



Jahresheft 2008

Impressum

Herausgeber:	Käfer Cabriolet Club Schweiz (KCCS)	http://www.kccs.ch
Druck & Satz:	Spot-Tech, 8964 Rudolfstetten	http://www.spot-tech.ch
Texte:	Für die Richtigkeit der Angaben in den Berichten sind die jeweiligen Autoren verantwortlich	
Auflage:	200 Exemplare	

Inhaltsverzeichnis



Vorwort	4
Mitteilungen des Präsidenten	5
Brunch	7
60 Jahre „Bulli“-Bau in Hannover	10
Käfer Cabriolet-Treffen in Melle	15
Volkswagen Käfer - das Geräusch, der Humor, der Geruch, ...	17
Petri Heil, Sommerfahrt	22
Herbstfahrt	25
Clubartikel	29
Bücherecke	30
Chlausabend	31
Das Volkswagen Cabriolet	34
Nachwuchs im KCCS	37
Adressen Vorstand	39
Termine 2008	40

Vorwort



Liebe Käfer Cabrio Freunde

Als erstes entschuldigen wir uns für das verspätete erscheinen des Clubheftes. War das 2007 nicht ein tolles Jahr? Die Wirtschaft lief rund, Arbeit hatten wir alle zu Hauf, so wenige Arbeitslose hat es seit Ewigkeiten nicht mehr gegeben und das Wetter, zumindest an den Wochenenden, war fürs Cabriofahren bestimmt. Deshalb verzeiht uns, diese Konstellation machte es nicht gerade einfach, noch Zeit zu finden, um die Computer Tastaturen zu malträtieren, so dass das Heft noch vor Weihnachten bei Euch im Briefkasten zu liegen kommt.

Das Jahr 2008 steht ganz im Zeichen des Internationalen Anlasses in Flüeli Ranft. Das „Gerüst“ steht, Hotel ist gebucht und das ganze Rahmenprogramm ist auch schon fixiert. Trotzdem wird das OK-Team für das Feintuning noch einige Zeit aufwenden müssen. Wir wissen alle, der Teufel steckt im Detail. Ab Januar geht es los mit den Anmeldungen und wir hoffen natürlich, dass viele aus dem In- und Ausland eintreffen werden und so die Anstrengungen belohnt werden. Wir freuen uns natürlich, wenn auch alle KCCS-Mitglieder dabei sein werden. Also schreibt den Termin 22.-24. August 2008 ganz gross und fett in Euren Kalender.

Selbstverständlich werden alle anderen Anlässe wir gewohnt durchgeführt. Der erste Termin ist der 9. März zum Brunch.

Ich wünsche Euch ein tolles, erfolgreiches und natürlich ein gesundes 2008

Euer Vizepräsi
Peter Felder



Jahresrückblick 2007

Das Clubjahr wurde im März traditionsgemäss mit einem Brunch eröffnet. Die Frühlingssfahrt und GV fand im Kanton Aargau statt. Wir besuchten das Mammutmuseum und machten eine kurze Fahrt. Im Sommer führte unsere Fahrt viel weiter. Bis nach Lech in Österreich, wo wir unser Mittagessen selber fischten.

Im Herbst fuhren unsere Cabriolets durch die Kantone Jura und Neuchâtel. An diesem Wochenende besuchten wir den Mont Soleil, überquerten den Chasseral, sahen viele alte Käfer im Volkswreck-Museum. Das Jahr wurde mit dem Fondueschmaus in Regensdorf beendet.

Die geplanten Höcks konnten 2007 leider nicht alle durchgeführt werden. Im 2008 werden die Höcks daher in konzentrierter Form angeboten.

Neue Mitglieder

Im Jahr 2007 wurden folgende Mitglieder neu aufgenommen:

Aktivmitglieder: David Felder, Thomas Felder, Bea und Kurt Gehri von Arx, Silvia und Géza Kanabè, Sabine und Egon Ruch:

Der Mitgliederbestand beträgt 3 Ehren- 76 Aktiv-, 16 Passiv-Mitglieder und 3 Gönner.

Internationale Treffen 2008 und 2009

Wir freuen uns, im August 2008 das internationale Käfer Cabriolet-Treffen durchführen zu dürfen. Wir erwarten wieder viele Käfer Cabriolets aus unseren Partnerclubs aus Deutschland, Belgien, Holland, und Grossbritannien.

Im 2009 soll das Treffen in England stattfinden. Genauer Veranstaltungsort und Termin sind zurzeit noch nicht bekannt.



spot-tech

gestalten, drucken, laminieren..?

Auf diese Fragen antworten wir mit JA
Wir sind der richtige Ansprechpartner für:

Speisekarten-Herstellung

Flyerproduktion

Geschäftsdrucksachen

Logoentwicklung

Papierveredelung

...und vieles mehr.

Spot-Tech
Tel. 056 631 14 54

Grossmattstrasse 12
www.spot-tech.ch

8964 Rudolfstetten
info@spot-tech.ch





Am 18.3.07 war es soweit, knapp 30 Mitglieder trafen sich bei prächtigem Wetter auf dem Bauernhof der Familie Weyeneth in Lüterkofen (www.weyeneth.com) um die neue Saison zu eröffnen.



Seit dem letzten Anlass war doch wieder einige Zeit verstrichen und so gab es einiges zu erzählen und zu lachen.

Weniger zu lachen hatte unser „Schlittelpromi“ und Präsident André. Er muss 1 Woche vor dem Anlass auf einem Husarenritt mit seinem Schlitten unterwegs gewesen sein und dabei wohl für ein paar Sekunden vergessen haben, wie alt er eigentlich ist. Konsequenz: Ein lädiertes Fuss und Blutergüsse am ganzen Körper. Es war nicht wirklich ein berauschender Anblick André mit seinen blauen Krücken und schmerzverzerrtem Gesicht zu sehen. Beatrice tat uns wirklich leid!





Brunch

2007

Während wir unter anderem auch über den Winter sprachen, der bis dato nicht stattfand, ausser offenbar bei André, konnten wir uns am reichhaltigen Buffet verköstigen. Da gab es von Rösti, über Spiegeleier, Wurst, Schinken, Käse, Beeren, Joghurt, Müesli und und und..., einfach lecker war es, so dass sich sicher alle überessen haben.



Da wir alle mit dem Auto dort waren, haben wir diese Flaschen natürlich nur angesehen!! Nicht dass es dann noch heisst, wir trinken im Club!

Gegen 14:00 Uhr verabschiedeten wir uns und verzogen uns in alle Himmelsrichtungen.



Ich möchte mich für die Organisation des Anlasses bei Patricia recht herzlich bedanken.

Peter Felder



CLASSIC AND PERFORMANCE VOLKSWAGEN PARTS

R. + G. GYSI
BODENACHERSTRASSE 2
5242 BIRR
SWITZERLAND

TELEFON: 056 444 90 11
TELEFAX: 056 444 90 91
EMAIL: veedub@cagero.com
INTERNET: www.cagero.com

Oeffnungszeiten:
Montag geschlossen,
Dienstag bis Freitag 09:00-12:00 / 14:00-18:30
Samstag 09:00-16:00



60 Jahre „Bulli“-Bau in Hannover



Der alte VW-Bus hat treue Fans aus alten Tagen. Aus dem unscheinbaren Kastenwagen hat sich in den vergangenen Jahrzehnten ein eigener Mythos entwickelt.



