



1952 – Volkswagen Typ 1 1100 „Brezelkäfer“



- Aus dem Baujahr 1952 einer der letzten „Brezelkäfer“ – die Urversion des legendären Volkswagens
- Gehobene Export-Ausstattung
- Seltene Version mit der so genannten „Rheumaklappe“ zur Innenraumbelüftung
- Hohe Originalität, umfassend restauriert und „unverbastelt“
- H-Zulassung und TÜV-Berichte vorhanden



Dieses Automobil

Der hier angebotene VW Käfer wurde im Juni 1952 erstzugelassen und ist damit eines der letzten Exemplare mit dem charakteristischen geteilten „Brezelfenster“ hinten. Zudem verfügt der Wagen über die „Rheumaklappe“ genannten Belüftungsklappen vor den Türen, die für nur etwa eineinhalb Jahre verbaut wurden, bevor Ausstellfenster die Belüftung übernahmen.

Der erste Besitzer bestellte seinen Wagen seinerzeit in der gehobenen „Export“-Ausstattung, die unter anderem abweichende Außenfarben, ein teilsynchronisiertes Getriebe und verchromte Stoßstangen enthielt. Das wichtigste Upgrade für die Fahrbarkeit dürften die hydraulischen Bremsen gewesen sein, während jene im Standardmodell per Seilzug bedient wurden.



Der Wagen hat die 70 Jahre seit seiner Erstzulassung mit zwischenzeitlicher Überarbeitung bzw. Restaurierung hervorragend überstanden. Von gut gemeinten Modernisierungen wie dem Umbau auf große Rückleuchten oder das einschweißen eines anderen Heckfensters blieb er ebenso verschont wie von „Verbastelungen“ im Zuge von späteren Individualisierungen. Besonders hervorzuheben ist das hellbraune Stoff-Interieur in quasi neuwertigem Zustand.

Dieser „Brezelkäfer“ ist die seltene Gelegenheit einen bedeutenden Zeitzeugen der Automobilgeschichte und insbesondere der Massen-Motorisierung in Deutschland der frühen 1950er Jahre zu besitzen. Er würde sich in einer Museums-Sammlung genauso wohlfühlen wie bei Ausfahrten im heutigen Straßenverkehr. Auch als hochwertiger und unkomplizierter Klassiker für den gelegentlichen „Alltagsbetrieb“ wäre dieser Wagen gut geeignet.

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972





Modellgeschichte

Ferdinand Porsche entwickelte den Volkswagen schon in den 1930er Jahren im Regierungsauftrag unter dem Namen „KdF-Wagen“, basierend auf einem Konzept von Béla Barényi. Ein früher Prototyp, welcher dem späteren Design bereits ähnelte, wurde 1934 bei NSU gebaut und nach seinem Entwickler als Porsche Typ 32 designiert. Das Fahrzeug wurde nach ersten Fahrerprobungen weiter in Richtung Serienreife entwickelt, und schließlich 1938 für produktionsbereit erklärt. Ein gewöhnlicher Verkauf des Wagens war nicht geplant, stattdessen konnten Interessenten sich für eine Reichsmark ein Sparheft kaufen, das als Kaufvertrag galt, und dieses dann nach und nach mit Wertmarken füllen.

Zu einer Serienfertigung des Wagens kam es auf Grund des ausbrechenden Krieges nicht mehr, ab 1939 produzierte das neu errichtete Werk Material für den Kriegsbedarf. Mit Ende des Krieges wurde aus der „Stadt des KdF-Wagens“ die Stadt Wolfsburg und der VW Typ 1 entstand in modifizierter Form auf Basis ursprünglichen „KdF-Wagens“. Die Serienfertigung begann 1946, und ab 1947 wurde das Modell auch exportiert. Der Motor war ein luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor mit 1.133 cm³ und 24,5 PS. Dieser preiswerte, einfache und zuverlässige Personenwagen wurde dann zum Ursprung der Massenmotorisierung in Deutschland.



Die New York Times berichtete alsbald über den Verkaufserfolg in Deutschland und anderswo, und schrieb dabei von Autos die „wie viele schillernde kleine Käfer durch die Gegend krabbelten“. So war der Spitzname geboren, und ein paar Jahre später sprach auch das Unternehmen Volkswagen selbst vom „VW Käfer“.

