

WW *Scene* INTERNATIONAL

Scene Spot

EIN GANZ NORMALER KÄFER?



Kann stolz auf seinen schicken 1302er sein: Peter Barmento aus Bottrop

Auf den ersten Blick ist der 71er 1302 von Peter Barmento nur ein ganz normaler Käfer! Aber es lohnt sich, einen zweiten zu riskieren!



Peters 1302 ist sogar einer der nur selten geordneten LS!



EIN GANZ NORMAL



Kann stolz auf seinen schicken 1302er sein: Peter Barmento aus Bottrop



Liebe auf den zweiten Blick - VW Käfer 1302 LS

Peter Barmento kennt das schon: Wenn er mit seinem marinablauen 1302 zu Treffen fährt, rennt die breite Masse meist an seinem Käfer vorbei! "Wenn jemand mit einer Ratte neben mir steht, oder selbst wenn einer nur schwarze Punkte auf seinen roten Käfer geklebt hat, dann klicken da die Fotoapparate, aber meiner wird schlichtweg übersehen." Wurmt ihn das? "Schon ein wenig!", gibt er zu, und wir können ihn gut verstehen. Denn sein 1302 LS ist heute eine gesuchte Rarität.

Die Käferszene ist groß und dementsprechend bunt gemischt. Da gibt es natürlich Styles, die mehr "in" sind als andere, und schon kann man sich, wenn man sich nur am aktuellen Trend orientiert, die Scheuklappen auch selbst aufsetzen. Hand aufs Herz - wann ist jemandem von Euch das letzte Mal bei einem 1303 stehengeblieben? Gut, bei einem Gelb-Schwarzen Renner, klar! Aber bei einem normalen 1303? Oder bei einem 1302? Ausstaffiert mit Porsche-Gebläse, fet-

ER KÄFER?

Auf den ersten Blick ist der 71er 1302 von Peter Barmantlo nur ein ganz normaler Käfer! Aber es lohnt sich, einen zweiten zu riskieren!



Peters 1302 ist sogar einer der nur selten geordneten LS!



Ein Besuch auf dem Prüfstand belegt rund 90 PS im Wittkuhn-Motor!



dabei gar nicht, dass der Käfer generell zur Rarität geworden ist!

Erst recht, wenn er so gut in Schuss ist wie der 1302 von Peter Barmantlo, dessen Käfer sogar ein noch seltenerer "LS" ist. Seinen guten Zustand verdankt der Wolfsburger einer Dinol-Konservierung, die der Erstbesitzer vorgenommen hat. Als Peter den Käfer am 30.12.1999 übernahm, waren nicht mehr als zwei kleine Löcher im Unterboden zu schweißen. Die Kotflügel

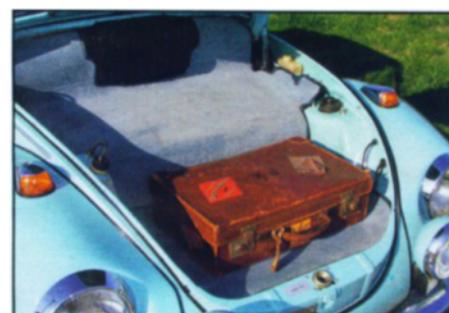


Der originale Abarth-Auspuff erzeugt einen angenehm sportlich-tiefen Ton

ten Felgen und Leistung satt, finden diese Exemplare - dann kategorisiert als "German Style" - durchaus ihre berechnete Aufmerksamkeit. Aber wie steht es mit einem dieser "modernen" Käfer, wenn sie sich augenschein-



lich im Serienzustand befinden? Da gilt unsere Bewunderung doch eher dem älteren Käferblech, oder? Den "Dickholmern", den raren 67ern, den "Rheumaklappen", den Ovalis oder frühen "Quadratis". Und wir tun somit mitunter denen unrecht, die uns weniger selten erscheinen, und merken

