

Schatzkammer

Die wichtigsten Exponate
der Sammlung des
AutoMuseum Volkswagen





Schatzkammer

Die wichtigsten Exponate der
Sammlung des
AutoMuseum Volkswagen

Delius Klasing Verlag



Vorwort

Am 26. April 1985 wurde das AutoMuseum Volkswagen in den Hallen einer früheren Textilfabrik eröffnet. Sieben Jahre später ging es in eine Stiftung über. Mit der Einrichtung des Audi Museum Mobile in Ingolstadt (2000) und der Autostadt in Wolfsburg im Jahre 2001 wandelte sich der Charakter der Sammlung zum reinen Markenmuseum. Ein Teil der bisherigen Exponate ging an die beiden neuen Standorte.

Die Sammlung der Stiftung AutoMuseum Volkswagen ist im Lauf der Jahre durch Ankäufe, Überlassungen und Schenkungen auf über 250 Ausstellungsstücke der Marke Volkswagen angewachsen, zu denen sich regelmäßig Leihgaben gesellen. Die temporären Exponate kommen sowohl von Privatis als auch von der Volkswagen Forschung, Volkswagen Classic und dem Zeithaus der Autostadt. Sie unterstützen so das AutoMuseum Volkswagen sehr wirkungsvoll und schaffen auch international eine wachsende Bekanntheit der Sammlung.

In der Dauerausstellung des Museums finden sich saisonbedingt zwischen 120 und 150 Fahrzeuge. Dazu kommen Exponate im Rahmen der jeweiligen Sonderausstellungen. Die übrigen rund 100 Exponate sind in verschiedenen Außendepots untergebracht oder als temporäre Leihgaben unterwegs. Permanente Wechsel der Exponate sind das Prinzip, laden sie doch zum wiederholten Besuch des AutoMuseum Volkswagen ein.

Die in diesem Museumskatalog gezeigten Fahrzeuge sind also nie alle gleichzeitig in der Ausstellung zu finden. Der Großteil der automobilen Zeitzeugnisse sind Referenzmodelle, die nicht zuletzt wegen ihres Status als Unikate nicht für den dynamischen Fahr-einsatz vorgesehen sind. Ausnahmen sind natürlich die Regel – so waren im Zuge der 40-jährigen Jubiläen von Passat, Golf und Polo Museums-Exponate aus den jeweiligen Anlaufserien bei Oldtimer-Rallyes und als Fotofahrzeuge für die Presse im Einsatz.

Dieser Katalog zeigt und beschreibt einige der attraktivsten Fahrzeuge der Sammlung, wobei besonderer Wert auf Prototypen, Studien und Unikate gelegt wurde. Die meisten gehören der Stiftung, etwa ein Viertel sind Leihgaben, vor allem von Volkswagen Classic. Vollständigkeit wurde nicht angestrebt und ist schon aus Platzgründen in diesem Katalog gar nicht sinnvoll und möglich. Vielmehr soll die hier getroffene Zusammenstellung Appetit machen, sich selbst einen Eindruck von den automobilen Zeitzeugnissen zu verschaffen.

Sollten Sie weitere Informationen, privates historisches Fotomaterial, Korrekturen und Anregungen zu den Fahrzeugen haben, freut sich die Stiftung AutoMuseum Volkswagen über Ihre Kommentare.

