GUTE FAHRT

2 1972

DM 1,80

Verlag Delius, Klasing + Co
Bielefeld · Stuttgart

Schweiz sfr 2.20
Italien L 370,—
Österreich öS 15.—
Luxemburg lfr 28,—
Belgien bfr 30,—
USA $ —,90

Preiswerte Fernreisen

Betriebskosten der Volkswagen teurer?

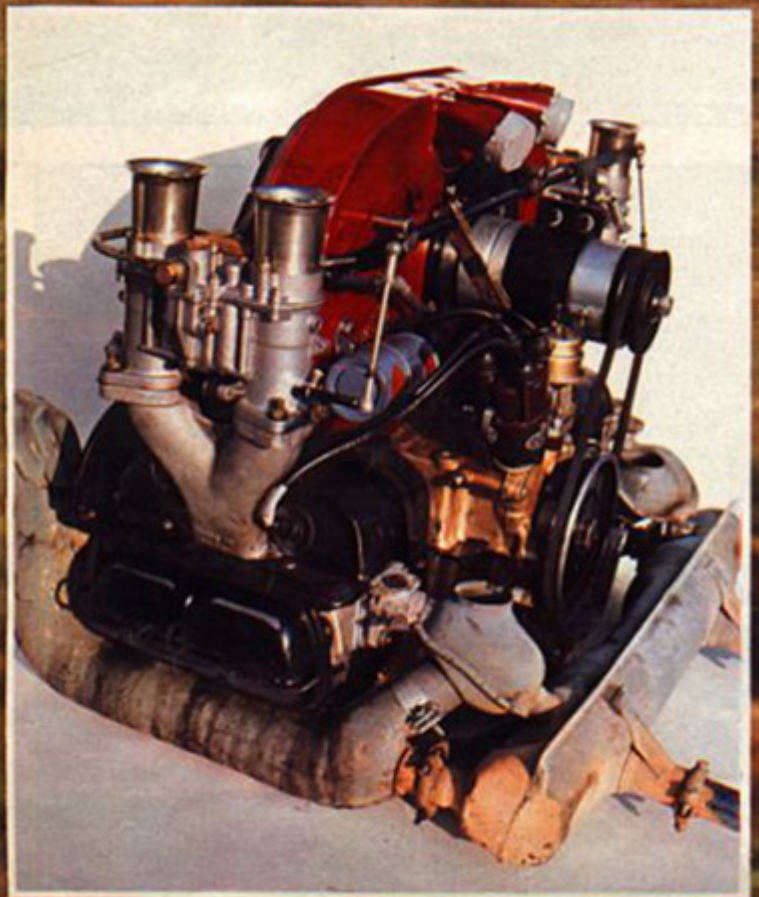
Rallye-Käfer mit 120 PS: Die Bullen kommen

Wie kauft man Gebrauchtwagen?

Porsche Austria baut den Rallye-Käfer: BLAS

Was Anfang 1971 noch als Utopie abgetan wurde, ist inzwischen zur handfesten Realität geworden: Die Käfer aus der Rallyeschmiede von Volkswagen Porsche Austria in Salzburg haben sich durch Siege und hervorragende Plazierungen im Gesamtklassement internationaler Motorsport-Wettbewerbe Respekt und Reputation verschafft. Das Salzburger Blasinstrument entwickelte sich im Laufe

INSTRUMENT



der vergangenen Saison vom Außenseiter zum ernstgenommenen Konkurrenten. Dabei muß dem Rallye-Käfer, obwohl er als Spezialtourenwagen eingestuft ist, ein hohes Maß an Seriennähe bescheinigt werden. Eine Feststellung, die bei den Gruppe 2-Fahr-

BLASINSTRUMENT

zeugen der Wettbewerber kaum getroffen werden kann. Die damit möglichen Rückschlüsse auf den Grad der Ausreifung und das technische Raffinement, beispielsweise beim Fahrwerk des Normalkäfers, sollte jenen Kritikern zu denken geben, die mit der Begründung technischer Unzulänglichkeit eine Ablösung des Käfers fordern.

Die Autos

VW-Porsche Salzburg, der österreichische Generalimporteur, baut auf den Käfer 1302 S. Daß dies bei den heutigen Anforderungen internationaler Rallyeveranstaltungen mit Unterstützung des VW-Werkes in Wolfsburg geschehen muß, versteht sich von selbst. Die Unterhaltung einer Sportabteilung mit einem Stab von Fachleuten ist kostenträchtig. Nach Art braver Hausmannskost präparierte Autos sind heute nicht mehr international konkurrenzfähig.

