

AutoClassic

DAS MAGAZIN FÜR HISTORISCHE DEUTSCHE AUTOMOBILE

Nov./Dez.
6/2006

Deutschland: € 3,90
 Österreich: € 4,50 Schweiz: Sfr 7,60
 Belgien: € 4,60 Luxemburg: € 4,60
 Griechenland: € 5,80 Spanien: € 5,20
 Finnland: € 6,00 Dänemark: DKK 43,00
 Italien: € 5,00 Tschechien: czk 160,00



100%
YOUNGTIMER UND
OLDTIMER AUS
DEUTSCHLAND
 Alle 2 Monate
NEU!



Oldtimer-Replikas
 Berühmte Klassiker nachgebaut



Der schönste
Borgward

Isabella Coupé

Modellgeschichte • Technik
 Praxis-Tipps • Preise • Einstelldaten



VW 1302
Traum aus Kindertagen



Oldtimer-Tuning: Mercedes 220 S



Restaurierung: Opel Manta A



Tour-Tipp: Vogesen mit Porsche 356



TRAUM AUS KINDERTÄ

Bernd Köhler wollte immer nur eines: Käfer fahren! Für *AutoClassic* rollte der 46-jährige Null-Zwo-Fahrer sein automobiles Kleinod aus der Garage.



➤ Bernd Köhler, Besitzer eines VW 1302 LS, ist Käfer-Fan seit seiner Kindheit. „Ich wollte immer nur eines: Käfer fahren!“, erzählt der heute 46-Jährige. „Meine Eltern hatten einen Brezelkäfer, dann einen Typ-3-Variant und einen T1-Bully. Die Brezel wurde irgendwann ausrangiert und stand noch einige Jahre ohne Räder neben meiner Sandkiste. Das war der schönste Spielplatz, den ich mir vorstellen konnte!“ Im Jahr 1978 war es nach bestandener Führerscheinprüfung endlich so weit: „Das Modell war mir damals egal, nur ein Käfer musste es sein.“ Zufällig wurde es ein 1302, in Standardausführung, Baujahr 1971. Nach ein paar Jahren war das gute Stück durchgerostet, ein Neuer musste her. „Diesmal hielt ich gezielt nach einem 1302 Aus-

schau“, erzählt Bernd Köhler. Der Typ 1302 wurde nur zwei Jahre lang, von August 1970 bis Juli 1972, gebaut. Hinter den Seitenfenstern weist die Karosserie Entlüftungsschlitze in Kiemenform auf. Signifikant an diesem Modell ist der um 7,5 Zentimeter längere Vorbau gegenüber den Vorgängermodellen. Ursächlich für diese Karosserieverlängerung waren die Sicherheitsstandards in den USA, dem großen Exportmarkt von Volkswagen.

Statt Querrohren und Federstäben an der Vorderachse sind jetzt Federbeine und ein Stabilisator im Einsatz. Diese Konstruktion erweitert die Spur um 63 Millimeter, vergrößert den Radeinschlagwinkel und reduziert den Wendekreis. Die Doppelgelenk-Hinterachse hatten alle Käfer des Typs 1302, sie war früher nur den Käfern mit Halbautomatik-Getriebe vorbehalten gewesen. Scheibenbremsen kosteten in der



Schönster Spielplatz: Bei Familie Köhler stand der ausrangierte Käfer neben der Sandkiste im Garten.

Komplett erneuert: Die Gummi-ummantelten Spurstangenköpfe kosten nur geringfügig weniger als eine Spurstange inklusive der Gummi-ummantelten Spurstangenköpfe.



Dezent und selten: Am Anfang gefiel Bernd Köhler die Farbe nicht. Heute kann er sich seinen Käfer in einer anderen Lackierung gar nicht mehr vorstellen.

GEN

1302-Basisversion 140 Mark Aufpreis, serienmäßig waren sie beim S und dem LS. Das Fahrwerk des 1302 war eines der technisch aufwändigsten seiner Klasse. Andere Modellpflegemaßnahmen sind nicht auf den ersten Blick zu erkennen. Der Kofferraum fasst 260 Liter, das Ersatzrad ist dort liegend eingepasst.