Vom 5.-7. Oktober 2006 haben über 50'000 Besucher und 3'500 VW Bulli den 60. Geburtstag des Familien-, Transport-, Camping- und Allzweckautos in Hannover gefeiert

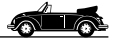


Die Bulli-Story fing 1947 an, als der niederländische Autoimporteur Ben Pon umgebaute Käfer-Chassis auf dem VW-Werksgelände in Wolfsburg sah, mit denen Volkswagen-Mitarbeiter Lasten transportierten. Sofort entwickelte Pon die Mobile mit einer Zeichnung weiter, auf der sich bereits erste wichtige Kennzeichen des Bullis erkennen lassen: Frontlenker, Heckmotor, dazwischen eine glatte Ladefläche.

Vor 50 Jahren, am 8. März 1956, lief im Hannoveraner Volkswagen-Werk der erste Bus der Baureihe T1 vom Band.



60 Jahre „Bulli“-Bau in Hannover



Nur wenige Autos werden so geliebt wie er: der VW-Bus, zärtlich Bulli genannt. Zahlreiche Legenden ranken sich um das erste Wohnauto der Republik. Die Weltreisende Jugend stand auf den Bus und erkannte seine Vorzüge die so vielseitig wie unwahrscheinlich waren: Kommt überall durch, hält ewig, braucht



kaum Sprit und bietet genug Platz zum Übernachten. Auch in den USA zogen viele Freaks in mit Peace-Zeichen, Blumen und psychedelischen Mustern bemalten VW-Bussen in die Landkommunen Kaliforniens oder nach San Francisco.

T1 - da bekommen auch heute noch Tausende eingefleischter Bulli-Fans leuchtende Augen. Immer noch steht der Oldtimer aus den Anfängen der Wirtschaftswunderzeit in vielen Garagen, wird gehegt und gepflegt. Dabei war der erste Bulli, der als simpler Kastenwagen auf den Markt kam, anfangs nur als Lieferwagen konzipiert. Doch VW erkennt schnell die Chance des Allrounders, schiebt Kombi, Bus und Pritsche nach. Bald kurvt der Bulli als Feuerwehrauto, Krankenwagen oder rollende Wursttheke durch die Städte. Ende der 60er Jahre entdecken ihn Studenten und Weltreisende. Der Bulli - inzwischen in Baureihe T2 - fährt bis nach Indien oder auf die Lofoten.



60 Jahre „Bulli“-Bau in Hannover



Das hat den Kult begründet, der Bulli als Ausdruck eines Lebensgefühls. Der bundesweite Verein hat sich dem Schutz und der Pflege des „VW-Busses 1967-79“ verschrieben. Natürlich gibt es auch Fan-Clubs der Baureihen T1 (bis 1967), T2 (1967-1979) und T3 (1979-1990).

Danach bröckelt es weil viele sagen dass der T4 (auch genannt Multivan) kein Bulli mehr ist. Zu teuer, zuviel Elektronik, ganz andere Klientel hat man angesprochen. Dazu kam, dass 1981 VW von Luft- auf Wasserkühlung wechselte. Ein Affront. Als der Autobauer zehn Jahre später auch noch das Prinzip des Heckmotors aufgab, war das Ende des Bullis besiegelt.



Vom seit 1967 gebauten Nachfolgemodell des ersten VW Bullis, dem T2, wurde ein Viertel der bis 1979 insgesamt drei Millionen Einheiten in den Vereinigten Staaten verkauft. Während im VW-Nutzfahrzeugwerk in Hannover seit 2003 die fünfte Auflage des Kleintransporters gebaut wird, laufen bei Volkswagen Brasilien sogar bis heute noch Busse vom Band, die dem T2 stark ähneln.

Peter Felder



Cooler Drinks

Riesen Corder-Bleu
(Spezialität)

Poulet-Flügel
mit herrlichen Saucen

feine Salate

erstklassige Weine

saisonale
Grillspezialitäten

Buffalo's Bar / Restaurant
Kasernenstr. 24
8180 Bülach
Tel. Nr. 044 861 06 22

Unsere Öffnungszeiten:

Montag bis Mittwoch	08.30 - 24.00
Donnerstag	08.30 - 02.00
Freitag	08.30 - 03.00
Samstag	10.00 - 03.00
Sonntag	10.00 - 23.00

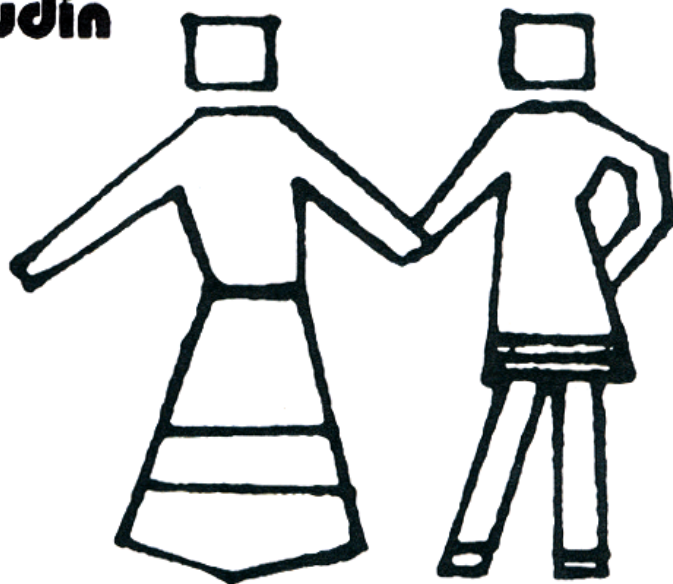


**Daniela Locher und das Buffalo's-Team freuen
sich auf Euren Besuch**



Danzon Artist Agency

N. Gaudin



Ihr Partner für die Vermittlung von
Live-Musik, Zauberer, Künstler
und Artisten.

Info: www.danzon.ch

Telefon und Fax 044 836 85 86



Das internationale Treffen 2007 wurde vom holländischen Club organisiert, fand aber in Melle in Deutschland statt. Melle liegt etwa 20km entfernt von Osnabrück, der Heimat aller Käfer Cabriolets.

Da ein Autoreisezug bis nach Hannover fährt, konnten wir uns die weite Anreise per Auto ersparen. Am Anlass in Melle haben vom KCCS Roland und Edith, Beatrice und André teilgenommen. Beatrice und ich nahmen den Autozug ein paar Tage vorher, um noch einen Abstecher nach Wolfsburg und Hamburg zu machen.

Wir fuhren am Montagabend los. Gleichzeitig mit dem Öffnen des Garagetors fing es an zu regnen. Der Regen begleitete uns bis zur Verladestation in Lörrach, wo wir unser Cabriolet mit vielen anderen schönen Autos und Töffs in den Autoreisezug nach Hildesheim verladen konnten.

Es regnete fast die ganze Nacht, umso erstaunlicher war, dass mein Käfer bei der Ankunft am Morgen um 5 Uhr trocken war. Dies nützte uns aber nicht viel, da es auch die ganze Fahrt nach Wolfsburg weiter regnete. In Wolfsburg konnten wir in unserem Hotel das Cabriolet in der Tiefgarage trocknen.