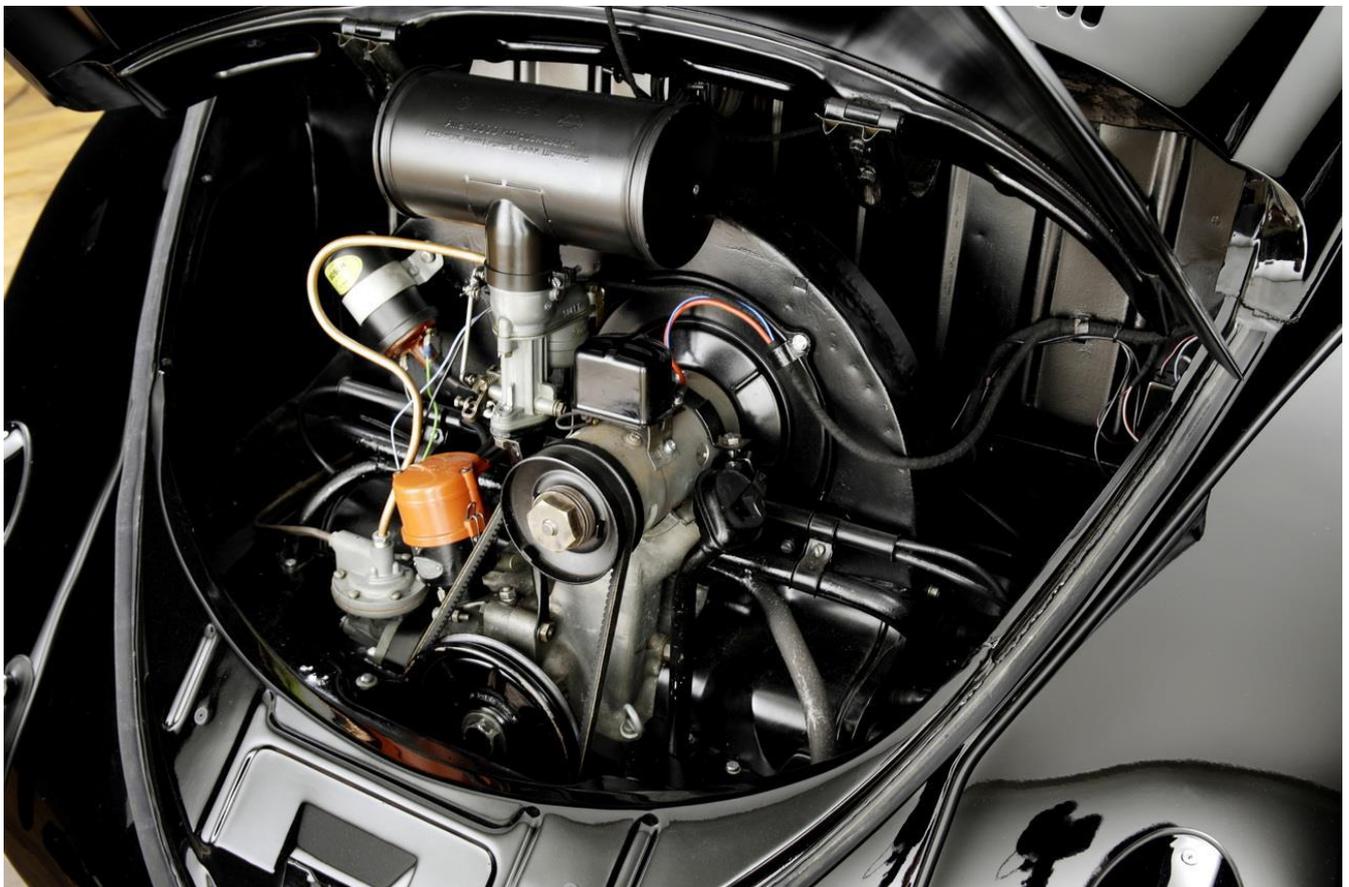
Zur Kostenreduktion trugen frühe Exemplare bis 1953 ein zweigeteiltes Heckfenster, da dies in der Herstellung deutlich günstiger war als ein zur Rückseite des Wagens passendes, gekrümmtes Fenster. Die Optik der rundlichen Fenster mit Mittelsteg brachte der Generation den Spitznamen „Brezelkäfer“ ein, da die Scheiben den großen Löchern in einer Brezel ähneln sollen.

Im Jahr 2023 zählte das deutsche Kraftfahrt-Bundesamt noch über 55.000 Käfer auf deutschen Straßen. Neben einem unlängst erlangten Kultstatus bietet der Wagen eine unvergleichliche Vielfalt an Versionen und Interpretationen mit oder ohne Griff fremde Teileregale. Und selbst über 70 Jahre nach Produktionsbeginn hat der Käfer nichts an seiner unermüdlichen Zuverlässigkeit verloren und kann, wenn gewollt, ein treuer Begleiter im Alltag sein.



Daten & Fakten

Baujahr	1952
Stückzahl	402.921 „Brezelkäfer“ der Serie I, 21,53 Mio. Käfer insgesamt
Farbkombination	schwarz, Stoffinterieur hellbraun
Laufleistung (abgelesen)	81.447 km
Motor	Vierzylinder-Boxermotor, luftgekühlt, zentraler Solex-Vergaser
Hubraum/Leistung	1.133 ccm, ca. 24,5 PS bei 3.300 U/min (Werksangaben)
Getriebe	manuell, Viergang, 2. bis 4. Gang synchronisiert, Mittelschaltung
Bremsen	Trommeln vorne/hinten, hydraulisch betätigt
Leergewicht	ca. 1.110 kg
Höchstgeschwindigkeit	ca. 100 km/h
Ausstattung	Exportmodell mit hydraulischen Bremsen, Chromstoßstangen und Chromzierrat, höherwertiges Interieur
Dokumente	Deutsche H-Zulassungsdokumente, TÜV-Berichte







Appendix

Standort	Hamburg, Deutschland	
Preis	EUR 49.000,00 (MwSt. nicht ausweisbar)	
Kontakt	Eberhard Thiesen	+49 (0) 172 – 459 34 35
	Bastian Hubald	+49 (0) 170 – 239 31 89

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg, Deutschland

Tel. +49 (0) 40 – 99 99 86 800

info@eberhard-thiesen.de / www.eberhard-thiesen.de



Die in diesem Exposé enthaltenen Angaben sind freibleibend und stellen keine Zusicherung oder Eigenschaftsbeschreibung im Sinne der Gesetze dar. Für Irrtümer oder Druckfehler können wir keine Haftung übernehmen.