

# Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN Klassik

auto  
motor  
-  
sport

9/2007 Deutschland 3,90 €



**DIE LEGENDE VOM  
LACK-ABKRATZEN:  
NEUE RÄTSEL UM DEN  
SILBERPFEIL-MYTHOS**

**Fahrbericht** Piaggio Ape  
**Erinnerungen** Aston Martin DB6  
**Sport** Peking - Paris  
Bosch Boxberg Klassik



**EINSTEIGER  
SPEZIAL**

- ▶ Report: Der Weg zum ersten Klassiker
- ▶ Tipps zu Einkauf, Versicherung, Steuer
- ▶ Problemlose Autos aus GB, I, USA, F

MERCEDES-BENZ 280 E, VW 1303 CABRIOLET UND BMW 2002 tii

## KLASSIKER FÜR EINSTEIGER

Motor  
Klassik  
www.motor-klassik.de



**Service-Station** Fiat Topolino



**Sport** Silvertone Classic



**Restaurierung** Ford Edsel



**EINSTEIGER  
SPEZIAL**

**REPORTAGE** OLDTIMER-EINSTEIGER UND IHR VW 1302

# MUTTER-KIND-TOUR



Vor Kurzem kauften sich Joachim Richter und seine Mutter Hildegard ihren ersten Klassiker. Ein 1302 kurierte ihre Sehnsucht nach einem Käfer. Wie geht es den drei nach den ersten gemeinsamen Wochen?



**ER STAND AUF** Seite hundertelf, drängelte sich an der Kaffeetafel zwischen die beiden und bezirzte sie so sehr, dass sie ihn kauften, bevor sie wussten, was sie da eigentlich taten. Für alte Autos interessierten sich Hildegard Richter und ihr Sohn Joachim nicht wirklich. Nur ein einziges Modell konnte sie entzücken: Sahen sie einen Käfer, erinnerten sie sich wehmütig an ihren 1972er VW 1302 Automatic – Hildegard Richters erstes Auto und so etwas wie Joachims Zweit-Kinderzimmer.

Ab Mitte der 80er Jahre schwächelte dieser Käfer. Als die VW-Werkstatt 1985 erneut Bedrohliches über seinen Gesundheitszustand meldete, beschloss Hildegard Richter, ihren kränkelnden 1302 durch einen Golf II zu ersetzen. Doch seither trauerten die Richters dem Käfer nach. „Den hätte ich nie weggeben dürfen“, sprach Mutter Hildegard dann und Sohn Joachim nickte. Irgendwann würden sie wieder einen Käfer haben, dachte Joachim, ersteigerte vor über einem Jahr eine 1302-Bedienungsanleitung und besorgte sich alte Käfertests aus auto motor und sport.

Vor ein paar Monaten fuhr er sogar mal mit dem 1302 eines Bekannten. Aber dieser Käfer war ein Schalter, und kein sonderlich gutes Exemplar obendrein. Joachim war verführt, aber dem Käfer noch nicht verfallen.

Denn er hatte genaue Vorstellungen: Wenn überhaupt, dann sollte es ein 1302 aus dem Modelljahr 1972 sein – mit Automatik, LS-Ausstattung und Schiebedach. „Außerdem unbedingt ein sehr gutes Exemplar, denn ich kenne mich mit der Technik noch kaum aus“, erklärt Joachim – er wollte



Der VW bringt Joachims Jugend-erinnerungen zurück. Hier ist er vier, stolz zwischen Omas kansasrotem VW 1300 und Mamas türkis-metallicfarbenen 1302

den Käfer zum Fahren und nicht zum Schraubenlernen.

Schon ein paar Mal hatte ein Freund mit Motor Klassik-Abo Joachim angerufen, wenn wieder ein 1302 im Kleinanzeigenteil angeboten wurde. Aber keiner der Käfer erfüllte alle Kriterien. Auch der Automatic in Heft 7/2007 nicht: gemini- statt türkismetalllic, Basis- statt LS-Ausstattung, kein Schiebedach. Doch Joachim besorgte das Heft, weil das Modelljahr des VW stimmte, zeigte seiner Mutter das Auto, als er bei ihr zu Kaffee und Kuchen vorbeikam. Und als der 1302 die Richters aus der Fotoanzeige anguckte, da dachten sie, anschauen könnten wir ihn doch – nur mal so.