Neben den von Porsche Salzburg aufzubringenden Eigenmitteln sind nach unseren Informationen vom VW-Werk noch knapp 2 Millionen DM für weitere Entwicklung und Einsatz des Rallye-Käfers eingeplant. Daß diese zunächst beeindruckende Summe vergleichsweise bescheiden ist, wird dann deutlich, wenn man weiß, daß für die Vorbereitung, den Einsatz, den Service und die Unterhaltung eines einzigen Wagens für die deutsche Rallyemeisterschaft 250 000 DM als unterste Grenze bezeichnet werden. Rallyes auf internationaler Ebene gegen starke Werksmanschaften zu fahren, ist aufwendiger.

Volkswagen-Porsche Salzburg hat zur Zeit einen Pulk von vier oder fünf Wettbewerbswagen laufen, die sich alle auf etwa dem gleichen Entwicklungsstand befinden. Wichtig ist auch im technischen Bereich die Werksunterstützung. Teile wie Getriebe oder Hinterachsübersetzungen die von der serienmäßigen Ausführung abweichen, müssen nachträglich homologiert werden. Dazu ist die Fertigung einer vorgeschriebenen Mindeststückzahl erforderlich und die Homologation kann nur vom Fahrzeughersteller beantragt werden.

Die Entwicklung, Präparierung und Vorbereitung der Wagen sowie die Einsätze unterliegen ausschließlich der Initiative von VW-Porsche Salzburg. Unter Führung des ehemaligen Rennfahrers Gerhard Strasser hat sich dort eine Rallyeschmiede etabliert, die der Wettbewerbskonkurrenz schon einige schlaflose Nächte beschert haben dürfte. Zur Klarstellung des in den letzten Wochen kolportierten Gerüchtes über den Rallyekäfer aus Wolfsburg sei gesagt, daß dieser Wagen bereits existiert und eingesetzt wird, aber ausschließlich von VW-Porsche Salzburg.

Auf die Frage, warum ausgerechnet der Käfer zum Rallyeeinsatz ausgewählt wurde, bekommt man in Salzburg nahrhafte Antwort: „Er ist der Beste". Tatsächlich zeigt die Erfolgsbilanz des Jahres 1971 daß der Käfer dabei ist, profilierten Wettbewerbsautos mit sportlichen Grundmodellen Paroli zu bieten.

Der Sport

Rallyes werden regelmäßig, auch von Leuten die es wissen müßten, mit Rennen in einen Topf geworfen. Es gibt einige Gemeinsamkeiten, die wichtigste ist, daß beide Motorsport-Disziplinen nach dem Reglement des Internationalen Automobil-Sportgesetzes der F.I.A. ausgetragen werden. Die Federation Internationale de l'Automobile ist die Dachorganisation aller nationalen Motorsportverbände. Hier wird in verschiedenen Kommissionen über den Austragungsmodus von Motorsport-Veranstaltungen entschieden, oder auch darüber, wie Renn- bzw. Rallyefahrzeuge auszusehen haben. Jedes Detail ist in dem erwähnten Sportgesetz festgelegt und für alle Beteiligten verbindlich.

Der Anhang J zum Sportgesetz regelt die Einteilung der Wettbewerbsfahrzeuge in Kategorien und Gruppen. Entscheidender Gesichtspunkt dieser Einteilung ist es, die gleichen Vorbedingungen für alle Wagen zu schaffen. Ein Fahrzeug kann auf Antrag des Herstellers zum Beispiel in Gruppe 1 homologiert werden, wenn innerhalb von 12 Monaten mindestens 5000 identische Modelle hergestellt werden. Ein entsprechend eingestufter Käfer wird als Serientourenwagen bezeichnet. Im Wettbewerb ist weiterhin entscheidend, welchen effektiven Hubraum der Motor aufweist. So wird jede Gruppe, es gibt deren neun, in verschiedene Hubraumklassen eingeteilt, der Käfer 1302 S gehört in die Klasse bis 1600 ccm. Die Konkurrenz besteht hier in erster Linie aus BMW 1600, Opel Ascona/Manta, Fiat 124 S, Alfa Romeo 1600 oder auch Lancia 1,6 HF.