Gesucht – gefunden!

Für die Suche ließ sich Bernd Köhler mehrere Jahre Zeit. Derweil fuhr er andere Autos aus der Traditionsschmiede in Wolfsburg. Dann hörte er von einem Kollegen, dass dessen Freundin einen Käufer für ihren 1302 sucht. Dieses Auto war ein Glücksgriff im Leben von Bernd Köhler. Weitere glückliche Fügungen waren seine Ehe mit Kerstin (45) und seine Söhne Tobias (17) und Christoph (14). Kerstin trägt es mit Toleranz und Fassung, dass der Käfer-Virus in der Familie umgeht.

Die Erstzulassung des VW 1302 LS war im Mai 1972 erfolgt, das Auto hatte zwei Vorbesitzer gehabt, eine davon war die Freundin des Arbeitskollegen gewesen. Nach einer gründlichen Prüfung („Ich kannte ja jetzt die Stellen, an denen sich der Rost gerne einnistet!“) und einer Probefahrt war der Handel für 2.500 Mark perfekt. Drei Monate lang fuhr Bernd den sumatrgrünen Null-Zwo mit der lederbeigen Innenausstattung noch wie gekauft, dann meldete er ihn ab: „Alles, was sich schrauben lässt, habe ich abgeschraubt.“

Der Umbau beginnt

Im Winter 1992/1993 nahm Köhler die serienmäßigen Kotflügel und Trittbretter ab und ersetzte sie durch GFK-Teile. Vorne kam ein geschlitztes Frontabschlussblech dran, hinten eine gewölbte Heckschürze. Die Frontschürze schweißte eine VW-Werkstatt ein. „Die hatten

nicht unbedingt viel Ahnung“, kommentiert Bernie deren Arbeitsergebnis. Denn die von der Fachwerkstatt eingesetzte Frontschürze sitzt schräg, zwar nur leicht, aber sichtbar.

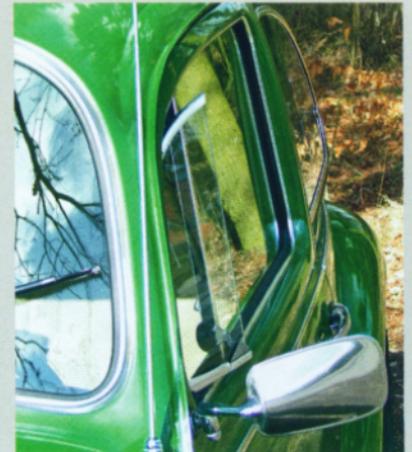
Im März 1993 hielten Drehzahlmesser, Öltemperatur- und Öldruckanzeige Einzug in das Armaturenbrett. Dann folgte an der Vorderachse der Einbau neuer Federbeine mit roten Koni-Stoßdämpfern und neuen Scheibenbremsen. Die kürzeren Federn an der Vorderachse machten vorne eine Fahrwerkstieferlegung von 50 Millimetern aus. Hinten baute Bernie gelbe Konis ein, ohne die Höhe zu verändern. Auf die 5,5x15-Stahlfelgen wurden 195/65 R 15-Reifen aufgezogen, eine Kombination, die gerade noch ohne Tachoangleichung zulässig ist. Ein Hauch von Rennoptik umgibt jetzt das Fahrzeug. Nebenbei beseitigten diese Fahrwerksmodifikationen die käfer-typische Windempfindlichkeit fast vollständig.



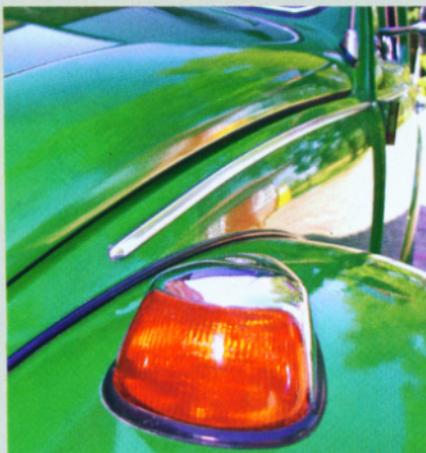
Hightech unter der Haube: Die elektrische Pumpe zur Förderung ist unter dem Vorratsbehälter der Waschanlagenflüssigkeit untergebracht. Das traditionell halb stehende Ersatzrad ist liegend unter der Kofferraumverkleidung versteckt.



