Motor Klassik
DAS OLDTIMERMAGAZIN
auto motor sport

Restaurierung BMW 328 Mille Miglia Coupé Touring
Sport Ennstal Classic
Service Pagode mit 5-Gang-Getriebe

10/2006 Deutschland 3,90 €

KÄFER Spezial
- BREZEL-ERSTBESITZER
- MEMMINGER-CABRIO
- KÄFER-NEULING
- SONDERKAROSSERIEN

DREI VW KÄFER AUS DREI JAHRZEHNTEN

DER WAGEN FÜRS VOLK

Besser machen Alfa Romeo Giulietta

Sport Sachsen Classic

Portfolio MG TC

Österreich 4,40 €, Schweiz 7,60 sfr, BeNeLux 4,60 €, Italien 5,20 €, Spanien 5,20 €, Griechenland 5,40 €, Finnland 5,90 €, Norwegen 50,00 nkr

REPORTAGE ZUM ERSTEN MAL KÄFER-FAHREN

KRABBELN LERNEN

Weil er zur Generation Golf zählt, fehlten Motor Klassik-Redakteur Sebastian Renz bisher einschlägige Erfahrungen mit dem VW Käfer. Doch es ist nie zu spät für eine kleine Bildungsreise im Volkswagen 1302.

Als der 1302 neu war, gab es noch Tankwarte. Heute gibt es sie wieder. Dieser kümmert sich um den Reifendruck und würde sehr gern das Kühlwasser prüfen. Danach weist mich Christian in den Käfer ein

NATÜRLICH WAR ES ein absolut unhaltbarer Zustand, dass ich bis zu diesem Sommer noch nie Käfer gefahren war. Da gibt es nichts zu entschuldigen. Höchstens zu erklären. Als Kind liebte ich den Käfer, wollte unbedingt später einen haben. Doch als ich vor knapp elf Jahren den Führerschein machte, war der Käfer schon lange kein Anfängerauto mehr und nicht mehr an jeder Ecke zu bekommen. Internet-Autobörsen gab es noch nicht. Dazu war auch noch das Budget stark begrenzt. Deshalb kaufte ich einen sehr gebrauchten, dafür sehr günstigen Renault 5. Also genau die Art von Auto – mit Quermotor, Frontantrieb und großer Heckklappe –, die dem Käfer einst das Grab schaufelte.

Später hatte ich hin und wieder in hinteren Ecken von Gebrauchtwagen-Kiesplätzen ein paar kurze Flirts mit verschiedenen Käfern. Doch sie waren alle so morsch, dass sich nicht ein Mal eine Probefahrt lohnte. Erfolgreicher verliefen dagegen die Romanzen mit einem anderen Heckmotor-VW. Seit 1997 fahre ich deshalb T3.

Da die dritte VW-Bus-Generation und der Käfer aber bis auf das Antriebs-Layout kaum mehr Gemeinsamkeiten haben, lässt sich T3-Fahren nicht als Vorkenntnis anrechnen. Meint mein Kollege Christian Steiger mit ernstem Blick und macht mir Angst: „Kein anderes Auto fährt sich wie der Käfer." Er bietet mir mit väterlichem Belehrungseifer seinen VW 1302 für eine Bildungsreise an: „Fahr ihn. Fahr den Käfer. Das ist lustig!" Dann lacht er. Lustig für wen?

Tapfer besuche ich Christian in Mannheim. Unter einer leichten Staubschicht finden wir den silbernen VW. Christian schwingt sich auf den Fahrersitz und meint stolz: „Ein Käfer läuft immer." Er dreht den Schlüssel um. Der Boxer wufft einmal müde auf. Dann: Stille, die Christian nur mit einem kurzen „Oh!" unterbricht.

Also schieben wir den 1302 aus der Halle, säugen seine Batterie über ein Starthilfekabel an einem japanischen Kompaktwagen. Der Käfermotor springt tatsächlich an, läuft aber nur, solange die Verbindung zur anderen Batterie nicht abbricht. Somit werden wir Kunden des örtlichen Autoteilehandels. Mit einer neuen Batterie lebt der 1302 wieder autark.

Als Erstes fahren wir zur Tankstelle. Wie damals, als Christians Käfer ein Neuwagen war, gibt es dort wieder Bedienung. Der Tankwart-Azubi widmet sich dem Auto mit großer Hingabe. Als er Ölstand und Reifendruck korrigiert hat, erbietet er sich, auch nach dem Kühlwasser zu schauen – was ihn wie uns etwas ratlos zurücklässt.

Bevor es dann für mich losgeht, erledigen wir eine Portion schwer wiegenden Nudelsalats in Christians Stammimbiss. Von diesem Genuss ermattet, mag mich Christian nicht mehr ausführlich in den Käfer einweisen. Was er mir auf den Weg gibt, würde auch in einen Glückskeks passen: „Es ist ein Auto", sagt er, „fahr halt damit."

Weil ich die Bedienungsanleitung nicht zu Rate ziehen will, weiß ich von drei der sechs Zugschalter im Cockpit nicht, welche Aufgaben sie übernehmen. Den ganzen Tag über fehlen mir auch keine Funktionen, was kaum für die Wichtigkeit der Schalter spricht.