Wir besuchten das VW-Werk, die Autostadt, sowie das VW-Museum. Als wir anderntags losfahren wollten, sprang das Cabriolet nicht an. Batterie defekt. Zum Glück war die Tiefgarage lang genug zum Anstossen. In Wolfsburg haben wir eine VW-Garage gefunden, die uns eine 6-Voltbatterie besorgen konnte. Beim Losfahren richtig Hamburg fing es aber wieder an zu regnen.

Und es regnete bis Hamburg, wo wir noch über eine Stunde im Stau standen und daher erst beim Eindunkeln via Reeperbahn in unserem Hotel am Hafen eintrafen. Doch von nun an war das Wetter schön und wir genossen die Tage in Hamburg sehr. Danach ging es weiter via Bremen nach Osnabrück. Ist das flach dort und die Strassen sind kilometerlang schnurgerade.





Norddeutschland-Tour Käfer Cabriolet-Treffen in Melle

Wir trafen rechtzeitig zum Start des Käfer-Cabriolettreffen beim Karmannwerk in Osnabrück ein. Alle Teilnehmer, mit rund 70 Cabriolets, waren dort. Wir trafen auch auf Roland und Edith.

Nach der Besichtigung der Fahrzeugausstellung und dem Besuch im Karmann-Shop ging es nach Melle, wo sich das Hotel befand. Wir konnten unsere Autos auf dem Rasen vor dem Hotel plazieren und die schönen Zimmer beziehen. Am Abend gab es ein feines Essen und anschliessend das Briefing für die kommenden beiden Tage. Zudem durften wir unseren Anlass vom kommenden Jahr vorstellen.



Am Samstagmorgen war das Erwachen mit einer Überraschung verbunden: es regnete entgegen allen Prognosen. Jedoch hörte der Regen beim Frühstück auf, so dass wir schon offen zur Rundfahrt losfahren konnten. Die Rundfahrt führte uns in die Landschaft rund um Melle. Es gab Verschiedenes zu sehen und wir fuhren viele kleine Strässchen. Alle Cabriolets parkierten auf dem Bad Essener Kirchplatz. Es gab einen Halt mit Degustation bei der Brauerei Barre und sehr spannend war auch die Besichtigung eines Eisenerzbergwerkes. Am Abend gab es ein Galaessen im grossen Saal mit anschliessender guter Musik und Tanz.

Am Sonntag war das Wetter wieder wunderbar und wir starteten zu einer erneuten Rundfahrt. Das Ziel dieser Rundfahrt war das Oldtimermuseum in Melle. Dieses Museum hat ein interessantes Konzept. Die Ausstellungsfahrzeuge sind alle in privatem Besitz und dürfen nur 6 Monate dort ausgestellt werden. Beim Museum gab es ein Mittagessen und anschliessend wurde das Treffen unter viel Applaus beendet.

Wir fuhren dann via Hannover nach Hildesheim, wo wir am Abend wieder mit dem Autoreisezug nach Lössach heimfuhren.

Die Reise mit dem Cabriolet in Norddeutschland war sehr schön und Dank dem Autoreisezug hielten sich auch die zu fahrenden Kilometer auf der Autobahn in Grenzen.

André Bartholdi

Volkswagen Käfer - das Geräusch, der Humor, der Geruch, das Gefühl, die Handlichkeit, das Image



Menschen der Generation Käfer horchen auf, wenn sie es heute hören. Sie sind dabei seltsam berührt, verspüren Melancholie, wie in Erinnerung an lange Vermisstes.



Es ist ein Geräusch, so unverwechselbar wie die Käfer-Silhouette: es sirrt, es zirpt, es raschelt, ist überlagert von beruhigendem Gebläserauschen - eine Euphorie, die jahrzehntelang unsere Mobilität untermalte, die in jenen Jahren Begleitmusik war für Unabhängigkeit und für wachsenden Wohlstand.

Seit den späten 40er Jahren und noch in den frühen 80ern des vergangenen Jahrhunderts prägte der unverwechselbare Käfer-Sound die Geräuschkulisse deutscher Straßen. Und auch andernorts war der luftgekühlte Käfer-Boxer Leit-Instrument im lärmenden Verkehrs-Konzert.

„Das liebt die Welt an Deutschland“, titelte deshalb Ende der 60er Jahre die heute bereits legendäre Volkswagen-Werbung der Agentur Doyle Dane Bernbach (DDB), darunter eine kunterbunt gemischte Bilder-Sammlung: Heidelberg, eine Kuckucksuhr, Sauerkraut mit Knödeln, Goethe, ein Dackel, die Lorelei - und ein Käfer.

In der Tat: Der Käfer agierte in aller Welt als deutscher Botschafter - unüberhörbar, unverwechselbar, und dabei unerhört sympathisch. Er war jahrzehntelang beliebtester Importwagen in den USA. Und 1967 lag er auch auf der Insel Nauru im Süd-Pazifik im Aufwärtstrend. Dort, so schließt die „Das liebt die Welt an Deutschland“-Anzeige keck, sei der VW-Absatz um 200 Prozent gesteigert worden: „Von einem auf drei Käfer.“

Der typische Humor in Sachen Käfer.

Obwohl jedes Kind wusste, dass der Käfer-Motor luftgekühlt ist, mahnte VW Mitte der 60er Jahre zu Winterbeginn in ganzseitigen Anzeigen: „Vergessen Sie nicht, Frostschutzmittel in Ihren VW zu tun“. Gemeint war nicht der Boxer im Heck. Gemeint war der Behälter fürs Scheibenwaschwasser, vorn unterhalb des Ersatzrades montiert - „Weil wir wissen, wie man einen Motor mit Luft kühlt. Weil wir noch nicht wissen, wie man eine Scheibe mit Luft wäscht.“



Volkswagen Käfer - das Geräusch, der Humor, der Geruch, das Gefühl, die Handlichkeit, das Image

Ob an der Luftwäsche in Wolfsburg gearbeitet wurde, verschweigt der Werbe-Texter - gewundert hätte es des Käfers Zeitgenossen nicht. Schließlich hatte ein Käfer-Bonmot zu jener Zeit längst Eingang in den deutschen Sprachschatz gefunden: „Luft friert nicht ein. Luft kocht nicht über.“

Wasserkühlung in einem Volkswagen?

Damals genau so undenkbar, wie die Änderung des Käfer-Designs - selbst dann noch, als dieses längst als konservativ, ja als veraltet galt. Volkswagen spielte in der Werbung mit progressiven Spöttern - und erntete dafür den Beifall derer, die den Käfer liebten, so, wie er war und blieb. „Schon 1948 meinten viele, dass wir ihn ändern sollten“, stand 1965 unter dem Bild eines frühen Brezelkäfers. Der Meinung sei in der Tat zuzustimmen. Deshalb habe VW bislang von 5008 Käfer-Teilen 5002 geändert oder verbessert.

Nur die Käfer Form - die typische Silhouette blieb.