Genervt: Bernd Köhler beseitigte das Quietschen der alten Bremszangen durch den Einbau von ATE-Bremsätteln.



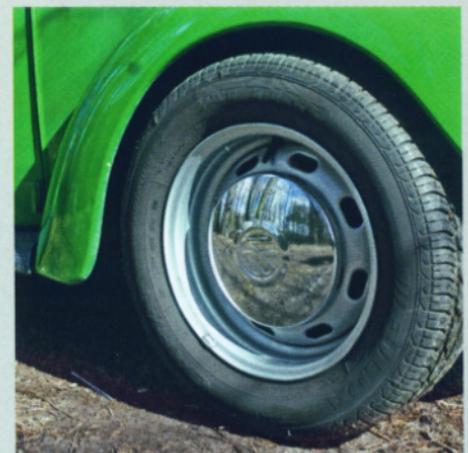
So lässt es sich aushalten: Die vorne einströmende und durch die hinteren Ausstellfenster austretende Luft erzeugt ein angenehmes Klima.



Veredelt: Seit Mai 2006 zieren die Seitenflächen der Karosserie Zierleisten aus Chrom.



Lange gehalten: Erst im letzten Jahr musste Bernd Köhler eine Kreuzgelenk-Erneuerung durchführen.



Weniger ist optisch mehr: Vorne ist Bernd Köhlers Null-Zwo um fünf Zentimeter tiefer gelegt.

Letztes Jahr erzählten Freunde, bei Classic Cars in Celle würde „etwas“ liegen, was Bernd gebrauchen könne, nämlich eine sehr seltene werksseitige Extra-Ausstattung: Eine Rücksitzbank mit Mittelarmlehne. „Dieses Angebot konnte ich nicht ausschlagen“, sagt Bernd. „Das (Angebot) war ganz praktisch!“, meint sein Sohnmann etwas nüchterner. Denn die Oberfläche der alten Sitzbank habe einen Riss gehabt. Seit Mai sind am Käfer wieder „richtige“ Trittbretter befestigt. Es sind originalgetreue Nachbauten aus Edelstahl mit Original-VW-Gummibezügen. Außerdem veredeln seitdem Zierleisten die Karosserie.

Kontakt

Bernd Köhler, 29223 Celle
www.vw1302.de

Null-Zwo-Dopingmaßnahmen

Fahrwerkstechnik und vom Aussehen her war der Null-Zwo nun auf eine höhere Leistung vorjustiert. Nach langem Warten erhielt Bernd im März '96 den ersehnten frisierten Typ-1-Motor. Dieser hat 1.776 cm³ (vorher 1.570), einen Serienvergaser und leistet 70 PS. Die Brennräume der Serienköpfe sind aufgeschweißt, um Rissbildung zu vermeiden, die Kanäle und Ventile strömungsgünstig bearbeitet.

Innere Organe sind 90,5-er Mahle-Kolben und eine 284°-SCAT-Nockenwelle. Die Verdichtung liegt bei 10:1. Natürlich entwickelt das Hochleistungsaggregat – im Vergleich zu anderen Käfer-Motoren verdient es diese Bezeichnung – mehr Wärme als der Serienmotor. Wegen der käfertypischen Positionierung des Motors im Fahrzeugheck musste ein Frontkühler hinter dem geschlitzten Frontblech eingebaut werden. Dabei wagte Bernie den Seiten-

sprung: Der Ölkühler ist ein Gebrauchtteil von Mercedes – in Käferkreisen eine sehr beliebte Maßnahme.

Mit dem neuen Motor erreicht der 1302 eine Höchstgeschwindigkeit jenseits des auf der Tachoskala verzeichneten Endwertes von 160. „Die Nadel zeigt dann senkrecht nach unten“, sagt Bernd. Allerdings, so relativiert er gleich diese Angabe, sei der Tacho nicht geeicht.