Der VW stand nur 30 Kilometer entfernt in einer Tiefgarage. Als der Verkäufer die Schutzplane vom 1302 zog, ließ der Glanz des hellblauen Käfers das Parkdeck erstrahlen. „Ich wusste nicht genau, worauf ich besonders achten muss“, gesteht Joachim, „aber er sah klasse aus, original, sehr gepflegt, hatte erst 33 000 Kilometer auf dem Tacho. Dazu gab es Belege über das gesamte Vorleben. Da war klar: Wenn wir uns bei diesem Käfer nicht trauen, würden wir nie einen kaufen.“ Mutter und Sohn verliebten sich in den 1302 und kauften ihn spontan – als gemeinsames Freizeitvergnügen. Samstags um fünf besiegelten sie den Handel mit Handschlag. 100 Stunden später holten sie den Automatic ab.

Auf der Heimfahrt war Joachim allein im VW. Er drehte das Radio auf, auch ein bisschen aus Furcht vor den vielen Geräuschen des Käfers, die erst nach ein paar Dutzend Kilometern nicht mehr beängstigend, sondern wieder vertraut klangen. Doch brav rollte der 1302 nach Balingen. Dort musste Hildegard Richters Golf IV seine Garage für den Oldie räumen. Als er es das erste Mal hineinschaffte, waren Mutter und Sohn ziemlich erleichtert.

Denn ein bisschen fürchteten sie noch, dass sich ihr VW vielleicht doch als Blender erweisen könnte. Eine H-Zulassung hatte er schon. Aber weil die Versicherung für den günstigen Oldtimertarif ein Wertgutachten forderte, musste sich der 1302 schon am zweiten Tag durchchecken lassen. Joachim brachte ihn nervös zum Ingenieurbüro Baumeister im Nachbarort. Und kam nach einer Stunde entspannt zurück: Zustand 1-, Wert weit über dem Kaufpreis.

Jetzt erst richteten sie sich den Käfer ein: Dasselbe Maskottchen wie im türkisen 1302 baumelt um den Rückspiegel, dieselbe Holzkiste wie damals beherbergt unter der Fronthaube Überbrückungskabel, Bleizusatz und Ersatzlampen.

Früher saß Joachim am liebsten in dem Ablagekasten zwischen Rücksitzlehne und Motorschott. Heute chauffiert er meist



Die Begutachtung durch das Ingenieurbüro Baumeister besteht der 1302 mit Bravour: Note 1-



**„ALS WIR  
DEN 1302 SAHEN,  
WAR KLAR:  
WENN WIR UNS  
BEI IHM NICHT  
TRAUEN, DANN  
WÜRDEN WIR  
NIEMALS EINEN  
KÄFER KAUFEN“**

Joachim und Hildegard Richter

**Service: clever kaufen, richtig zulassen, günstig versichern**

## Die wichtigsten Tipps für Neueinsteiger vom Kauf bis zur Zulassung

Gerade in Internetbörsen adeln dubiose Verkäufer oft Verbrauchtwagen als Old- oder Youngtimer. Natürlich gibt es auch im Internet seriöse Angebote. Doch zudem sollten Interessenten unbedingt in Tageszeitungen, Anzeigenblättern und im Kleinanzeigenteil von Oldtimer-Zeitschriften wie Motor Klassik suchen. Dort ist das Angebot zwar geringer, die Autos hingegen meist deutlich besser.

Grundsätzlich empfiehlt es sich, zur Probefahrt einen Experten für das

Wunschmodell mitzunehmen und sich Informationen über das Auto zu besorgen. Die meisten Fahrberichte in Motor Klassik beinhalten eine umfangreiche Kaufberatung. Unter [www.motor-klassik.de/ams-tests/downloads/](http://www.motor-klassik.de/ams-tests/downloads/) stehen viele davon als Download bereit. Die Kaufberatungen nennen auch Spezialisten, Ersatzteillieferanten und Clubs.