„Es gibt Formen“, erläuterte Anfang der 60er Jahre eine weitere VW-Anzeige, „die man nicht verbessern kann.“ Sie zeigte ein Ei mit aufgemaltem Käfer-Heck. Gut 15 Jahre später, bereits in der Golf-Ära, wiederholten die VW-Werber das prägnante Ei-Motiv aus traurig stimmendem Anlass. Als 1978 in Emden die letzten in Deutschland gebauten Käfer vom Band liefen, lautete der Slogan unter dem bemalten Anzeigen-Ei: „Wir wahren die Form. Bis zum Schluss.“ Und - geradezu trotzig: „Fast 21 Millionen Käfer-Käufer auf der ganzen Welt fanden das auch völlig in Ordnung.“

Der typische Geruch im Käfer.

Auch er ging für VW-Fahrer in Ordnung: Wer im Käfer durchatmet, der inhaliert einen Hauch von heißer Maschine, vermischt mit dem Odeur angewärmten Teppichbodens. „Geruchsfreie Heizung“ versprachen folglich Käfer-Konkurrenten als Vorteil ihrer Produkte, nicht ahnend, dass gerade diese Heizluft-Brise zur betörenden Aura im Käfer beiträgt. In Wärmetauschern produziert, aus



Schwellen-Luken strömend, unterstreicht sie die unverwechselbare Persönlichkeit des Käfers wie wohlduftendes Parfum.

Diese meist nur laue Brise, das weiß heute nur noch die Generation Käfer, wurde zu Beginn der Käfer-Erfolgsgeschichte als Privileg empfunden, als Luxus in Zeiten, da andere Automobile überhaupt keine Heizung hatten. So mussten sich deren Fahrer im wattierten Mantel und mit Handschuhen hinter das Lenkrad klemmen. Frühen Käfer-Besitzern hingegen genügte ein warmer Pullover für Fahrten in den Winter.



Das war gut so. Denn wer im Käfer in Begleitung unterwegs ist, der hat ohnehin wärmende Tuchfühlung mit seinem Nebenan. Der Hut kann dank üppiger Kopffreiheit zwar am gewohnten Platz verbleiben. Doch Pfeifenraucher tun gut daran, ihre Dunhill vor Fahrtantritt zu verstauen. Sonst könnten sie damit womöglich mit der Windschutzscheibe kollidieren.

Das Käfer-Gehäuse war stets eng, intim. Und es ist derart sorgfältig abgedichtet, dass die Türen beim Schließen viel Schwung und viel Gefühl benötigen, sollen sie nicht von komprimierter Luft zurück katapultiert werden - von Luft, die nach Maschine riecht, nach Teppichboden und manchmal auch nach Tabakrauch.



Das typische Gefühl im Käfer.

Es ist wohlige Geborgenheit, die dieses Automobil seinem Besitzer beschert - und natürlich auch dessen Nachwuchs. Kleinkinder der Generation Käfer lagerten behütet in der Kofferkuhle hinter der Rücksitzlehne. Behäbiges Boxer-Rauschen und Rudi Schuricke wiegten sie in den Schlaf.

Die Generation Käfer wuchs mit dem Käfer auf - und in ihm. Sie wanderte mit den Jahren vom Platz unter dem Ovalfenster im Modell '52 auf den Rücksitz im innen bereits lichterem Modell '57, vom Rücksitz Anfang der 60er auf den (heute für Kids längst verbotenen) Beifahrersitz.

Erste heimliche Fahrübungen auf Waldwegen folgten im 66er Käfer 1500; wenig später aufregende Stunden mit dem Fahrlehrer zur Seite - natürlich im Käfer, in dessen Fond sich schließlich der gestrenge Fahrprüfer zwängte.

„Warum wohl lernen jährlich Tausende mit dem VW das Fahren?“ fragte VW 1967 in einer Anzeige, um gleich die Antwort darauf zu geben: „Weil er so leicht zu fahren ist. Fragen Sie Ihren Fahrlehrer. Sein Beispiel hat Schule gemacht.“

Die typische Handlichkeit des Käfers.

Käferfahren hat etwas Behendes, das sich nicht aus Tempi definiert, sondern aus dem Spielerischen seiner Bedienung.

Leichtgängige Lenkung, Pedalerie und Schaltung, direkte Reaktionen auf Kommandos des Fahrers - das war damals, in den 50er und 60er Jahren, keineswegs so selbstverständlich wie ab den Mitt-70ern, in der Epoche des Volkswagen Golf. Der Käfer setzte hier zu seiner Zeit die Klassen-Maßstäbe - wie später der Golf.



Volkswagen Käfer - das Geräusch, der Humor, der Geruch, das Gefühl, die Handlichkeit, das Image

Solche Qualitäten erschlossen sich speziell den Amerikanern, gewohnt mit unhandlichen Raumschiffen zu jonglieren. Arthur Railton, Journalist und in den 60er Jahren Vorstandsmitglied von Volkswagen of America, beschrieb die deutschen Davids im Verhältnis zu den amerikanischen Goliaths so: „Sie hüpfen in den Verkehrsschlangen vor einem rein und raus. Sie huschten in die Parklücke, in die man gerade hineinwollte. Im Schnee surrten sie an anderen vorbei, und ihre Luftschlitze hinten sahen aus, als grienten und amüsierten sie sich über der anderen Hilflosigkeit.“

Das amerikanische Verbraucher-Magazin „Consumer Reports“ brachte die Wirkung des Käfers bereits im November 1952 auf den Punkt: „Wenn Sie gewöhnlicher Wagen müde sind, ist der Volkswagen eine gute Erfrischung.“ Und zwei Jahre später urteilte Lawrence Brooks, Testberater des selben Magazins, bereits euphorisch über den Käfer: „...einer von sehr wenigen Wagen, die ... Begeisterung hervorrufen, weil sie beim Fahren wirklich Spaß machen...“ Das wirkte.

Schon im November 1955 rieb sich Leo Donovan in der US-Zeitschrift „Popular Mechanics“ verwundert die Augen: „... ein Wagen, klein und untermotorisiert. Doch dessen Händler können nicht ausreichend beliefert werden, so spektakulär läuft sein Verkauf. Und alles ohne kostenlose Reisen nach Paris... und ohne Rabatte. Welcher Wagen ist so unglaublich? Es ist der kleine, käfergleiche Volkswagen. Seine Händler haben sogar Lieferfristen für gebrauchte Modelle.“



Das typische Image des Käfers.

„Kein anderes Automobil hatte eine derartige soziale Auswirkung“, schrieb Arthur Railton in „The Beetle“, seiner Hymne an den Käfer, „er wurde Teil unserer Folklore. Er hat seine eigene Mythologie. Man schrieb Bücher darüber, gab eigene Zeitschriften heraus, drehte Filme mit ihm als menschenähnlichem Star ... Der Käfer war Mittelpunkt von Hunderten



von Witzen und wurde für Karikaturisten zum Symbol ... für den Rebellen gegen das Establishment.“

Der Käfer war nicht Protz und Prunk. Doch er war auch nicht bloß reine Vernunft. Wie kein anderes Automobil zuvor und keines danach verlieh der Käfer seinem Besitzer durchaus Status - wenn der es darauf anlegte. Doch zuvorderst war der Käfer ein Statussymbol der Klassenlosigkeit - materiell wie intellektuell.