Der Motor läuft seit zehn Jahren problemlos. Einmal im Jahr erhält er eine Inspektion, die aus Ölwechsel, Filterwechsel, Ventileinstellung und Zündkerzenwechsel besteht. Beim Luftfilter handelt es sich um einen mit Papierersatz, so wie er ab 1974 serienmäßig war. Aber das Reinigen des Ölbadfilters sei ihm immer etwas zu schmierig gewesen, berichtet Bernd.



Traditionell: Mit den Drehknöpfen werden die Klappen für die geschwindigkeitsabhängig einströmende Frischluft reguliert.

Signifikant: Die stehende Anordnung von Kupplungs-, Brems- und Gaspedal wird von den Käfer-Freunden besonders geliebt.



Ergänztes Armaturenbrett: Der Tacho mit Tankanzeige ist original, alles andere nachgerüstet.



Das Cockpit als Uhrenladen: Mit schönen Rundinstrumenten überwacht Bernd Köhler wichtige Triebwerksfunktionen.



Herz des Käfers: Der luftgekühlte Boxerheckmotor mit seinem charakteristischen Sound ist trotz Leistungssteigerung unverwundlich.

Der Käfer beim TÜV

Neben einem Sportlenkrad mit geringfügig kleinerem Durchmesser als das Serienlenkrad hat sich Bernd letztes Jahr einen neuen Sebring-Auspuff gegönnt. Nachdem dieser Spezialauspuff wieder aufgelegt wurde, sei das einfach ein Muss gewesen. Zunächst habe er Sorge gehabt, der TÜV könne das Teil vielleicht nicht eintragen. Doch der Prüf-Ingenieur habe genau gewusst, dass der Sebring-Auspuff zu Produktionszeiten des Käfers ein beliebtes und zugelassenes Zubehör gewesen sei. Der durch die Endrohre entweichende Sound klingt jetzt eine Oktave tiefer als in der Serie.

Nur wenige größere Reparaturen

Die einzige große Reparatur war im Winter 1998/1999 fällig. Das Blech zwischen Tankrahmen und Reserveradmulde war irreparabel durchgerostet. Außerdem mussten ein Rahmenkopf-Unterteil und andere Bleche neu eingeschweißt werden. Diese Arbeiten erledigte ein Karosseriebauer zur vollen Zufriedenheit von Bernd. Eine neue Benzinleitung – die alte war ebenfalls durchgerostet – verlegte der Besitzer selbst.

Vor einem Jahr waren neue Spurstangen, eine Kreuzgelenkstange und die Bremsättel fällig. Der Einbau erfolgt mit Unterstützung einiger Mitglieder des 1. Käfer-Club Celle. Wobei es mit den Bremsätteln eine besondere *Bewandnis* hatte. Sie waren nicht kaputt, sie quietschten einfach nur zu laut. Der Kauf des „gängigen“ Reparatur-Sets hatte nichts geholfen. Daraufhin besorgte sich Bernd ATE-Bremsättel, baute sie ein – und das Quietschen war weg! Die Spurstangenerneuerung kam so: Die Gummimanschetten der Spurstangenköpfe waren eingerissen. Bernd: „Wir wussten, dass der TÜV dies bemängeln würde.“ Weil die kompletten Spurstangen aber nur geringfügig teurer waren als die Spurstangenköpfe mit neuen Gummimanschetten, entschied er sich für die Kompletterneuerung.

Käfer-Kauftipps

Bernd Köhler ist natürlich Mitglied im 1. Käfer Club Celle. Mit seinem Null-Zwo nimmt er an den Ausfahrten der VW 1302 IG teil und ist bei vielen Käfer- und Oldtimer-Treffen dabei. Highlights waren die Herbie-Parade am 30. Juli 2005 in Berlin und der Rekordversuch „Längste fahrende Käfer“ im Juni 1994 auf dem Nürburgring. Für jemanden, der sich einen Käfer kaufen will, hat der Käfer-Fan einen schlichten Rat: Jemanden mitnehmen, der sich auskennt. Denn nur ein Spezialist wisse um die käfer-typischen Roststellen, nämlich die Heizungskanäle und die so genannten Endspitzen. Das sind die Stellen, an denen die Stoßstangen an der Karosserie angeschraubt sind. Für eine gründli-