Highlights aus dem AutoMuseum

Die Luftgekühlten	13	Karmann Ghia	36	Golf II CityStromer 1992	67
Käfer	14	Karmann Ghia Typ 14 Coupé 1972	36	Golf II GL 1983	68
KdF Käfer Typ 60 1943	14	Karmann Ghia Typ 34 Prototyp 1960	38	Golf I Cabrio 1991	69
Kommandeurwagen Typ 87 1946	16	Karmann Ghia Typ 34 Coupé 1969	39	Golf III GTI Edition 1994	70
Käfer 1200 Brezel Kamei 1953	16	Nutzfahrzeuge	40	Golf III Pickup 1993	72
Käfer 1200 Ovali 1955	17	T1 Prototyp 1949	40	Golf III Variant 1993	73
Käfer Herbie 1969	17	T1 Barndoor Transporter 1951	41	Golf IV Cabrio 1998	74
Käfer 1303 LS 1974	18	T1 Samba 1962	42	Golf IV HighBrid 2002	74
Käfer 1200 1978	19	T1 Feuerwehr Drehleiter 1964	44	Golf V Yellow Speed 2005	75
Käfer Última Edición 2003	19	T2a/b Gasturbine 1972	44	Spaßautos	76
Käfer Cabrio	20	T2b Camper 1978	45	Scirocco I 1973	76
Hebmüller Cabrio 1949/50	20	T2b Bus Allrad 1978	45	Scirocco II TR 1982	77
Käfer 1303 Cabrio 1979	20	T2b Open Air 1973	46	Scirocco II Bimotor 1982	78
Käfer Cabrio Typ 15 1949	21	T2c Nova Combi 1998	47	Corrado Roadster 1993	78
Käfer Einsatzfahrzeuge	22	T3 Traveller Jet 1979	48	Corrado 1995	79
Hebmüller Polizei Käfer Typ 18A 1949	22	T3 Magma Doppelkabine 1987	48	Scirocco III AirMotion 2009	79
Post Käfer 1977	22	T3 Limited Last Edition 1992	49	New Beetle RSI Cabrio 2003	80
Feuerwehr Käfer 1974	23	Nutzfahrzeuge-Ableger	50	Art Beetle Mona Lisa 1998	81
Mexiko Käfer Taxi 1995	23	Typ 147 Fridolin 1965	50	New Beetle Beetster 2 2001	81
Käfer Sonderkarosserien	24	Typ 181 Safari 1980	51	Passat-Klasse/Phaeton	82
Dannenhauer & Stauss Roadster 1951	24	Die Wassergekühlten	52	Passat I LS 1973	82
Rometsch Lawrence Coupé 1959	25	Kleinwagen	54	Passat I GTI 1977	83
Ghia Aigle Coupé 1956	26	Polo I 1976	54	Passat II Electronic 1983	83
Messerschmidt Käfer Taxi 1953	28	Polo II Coupé 1982	56	Santana GL 5 1982	84
Rovomobil 1949/1976	28	Polo II Sprint 1983	56	Passat III GL 50 Jahre 1988	84
Käfer Maxi 1973	29	Polo III Harlekin 1995	57	Phaeton Lounge 2005	85
Käfer 1303 Breitbau Oettinger 1973	29	Polo IV Fahrroboter Klaus 2001	57		
Käfer Derivate im Ausland	30	Lupo 3 Liter 2001	58		
Fusca 1986	30	Golf-Klasse	60		
SP2 1973	31	Golf I Alaska-Feuerland 1974	60		
Brasilia 1974	32	Rabbit 1978	61		
Puma Coupé 1979	33	Golf I GTI Pirelli 1983	63		
Großer Käfer Typ 3 und 4	34	Caddy I 1984	64		
Typ 3 Messe-Glasmodell 1961	34	Jetta I 1979	65		
Typ 3 1500 S Cabrio 1961	34	Jetta I VR6 1979	65		
Typ 4 412 LE Variant 1973	35	Jetta II CityStromer 1987	66		



Andere	86
<hr/>	
Ostmobile	86
Trabant 1.1 Limousine 1990	86
Wartburg 1.3 Limousine 1990	87
Gol GTI 1991	88
Studien und Unikate	89
<hr/>	
1950er-/1960er-Jahre	90
EA 47-12 1955	90
EA 142-2-53 1962	92
EA 53 1957	93
EA 97-1 1960	93
EA 128 1963	94
EA 311 Spezial 1966	96
EA 142 1966	96
EA 235 1967	97
EA 276 1969	97
1970er-/1980er-Jahre	98
ESVW I 1971	98
ESVW II (Golf) 1975	99
EA 272 1972	100
Chicco 1975	100
IRVW I (Golf) 1979	101
ARVW I 1980	101
Auto 2000 1981	102
Student 1982	102
SMVW 1982	103
IRVW III (Jetta) 1984	103
Scooter 1986	104
IRVW Futura 1989	105
1990er-/2000er-Jahre	106
Vario I 1990	106
Vario II 1991	108
Chico 1992	109
1-Liter-Auto 2002	111
W12 Coupé 2001	112
Eco Racer 2005	114
XL1 2013	115
Touareg I W12 Loipenfahrzeug 2001	116
Touareg I Stanley 2005	116
Rennwagen	117
<hr/>	
Formel Vau 1966	118
Golf I Rheila 1981	120
Polo II G40 1985	121
Iltis Paris–Dakar 1979	122
Race Touareg III 2011	123



Ghia Aigle Coupé 1956

Giovanni Michelotti war seinerzeit Chefdesigner von Ghia-Aigle Suisse S.A. am Genfer See, einem selbstständigen Ableger von Carrozzeria Ghia. Er formte dieses elegante Sportcoupé, von dem aber nur zwei Exemplare entstanden. Technische Basis des 1957 vorgestellten Coupé war ein Käfer-Fahrgestell, wobei der 30-PS-Boxer damals dank eines MAG-Kompressors auf 50 PS kam. Heute ist ein 30-PS-Motor installiert. Die Bremsanlage stammte vom Porsche 356.

At the time, Giovanni Michelotti was head designer at Ghia-Aigle Suisse S.A. based near Lake Geneva, a spin-off of Carrozzeria Ghia. He designed this elegant sports coupé, of which only two were ever produced. The brake system came from the Porsche 356.

Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt
1192 ccm
30 PS (22 kW)
120 km/h (75 mph)





Karmann Ghia Typ 14 Coupé 1972

Bis zum Ende der fast 20-jährigen Laufzeit im Juli 1974 entstanden insgesamt 466 856 Karmann Ghia Typ 14 als Coupé und Cabrio. 1970 hatte der 1,6-Liter-Boxer des Käfer 1302 S mit 50 PS den bisherigen 1,5-Liter mit 44 PS abgelöst. Ab 1971 erfuhr der „kleine“ Karmann weitere Veränderungen – massivere Stoßfänger, größere Hecklichter, einfarbiges Interieur, Doppelarmaturen und ein Vierspeichenlenk-rad.