Bereits Mitte der 60er Jahre bediente sich die VW-Werbung dieser Käfer-Einmaligkeit, die Verkaufsstrategen heute „USP“ (Unique Sales Proposition) nennen: „Man sieht ihm nicht an, was sein Fahrer ist. Ob er beispielsweise Glück bei Frauen oder an der Börse hat. Oder sogar beides. Ob er ein Grundstück im Tessin besitzt. In Bonn zur Prominenz gehört. Platon im Original liest.“

Und knapp zehn Jahre später, im Juli 1971, analysierte unisono das deutsche Motor-Magazin „auto motor und sport“: „Während sonst nahezu jeder Wagen nach Hubraum, Leistung und Preis eingestuft wird und somit gewisse Rückschlüsse auf den sozialen Status seines Besitzers ermöglicht, hat sich der Käfer ein absolut klassenloses Image geschaffen. In ihn kann sich jeder setzen, ohne befürchten zu müssen, dadurch seiner Umwelt tiefere Einblicke in seine persönlichen Verhältnisse zu gewähren...“ Wohl wahr.

Bei einer anderen Einschätzung des Käfers irrte das Stuttgarter Blatt indessen. „Einen wirklichen, echten Anti-Käfer wird und kann es nie geben“, zog Reinhard Seiffert im November 1969 zum Abschluss seines Käfer-Testes ein Fazit. „Niemand kann ihn bauen - nicht einmal das Volkswagenwerk selbst.“

Knapp fünf Jahre später, im Mai 1974, führten die Wolfsburger den Gegenbeweis. Plötzlich gab es ihn, den „Anti-Käfer“ mit allen Käfer-Qualitäten, doch ohne dessen Mängel - von der Generation Käfer erdacht, gebaut für die künftige Generation Golf.

Peter Felder

Quelle: <http://www.einfach-autos.de/bildergalerie/vw/kaefer/>





Petri Heil

Sommerfahrt 1. Juli 2007

Treffpunkt war die Raststätte Forrenberg. Um 8:30 Uhr starteten wir unsere Maschinen und fuhren ohne Halt zur Grenze Au SG. Kaum hatten wir österreichischen Boden unter den Rädern wurden wir von den Zöllner freundlich aufgefordert das Licht einzuschalten, danach liessen wir alle die Dächer runter, ausser unsere „Hard Core Driver“ Corina und Markus Pally aus Hombrechtikon, die schon mit offenem Dach von zu Hause aus starteten.

Von Au ging es durch Lustenau (wie kommt man auf solche Namen??), Dornbirn Richtung Bregenzerwald. Als bald kamen unsere Käfer zum ersten Mal ins Schnaufen als wir Richtung Bödele mit einer Steigung von bis zu 14% hinauffuhren. Auf der anderen Seite, auf halben Weg abwärts, gab es den ersten Apéro-Halt im schönen und neuen Restaurant/Hotel Sonnenberg.



Der Apéro wurde von unserem Geburtstagskind Patricia gesponsert, was uns natürlich spontan zu einem Geburtstagständchen veranlasste.

Da der Berg wieder rief, hatten wir leider (oder zum Glück?) keine Zeit mehr für die zweite Strophe!

Gut gelaunt, bei prächtiger Sicht und warmen Sonnenschein ging es im Konvoi gemütlich über den Hochtannbergpass, Richtung Warth bis ins schönste Dorf Europas von 2004, Lech am Arlberg. Mitten im Dorf ging's rechts weg in eine kleine Strasse, die uns nach etwa 3km zu einem kleinen See mit einem Restaurant führte.





Genau der richtige Platz für das Mittagessen. Géza und ich nahmen die Möglichkeit wahr, das Mittagessen selber aus dem See zu fischen. Géza hatte nach kurzer Zeit einen Saibling an der Angel und nachdem auch ich endlich kapiert hatte, wie man fischte, dauerte es nicht lange bis ich eine gut und gerne 1m (1000mm!!) lange Forelle nach stundenlangem und heftigem Kampf aus dem Wasser zog ;-))) Ich könnte noch viel mehr ins Detail gehen, aber ich bin sicher, ihr würdet es mir ja eh nicht glauben!

Mit geschwellter Brust brachten wir beide unseren Fang in die Küche, wo er umgehend fachmännisch zubereitet wurde. Mann, war der Fisch gut!

Nach etwa 2 Stunden ging's zurück nach Lech zum Kaffee. Das Hotel Pfefferkorn machte es möglich, dass wir unsere Fahrzeuge mitten auf dem abgesperrten Dorfplatz parkieren durften. Bei Kaffee und Kuchen, gesponsert vom Club, genossen wir die herrliche Bergluft und beobachteten aus der Ferne, wie die Wanderer und Touristen unsere Fahrzeuge bewunderten.



Leider geht wie immer alles Schöne viel zu früh zu Ende und so fuhren wir am späteren Nachmittag wieder zurück in die Schweiz. Kaum über der Grenze verdunkelte sich der Himmel immer bedrohlicher, so dass wir gezwungen waren in St. Margrethen alle unsere Dächer wieder zu schliessen (auch Pallys). Kurz danach ging das Donnerwetter los. 18:00 Uhr und es war dunkel wie in der Nacht und wir nicht nur dabei sondern mitten drin!! Ich weiss jetzt, mein Käfer ist dicht!! Allerdings

muss der über uns wohl Erbarmen gehabt haben, so dass sich das Wetter kurz nach St. Gallen wieder beruhigte und jeder von uns wohlbehalten zu Hause ankam.

Ich möchte es nicht versäumen Charlotte und Joachim, im Namen aller, recht herzlich für die tolle Organisation und den schönen Ausflug zu danken.

Peter Felder



VSCI Carrosserie // // // Luigi Taveri AG



**Und jetzt? ...
Direkt zum Fachmann!**

Inhaber: P. Pfister
Industriezone Hintere Rütli
8820 Wädenswil

Tel. 044 781 13 29
Fax 044 781 21 49
Mail info@carrosserie-taveri.ch



BROKERCENTER ZÜRICHSEE AG
VERSICHERUNGSTREUHAND

BrokerCenterZürichsee AG
Zugerstrasse 3
Postfach
8820 Wädenswil
Tel. +41 (0)43 477 87 66
Fax +41 (0)43 477 87 61

www.brokercenter.ch

BrokerCenterZürichsee AG
Forchstrasse 30
Postfach
8032 Zürich
Tel. +41 (0)44 380 81 81
Fax +41 (0)44 380 81 80

www.brokercenter.ch



Am Samstag, 16. Sept 2007 trafen wir alle, ausser Géza, dessen Käfer vorerst einfach nicht weiterwollte, gegen 10.30 Uhr beim Bahnhof in St. Imier ein.