che Inaugenscheinahme gehöre der Käfer außerdem auf eine Hebebühne. Wie man einen Käferspezialisten findet? Bernd Köhler: „Einfach Kontakt zu einem Käferclub in der Nähe aufnehmen!“ (Adressen finden Sie in diesem Heft ab Seite 65). Obwohl Bernd Köhler und sein VW 1302 auf der Suche nach einer Garage sind, sind sie der Beweis, dass man auch ohne Werkbank und Grube, lediglich mit einem Tiefgaragenstellplatz, einen Oldtimer besitzen und fahren kann.

In Erinnerungen schwelgen

„Ist der zu verkaufen?“, wird Bernd Köhler oft gefragt. Nein, natürlich ist dieser VW 1302 LS nicht zu verkaufen. Andere bleiben stehen und sagen: „So einen hatten wir auch mal!“ Der zweite Satz ist dann üblicherweise die Frage nach dem Baujahr. Danach, weiß Bernd, kommt meistens die Vergangenheit zu Sprache:

„Mit der ganzen Familie waren wir mit ‚ihm‘ im Italienurlaub.“ Es macht Spaß, diesen Erinnerungen zuzuhören: Sie sind immerhin ein Stück Zeitgeschichte. Die Söhne erleben das andere Extrem, wenn Gleichaltrige über die Autos der Eltern diskutieren. „Die glauben uns nicht!“ erzählen Tobias und Christoph: „Einige meinen, ein Käfer wäre eine Ente!“ Ein Hauch genervten Unverständnisses über dieses hohe Maß automobilgeschichtlichen Unwissens klingt in den Worten von Tobias Köhler mit. „Denen muss man das immer erst erklären“, ergänzt sein Bruder Christoph. Die beiden Jungs stehen ihrem Vater in der Käfer-Leidenschaft nicht nach. Einen ausrangierten Wagen brauchte er ihnen aber nicht neben die Sandkiste zu stellen.

Text: Peter Böhlke

Fotos: Bernd Köhler und Peter Böhlke



Käfer-Team: Bernd Köhler und seine beiden Söhne Christoph und Tobias (von links).



Winterschlaf beendet: Erst wenn das letzte Streusalz von der Straße verschwunden ist, darf der Null-Zwo nach draußen.

Technische Daten

Modell	VW Käfer 1302 LS
Erstzulassung	16.05.1972
Vorbesitzer	2
Farbe	Sumatragrün (Innen: beiges Kunstleder)
Motor	luftgekühlter 4-Zylinder-Boxer
Hubraum (cm³)	1.776
Leistung (PS/kW)	70/51
Verdichtung	10:1
Höchstgeschw. (km/h)	über 160
Motor	34 PICT-3 Vergaser, 90,5er Mahle Kolben, 284°-SCAT-Nockenwelle, Kanäle und Ventile strömungsgünstig bearbeitet, Brennräume der Serienköpfe (zur Vermeidung von Rissbildung) aufgeschweißt.
Fahrwerk	Koni-Stoßdämpfer
Bremsen (v/h)	Scheiben/Trommel
Felgen	5,5 x 15 – Stahl
Reifen	195/65 R 15
Besonderheiten	GFK-Kotflügel, originalgetreue Edelstahl-Trittbretter mit Original-VW-Gummibezügen (vorher GFK-Trittbretter), Domstrebe, Front-Ölkühler, Trocken-Luftfilter, Sebring-Edelstahl-Sportauspuff, Raid-Sportlenkrad, Ausstellfenster hinten, Drehzahlmesser, Öltemperaturanzeige.



Seltene werksseitige Extra-Ausstattung: Die Rücksitzbank mit Mittelarmlehne entstand Bernd Köhler letztes Jahr in einer Oldtimer-Werkstatt in Celle.



Nachgerüstet: Der Sebring-Auspuff verleiht dem Null-Zwo einen kernigeren Sound.