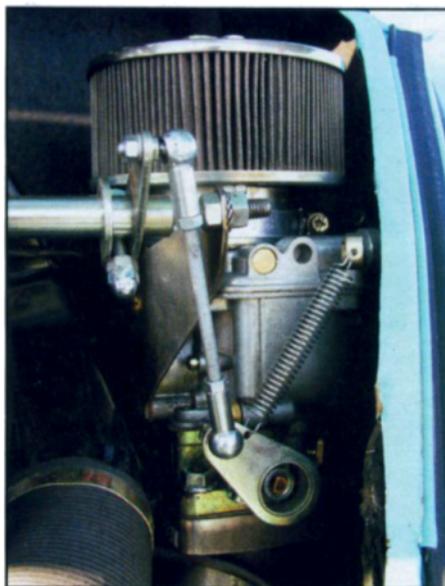


ersetzte der stetig nach Verbesserung strebende Bottroper nicht etwa deswegen durch neue Originalteile, weil die alten hinüber gewesen wären, sondern weil sie sich eben nicht mehr im angestrebten Neuzustand befanden. Peter Barmantlo achtet auf diese Details, er ist nämlich tatsächlich

Perfektionist! Und als solcher hätte er die 72er Heckklappe an seinem Käfer des Modelljahrs 1971 auch nie akzeptiert - wenn es nicht so gewesen wäre, dass der damalige Erstbesitzer diese seinem damals ein Jahr alten Käfer spendiert hätte, um ihn damit optisch wieder zu einem Neuwagen zu machen! Ein durchaus häufiger vorgekommener Kniff!

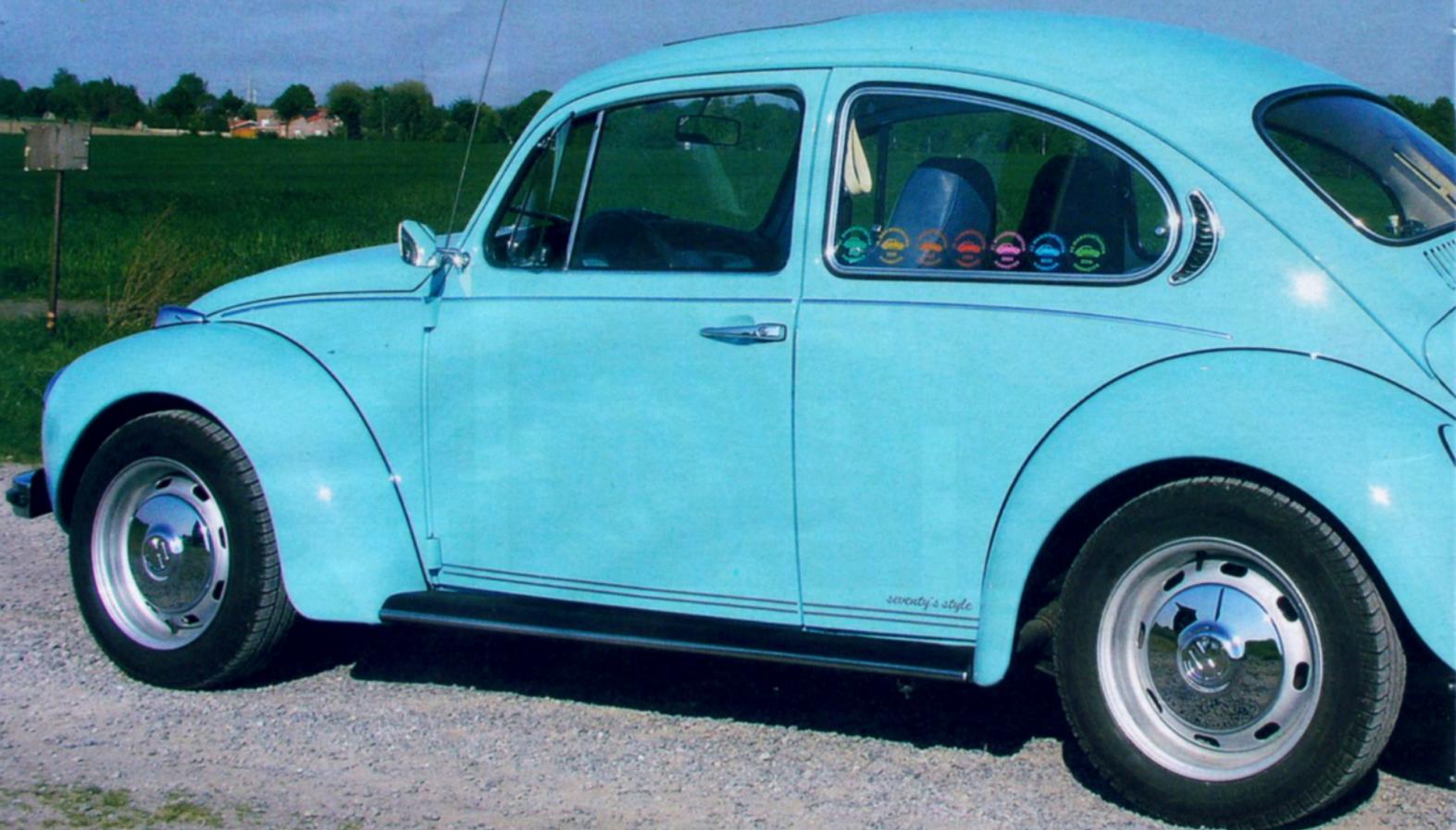
Peter hat aber noch eine Original-Motorhaube in Reserve. Ebenso wie die komplette Karosserie natürlich in "Marinablau" (L54) lackiert.

