allein im Wald unterwegs und sammelt Pilze, als plötzlich ein Bär aus dem Unterholz auftaucht. DUDU wittert die Gefahr und eilt ihr zur Hilfe. Er bäumt sich vorne auf und setzt sich gegen den Bären zur Wehr.

Den Bericht und die Fotos findet Ihr auch auf www.AIRCULT.de

Clubaktivitäten

Mini-Käfer-Cup 2005 – Slotracing auf dem Lachtering



Aus einer Bierlaune heraus entstand auf der Käfer-Club Weihnachtsfeier 2004 die Idee, auf der Clubeigenen Autorennbahn im Rahmen des Winterprogramms heiße Käferrennen auszufahren.

Timos Eltern stellten die Räumlichkeiten zur Verfügung, damit die Bahn über einen längeren Zeitraum aufgestellt bleiben konnte. Timo und ich kümmerten uns um die Technik, das Bahnlayout und die Getränke.

Die Trainings fanden immer Montag abends statt. Gefahren wurde alles, was Spaß macht, wie z.B. Formel 1, Nascar, diverse andere Fahrzeuge und natürlich die Clubkäfer, mit denen letztendlich auch das Wertungsrennen gefahren wurde.

Von Training zu Training wurden die Schwächen in der Technik ausgemerzt und allen Teilnehmern bereitete es mächtig Spaß – hier kam das Kind im Manne (und Frau) mal wieder so richtig zum Vorschein.

Das Wertungsrennen fiel leider auf den ersten sonnigen Tag des Jahres, und so fanden sich nur sieben rennwütige Clubmitglieder ein.



Die Platzierungen des Tages waren wie folgt:

	1. Lauf
1.	Timo
2.	Kai
3.	Christoph K.
4.	Bernd K.
5.	Tobias
6.	Carsten
7.	Jeanette

	2. Lauf
	Kai
	Timo
	Christoph K.
	Tobias
	Carsten
	Jeanette
	Bernd K.

	Gesamt
	Timo
	Kai
	Christoph K.
	Tobias
	Carsten
	Bernd K.
	Jeanette

Clubaktivitäten

Für die kommende Saison haben wir vor, keine direkten Trainings mehr zu veranstalten, sondern an jedem Rennabend Wertungsläufe zu fahren, von denen dann die drei besten Läufe jedes Fahrers am Ende der Saison für das Gesamtergebnis gezählt werden. Somit ist jeder einzelne Fahrer in seiner Zeiteinteilung flexibler und nicht auf bestimmte Termine festgelegt. Je mehr Rennen man fährt, desto größer ist natürlich die Auswahl und die Siegchancen steigen.



Es ist auch angedacht, eine zweite Rennklasse mit „Pink-Kar“ Käfern im Maßstab 1:32 zu fahren. Voraussetzung hierfür ist, dass sich genug Leute finden, die sich ein regelgerechtes Fahrzeug aufbauen wollen. Die Kosten für so einen entsprechenden Käfer-Renner liegen bei ca. 40,- - 50,-€.

Das Reglement kann unter mini-kaefer-cup@kaeferclub-celle.de angefordert werden.

Kai-03

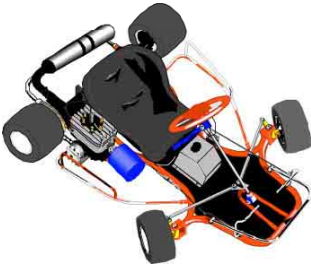


OSTSEE
Sehrendorfer Strand

APPARTEMENTHAUS SEHLENDORF
Ferienwohnung für 4 Personen
NEBENSAISON WOCHENPAUSCHALE AB 135,- €
Vermietung: Horst-D. Hain - Eltzestr. 26 - 29225 Celle
Tel. 05141-46545

Clubaktivitäten

Kartfahren - Gentlemen, start your engines



„Winterprogramm“; bei dem Gedanken an dieses Wort fällt den meisten Rodeln, Skifahren, Schlittschuh laufen, usw. ein. An Motorsport denken wohl die wenigsten.

Gut - Winter sind ja auch nicht mehr das, was sie mal waren, aber mit schnellen Wagen über asphaltierte Pisten bügeln? In der kalten Jahreszeit etwas abwegig. Aber vor einigen

Jahren sind ja die Indoor-Kartbahnen wie Pilze aus dem Boden geschossen. Es gibt gute und weniger gute. Um letztere geht es hier.

