



Einst automobiler Arbeiter,
heute ein Schmuckstück: VW
Doka anno 1964

VW Doppelkabine Jahrgang 64

Grau ist nur der Lack

Geboren für die Arbeit und fein restauriert, ist die VW Doppelkabine Jahrgang 64 nun reif für eine Klassiker-Ausfahrt.

Spielt im Sturm wieder „Uns-Uwe“ Seeler, als Ausputzer in der Abwehr „World-Cup-Willi Schulz“, und ist der junge Beckenbauer bald reif für die Nationalelf? Heißt der Kanzler Adenauer, Erhardt oder Kiesinger? Und kostet der Liter Benzin auf einmal knapp 60 Pfennig statt 140 Cent?

Im Verkehr von heute tauchen jedenfalls urplötzlich die Autos von gestern auf. Links überholt schneidig ein edler Jaguar E, vorn rollt ein rarer Jensen und drum herum wieselnd Mercedes Pagoden. Alles durchsetzt mit Opel Rekord und Kadett, abgeschmeckt mit Mercedes L 319 D, einem Setra älteren Semesters. Die

60er-Jahre sind auf einmal quicklebendig und die Traumautos aus den Quartettkarten von gestern auch heute echte Trümpfe. Im Rückblick war Papas schaukelnde Familienkutsche mit dem Riesen-Kofferraum richtig toll, und gestandene Nutzfahrzeuge verbreiteten einen herben Charme. Mittendrin in dieser illustren

MISSION POSSIBLE



Fliegl
TRAILER

Mischung aus kostbaren Raritäten und Schönheiten des Alltags tummelt sich eine VW Doppelkabine.

Während die gewöhnliche VW Doka nicht sonderlich weit herumgekommen ist, so hat diese hier einiges von der Welt gesehen. Ist Jahrgang 64, damals waren Beatles und Rolling Stones noch junge wilde Kerle, sang Siw Malmkvist „Liebeskummer lohnt sich nicht“, und Paul Kuhn entdeckte „Es gibt kein Bier auf Hawaii“. VW hat die Doppelkabine aus Kalifornien zurück nach Europa geholt. In Amerika rührte Louis Armstrong „Hello Dolly“, und Roy Orbison besang seine „Pretty Woman“.

In Kalifornien kannte man niemals blechfressendes Streusalz, Autos können reifen statt rosten. Die Amis mochten nicht nur ausladende Cruiser, heiße Sportwagen und praktische Pick-ups mit unendlich viel Hubraum und zweifelhaftem Fahrwerk, sie schätzten auch den kuriosen Käfer, den Samba, Westfalia-Campingbusse. Und die Doppelkabine. Ist ja schließlich auch eine Art Pick-up,

wenn auch wegen des Heckmotors zum Aufspringen für Lassie ein wenig hoch gebaut. Diese Doka trägt schlichtes Handwerkergrau, ist mehr Nützlich als Schönlings, beim Einsteigen zieht man im Geiste den Handwerkerkittel oder Blumann an.

Kundige Hände haben das Gesicht des Mittvierzigers ein wenig geglättet – eine Doka kommt nicht ohne Narben und Falten durch die Jahrzehnte. Die Überlebenden der ersten Generation des VW Transporter haben heute entweder Schrottwert oder sind gesuchte Liebhaberstücke. Und siehe da, ausgerechnet das Arbeitstier Doka ist ein Fall für Sammler. Sie zahlen 30.000 Euro für Top-Exemplare – viel mehr als für ein neues Modell. Das ist netto ab gut 24.400 Euro zu bekommen, und auch darüber lässt sich reden.

Wobei der Vergleich unfair ist, treffen doch zwei völlig verschiedene Welten aufeinander. Im Heck des Alten bollert ein luftgekühlter Boxer, wie es sich für einen VW-Klassiker gehört. Es schlägt heute sehr tapfer, der Senior ist heute

Highlights!

**Weltneuheit:
Vario Kipp-Chassis**



EU-konform und sicher fahren mit optimaler Lastverteilung bei 30 Fuß und 40 Fuß Containern durch Mittelteleskopierung.

PowerFloor



Mega Coil



Der umfassende
Mobilitätsservice

48+

Fliegl

Telefon +49 (0) 3 64 82/830-0
Telefax +49 (0) 3 64 82/830-60
E-Mail triptis@fliegl.com

www.fliegl.com

Fliegl Fahrzeugbau GmbH • D-07819 Triptis



Mehr als 40 Jahre Automobilgeschichte: Doka von vorgestern und Doka von heute

Schlichtes Cockpit mit viel Blech und ohne jedes Sicherheitselement; Im Heck arbeitet der erste Motor aus dem Jahr 1964, und er arbeitet unverändert gut.



richtig gut drauf. Er hat schließlich einiges vor, ist Teil der renommierten Oldtimerfahrt „2.000 Kilometer durch Deutschland“, das erklärt auch die Autos der 60er, auch vieler anderer Jahrgänge um ihn herum.

In der Pfalz und im Badischen läuft sich die Doka mit langem Anlauf auf sanften Flachetappen richtig warm, um sich dann umso vehementer auf die hochprozentigen Steigungen des Schwarzwalds zu stürzen. Das bedeutete damals noch richtig Arbeit, völlig ohne Servounterstützung von Lenkung und Bremsen.