VW-Porsche Salzburg hat den Rallye-Käfer auf die Gruppe 2 umgestuft. Der Spezialtourenwagen basiert in der Regel auf dem Gruppe 1-Fahrzeug, kann jedoch im Gegensatz zum Serientourenwagen in einem sehr weit-

Nach Ablauf der Saison 1971 werden die Wettbewerbs-Käfer gründlich überholt und zum Teil für die kommenden Einsätze wieder auf Vordermann gebracht. Die gutbesetzte Sportabteilung sorgt zudem für die Präparierung von Kundenfahrzeugen, es wird ja noch eine 65-PS-Version angeboten. Äußerlich ist der Rallye-Käfer kaum verändert. Auffallend sind nur die großen Bosch-Zusatzscheinwerfer und eine Sonderlackierung, die übrigens auch für normale Käfer zu haben ist. Die Beschleunigung des Salzburger Heizgebläses von 0–100 km/h in 9,3 Sekunden entspricht dem Porsche 911 T, ein absoluter Käfer-Traumwert.

gesteckten Rahmen geändert werden. Das bedeutet tiefergelegte Karosserie, härtere Federn, breite Felgen und Reifen mit Kotflügelverbreiterungen, Steigerung der Motorleistung usw. Alles Maßnahmen, die beim Serientourenwagen verboten sind. Wichtig ist für Rallyefahrzeuge in jedem Fall, daß sie den Zulassungsbestimmungen noch entsprechen, sie werden in der Bundesrepublik vom TÜV abgenommen und sind damit straßentauglich. Zudem müssen sich Wettbewerbsfahrzeuge vor jeder Veranstaltung eine peinliche Untersuchung durch technische Sportkommissare gefallen lassen. Wild aufgemotzte Autos haben im Motorsport nichts zu suchen.

Die Einsätze

Das ideale Rallyeauto ist nach klassischen Vorstellungen mit Heckantrieb und Heckmotor ausgerüstet. Dementsprechend bringt der Käfer die besten Voraussetzungen für die Disqualifizierung der Wettbewerber mit. Nur hat sich im Laufe der Jahre erwiesen, daß auch z. B. Wagen mit Frontantrieb und Frontmotor zu spektakulären Gesamtsiegen bei internationalen Rallyes fähig sind. Ohne Zweifel vorteilhaft ist die Motoranordnung des Käfers auf Schnee, Eis und Schotter.

In der Saison 1971 wurden vier Läufe zur Fahrer-Europameisterschaft bestritten, wobei die Donau Elan-Rallye vom Salzburger Käfer mit einem Gesamtsieg abgeschlossen werden konnte. Die silbergrauen Heizgebläse aus Salzburg belegten bei den übrigen Veranstaltungen dritte, vierte und fünfte Plätze im Gesamtklassement. Dabei gelang es, auch Klassefahrer und Werkspiloten der Wettbewerbskonkurrenten in Sonderprüfungen fürchterlich zu verblasen. Günther Janger fuhr mehrere Bestzeiten mit seinem Rallye-Käfer. Die Konkurrenz bestand bei der österreichischen Alpenfahrt, einem Lauf zur Marken-Weltmeisterschaft, z. B. aus Ove Andersson auf Renault Alpine, dem Italiener Pagnelli auf Fiat 124 S und Toni Fall, dem englischen Vollprofi auf einem Werks-BMW.

Die gefahrenen Veranstaltungen haben in der Regel eine Streckenlänge von tausend bis zweitausend Kilometer, sind mit härtesten Sonderprüfungen auf Bestzeit gespickt und verfügen zum Teil auch über recht schwierige und knappe Etappen. Kein Zuckerlecken also für das Team.

Neben den internationalen Rallyes werden von VW-Porsche Salzburg auch nationale Veranstaltungen beschickt. Hier setzt man vor allem Nachwuchsfahrer ein, die

BLASINSTRUMENT

den Ergebnissen zufolge mit dem Rallyekäfer auf Anhieb bestens zurechtkommen. So holte man sich den Gesamtsieg und erste Plätze bei sechs Veranstaltungen, darunter auch bei der Internationalen Badener Herbstrallye gegen drei Werksmannschaften aus der Bundesrepublik.

