

Der Käfer stirbt aus

Er brachte bei uns die Massen-Motorisierung in Gang, fuhr in den 60er Jahren unangefochten auf Platz eins der Neuzulassungen und war noch in den 70er Jahren der Größte im Bestand. Doch nun geht es wirklich zu Ende mit ihm – der Käfer stirbt langsam aus. Nach neuesten Zahlen aus der Bestandsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) in Flensburg gehört er jetzt auf die „rote Liste“ der Automodelle: Mitte 1987 führen nur noch 667 000 Exemplare des einstigen Exportschlagers der deutschen Autoindustrie auf unseren Straßen.

Genau ein Jahr vorher waren es gut 800 000, und noch 1981 führte der Käfer mit fast 1,7 Millionen die motorisierte Blechschlange an. Damals auf



Foto: Klaus Kuhnigk

Der Käfer wird heute nur noch in Mexiko (Puebla) gebaut – und verkauft. Monatsproduktion: 200–300 Stück

Platz zwei: Opels Kadett mit 1,68 Millionen. Der VW Golf war vor sieben Jahren mit 1,43 Millionen dabei.

Zum offiziellen KBA-Stichtag 1. Juli 1987 hat sich das Bestandsbild der führenden Pkw-Typen gewandelt: Jeder zehnte (2,73 Millionen) der insgesamt

27,9 Millionen registrierten Pkw ist ein Golf. Gut jeder 13. Wagen (2,18 Millionen) heißt Kadett.

Die W-123er von Mercedes (das sind die älteren 200 D bis 280 E) sind 1,26 millionenmal vertreten. Mit jeweils rund 1,2 Millionen Exemplaren fol-

gen der Audi 80/90 und Opels Ascona.

Alle neun japanischen Automarken zusammen bringen es in der Statistik auf 2,37 Millionen Pkw. Vier französische Hersteller sind mit insgesamt knapp 2,1 Millionen Wagen am deutschen Bestand beteiligt.

Es lebe der Käfer!

Die starke Reduzierung des Käfer-Bestandes hat eine Sonnenseite: Ältere, gut erhaltene Modelle gewinnen an Wert. Es gibt eine eingeschworene, mehrere tausend Mitglieder starke Fan-Gemeinde, organisiert in zahlreichen Klubs. 50er-Jahre-Käfer sind in gutem

Zustand unter 5000 Mark (Ovaler) kaum zu bekommen. Der Brezefenster-Käfer wird in Liebhaber-Kreisen schon mit 10 000 bis 15 000 Mark notiert. Gepflegte 1200er, 1300er und 1500er aus den 60er Jahren werden ebenfalls langsam teurer. Dennoch sind Spekulationen

auf hohen Wertzuwachs verfehlt. Die Marktbeobachter von der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) und „Schwakke“ sind sich darin einig, daß ein harter Käfer-Kern übrigbleibt, der Restbestand indes langfristig immer größer sein wird als bei anderen ver-

gleichbaren Autos. Schließlich ist der Weltmeister bis heute 21,5 millionenmal gebaut worden. Und einen 60er- oder 70er-Jahre-Käfer sollte man nicht für einen hochwertigen Oldie halten, nur weil er noch mal die TÜV-Hürde geschafft hat.

K. A. Almstadt