

Jene Käfer-Treter, die schon in den Sechzigern nicht für jeden Opel oder BMW die linke Spur räumen wollten, brauchten im Heck ihres luftgekühlten Lieblings dringend ein paar Extra-PS. Ein bekannter Name in der damaligen Käfer-Tuning-Gilde war TDE. Allerdings standen die drei Großbuchstaben - auch wenn es zutreffend gewesen wäre - nicht für Tuning, Durchzugskraft und Emotionen, sondern schlicht und ergreifend für Theo Decker, Essen. Jetzt ist der Altmeister der "Käfer-Frisur" wieder da. Und schaut mal, was er Schönes mitgebracht hat...

Bestens aufgeräumt und sauber bis in die letzte Ecke präsentiert sich das Gepäckabteil des 1303-Käfers



Die meisten getunten Käfer gab's in den 70er Jahren. Damals nannte man die schneller gemachten Krabbler allerdings noch "frisirt". Nahezu an jeder Ecke konnte man heißgemachte Käfer entdecken: verbreiterte Kunststoffkotflügel, monströses Spoilerwerk, Porsche-Flügel und leistungsgesteigerte Motoren, natürlich mit TDE-Vergaseranlagen. Seinerzeit baute Theo Decker zahlreiche Schaufahrzeuge, Exemplare wie das hier gezeigte Modell mit Doppelscheinwerfern. Der Startschuss für die Wiederbelebung dieses TDE-Autos fiel bei einem Zusammentreffen von Theo Decker und Georg Memminger von Feine Cabrios, über dessen 1303-Cabriolet-Restauration wir bereits in der vorherigen Ausgabe der VW SCENE ausführlich berichteten. Schon bald war klar, dass die beiden Käfer-Freunde ein Gemeinschaftspro-

jekt machen wollten. Das Ergebnis dieser Kooperation ist die originalgetreue Rekonstruktion des schwarzen 1303-Käfers von Theo Decker aus dem Jahre 1973.

Als Basis für den Neuaufbau diente ein 1974er Fahrzeug, das man zunächst komplett zerlegte. Die

Bodengruppe wurde mit neuen Bodenhälften versehen, spritzverzinkt und anschließend pulverbeschichtet. Ebenfalls komplett überarbeitet präsentieren Memminger und Decker die Karosserie, die wie beim Original in "Black Magic" lackiert wurde. Genauso fachmännisch kümmerten sich die Spezialis-

## Wiederbelebt: Käfer-Myth

# TDE IS



ten um die Beschaffung der Anbauteile. So konnten die superseltenen Anson-Aluminiumfelgen und ein Satz der legendären Doppelscheinwerfer-Kotflügel aus GFK aufgetrieben werden, in denen die Leuchteinheiten eines NSU Prinz TT stecken. Die mittlerweile 30 Jahre alten, originalen Kotflügel kann man übrigens jetzt als

Wie neu: Die alten Scheel-Sitze wurden komplett aufgearbeitet

Repro-Sätze bei Feine Cabrios ordern. Ebenso authentisch macht sich das geklebte Dekor auf den Wagenflanken, der Haube und den Kotflügeln. Vielen Dank an dieser Stelle an das Team von Signtime in Stendal!

thos von 1973

Ähnlich augenscheinlich wie das markante 70er-Jahre-Design ist wohl das

# BACK!





Wie 1973: Der Kult-Käfer wurde von Grund auf in nur knapp vier Monaten neu aufgebaut

## "Der Käfer hat eine Chance!"

VW SCENE INTERNATIONAL sprach mit Theo Decker, dem "Altmeister" des Käfer-Tunings

**TDE!** - Wer in den sechziger und frühen siebziger Jahren seinen Käfer heiß machen wollte, kam an diesen drei Großbuchstaben kaum vorbei! Kein Vergleichstest ohne TDE-Käfer, die nicht nur auf der Straße, sondern auch auf der Rundstrecke für Furore sorgten. Jetzt ist TDE wieder da, und die Rückkehr des Käfer-Tuners ist derzeit wohl das meistdiskutierte Thema in der Käfer-Szene. Chefredakteur Thomas Ebeling sprach mit einem taten-durstigen Theo Decker.