Als erstes galt es, ein Restaurant zu suchen, es schien als ob St. Imier bereits im Winterschlaf war. Wir haben uns dann kurzfristig entschlossen beim Bahnhof-Kiosk unser Kaffee einzunehmen und auf das Eintreffen der Letzten zu warten. Es freute uns alle, dass wir nebst den bekannten Gesichtern, mit Matthias und Sylvia Neidhöfer zwei neue Mitglieder an



das von verschiedenen Hochschulen unterstützte und betreute Solar- und Windkraftwerk beizuwohnen. Wir wissen jetzt alle, welche Solarpanels und in welchem Winkel wir diese auf unsere Dächer montieren sollten. Auch über die etwas düsteren Zukunftsperspektiven dieser Technologien haben wir etwas erfahren. Vor 15 Jahren wollte man mit Solarenergie etwa 15% des Energiebedarfs in der Schweiz abdecken, realisieren konnte man jedoch bis anhin lediglich 0,5%. Die Dame hat uns mit viel Engagement einiges zu erzählen gewusst und es war wirklich sehr lehrreich und informativ.

Danach ging es weiter zum Mittagessen ins Restaurant Assesneur, wo dann auch Géza, notabene mit neuem Kabel im Motor, zu uns stiess. Das Restaurant war wunderbar gelegen, genau so stellt man sich den Jura vor, Wiesen, Hügeln, Wälder, Pferde, gutes Essen und natürlich Trinken. Fast zwei Stunden haben wir mit erzählen und spielen mit den Hunden verbracht bevor es dann in Richtung Chasseral ging.



diesem Anlass begrüssen durften.

Als dann auch die Letzten zu uns stiessen und alle ihre Benzintanks gefüllt hatten, ging es bei prächtigem Sonnenschein weiter in den Jura Richtung Mont Soleil. Auf dem Mont Soleil befindet sich seit 15 Jahren ein Forschungszentrum für alternative Energien. Wir hatten die Gelegenheit einer sehr interessanten Führung durch





Herbstfahrt

16. September 2007

Durch Nebenstrassen und zahllosen Kurven kraxelten wir den Chasseral hoch, dabei kamen sicher einige Käfer ins Schnaufen.



Auf der Passhöhe legten wir einen Halt ein und genossen die Aussicht und froren uns als erstes Mal fast die Nasen ab, da der Wind doch sehr zügig blies. Trotzdem liessen wir es uns nicht nehmen unsere Beine bei einem Spaziergang zu vertreten. Wir wussten ja, es hatte ein Restaurant wo wir uns danach aufwärmen konnten. Die Aussicht war phänomenal.



Nachdem alle wieder aufgetaut waren und die Haare wieder so platzierten, dass man sich selbst wieder erkannte, ging es mit unseren „Coccinelles“ weiter zu unserem Nachtquartier, dem sehr schön gelegenen Hotel L'Aubier in Montezillon.

Nach kurzer Pause zum Duschen und Umziehen wurden wir schon vom Club zum Apéro eingeladen, bevor es zum Nachtessen ging. Das Essen war sehr gut allerdings hatten, vor allem die jungen Männer, etwas Mühe mit den Portionen. Zum Glück der Meisten war die Serviertochter aus Zürich und wir hatten jemand der uns verstand. Wie es uns schien, war auch sie froh, dass wir Deutsch sprachen ;-)) Leider konnten Matthias und Sylvia nur am Samstag dabei sein, so dass sie sich nach dem Essen von uns verabschiedeten.



Herbstfahrt

16. September 2007



Der Sonntag brachte leider nicht mehr so warmes Wetter. Die Sonne schien zwar, aber wärmte nicht wirklich, was wir bei der Wegfahrt nach einem tollen Frühstück feststellen mussten. Aber als richtige Cabriofahrer wurde das Dach natürlich trotzdem heruntergelassen.



Nach einer gemütlichen und stresslosen Fahrt durch den schönen Jura trafen wir im Volkswagen-Museum in St. Sulpice ein. Das ist private Museum befindet sich in einer alten Zementfabrik und wird von einigen ganz schrägen VW-Fans hobbymässig betrieben. Da gab es total abgewrackte Käfer sowie einige sehr komische Gefährte. Da hing doch tatsächlich ein Boots-Käfer an der Decke! Auf der oberen Etage wurden auch sehr liebevolle Themenpark eingerichtet. Winter-, Camping-, Militär-, Safari-, Unfallszenen und und und...



Zum Mittagessen ging's zum Asphaltmuseum, wo wir heissen Schinken aus dem Asphalt-ofen mit Kartoffelgratin und Bohnen assen. Die machen den Schinken tatsächlich auf





Herbstfahrt

16. September 2007

heissem Asphalt. Bis der Ofen betriebsbereit ist, dauert es 3 Stunden. Es muss ein wirklich beliebter Ort sein, jedenfalls war das grosse Restaurant von Gästen aus der ganzen Schweiz sehr gut besucht.



Damit wir das viele und gute Essen vor der Heimfahrt noch etwas verdauen konnten, fuhren wir nach le Soliat, wo wir kürzere und längere Spaziergänge zum Creux du Van (Grand Canyon der Schweiz) machten. Die Abgründe waren doch sehr eindrücklich.

Gegen 15.30 Uhr hiess es schon wieder Abschiednehmen von einer wunderschönen Gegend der Schweiz.

Wir möchten uns alle ganz herzlich bei Daisy und Christophe für die tolle Organisation des Weekends bedanken, es war absolut perfekt. Der Jura ist wirklich eine wunderbare Ecke in der Schweiz und sollte sicher mehr für Ausfahrten in Betracht gezogen werden.



Bis bald
Patricia Felder



Liebe KCCS-Fans

Zurzeit gibt es folgende Clubartikel zu erwerben:

- **Baseballkappen:** „Käfer Cabriolet Club Schweiz“ für CHF 5.- pro Stück
- **Pins:** „Käfer Cabriolet Club Schweiz & Motiv“ für CHF 2.- pro Stück
- **Leuchtwesten:** Hülle mit Aufdruck für CHF 10.- pro Stück

Clubartikel können an der Generalversammlung oder auf Voranmeldung an KCCS-Anlässen angeschaut und bezogen werden.
(Versand zuzüglich Portokosten)

Bestellungen an:

Beatrice Schärer
Kratzstrasse 3
8153 Rümlang

beatrice.schaerer@kccs.ch
Fax: 044 818 11 40

Wer sich für eine KCCS-Jacke interessiert, meldet sich bitte bald möglichst bei mir, damit ich Euch vor der nächsten Bestellung rechtzeitig darüber informieren kann.

Liebe Grüsse und bis zur nächsten Fahrt mit vielen KCCS-Kennzeichen
Beatrice





VW Käfer 2008 (Kalender)

Auch für das Jahr 2008 ist es Fotograf Jörg Hajt gelungen, besondere Exemplare des Klassikers aus Wolfsburg abzulichten. Für die große treue Fangemeinde des Käfers ist der neue Kalender wieder ein Muss.



