

OLDTIMER MARKT

Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder

Januar 1/2010

€ 3,20

Honda
Gold
Wing



Rallye-Historie: Paris-Dakar



Kaufberatung: Unimog 406/416



Italien-DKW: Morini 125T



Kaufberatung: BSA-A65-Reihe

EINE ZEITREISE AUS DER FAHRERPERSPEKTIVE

100 Jahre Alfa Romeo



WILDE 25 JAHRE:
BMW M5



TÜV-Umbauten an Import-Oldies



Restauriert: Käfer-Scheunenfund

A € 3,50 • CH sfr 6,20 • NL F L B € 3,90 • I € 4,10
GR € 4,80 • P € 5,20 • H ft 1380 • E € 4,20 • FIN € 5,00
DK drk 35,00 • N nkr 49,00 • S skr 48,00 • CZ czk 172,00





Gut bedacht

Bei der Restaurierung des VW Käfer vom Familie Rottmann waren die meisten Schweißarbeiten am Dach fällig – denn das hatte mal jemand abgeschnitten...



Als Papa den Käfer geholt hat, habe ich ihn irgendwann auf dem Handy angerufen. Ich fragte, ob das Schmuckstück schon auf dem Hänger stehe. Er antwortete: „Ja, aber das Ding ist mehr Stück als Schmuck“. Als er damit nach Hause kam, verstand ich, was er meinte“, sagt Melanie Rottmann. Ihr Vater hatte von seinem ehe-

maligen Chef für bescheidene 700 Euro einen Bausatz erworben: Ein völlig verstaubter VW 1302 ohne Papiere, dazu eine zweite, halbe Karosserie ohne Vorderbau. Hier war das dran, was dem anderen Fahrzeug fehlte: Scheiben, Motorhaube und – ein Dach. Das hatte irgendwann irgendjemand sauber abgetrennt!

„Welche Vorgeschichte der Wagen hat, ist leider unbekannt“, erinnert sich Heinrich Rottmann an seinen Kauf im Juni 2006. Vielleicht hatte der Käfer einen Unfallschaden, vielleicht stürzte ein Ast aufs Dach, möglicherweise wollte sogar ein Besitzer das Auto aufs Nachfolgemodell 1303 umtrimmen: „In der Scheune lag

Es gibt unzählige Käfer – und unzählige Käfer-Geschichten. Die dieses 1972er 1302 gehört durchaus zu den Kuriosen...

auch noch ein abgeschnittener 03er-Vorderwagen, der die große, gewölbte Frontscheibe hat. Den ließen wir liegen, da er ohne erhebliche Umbauten nicht passt. Vielleicht war der Umbauaufwand auch der Grund, wieso derjenige, der das Projekt begann, irgendwann einfach alles stehen ließ.“ Und das richtig lange: An der ganzen Karosserie gab es keinerlei Rost, die Reifen trugen noch die 1972er-DOT-Nummer und auf dem Tacho standen gerade mal (glaubwürdige) 25.000 Kilometer. Das Datum der Stilllegung war aufgrund der fehlenden Papiere zwar nicht mehr zu ermitteln, aber ein Indiz, wann es spätestens gewesen sein muss, fand sich am Wagen. Oder besser gesagt, es fand sich eben nicht: Der Käfer hatte keine Sicherheitsgurte. Die allgemeine Gurtpflicht wurde am 1. Januar 1976 eingeführt, danach dürfte dieser Krabbler also nicht mehr auf deutschen Straßen unterwegs gewesen sein. Ein weiterer Hinweis fand sich an der Ersatzkarosserie: „Um die abgesägte A-Säule war zum

VW 1302



LEICHE KUSTIKAL: DER URSPRUNGSZUSTAND DES INNENRAUMS. ALLE TEILE SIND HEUTE NOCH EINGEBAUT – FREILICH GEREINIGT!