Bei aller Liebe zur Originalität hat der gelernte Kfz-Mechaniker seinen Käfer natürlich schon nach seinen Wünschen individualisiert. So sind die Federteller vorn drei Zentimeter



Feinst-Tuning: Aus optischen Erwägungen entschied sich Peter für 67er Radkappen an den 5,5"-Stahlfelgen

tiefgesetzt, und die hintere Spur ist um zehn Millimeter verbreitert, damit der Käfer so richtig satt auf dem Asphalt steht. Und das tut er dank 5,5 x 15"-Südrad-Stahlfelgen (ET 26) ganz ordentlich! Peter hätte breitere Gummis wählen können, entschied sich aber im Geist der Siebziger für die Größe 175/65-15. Und liegt damit dicht an den originalen 175/70-15, die heute aber nur noch zu Mond-





Preisen zu bekommen sind. Weil sie ihm graduell besser gefielen, ersetzte der Schrauber die Original-Radkappen durch die des 1500ers aus dem Modelljahr 1967! Da muss man wirklich schon Käfer-Afficionado sein, um dies zu bemerken!

Wenn man schon etwas breitspuriger auftritt, dann sollte es dafür auch gute Gründe geben. Die liegen hier vor, denn im Heck rumort ein Wittkuhn-Typ 1. Der mit zwei Zenith-32-NDIX-Doppelvergäsern bestückte Boxer ist



Ein Käfer geht seinen Weg: Statt Effekt-Tuning setzt der "Marinablaue" auf einen dezenten Auftritt

gut für 90 PS und weiß auch optisch zu gefallen. So ließ Peter die Verblechung pulverbeschichten, die Lichtmaschine ist leicht poliert, und die durch das Riechert-Vergäsergestänge notwendige Verlegung der Zündspule ist dank einer selbstgebauten Halterung, die an den ursprünglich dafür vorgesehenen Bohrungen festgemacht wird, auch nicht wirklich ein Problem. Peter Barmentlo: "Der Motor sollte halt optisch neu und sauber

aussehen!"