Werkschau 1. (Gebundene Ausgabe)

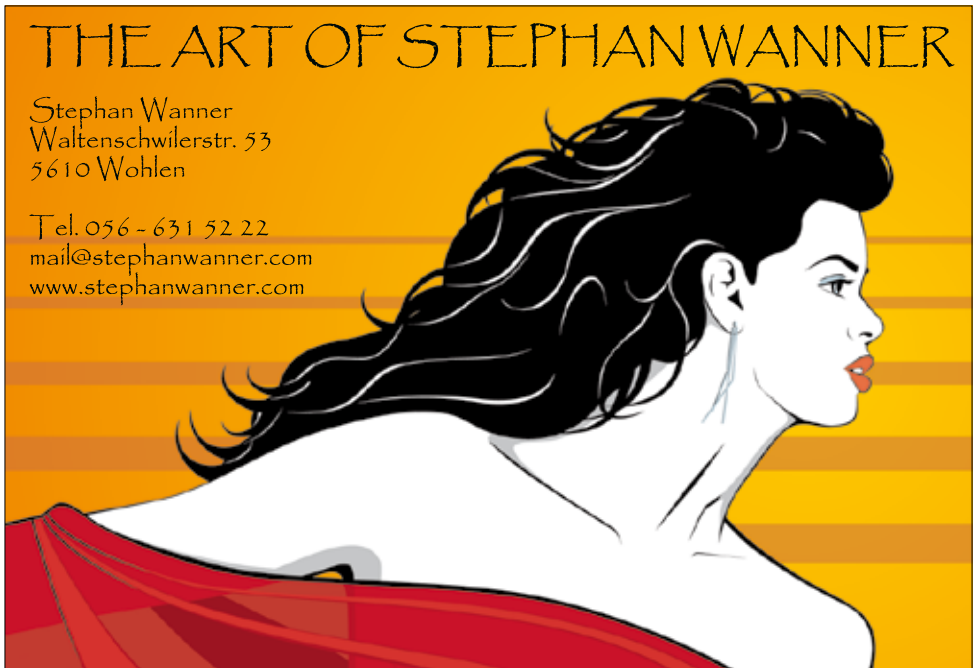
Fotografien aus dem Volkswagenwerk 1948 - 1974



Das VW Käfer Schrauberhandbuch. (Gebundene Ausgabe)

Reparieren und optimieren leicht gemacht.

Die Bücher und Kalender könnt ihr über unsere Webseite bestellen.
www.kccs.ch / Über den Käfer / Bücherliste



Chlausabend, unser letzter Anlass im 2007

24. November 2007



Am 24. November fand der traditionelle Chlausabend statt. Treffpunkt war der Parkplatz beim Tennisclub in Regensdorf.



Leider war das Wetter nicht wirklich schön, aber uns kann ja nichts abschrecken. So marschierten wir mit Fackeln bewaffnet den Wald hinauf zu einer Hütte, wo es heissen Punsch und einen Apéro gab.

Da es zu dunkel war, hat leider niemand gesehen, wer den ganzen Apéro gegessen hatte. Danach ging es wieder zurück Richtung Ausgangspunkt.

Der Tennisclub hatte einen grossen Raum und die Wirtsleute machten sich grosse Mühe eine gemütliche Atmosphäre zu schaffen. Bald ging es mit dem Essen los, während die einen wie verrückt die Brotmücken im sehr guten Fondue rührten, liessen die anderen Ihr Fleisch auf dem Tischgrill brut-



zeln und assen zum Ärger von einigen anderen doch tatsächlich haufenweise Pommes Frites! Hoffentlich waren die nicht so gut wie sie aussahen! Das nächste Mal werde ich schlauer sein! Nach dem Essen, gab es zum Verdauen einen Wettbewerb. Da waren einige knifflige Fragen zu beantworten. Eine Rangliste konnte nicht gemacht werden, da die Antworten bei allen fast gleich waren. Der Einzige, der aus der Reihe tanzte, war Andreas, er wusste oder erriet die Antworten besser als die meisten anderen.



Chlausabend, unser letzter Anlass im 2007

24. November 2007



Dass der Samichlaus den Weg nicht zu uns fand, lag sicher am Wetter oder am vielen Schnee, der eine Woche davor gefallen war. Ich bevorzuge jedoch die Variante, dass er ja eh nichts zu sagen gewusst hätte, da wir ja das ganze Jahr sehr folgsam waren. Dafür sprang Marcel für ihn in die Bresche. Er sah wirklich nett aus mit der Zipfelmütze.



Janik wusste sogar ein Chlausversli und gab es auch zum Besten. Papa und Mama waren dann auch mächtig stolz auf ihren Sohn.



Ich möchte Sabine und Marcel (Cello) recht herzlich für die Organisation dieses Anlasses danken. Es war ein schöner und würdiger Anlass, um das Jahr 2007 mit dem Club abzuschliessen.

Peter Felder



wenn Bauten begeistern

- ▲ Sanierungen**
- ▲ Fassadenreinigungen**
- ▲ Sprayentfernung / -Schutz**
- ▲ Unterhaltsreinigung**
- ▲ Facility Services**

Armit AG
Badenerstrasse 849
8048 Zürich
Tel. 01/434 84 84
Fax 01/434 84 44

Armit AG
Lückhalde 14
3074 Muri
Tel. 031/951 08 08
Fax 031/951 08 01

Internet: www.armit.ch

E-Mail: welcome@armit.ch



Das Volkswagen Cabriolet

Frischluftvergnügen im Käferschnitt

Bereits am Anfang der Geschichte des Volkswagens war eine offene Variante des Wagens vorgesehen. Der erste Prototyp, V2 genannt, wurde dabei zum Urahn dieser Fahrzeuge, die von Karmann in Osnabrück zwischen 1949 und 1980 rund 330'000 Mal gefertigt wurden.

Bei jeder Weiterentwicklung der Volkswagen-Prototypen wurden auch die offenen Varianten mit einbezogen. So gab es auch ein Cabriolet der VW 3-Serie und der Serie 30. Diese Fahrzeuge wurden immer wieder für propagandische Zwecke eingesetzt, so wurde z.B. ein Cabriolet vom Typ VW 38 bei der Grundsteinlegung des VW-Werkes gezeigt und Adolf Hitler besonders gerne mit der offenen Variante des Volkswagens in Presse- und Wochenschauberichten gezeigt. Der Cabriolet-Prototyp mit der Fahrgestellnummer 31, der bei der Grundsteinlegung präsentiert worden war, wurde Hitler bei einer feierlichen Übergabe auf dem Obersalzberg geschenkt und überlebte wie durch ein Wunder die Kriegswirren. Bis 1956 in Privathand, spulte der Wagen in diesem Zeitraum rund 590'000km ab, bevor er wieder in den Besitz des Volkswagenwerkes gelangte.



Während der Volkswagen (der seit 1938 Kdf-Wagen hiess) in den Kriegsjahren in geringer Stückzahl für Politgrößen und das Militär gefertigt wurde, blieben die Cabriolet-Prototypen exotische Einzelstücke. Erst nach Kriegsende wurde die Idee eines Cabriolets auf Volkswagenbasis wieder aufgegriffen. Die Firma in Wülfrath kam dabei die Vorreiterrolle zu.

Das Volkswagen Cabriolet

Frischluftvergnügen im Käferschnitt



Ab dem Dezember 1948 wurde von Hebmüller ein elegantes zweisitziges Cabriolet (VW Typ 14 A) gefertigt, das seinerzeit für den stolzen Preis von DM 7'500.- angeboten wurde. Zum Vergleich: Ein Standard-Käfer kostete 1949 ganze DM 5'300.-, was einmal mehr beweist, dass ein ausgefallener Geschmack schon immer seinen Preis hatte.