**T.E.:** Jetzt, wo der Käfer "weg" ist, kommt TDE zurück. Haben Sie nicht den falschen Zeitpunkt gewählt?

**T.D.:** Nein, auf keinen Fall. Der Käfer wird zwar nicht mehr produziert, aber "weg" ist der Käfer nie!

**T.E.:** Aber warum ausgerechnet jetzt? Ist dem Theo Decker langweilig geworden?

**T.D.:** Auch Theo Decker war nie wirklich weg! Entweder habe ich meine Bücher gemacht oder sonst irgendwelche Dinge, die mit dem Käfer zusammenhängen. Ich bin der Szene eigentlich

immer erhalten geblieben, wenn auch nicht handwerklich.

**T.E.:** Was wird TDE in Zukunft machen? Die neuen Saugrohre haben wir jetzt gesehen.

**T.D.:** Wir machen eine komplette Vergaseranlage für Typ 1 sowie für Typ 4 in verschiedenen Ausführungen. Die ersten Typ-4-Saugrohre sind gegossen, und die müssen natürlich produktionsreif gemacht werden. Wir werden dann drei oder vier verschiedene Motorvarianten herstellen, in der Leistung zwischen 75 und 80 PS bis 130 PS.

**T.E.:** Wenn man sich den optischen Auftritt des schwarzen Käfers so anschaut - die Scallops, diese speziellen Felgen, die Doppelscheinwerfer -, drängt sich die Frage auf, ob Sie ein Siebziger-Jahre-Revival einläuten möchten?



Einfach klasse: Die hinteren Seitenscheiben...

Tieferlegungs-Sportfahrwerk, das hier eine absolute Daseinsberechtigung hat. Schließlich ist der technische "TDE-Anteil" an diesem Projekt nicht unwesentlich. Im Heck schlummert ein 2-Liter-Typ-4-Motor, der gemeinsam von TDE und GKT in Gelsenkirchen komplettiert wurde. Das frisierte Aggregat hat eine Spitzenleistung von etwa 150 PS und kann den Käfer, wenn man's drauf anlegt, dank des Bilstein-Sportfahrwerks wesentlich besser durch die Kurven schieben als ein serienmäßiger 50-PS-Motor. Im Zweifelsfall wird das Ganze mit einer Kerscher-Scheibenbrems-



... und die Dreiecksfenster wurden mit feinen Gravuren versehen



Superselten: Die Anson-Alus messen 6J x 15 Zoll



Ein feines Teil: Das Motolita-Volant setzt dem Ganzen die Krone auf!

**T.D.:** Ja, das könnte man sagen. Egal wo ich hinkomme, jeder Zweite, mit dem ich in Kontakt trete, ist begeistert. Natürlich können sich im Moment primär die älteren Käfer-Fans an meinen Namen erinnern. Aber viele von denen haben noch einen Käfer in der Garage. Das sind Leute, deren Kinder jetzt groß sind, wo es im Job rund läuft. Und die wollen wieder einen schönen Käfer haben. Diese Menschen wollen auch Leistung haben. Aber es muss natürlich vernünftig sein. Solide und standfest. So, wie der Käfer bei TDE auch mal war.

**T.E.:** Also glauben Sie schon, dass der Käfer eine Chance auf ein Revival hat!

**T.D.:** Absolut! Es ist dann aber zu gewährleisten, dass es genügend Firmen gibt, die dafür - wie Feine Cabrios - die entsprechenden Teile produzieren!



**T.E.:** In Kooperation mit Feine Cabrios haben Sie ja auch den schwarzen 1303 wiederauferstehen lassen. Ein weiteres Fahrzeug kommt. Sind das nur Schaustücke, oder heißt das, dass der Kunde in Zukunft bei Ihnen komplette Fahrzeuge im Look der Siebziger bestellen kann?

**T.D.:** Ja, der Kunde kann bei mir bestellen, aber das Auto wird dann bei Feine Cabrios gebaut. Wir beschränken uns darauf, Tuning-Teile zu produzieren.

**T.E.:** Herr Decker, jetzt mal ganz konkret: Wenn jemand die Geschichte gelesen hat, und er findet den schwarzen Käfer toll, kann er ein solches Auto - quasi neu aufgebaut - dann bestellen?