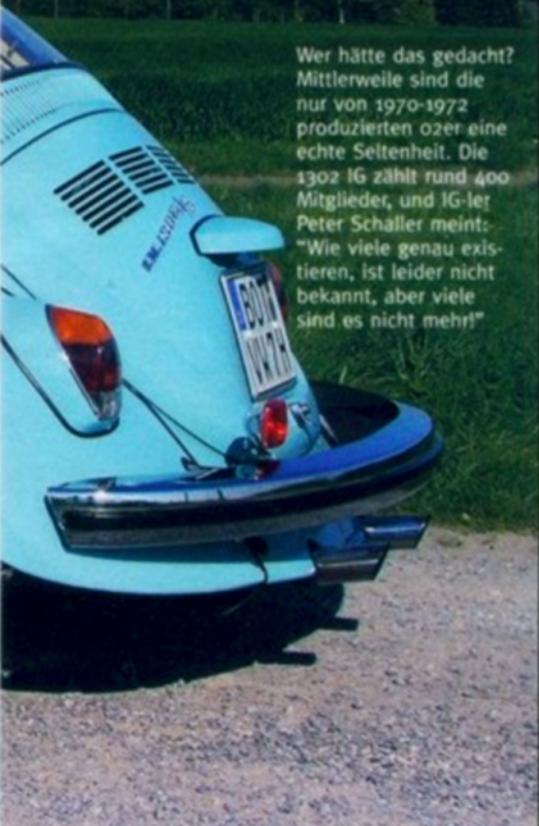
Attribute, die ohne Zweifel, auch für den Innenraum gelten. Käfer-Kennern fällt als erstes auf, dass das Cockpit mit Kunstleder bezogen ist und dass die Handschuhfachklappe anstelle von schnödem Schwarz nun in Wagenfarbe glänzt. Die eher spärlichen Käfer-Armaturen hat Peter durch das klassische Boxer-VDO-Ensemble - Drehzahlmesser, Öldruck- und Öltemperatur-Anzeige - ergänzt und den Tacho des Modelljahrs '71 gegen einen bis 160 km/h reichenden Tacho des Folgejahrs

getauscht. Neu sind neben dem schönen Nardi-Lenkrad auch die Original-Bezugsstoffe (blauer Hahnentritt) für die nun mit integrierten Kopfstützen bestückten Sitze. "Die Originalstoffe waren gar nicht so leicht aufzutreiben", erinnert sich Peter, der sich mittlerweile ein wenig damit abgefunden hat, dass sein seltener und sorgfältig verbesserter Käfer nur bei Kennern im Mittelpunkt steht. Vielleicht tröstet ihn ja ein wenig, dass die Redaktion der VW SCENE den wahren Wert seines Autos erkannt hat.

Text & Fotos:
Thomas Ebeling



Wer hätte das gedacht? Mittlerweile sind die nur von 1970-1972 produzierten oder eine echte Seltenheit. Die 1302 IG zählt rund 400 Mitglieder, und IG-lei Peter Schaller meint: "Wie viele genau existieren, ist leider nicht bekannt, aber viele sind es nicht mehr!"



Scene Facts

- Typ: Käfer 1302 LS, Modelljahr 1971
- Baujahr: 1970 • Farbe: Marinablaue
- Motor: Typ 1, 1776 ccm, Serienkurbelwelle (69er Hub), 90,5er Kolben, 308°-Nockenwelle, bearbeitete 040-Zylinderköpfe, 35,5er Einlass- und 32er-Auslass-Ventile, Verdichtung: 9,0:1, Zenith-32-NDIX-Doppelvergaser, Ansaugrohre innen poliert, erleichtertes Schwungrad; Motor aufgebaut von Wittkuhn, Essen • Leistung: ca. 90 PS • Getriebe: Serie, Empi-Shifter, • Auspuff: Abarth • Fahrwerk: vorn 30 mm tiefer, hintere Spur um 10 mm verbreitert • Bremsanlage: Serie
- Felgen: Südrad-Stahlfelge in 5,5 x 15 (ET 26) • Bereifung: 175/65-15 • Karosserie: Serie • Interieur: Originalsitze mit integrierten Kopfstützen bestückt, neue Original-Bezugsstoffe
- HiFi: Blaupunkt, Original-Radio

*(Halter bzw. Herstellerangaben)