Für das Jahr 1972 sind große Dinge geplant. Wenn Wolfsburg die notwendige Unterstützung nicht versagt, beginnt am 19. Februar mit dem Criterium Neige et Glace (Schnee und Eis) in den französischen Alpen der Reigen von Käfer-Einsätzen. Leider wird es für den interessierten Motorsport-Fan kaum möglich sein, das Blasinstrument aus Salzburg in Deutschland zu sehen. Die einzige Möglichkeit besteht bei der Rallye Wiesbaden (26.–28. 5.), die jedoch im gleichen Zeitraum wie die Rallye Akropolis stattfindet. Eine Entscheidung, welcher der beiden Wettbewerbe gefahren wird, ist bis zur Stunde nicht gefallen. Die GUTE FAHRT wird rechtzeitig darüber berichten. Insgesamt sind neun Rallyes der Güteklasse eins im Programm, darunter die RAC-Rallye in England, die zu den populärsten und härtesten Rallyes zählt, die Europa zu bieten hat.

Die Fahrer

Was sind das für Leute, die sich in einen heißen Ofen setzen und diesen Apparat im Tiefflug über Schotterwege prügeln? Die Vorstellung vom schnell erworbenen großen Geld hat heute im Rallyegeschäft keinen Platz mehr. Nur eine Handvoll Spitzenpiloten kann es sich leisten, kräftig zur Kasse zu bitten. Das Gros der Rallyeteilnehmer, auch in Werksmannschaften, muß sich mit relativ bescheidenen Prämien oder Gehältern zufriedengeben, denn die Sportetats der großen Werke sind auch von Sparmaßnahmen betroffen.

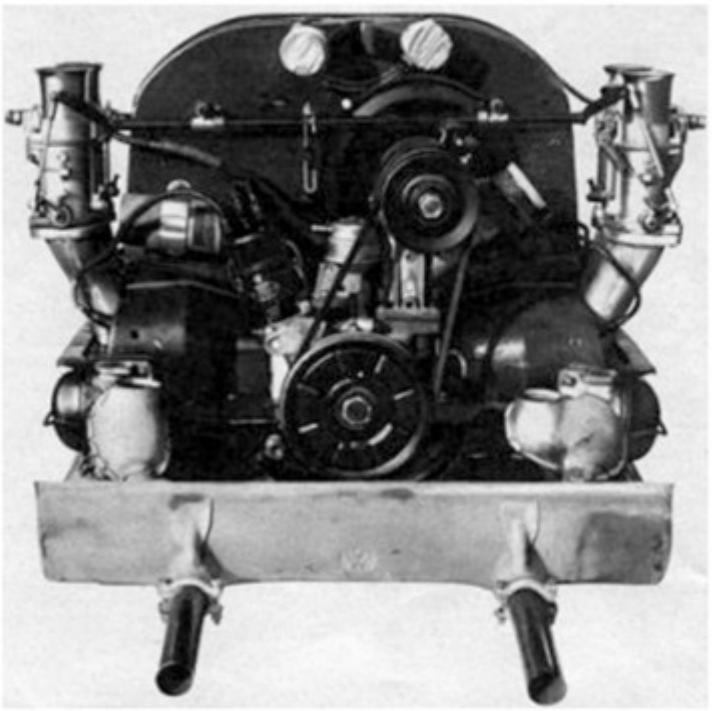
Es gehört tatsächlich eine gehörige Portion Idealismus dazu, sich Tage und Nächte um die Ohren zu schlagen, hunderte und tausende von Kilometern den heißen Sitz zu drücken, nur um im günstigsten Fall am Ziel einen häßlichen Pott zu bekommen. Im ungünstigeren Fall streikt kurz vor Ende der letzten Etappe irgendein unwichtiges Teil der Mechanik oder Elektrik, das mit Bordmitteln nicht zu reparieren ist, und der nächste Servicepunkt liegt weitab. Auch ein an sich harmloser Ausflug in die Botanik ist möglich. Nach mehr als zwanzig Stunden harter Lenkradfron läßt einen winzigen Moment die Konzentration nach, der Wagen stellt sich nicht nur quer, er dreht sich in einer haarigen Ecke – aus der Traum.

Die im Motorsport von Außenstehenden so oft gestellte Frage nach dem „was soll's" läßt sich sehr eindeutig beantworten. Für die Fahrer und Beifahrer ist das Beherrschen eines Automobils in den Grenzbereichen sportlicher Anreiz, wie für andere Sportler das Besteigen eines Viertausenders, das Segelfliegen oder die 4×100 Meter-Staffel. Motorsport ist Selbstzweck; wenn dabei für die Serienentwicklung neue Erkenntnisse anfallen ist dies nützlich und erwünscht, aber nicht Bedingung.