DER ANFANG FAST JEDER RESTAURIERUNG: EIN ZERFLEDDERTES FAHRZEUGFRAGMENT SORGT FÜR FASSUNGSLOSE REAKTIONEN

Heinrich Rottmann (li.) hat den VW restauriert. Thomas Lehwald, der Lebensgefährte von Melanie Rottmann, legte ebenfalls Hand an



Als die Rottmanns am Käfer-Wrack eine Batterie anklemmten, spielte das Radio sofort munter los – es blieb am angestammten Platz

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

VW Käfer 1302 Register

Bernd Köhler
Wittinger Straße 87
D-29223 Celle
E-Mail: info@vw1302.de
Internet: www.vw1302.de

Käferclub Chemnitz

„Ferdinands Erben“ e.V.

Sven Weiske
Rilkestraße 22
D-09114 Chemnitz
Tel.: 0371/3365022
svenweiske@gmx.de
Internet: www.kaeferclub-chemnitz.de

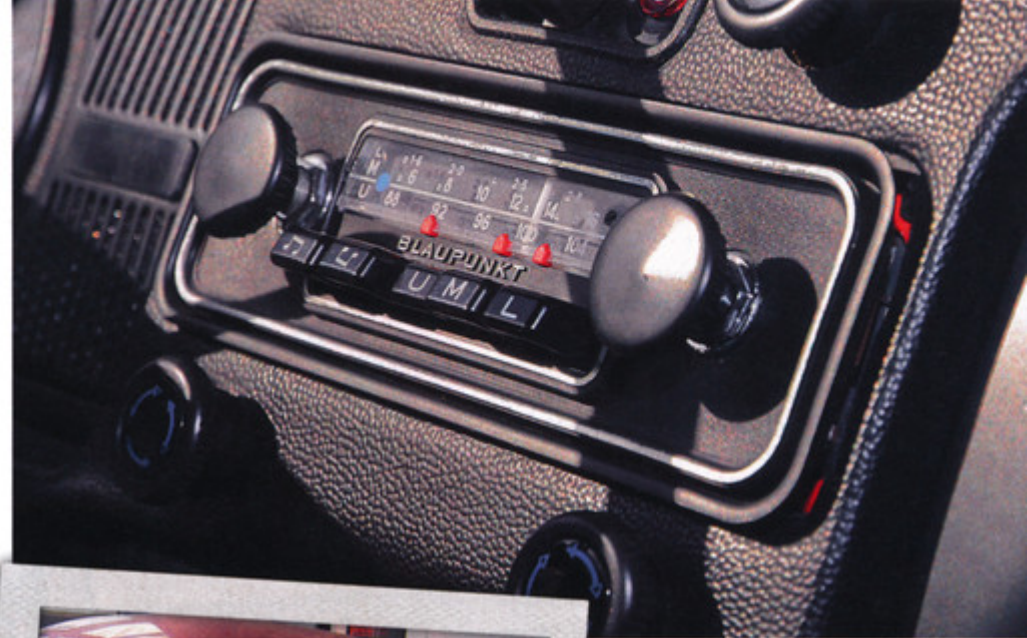
1. Käfer-Club Celle e.V.

Gerhard Neugebauer
Garnseeweg 75
D-29225 Celle
Tel.: 05141/47997
Internet: www.kaeferclub-celle.de

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.

Schutz eine Bild-Zeitung gewickelt, sie datierte vom Mai 1972. Leider ist sie bei der Bergung verloren gegangen“, bedauert der Restaurierer.