Nachdem Timo immer für gute Einfälle bezüglich des Winterprogramms zu haben war, hatte er auch dieses Mal eine gute Idee. Das Schlagwort hieß: „Kart fahren“.

„Klasse“, dachten viele, „endlich mal den anderen zeigen, was in mir steckt. Die Autobahnabfahrt ging gestern doch schon wieder 5km/h schneller“!

Die Kostenfrage der Bahnmiete war auch schnell geklärt. Der Club sponserte die zwei veranschlagten Stunden. So hatten wir die Bahn ganz für uns allein! Am 11. Februar war es dann endlich soweit. „Gentlemen, start your engines“ hieß es gegen 20Uhr am Waldweg in Celle. Vorher wurden zwei reine Herren Gruppen ausgelost und die Damen sollten, der Chancengleichheit wegen, in einer separaten Gruppe fahren. Zu den Damen, oder in dem Fall eher „Mädchen“, zählte auch Thomas Z., der, man mag es eigentlich gar nicht mehr erwähnen, mal wieder zu spät kam.

Nach ein paar Aufwärmrunden, in denen man sich erstmal an die fahrenden Rasenmäher gewöhnen konnte, wurde die Startaufstellung ausgefahren.

Die nicht interessierten verweilten unterdessen in der „Lounge“, während andere an der Strecke standen und zuschauten.

Schon während der ersten Runden merkte man so manche Tücken an den übermotorisierten



Clubaktivitäten

Seifenkisten. Der Begriff ist gar nicht so abwegig. Das Fahrverhalten so mancher „Bobby-Cars“ ist wahrscheinlich besser. Der Zustand der motorisierten Sportgeräte war auch nicht mehr der beste. Klappernde Abschirmbleche, abgebrochene Rammbügel und verbogene Lenkungen gehörten dazu. Egal, gelobt sei, was hart macht. Die Strecke der Kartbahn in Celle hat ein sehr gutes Layout mit viel Vollgasanteil, wobei der Belag teilweise etwas wellig ist. Auch die Streckenlänge ist nicht zu kurz und nicht zu lang. Die ersten Plätze der Startaufstellung des ersten Rennens gingen an Daniel, Florian und mich. Daniel startete aber als „Gastfahrer“. Das bedeutet, wie auch im echten Rennzirkus, daß er zwar punkten kann, aber diese nicht für die „Meisterschaft“ gewertet werden.

Das erste Rennen war durchaus spannend. Mehrere Führungswechsel, packende Positionskämpfe im Mittelfeld und auch einige Dreher und Einschläge in den Banden sorgten bei den Zuschauern für Nervenkitzel. Es zeigte sich, daß das Abschneiden auf der Piste nichts mit dem echten Straßenverkehr zu tun hat. Wer eine Autobahnabfahrt mit 85 Sachen schafft, gelangt beim Kart fahren noch lange nicht unter die ersten fünf ;-)

Nach dem Rennen, das über 20 Minuten ging, war die zweite Gruppe dran. Auch hier zeigten sich diverse Differenzen beim Fahrkönnen, sowie am technischen Zustand der Karts. Auch dieses Rennen ging über 20 Minuten. Eine Renndistanz, die sich einerseits recht unspektakulär anhört, aber dennoch an die Substanz geht. 20 Minuten entspricht ca. 35 Runden, was bei einem derart anspruchsvollen Kurs danach die Hände vibrieren läßt. In dieser Gruppe war es Martin „Wauzi“, der sehr schnell unterwegs war.

Sehr interessant war das „Damen“-Rennen. Von wegen Damen – faustdick hinter den Ohren hatten sie es. Wenn es am ganzen Abend zu keinen übermäßig rüden Szenen auf der Strecke kam, schaffte es Anja G., vom Streckenposten angehalten zu werden und für Ihre Fahrweise gerügt zu werden. Gut – Thomas war nicht der schnellste auf der Strecke, aber ihn gleich zweimal herumzudrehen – naja, Anja wollte es halt wissen. Trotz der Zwangspause schaffte sie es dennoch zum Sieg.

Im letzten Rennen des Abends wurde der Gesamtsieger der Herren ausgefahren. Die ersten fünf der ersten Gruppe gegen die ersten fünf der zweiten Gruppe.