Exakt 1 260 295 lautet die Fahrgestellnummer des Seniors, er zählte bereits bei seiner Geburt zu den reifen automobilen Persönlichkeiten. Andere hatten 1964 längst keine geteilte Frontscheibe mehr, sowieso keinen luftgekühlten Heckmotor. Und Schlüssel statt des rustikalen Vierkants, mit dem hier Tankdeckel und Motorklappe zu öffnen sind. Über derlei Schrullen konnte Mitte der 60er-Jahre niemand mit VW diskutieren, damals agierte man in Norddeutschland dogmatisch, pflegte unentwegt den Käfer und seine Geschwister mit Luftboxer. Der erste Modellwechsel des gesamten Unternehmens deutete sich erst an, er kumu-

lierte 1967 im VW Transporter der zweiten Generation. So aber sitzt der Fahrer des Jahres 2008 in einem 64er-Bulli und hat doch in einem Auto von 1950 Platz genommen – damals war der VW Transporter auf die Welt gekommen. Oder in einem Auto von 1958, dem Geburtsjahr der Werks-Doppelkabine.

Das Cockpit kennt keinen Schmuck, Tacho, Tankuhr und wenige Zugschalter müssen genügen.

Deren Fenster sind winzig, und die Knautschzone ist der Fahrer selbst, der eigentlich Steuermann heißen müsste, dirigiert er doch mit dem abgegriffenen schwarzen Zweispeichenlenkrad den alten VW weiträumig, mit ruhig-fester Hand und dem notwendigen Augenmaß über die Straßen. So etwas wie Geradeauslauf kennt der Alte nicht, er stromert neugierig über die Landstraßen von heute. Der VW läuft so schwankend wie seine Tachonadel pendelt – an Bord kommt ein Verdacht: Gab's einen Schluck Additiv zuviel? Denn neben einem Schluck Super

hat der Senior vorhin an der Tankstelle einen ordentlichen Becher Additiv als legales Dopingmittel für seine Ventile zu sich genommen.

Vorausschauendes Handeln verlangen auch die Bremsen, Trommeln rundum. Dazu aus heutiger Sicht von eher zweifelhafter Wirkung, besser nicht drauf ankommen lassen. Sicherheitsgurte und Kopfstützen sind hier schließlich unbekannte Größen.

1,5 l Hubraum und die 42 PS des Vierzylinder-Boxermotors sind aus dem Blickwinkel des 21. Jahrhunderts ebenso wenig der Rede wert wie schmale 100 Nm Drehmoment. Immerhin, hier werkelt noch der erste Motor. Und Leistung ist stets relativ, der drahtige Senior wiegt schließlich nur die Hälfte seiner modernen Nachfahren. Dazu eine knackig-kurze Übersetzung auf 105 Sachen – prompt erklimmt der Alte Steigungen fast wie eine Junger. Und falls ihm zwischendrin die Puste ausgeht: Was soll's, in der Ruhe liegt die Kraft.

Die beschauliche Fahrweise lässt Muße für einen Rundblick. Das blechern-karge Cockpit kennt keinen Schmuck, Tacho, Tankuhr und wenige Zugschalter müssen genügen. Die strammen Sitze enthalten Sprungfedern, an Seitenhalt hat niemand gedacht. Also legt sich der Fahrer mit in die Kurve, die Hände fest um das lasterhaft flache Lenkrad geklammert. Und wenn's ihm warm wird, öffnet er oben unter dem Dach die Lüftungsdüsen, lässt sich von hereinbrausendem Fahrtwind eine Föhnfrisur verpassen. Und angesichts von Fahrwerk, Bremsen und Geräuschkulissee ist er gleichzeitig mit gefühlten 200 km/h statt mit bedächtigem Tempo 100 unterwegs. Ein munterer Bursche der alte Transporter.

Nach rund 250 Kilometern ist die Tour vorbei, Armmuskeln und Waden dürfen sich erholen. Nach einem Tag im 64er-Bulli weiß man, was man getan hat. Steigt gerne in die modernen Transporter-Nachfahren um. Alltag. In jeder Hinsicht: Im Sturm spielt wieder Miroslav Klose, in der Abwehr Per Mertesacker, die Kanzlerin heißt Angela Merkel. Welchen Liebhaberwert werden sie alle in gut 40 Jahren haben, welchen die Doka des aktuellen VW Transporter? **RANDOLF UNRUH**

NEU!

ERSTAUSGABE IM NOVEMBER

KFZ.FUTURE

DAS PORTAL FÜR INNOVATIVE
FAHRZEUGTECHNOLOGIE

Die Mobilität von morgen – was lässt sich heute nutzen?

KFZ.Future befasst sich mit den spannenden Themen, die den Transport der Zukunft bestimmen – von alternativen Antrieben und Kraftstoffen über neue Werkstoffe und Fahrzeugkonzepte bis zu Logistik, Telematik und Distribution.

Die Erstausgabe erscheint
als Supplement zu
Bus-Fahrt 11/15. November 2008 und
KFZ-Anzeiger 22/20. November 2008.

Auflage: 40.000 Exemplare

Redaktionsschluss:
17. Oktober 2008

Anzeigenschluss:
24. Oktober 2008

Weitere Informationen, Themen-
schwerpunkte, Auflage, Heftformat,
Schlusstermine, Anzeigenpreise, uvm.
finden Sie in unserem Teilnahme-Flyer.

Flyer-Bestellung:
kfz-future@stuenings.de oder telefonisch:
Cornelia Assem, 021 51/51 00-1 26
oder download auf: www.kfz-future.com

kfz-future.com