Seit 2006 ist die Geschichte des Scheunenfonds aus dem nordhessischen Bebra bestens dokumentiert – auch die fassungslosen Mienen der Mitmenschen beim Abladen des staubigen Bausatzes vor der heimischen Garage in Dortmund: „Meine Mutter dachte wohl zunächst, dass mein Vater und ich verrückt geworden sind. Auch mein Lebensgefährtin blickte eher mitteilend, ehe er sich dann



EIN PASSENDES DACH WAR BEIM KAUF DABEI, DEN UNTEREN SCHEIBENRAHMEN SPENDETE NACH LÄNGER SUCHE EIN SCHROTT-1302

doch fürs Käfer-Projekt begeistern ließ“, denkt Melanie Rottmann an den Beginn der Arbeiten zurück. „Ich war von Anfang an zuversichtlich“, sagt hingegen ihr Vater. „Schon bei der Abholung erkannten wir die gute Substanz. Und ein passendes Dach – der

größte Brocken, der uns bei der Restaurierung drohte – war ja schon dabei.“ Leider war es nicht ganz komplett: Der untere Teil des Scheibenrahmens fehlte. Und dies zog einige Sucherei nach sich, denn die Frontscheibe des nur von 1970 bis 1972 gebauten 1302 unterscheidet sich von der des Standardkäfers. Die verfügbaren „Hecho in Mexiko“-Neuteile passen nicht, ebenso wenig Teile des Nachfolgers 1303. „Wir waren heilfroh, als wir bei einem Händler dann endlich einen schrottreifen 02er-Käfer fanden, bei dem wir das Blech heraustrennen konnten. Als Pensionär kann man zum Glück etwas mehr Zeit in die Teilesuche investieren“, freut sich Rottmann Senior, der das Blech der Ersatzkarosserie bereits

mit chirurgischem Geschick demontiert hatte: „Viel auszubohren gab's da nicht, tatsächlich ist die gesamte Dachhaut nur an wenigen Stellen gepunktet. Entlang der Regenrinne ist das Blech stattdessen umgefaltet und zusätzlich mit Dichtmasse versiegelt. Ohne Spezialwerkzeug muss man beim Aufbiegen mit reichlich Fingerspitzengefühl arbeiten, wenn man keine Delen produzieren möchte. Letztlich hat es gut geklappt, das Zeitraubendste war noch das ständige Vermessen der Ersatzteile, bevor ich den ersten Schweißpunkt setzte. Trotzdem war es ein ordentliches Stück Arbeit. Wir hätten wohl die Finger von der Restaurierung gelassen, wenn anschließend noch die typischen Rostreparaturen hinzugekommen wären.“

Stattdessen folgten die üblichen Lackiervorarbeiten: Schleifen, schleifen, schleifen war angesagt, bevor ein Profi den Originalfarbton Kaserrot (den zufälligerweise auch die Ersatzkarosserie trug) in

Der moderne 1302 überraschte 1970 viele: Zwei Jahre nach dem nur mäßig erfolgreichen 411 rechnete man eher mit einem baldigen Ende der luftgekühlten Fahrzeuge von VW. Vor allem der damals schon über zwanzigjährige Käfer wurde als Auslaufmodell gewertet. Ein Irrtum



Auf dem erzsoliden Kunstleder mit dem typischen Korbmuster haben Generationen von VW-Piloten und Mitfahrern Platz genommen

mehreren Schichten aufbrachte. Insgesamt vier Liter Farbe verteilte der Lackierer aufs „Häuschen“, wie die Käfer-Fans den Aufbau des Wolfsburgers nennen. Auch die Radkästen – von Flugrost befreit und mit Hammerit-Lack versiegelt – bekamen wie ab Werk eine Schicht Rot ab.

Melanie Rottmann und Ihr Freund Thomas Lehwald waren derweil mit der Organisation von Ersatzteilen beschäftigt und freuten sich über manchen Glücksgriff: „Die Sitze und die Lehne der Rückbank fehlten. Im originalen Grau sind sie rar. Wir fanden stattdessen eine komplette schwarze Sitzgarnitur. Die passenden Tür- und Seitenverkleidungen haben wir dann auf dem ‚Maikäfertreffen‘ in Hannover gekauft – für 50 Cent pro Stück!“

Einige Arbeit floss auch in die Technik. Sie war zwar fast neu, aber eben auch drei Jahrzehnte ungenutzt. Neue Bremsschläuche, Radbremszylinder und Bremsbacken waren schnell montiert, Ersatzteile liefern zahlreiche