Verzögert wurde der Start durch eine gefährlich abstehende Kunststofffröhre, die in einer Kurve lose herumbaumelte und erst wieder befestigt werden mußte.

Clubaktivitäten

Das Rennen ging zu unserem Bedauern ebenfalls wieder über 20 Minuten, obwohl es mit der „Rennleitung“ anders abgesprochen war.

Sieger wurde Daniel (nicht clubintern gewertet) vor mir, Florian und Kai-03. Die ersten drei Plätze in der Damenwertung belegten Anja G., Birgit und Katrin.



Nach der Siegerehrung (ohne Schampus und „Boxenluder“) saßen wir noch eine ganze Weile in der „Lounge“ und schlürften so manches Getränk.

Alles in allem ein gelungener Abend, wenn man von den Unzulänglichkeiten der Betreiber mal absieht. Aber die störten hinterher auch nicht mehr. Auch die nach Abgasen stinkenden Klamotten und diverse Prellungen gehörten halt dazu.



Nur Daniel zog sich nach einem sehr harten Anprall eine schmerzhaft Nervenzündung im Rippenbereich zu, von der er noch drei Wochen danach etwas hatte. Das ist halt der Preis für den eigentlichen Gewinner.

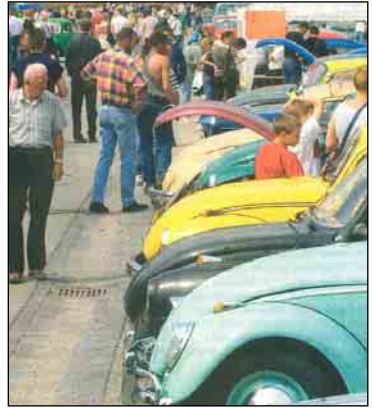
Dieses Event ist auf jeden Fall „extrem wiederholenswert“.

Stefan N.

Käfertreffen auf dem Schützenplatz

Über 400 Autos kamen nach Celle

CELLE (ram). Auf dem Schützenplatz in Celle fand am vergangenen Sonntag mit über 400 Fahrzeugen das 13. Käfertreffen statt. Eingeladen hatte zu diesem mittlerweile zweitgrößten Tagestreffen der Erste Käferclub Celle. Es kamen über 500 Zuschauer, um sich die Fahrzeuge anzusehen.



Die weiteste Anreise hatte in diesem Jahr mit über 700 Kilometern Klaus Litzmann aus Weilheim in Oberbayern mit seinem 34 PS Käfer. Der größte teilnehmende Club kam mit 15 Fahrzeugen aus Wolfsburg.

Auch in diesem Jahr wurden wieder die teilnehmenden Fahrzeuge von einer Jury bewertet. Auf Platz eins in der Kategorie „Schönster Käfer“ kam das bronzefarbene Käfer Cabrio, Baujahr 1957, von Uwe Jörns aus Melbeck. Platz zwei erreichte ein blauer Standard-Käfer, Baujahr 1954, aus Hamburg vor einem gelben VW Käfer, Ausführung „Sparkäfer“ aus Nienburg auf Platz drei. In der Kategorie „Schönster



Nicht-Käfer“ kam ein Karmann Ghia Typ 34, „der große Karmann“, mit grau-schwarzem Dach aus Horn-Bad Meinberg auf Platz eins. Platz zwei ging an einen hellblauen VW Bus Modell T2a aus Holzwickede.

Der älteste Käfer, ein dunkelblauer Brezel-Käfer, Baujahr 1950, kam aus Bergen.