Der VW ist also ein einfaches Auto, aber er macht es mir gleich am Anfang schwer: Die Straße ist kaum feucht, und ich fahre in einem lächerlichen Tempo. Trotzdem wirft der 1302 in der ersten Biegung unwirsch das Heck nach außen. Jetzt weiß ich, warum alle, die im Käfer fahren lernten, so oft von Drehern erzählen oder davon, wie sie der Käfer das Driften gelehrt hat.

Die ersten Kilometer sind also ein ziemlicher Krampf. Kalter Motor, leichter Regen, abgestandene Bremsen und ampelreicher Stadtverkehr sind keine

Der 1302 vereint den Käfer-Look der 60er mit den 70er Jahren – noch mit kleinen Schiffchen-Rückleuchten, aber schon mit langem Einzelrad-Aufhängungs-Vorbau

DATEN & FAKTEN

Volkswagen 1302

Motor: Luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor, Bohrung x Hub 77,0 x 69,0 mm, 1285 cm³, 44 PS bei 4100/min, 86 Nm bei 3000/min, Verd. 7,5 : 1, zwei hängende Ventile pro Zylinder, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, zahnradgetr., ein Solex-Fallstromvergaser

Kraftübertragung: Vierganggetriebe, a. W. Dreigang-Halbautomatik, Heckantrieb

Karosserie/Fahrwerk: Zentralrohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Federbeine und Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Torsionsstäben, Teleskopstoßdämpfer und Trommelbremsen rundum

Maße/Gewicht: L x B x H 4080 x 1585 x 1500 mm, Radstand 2420 mm, 895 kg

Fahrleistungen: 0 bis 100 km/h 24,6 s, V_{max} 129 km/h, Verbrauch 11 L N/100 km

Gemütlich spaziert der Käfer über Land. Der Spaß an Christians 1302 weckt das Interesse an einem blauen 1300, doch der lässt sich nicht unter die Haube schauen. Vor der Abfahrt fachsimpeln wir bei kalorisch hoch dosiertem Nudelsalat bei Simone im Imbiss

Idealbedingungen für erste Sympathien. Der 1972 gebaute VW lässt immer spüren, dass sein Konzept schon 70 Jahre alt ist. Wir schlagen uns aber bis nach Heidelberg durch, machen dort kurz Halt. Danach wird alles gut.

Ab jetzt bollert der Käfer auf meiner Hausstrecke am Neckar, und ich habe Zeit, mich einzufinden. Mit seinen Eltern, Oma und Opa, hat mir Christian erzählt, sei er in einem 1302 früher oft in den Urlaub gefahren. Ihr wart ja verrückt. Mehr als zwei passen hier doch gar nicht rein. Die Vordersitze stehen so eng beeinander, dass man sie für eine Bank halten könnte. Links bleibt kaum Platz zwischen Schulter und Tür, nach vorn wenig vom Lenkrad bis zur Windschutzscheibe, hinten keiner für die Beine.

Auch der Sound des Motors enttäuscht mich. Ich hatte erwartet, innen das typische „chrrrrm" des Boxers zu hören. Stattdessen klingt er wie ein Heizlüfter mit bösem Keuchhusten.

Dank seiner Schaltung freunden sich der Käfer und ich aber langsam an. Über den kurzen Schalthebelpilz rasten die Gänge der Viergang-Box mit betörendem Klacken ein. Auch die Lenkung, in der Stadt noch schwergängig, zeigt nun ihre Qualitäten. Am großen Lenkrad mit dem Wolfsburg-Emblem lässt sich der VW präzise durch die sanften Kurven führen.

Der Wagen und ich sind fast schon ein Team. Das Vertrauen und die Freude an ihm steigen mit jedem Kilometer. Die kleine Käfer-Höhle fühlt sich inzwischen nicht mehr beengt, sondern behaglich an. Ich glaube dem Käfer, dass er mich nie im Stich lassen wird. Hier fühle ich mich so sicher wie früher, wenn ich mich bei Gewitter unter der Bettdecke versteckte. Nicht geschwind, aber zielsicher rollen wir am Fluss entlang, durch Orte, die alle Neckardingsbums heißen.

Dann lasse ich den Käfer ein Stündchen stehen, damit er sich ausruhen und ich über ihn nachdenken kann: Er ist ein Kumpel. Auf dem restlichen Weg genieße ich den Komfort des Fahrwerks, die in 34 Jahren sorgsam durch- und weichgesessenen Sitze, die Informationsdürre des Instrumentariums und die Frischluftregelung über die Dreiecks-Ausstellfenster.

Als ich den Käfer daheim abstelle, trabt mein pensionierter, vorrangig an der peniblen Stellplatzpflege interessierter Nachbar an. Doch diesmal will er mich nicht wegen Ölflecken auf meiner Parkfläche zurechtweisen. Er wünscht einen guten Abend, kennt heute sogar meinen Namen. Ob er mal in den schönen Käfer sitzen dürfe? Er habe seinen letzten vor 30 Jahren verkauft und vermisse ihn bis heute.

Natürlich darf er. Ich werde den VW ab morgen ja auch sehr vermissen. Denn kein Auto fährt sich wie er, wie ich jetzt endlich weiß.

FOTOS: **Hardy Mutschler**