DER WEISSE RIESE: ALLE ANBAUTEILE WURDEN SEPARAT LACKIERT, DIE RADKÄSTEN MIT HAMMERIT VERSIEGELT



DIE LACKIERUNG IM 70ER-ORIGINALFARBTON „KASANKROT“ BESORGT EIN FACHBETRIEB, DIE VORARBEITEN ERLEDIGTE HEINRICH ROTTMANN



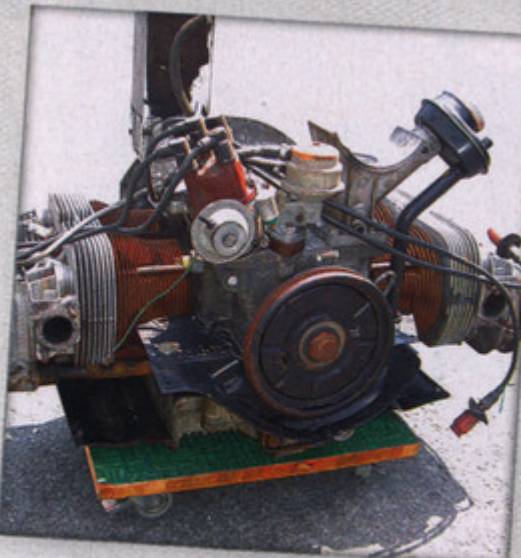
VW-Oldie-Händler. Der Hauptbremszylinder musste nur überholt werden und verrichtet seinen Dienst noch immer tadellos. Größte technische Hürde: Der 44-PS-Boxer im Heck saß fest. „Wir haben über die Zündkerzenlöcher Rostlöser in die Zylinder gesprüht und immer wieder vorsichtig an der Riemenscheibe geruckt. Bald ließ sich der Motor ein paar Grad drehen. Die Kriechöl-Kur haben wir so

Zeitlos: Der „große Käfer“ der siebziger Jahre wirkt auch heute noch nicht wirklich alt – ein Petticoat ist mittlerweile durchaus auffälliger!



Zumindest das Fahrwerk des „neuen“ Käfers mit McPherson-Federbeinen vorne und hinterer Schräglenkerachse überzeugte anno 1970

lange fortgesetzt, bis er komplett frei war“, erinnert sich Heinrich Rottmann an die Wiederbelebung des Triebwerks. Trotzdem wurde es nicht einfach ungeöffnet gestartet. Ein Käfer-Motor ist schnell ausgebaut und zerlegt, die Auspuffanlage war ohnehin erneuerungswürdig: „Der Motor stellte sich bei der Demontage als



DIE SEHR LANGE STANDZEIT HATTE DEM 44-PS-MOTOR MEHR ZUGESETZT ALS DIE BEScheidenEN 25.000 KILOMETER IM ALLTAG

Besitzer-Kontakt:

Melanie Rottmann
E-Mail: mema09@t-online.de



absolut neuwertig heraus, er war wohl nur durch verklebte Ölreste blockiert. In den Zylindern sah man noch die werksseitigen Hon-spuren, die Kupplung war keinen Millimeter abgenutzt, und selbst die Verteilerkappe sah von innen aus wie neu. Sie ist noch immer verbaut, allzu viele Originale von 1972 dürfte es wohl nicht mehr geben.“

Zerlegen, Reinigen und mit neuen Dichtungen, frisch lackierter Verblechung und neuen Wärmetauschern zusammenbauen, das war's am Motor – kurzzeitig. „Ein paar Wochen später – der Wagen war gerade frisch zugelassen – wartete ich an einer Ampel, als der Motor plötzlich klapperte und nur noch auf drei Zylindern lief. Ich dachte an einen bösen Motorschaden, zuckelte aber noch im ersten Gang nach Hause, das waren nur ein paar hundert Meter. Als wir das Triebwerk nochmal zerlegten, fanden wir den Fehler sofort: Eine gebrochene Ventildfeder! Das kann eigentlich nur die Folge des langen Stillstands sein, denn sowas hatte ich noch bei keinem Käfer-Motor gesehen. Normalerweise reißt eher mal ein Auslassventil ab oder brennt durch. Wir haben dann sicherheitshalber sämtliche Ventildfedern erneuert und alles wieder zusammengebaut. Seither läuft und läuft und