Ist der Traumwagen gekauft, muss man entscheiden, wie man ihn zulässt. Bei Autos, die jünger als 30 Jahre alt

sind, geht das nur mit einem normalen Kennzeichen. Wer seinen Klassiker nicht das ganze Jahr über fahren möchte, kann ihn mit einem Saisonkennzeichen für eine feste Zeitspanne über mehrere Monate zulassen. Damit entfällt das nervende An- und Abmelden zum Saisonstart und -ende.

Autos, die älter als 30 Jahre sind, können mit H-Kennzeichen oder mit 07er-Nummer angemeldet werden. In beiden Fällen ist eine Fahrzeugabnahme bei einer Prüforganisation nötig. Die checkt die Betriebssicherheit des Autos und bestätigt den Status als „Kfz-technisches Kulturgut“. Die einmalige Prüfung kostet rund 80 Euro.

Autos mit H-Kennzeichen können uneingeschränkt im Straßenverkehr teilnehmen und müssen alle zwei Jahre zur Hauptuntersuchung. Die AU- und HU-Pflicht entfällt bei der Zulassung auf die Rote Nummer, die auch für mehrere Klassiker genutzt werden kann – aber nur zu Prüf- und Einstellungs-fahren sowie für Oldtimer-Veranstaltungen. Um Missbrauch zu verhindern,

fordern einige Zulassungsstellen, dass Besitzer von 07er-Wechselkennzeichen ein Fahrtenbuch führen. Wer einen Antrag auf eine 07er-Nummer stellt, muss meist ein polizeiliches Führungszeugnis vorweisen. Das gibt es für etwa 15 Euro bei örtlichen Bürgerbüros.

Bei der Anmeldung auf H- und 07er-Kennzeichen wird eine KFZ-Jahressteuer von 192 Euro berechnet. Bei Autos mit niedrigem Hubraum (Benziner unter 700 cm<sup>3</sup>) kommt ein normales Kennzeichen steuerlich günstiger.

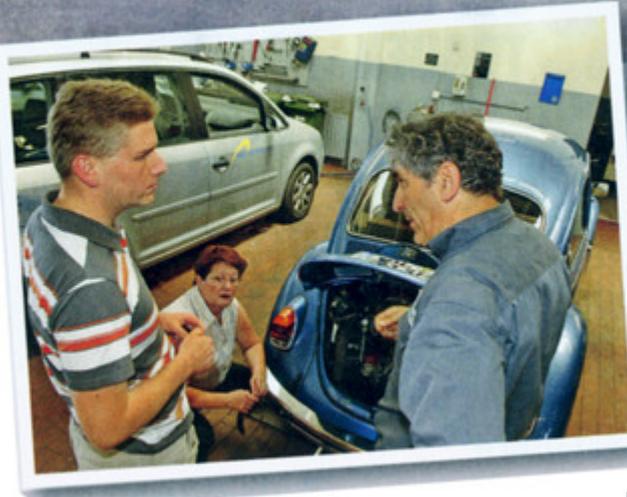
Mittlerweile bieten viele Versicherungsgesellschaften spezielle Old- und Youngtimer-Tarife an. Voraussetzung: Das Auto darf nicht als Alltagsfahrzeug genutzt werden. Fast alle Versicherer bestehen zudem auf ein Wertgutachten. Das wird von Prüf- oder Sachverständigenorganisationen wie Classic Data ([www.classic-data.de](http://www.classic-data.de)) erstellt, kostet rund 110 Euro. Einen umfassenden Bericht zu günstigen Versicherungsarten finden Sie in Motor Klassik 4/2007 auf Seite 58 oder online unter [www.motor-klassik.de/Versicherungstipps](http://www.motor-klassik.de/Versicherungstipps)



Ist das Auto versichert und die richtige neue Nummer festgezwirbelt, beginnt der Spaß



Gunther Hielscher (r.) gibt Tipps für den Umgang mit dem 1302, der stromert danach über Land



seine Mutter, die inzwischen pensioniert ist. Joachim fährt vorsichtig, stellt sich auf die Eigenheiten des Automatic-Käfers ein, rückt den Wählhebel sacht durch die Ebenen – so, wie er es in der Bedienungsanleitung gelesen hat. „Am Anfang habe ich manchmal die Hand auf dem Schalthebel liegen lassen, wie ich das auch bei meinem VW Bora mache. Das musste ich mir abgewöhnen, weil beim Automatic-Käfer

dann ein Kontakt ausgelöst und die Kupplung geöffnet wird“, erklärt Joachim.