The Karmann Ghia was without doubt the most beautiful Beetle derivative. Over a period of almost 20 years, a total of 466,856 vehicles known as the Type 14 were produced as coupés or cabriolets. In 1970, the 50 hp, 1.6-litre boxer engine of the Beetle 1302 S replaced the 44 hp, 1.5-litre engine used until then.

Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt
1584 ccm
50 PS (37 kW)
140 km/h (87 mph)







T1 Samba 1962

Der Transporter (Typ 2) startete 1950 mit der Generation T1, die mit den unterschiedlichsten Aufbauten reüssierte. Am 2. Oktober 1962 erreichte man die erste Produktions-Million. Bis zur Ablösung 1967 entstanden 1,8 Millionen. Der millionste Kleintransporter war ein Samba-Bus – die mittlerweile weltweit populärste T1 Version mit 23, später 21 Fenstern und Faltschiebedach. Dieses Fahrzeug zählt mittlerweile zu den am höchsten bewerteten Volkswagen Modellen.

The Microbus (Type 2) was launched in 1950 with the T1 generation, and it enjoyed success with many different body versions. On 2nd October 1962, the one-millionth Microbus rolled off the production line – a Samba with 21 windows and a folding sunroof.

Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt
1192 ccm
34 PS (25 kW)
80 km/h (50 mph)

T1 Feuerwehr Drehleiter 1964

Dieses karg ausgestattete Feuerwehr-Einsatzfahrzeug mit herauskurbelbarer Leiter tat jahrelang seinen Dienst bei der Norddeutsche Erdöl AG (NEAG). Es demonstriert den unendlichen Variantenreichtum auf Basis des klassischen Käfer/Bus-Konzepts. Die Innenausstattung geriet sehr überschaubar, ein Teil des Zubehörs wurde leider verschlissen.

This emergency fire vehicle with extractable ladder was in service for many years at Norddeutsche Erdöl AG (NEAG). It demonstrates the endless wealth of variants based on the classic Beetle/Microbus concept.

Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt
1192 ccm
34 PS (25 kW)
90 km/h (56 mph)



T2a/b Gasturbine 1972

Der Forschungs-Prototyp GT 70 nutzte eine, zusammen mit Williams Research Corp. (USA) entwickelte, 170 kg schwere Gasturbineinheit in Zweiwellen-Bauform mit integriertem Untersetzungsgetriebe. Das Getriebe kam vom VW 1600. Nach guten Erfahrungen in Schiffen und Flugzeugen wurden versuchsweise Autos mit Gasturbinen ausgestattet. Vorteile waren der hohe Wirkungsgrad, der minimale Bauraum (wie gewohnt im Heck) und der Betrieb mit Benzin und Diesel.

The GT 70 research prototype used a 170 kg gas turbine unit developed in collaboration with Williams Research Corp. (USA). It was a two-shaft design with integrated reduction gearing. However, it proved unsuitable for production use in passenger cars or vans. The gearbox came from the VW 1600.

Gasturbine
75 PS/55 kW
120 km/h (75 mph)





T2b Camper 1978

Gerade die populäre T2-Generation ist weltweit vielen Volkswagen Freunden als Campingbus in Erinnerung geblieben. Ab 1970 kamen im sogenannten T2b der vergrößerte Motor mit 50 PS und Ölkühler sowie eine bessere Innenausstattung zum Einsatz. Hauslieferant Westfalia wartete ab der IAA 1973 mit diesem stilvollen Camper auf, der über ein neu gestaltetes, hinten angeschlagenes Aufstelldach aus Kunststoffmaterial verfügte.

From 1970, the larger 50 hp engine with oil cooler and better interior features were fitted in the T2b. Following the 1973 International Motor Show in Frankfurt, preferred supplier Westfalia brought out this stylish Camper, which had a newly designed, rear-hinged pop-up roof made of a polymer material.

Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt
1584 ccm
50 PS (37 kW)
110 km/h (68 mph)



T2b Bus Allrad 1978

Vom T2 entstanden ab 1975 einige Prototypen mit Vierganggetriebe und vorgeschaltetem Drehmomentwandler, der für den zusätzlichen Vorderradantrieb sorgte. Die Steigfähigkeit des Busses betrug 94 Prozent, die Wassertiefe 50 cm. Gustav Mayer („Transporter-Mayer“) und Henning Duckstein bewiesen mit der Durchquerung der Sahara und anderer nordafrikanischer Wüstengebiete die Praxistauglichkeit ihres Konzepts. In Serie ging aber erst der T3 syncro im Jahre 1984.

Starting in 1975, several prototypes of the T2 were produced that were modified with a four-speed gearbox and an upstream torque converter, which provided the additional front-wheel drive. The Microbus could climb a grade of 94 per cent and had a fording depth of 50 cm. Series production of four-wheel drive vehicles, however, did not start until the introduction of the T3 syncro in 1984.

Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt
1970 ccm
70 PS (51 kW)
110 km/h (68 mph)