Grund zur Freude: Im Heck arbeitet noch immer der Originalmotor. Eine gebrochene Ventildfeder legte ihn nur kurzzeitig lahm

läuft der 44-PSler bestens“, erinnert sich Rottmann Senior an die einzige Panne, die es seit der Wiederezulassung 2007 gab.

Eine Macke, mit der man leben muss, ist der schon bei der Premiere 1970 von etlichen Testern kritisierte Durst des Motors: „13 Liter genehmigt er sich, obwohl er wirklich bestens in Ordnung ist“, sagt Melanie Rottmann, die den 1302 überwiegend fährt. „Ich hatte früher schon mehrere Käfer, die waren alle sparsamer. Irgendwas ist wohl dran am Ruf des Standard-02ers, ein Schluckspecht zu sein.“ In der Tat ist das LS-Modell mit 1600 Kubik und 50 PS einen guten Liter sparsamer...

Doch bei einem reinen Hobbyauto sollte man das nicht mehr allzu verbissen sehen. Im Hause Rottmann trägt dem Kasanroten Krabbler jedenfalls keiner die Trunksucht nach. Ein ganz klein bisschen haben sie mittlerweile auch über die Herkunft des Autos erfahren, dass in gerade mal

Der heutige Marktwert*



VW	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Käfer 1302 L	1970-1972	7.100 €	3.800 €	2.400 €	1.400 €	550 €	6.690 DM

* Ermittelt von Classic Data Marktbeobachtung GmbH & Co KG, Herner Str. 130, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



Der Schlüssel steckte jahrzehntelang im Schloss. Man sieht es ihm an...

eine Erklärung: Hier war der Warmluftausströmer einer Eberspächer-BN2-Standheizung, die als Extra ab Werk geordert wurde. Sie verschwand wohl irgendwann während der dreißigjährigen

Pause in der dunklen Scheune. Was in der kurzen Zeit zwischen Erstzulassung und Stilllegung geschah, bleibt hingegen im Dunkeln, denn auch der Verkäufer wusste nicht, wer den Käfer-Bausatz in der Scheune abgestellt hatte – als er das Grundstück kaufte, war der Wolfsburger schon da. Überall werden mittlerweile „Scheunenfunde“ angeboten – dies war ein echter!

Text: Daniel Bartetzko

Fotos: Andreas Beyer

d.bartetzko@oldtimer-markt.de

Viel hilft viel: Die Motorklappe mit vier statt zwei Luftschlitzen erschien zum Modelljahr 1972



VIER LITER LACK TRÄGT DAS KÄFER-HÄUSCHEN. UND AUCH DAS ABDECKPAPIER BEKAM GENUG AB...

sechs Monaten neu aufgebaut wurde: Beim Volkswagen-Museum kann man unter Angabe der Fahrgestellnummer gegen Gebühr eine Identitätsurkunde zu seinem Fahrzeug bekommen. So wissen die Dortmunder Hobbyrestaurierer jetzt zumindest, dass ihr Wagen am 30. Mai 1972 das Werk verlassen hat und am 2. Juni 1972 an den VW-Händler Willi Schulz in Petersberg bei Fulda ausgeliefert wurde. Und auch das zunächst rätselhafte Loch unterm Armaturenbrett fand



ER WIRD FERTIG – IM FORTGESCHRITTENEN STADIUM DES ZUSAMMENBAUS GLAUBEN'S DANN ALLMÄHLICH AUCH DIE NACHBARN...