Der Umstieg auf den Käfer war gewaltig. Rechnerisch liegen 30 Jahre zwischen Bora und 1302, gefühlt ein halbes Jahrhundert. „Mit dem Käfer unterwegs zu sein zu, strengt richtig an“, findet der 29-jährige Software-Entwickler. Und wenn die Richters am Wochenende ein paar Dutzend Kilometer mit ihrem VW spazieren fahren, wundern sich die beiden schon, wie es damals ging, als sie mit dem 1302 in einem Rutsch von Balingen nach Grado an die Adria fuhren.

Zwei Mal mochte der Hellblaue nicht anspringen. Das löst bei den Richters eher Sorge als Ärger aus. Also fahren sie in ihre VW-Stammwerkstatt. Seit 1976 arbeitet dort Gunther Hielscher. Er hatte Hildegard Richter vor 22 Jahren geraten, ihren 1302 zu verkaufen. Nun beglückwünscht er sie zu ihrem neuen Käfer.

Der steht ein bisschen verloren zwischen all den Touran und geniert sich etwas, als Hielscher die Klappe öffnet und den ganz unverkleideten Motor entblößt. „Da haben Sie wirklich ein besonders gutes Exemplar gefunden. Den behalten Sie jetzt aber“, meint Hielscher und freut sich schon auf den Ölwechseltermin mit dem hellblauen 1302. Dann will er auch nach der Ursache fürs Startproblem forschen: „Wahrscheinlich nur der Magnetschalter am Anlasser – alte Käfer-Krankheit, nichts Schlimmes.“

Die Freude am neuen Hobby schmälert das keinesfalls. „Den Käfer geben wir nicht mehr her“, meinen Mutter und Sohn über ihren 1302. Vor ein paar Wochen kauften sie ihn, ohne recht zu wissen, was sie da eigentlich tun. Heute wissen sie nicht, warum sie das nicht schon viel früher taten.

TEXT: **Sebastian Renz**  
FOTOS: **Hardy Mutschler**

## DATEN & FAKTEN

### Volkswagen 1302 Automatic

**Motor:** Luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor, längs hinter der Hinterachse eingebaut, Bohrung x Hub 77 x 69 mm, Hubraum 1285 cm<sup>3</sup>, Leistung 44 PS bei 4100/min, maximales Drehmoment 86 Nm bei 3000/min, Verdichtung 7,5:1, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, zahnradgetrieben,

zwei hängende Ventile pro Zylinder, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, ein Fallstromvergaser Solex 31 PICT mit Startautomatik

**Kraftübertragung:** Halbautomatisches Dreiganggetriebe mit Drehmomentwandler, Hinterradantrieb

**Karosserie/Fahrwerk:** Zweitürige, fünfsitzige Limousine, Stahlkarosserie

auf Zentralrohr-Plattformrahmen, Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn Querlenker, Federbeine, hinten Schräglenker, Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer und Trommelbremsen rundum, Lenkung mit Schnecke und Rolle, Reifen 155 SR 15 auf 4J x 15-Stahlrädern

**Maße/Gewicht:** L x B x H 4080 x

1585 x 1500 mm, Radstand 2420 mm, Gewicht 900 kg, Gesamtvolumen Kofferräume 330 L, Tank 42 L

**Fahrleistungen:** 0 bis 100 km/h in 25 s, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, Verbrauch 11 L N/100 km

**Bauzeit:** 8/1970 bis 8/1972

**Neupreis:** 7025 Mark (1972)