**T.D.:** Ja, natürlich, klar. Das ist kein Problem.



Satte Power dank TDE: Der 2-Liter-Typ 4 ist für etwa 150 PS gut

anlage an der Vorderachse und Typ-3-Trommeln an der Hinterachse wieder zum Stillstand gebracht.

So rasant dieser Käfer von außen aussieht - im Innenraum steht der Klassiker dem ersten Eindruck in keinsten Weise nach.

Wirft man erst einen Blick durch die schmuckvoll geschliffenen Scheiben, ist dem Fachmann gleich alles klar: frisch aufgearbeitete, aber dennoch echt alte Scheel-Sitze - natürlich wie 1973 in Schwarz/Rot -, VDO-Zusatzinstrumente,

Sportlich, sportlich: Der Empi-Schalthebel beinhaltet natürlich eine Schaltungverkürzung



Die Doppelscheinwerfer mit NSU-Prinz-TT-Leuchten kann man jetzt bei Feine Cabrios wieder ordern

tiefschwarze Teppiche und als Highlight ein wunderschönes Motolita-Volant. Das hatte nicht nur vor 30 Jahren Stil!

Alles in allem vergingen von der ersten Idee bis zum Abschluss der Restauration gerade mal vier Monate. Nicht schlecht, wenn man bedenkt, dass viele Teile wie Räder, Kotflügel oder Scheinwerfer nicht gerade an jeder Ecke aufzutreiben sind. Das Schönste an diesem Projekt ist aber, dass gerade dieses Auto einen Startschuss für die Wiederbelebung des deutschen Käfertunings symbolisiert: TDE produziert wieder Tuningteile und Motoren für den Käfer, und Feine Cabrios bietet neben einem großen Ersatzteilprogramm Komplettfahrzeuge an, die qualitativ besser sind als seinerzeit die Originale!

Text & Fotos: Bernd Bünker

## Scene Facts\*

**Typ:** Käfer, 1303 • **Baujahr:** 1974 • **Motor:** Typ 4, von TDE/GKT neu aufgebaut, 71 x 94 mm (Hub/Bohrung), 1970 ccm Hubraum, 316°-Nockenwelle von Schleicher mit Hartgussstößeln, 44er Einlass/38er Auslass, Verdichtung 9,6:1, Kanäle im oberen Bereich aufgeschweißt und eingeschweißte Abstützungen im Auspuffbereich, elektrische Benzinpumpe, Frontölkühler, Klaus-Gebläse mit 75a-Porsche-Lichtmaschine, 210-mm-Kupplung • **Leistung:** ca. 150 PS • **Bremsen:** vorne Kerscher-Scheibenbremsen, hinten Trommeln vom Typ 3 • **Fahrwerk:** Bilstein-Sportfahrwerk mit KAW-Federn, 24er Sportstabilisator, Tieferlegung 40 mm • **Felgen:** Anson-Aluminiumfelgen in 6J x 15" • **Bereifung:** Pirelli "P6000" in 185/65-15 rundum • **Karosserie:** komplett von Memminger/Feine Cabrios nach Vorlage des 73er TDE-Käfers restauriert, neue Bodenhälften eingeschweißt, Bodengruppe spritzverzinkt und pulverbeschichtet, originale TDE-Kotflügel mit NSU-Prinz-TT-Doppelscheinwerfern, Komplettlackierung in "Black magic" (M&B Lackcenter, Kranzberg), silberne Dekorstreifen von Sigtime in Stendal • **Interieur:** VDO-Zusatzinstrumente für Drehzahl, Öldruck und Öltemperatur, erweiterter Tacho, Motolita-"LeCarra"-Sportlenkrad, alte Scheel-Sitze neu aufgearbeitet und zweifarbig bezogen (Sattlerei Sturm), Serien-Verkleidungen und -Armaturenbrett, schwarze Eurotop-Teppiche • **HiFi:** originales Blaupunkt-Radio von 1974 • **Mehr Infos unter:** [www.feinecabrios.de](http://www.feinecabrios.de) oder [www.tde-tuning.de](http://www.tde-tuning.de)

\* (Halter- bzw. Herstellerangaben)