Die Hebmüller-Cabriolets bestachen gestern wie heute durch ihr gelungenes Design mit einer langgestreckten Heckpartie, die an die Form des Vorderbaus angelehnt war. Die ausgewogenen Proportionen dieser Zweisitzer waren so gelungen, dass sie Jahrzehnte später als Vorlage für zahlreiche Anbieter von Umbausätzen auf Käferbasis dienten.

Doch das Glück war dem offenen Volkswagen von Hebmüller nicht lange hold. Bei einem verheerenden Brand wurden die Fertigungsanlagen von Hebmüller zerstört, so dass die Produktion nach 696 gefertigten Exemplaren im Jahre 1953 eingestellt wurde. Bis heute wird über dieses „Aus“ für Hebmüller in der Käferszene heftig diskutiert, denn ein Neuanfang wäre nach dem Brand wohl sicher möglich gewesen. Die Aufnahme der Cabrioletfertigung bei Karmann im Jahre 1949 mag aber im Zusammenhang mit diesem Entschluss von Hebmüller gestanden haben.



Technische Daten: Fahrzeug: 1200er VW-Käfer Cabriolet. Baujahr: 1964. Motor: 1.2 Liter mit 25kW/34PS. Karosserie: komplett restauriert. Bauzeit: 4 1/2 Jahre. Wert: ca. 7'000£. Besitzer: Robert Wynne, Denbigh, England



Das Volkswagen Cabriolet

Frischluftvergnügen im Käferschnitt

Wie erdrückend die Konkurrenz von Karmann von Anfang an war, belegt die Tatsache, dass in Osnabrück 1949 schon 364 viersitzige Cabriolets gefertigt wurden, in Wülfrath hingegen 359 Exemplare des zweisitzigen Hebmüller-Cabriolets. Die Zahlen von 1950 sind noch eindeutiger: 2'695 Karmann-Cabriolets auf Volkswagenbasis stehen 319 Hebmüller-Varianten gegenüber.

Es liegt damit auf der Hand, dass dieses Duell zwischen David und Goliath auch ohne den Brand über kurz oder lang auf ein einheitliches Resultat hinausgelaufen wäre. Der weitere Verlauf der Cabriolet-Geschichte ist bekannt. Der Klassiker für Frischluftfreunde überlebte sogar das Ende der Käferproduktion in Deutschland und wurde noch weitergebaut, als die geschlossenen Brüder am 19. Januar 1978 im VW-Werk Emden ihren Abschied nahmen.



Quelle: Hot Car Magazin-Sonderheft Nr. 1



nimm 2



Wir finden es bärenstark und sind total glücklich!

Gabi, Philipp, Noah & Lars Nyffenegger, Hintermeisterhof 9, 8038 Zürich

Geboren am 30. Oktober 2007:

Nick

2630 Gramm

14:28 Uhr

49 cm

Marvin

2580 Gramm

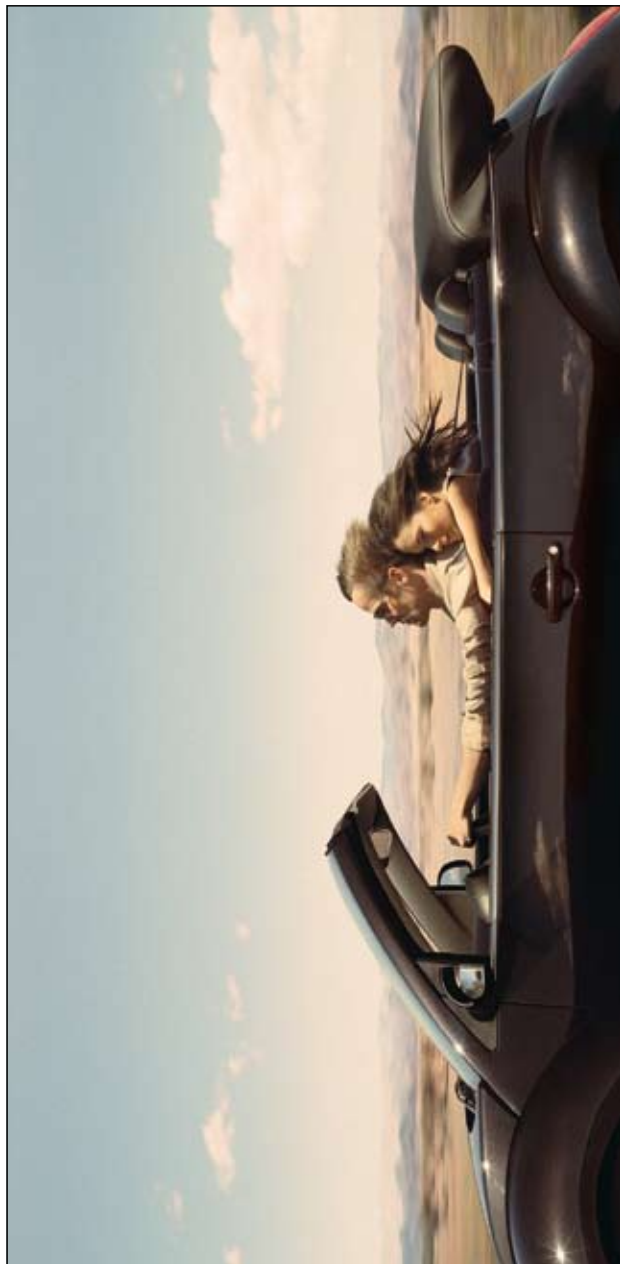
14:29 Uhr

48cm





www.volkswagen.ch



Born to Beetle.



Das Auto.

Adressen Vorstand

Präsident	André Bartholdi Kratzstrasse 3 8153 Rümlang Tel. 044 722 32 44 andre.bartholdi@kccs.ch
Vizepräsident / Organisation	Peter Felder Bodenwis 74c 8473 Saland Tel. 052 386 34 60 peter.felder@kccs.ch
Kassier / Mitgliedermutation	Andreas Bommel Bristenstrasse 3 8048 Zürich Tel. 044 432 41 58 andreas.bommel@kccs.ch
Medien / Verfasserin	Daniela Locher Brestenbühlstrasse 46 8182 Hochfelden Tel. 044 862 73 24 daniela.locher@kccs.ch
Internet / Webmaster	Stephan Wanner Waltenschwilerstr. 53 5610 Wohlen Tel. 056 631 52 22 stephan.wanner@kccs.ch
Internet-Adresse	http://www.kccs.ch

Termine 2008

Clubtermine

09.	März	Brunch
18.	April	Höck ZH
31.	Mai	GV und Frühlingsanlass
06.	Juli	Sommeranlass
08.	August	Höck BE/SO
22.-24.	August	Internationaler Anlass
31.	Oktober	Höck ZH
29.	November	Jahresausklang

Weitere Termine

29.-30.	März	Oldtimer & Teile Markt Fribourg
4.	Mai	Käfertreffen in Wolfwil, Käfmo-Team
22.	Juni	Käfer und Bus Treffen in Roggwil, Käfer + Bus Club Oberaargau
01.-03.	August	VW-Treffen in Orpund bei Biel, VW-Club Seeland
05.-07.	September	VW-Luftgekühltentreffen in Wachseldorn/Sü- deren, Beetlebasis