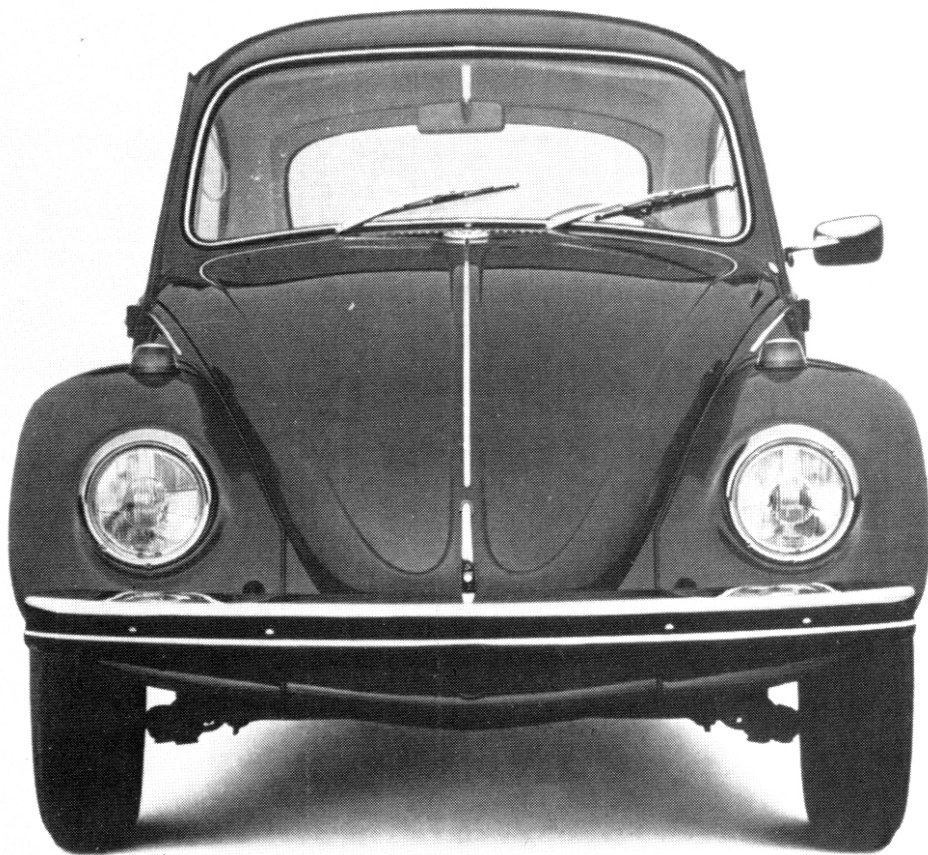
Den Sonderpreis „Lack“ gab es für ein Käfer Cabrio mit besonders schillernder Speziallackierung aus Reppenstedt.

Der Sonderpreis „KdF“ ging nach Wienhausen für einen sandfarbenen KdF-Kübelwagen, Baujahr 1945.

*Auf die Kinder wartete eine besondere Aktion:
Ein alter Käfer konnte nach Lust und Laune bemalt werden.*

(Quelle: Cellesche Zeitung)

Werbung Damals



**Da weiß man,
was man hat.**

Impressum

Käfer Club Info´s Nr. 33 Ausgabe Sommer 2005

Auflage:

500 Stück

Nachdruck nur mit Genehmigung der
Redaktion

© by „Käfer Club Info´s“ Nr. 33

Herausgeber:

1. Käfer-Club Celle e.V.

Bankverbindung:

Sparkasse Celle

BLZ: 257 500 01

KTO: 7 008 261

Redaktion:

Kai-Oliver Hain

Pressewart:

Martin Lutterberg (V.i.S.d.P.)

Idee & Gestaltung:

Kai-Oliver Hain

Artikel & Berichte von:

Kai-Oliver Hain (Kai-03)

Martin Lutterberg

Stefan Neugebauer

Nils Stellmann

Carsten Meyer

Weitere Mitarbeit:

Birgit Meyer

Miriam Schrader

Inserenten: Seite:

VW Classic Parts Center 38

Aircult 16

Elektro Höger 21

H.-D. Hain 31

Der

1. Käfer-Club Celle e.V.

Der Club für alle luftgekühlten Volkswagen

bedankt sich bei allen,
die unser Käfertreffen mit
Werbeanzeigen und Sachspenden
unterstützen.



Classic Parts Center



Classic Parts stehen für zeitlose Mobilität. Bei uns sind Sie an der richtigen Adresse, wenn Sie einzelne Ersatzteile für Ihr Fahrzeug bei Ihrem Volkswagen/Audi-Partner nicht mehr finden. Damit es auch in Zukunft heißt: **Er läuft und läuft und läuft...**

www.vw-classicparts.de



Volkswagen-Audi Classic Parts Center
Weser Ems Vertriebsgesellschaft mbH
Theodor-Heuss-Straße 28 b
38436 Wolfsburg

Telefon 0 53 61 - 30 85 77 - 11
Telefon 0 53 61 - 30 85 77 - 22
Telefax 0 53 61 - 30 85 77 - 77
info@vw-classicparts.de

Ersatzteile für luftgekühlte Fahrzeuge
Ersatzteile für wassergekühlte Fahrzeuge