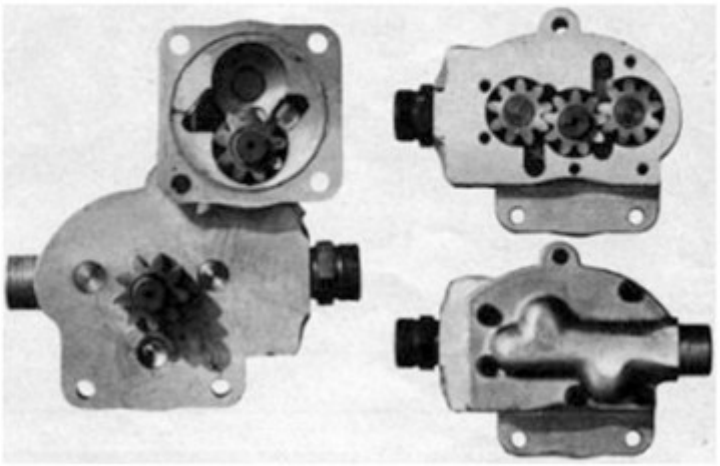
Wenn der Normalfahrer schaudernd die verschneite Straße vor sich sieht, wird der Rallyepilot erst richtig warm, vornehmlich in einem Exemplar des Salzburger Heizgebläses. Er weiß, hier liegt seine Chance. In der Etappe wird zwar normalerweise relativ gemütlich gefahren, Zeit spielt nur eine bedingte Rolle, aber in der Sonderprüfung auf abgesperrten Trampelpfaden, Waldwegen und Schotterstücken kann der Käfer zeigen, was in ihm steckt. Hier ist bei losem Untergrund die absolute Motorleistung nicht so wichtig, wie auf Asphalt. Wenn die Sonderprüfung vorher trainiert werden konnte, wirft der Pilot genau nach den Angaben des Franzers, des Beifahrers also, seine Kiste in meist abenteuerlichen Driftwinkeln um die Ecken. Das dazu notwendige Gebetbuch enthält sämtliche Einzelheiten der Strecke, die für eine optimale Absolvierung notwendig sind.

Ausreichende Traktion und Bodenhaftung versucht man durch Anpassung der Reifen zu erreichen. Vom Racing für Asphalt bis zu Spikesreifen mit über 500 Nägeln ist alles im Service-Repertoire vertreten. Und während der Fahrer versucht Gas zu machen, obliegt dem Copiloten das Amt des Bordmanagers, Reiseleiters, Seelsorgers, bei nervösen Piloten ein Job für Fatalisten.

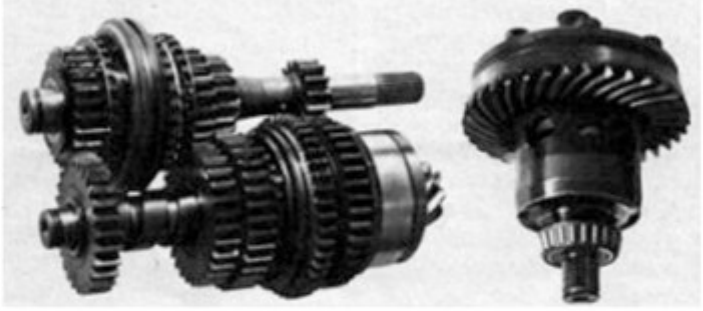
Bei VW-Porsche Salzburg stehen mehrere Fahrer unter Vertrag. International profiliert hat sich vor allem Günther Janger, der mit dem Blasinstrument mehr als zufrieden ist. Wie aus Salzburg verlautet, ist man bestrebt, für die diesjährige Saison von Fall zu Fall auch auf Stars zurückzugreifen: Gerard Larrousse (F), Björn Waldegaard (S), Vic Elford (GB) und Ove Andersson (S). Man darf gespannt sein.



Die Auspuffanlage entstammt der Serie, weist jedoch einige Veränderungen auf. Der Topf wird geöffnet, sämtliche Quetschungen an den Prallblechen aufgebogen und die Rohrstücke entfernt. Die Endrohre werden ebenfalls freigemacht. Zuwachs: bis zu fünf PS.



Links oben die von VW-Porsche Salzburg entwickelte Lenzpumpe für die Trockensumpfschmierung, komplett zusammengebaut. Rechts oben das Innere der Dreirad-Zahnpumpe. Die Anlage garantiert auch unter extrem ungünstigen Bedingungen (z. B. starke Querbeschleunigung) eine einwandfreie Ölversorgung des Motors.



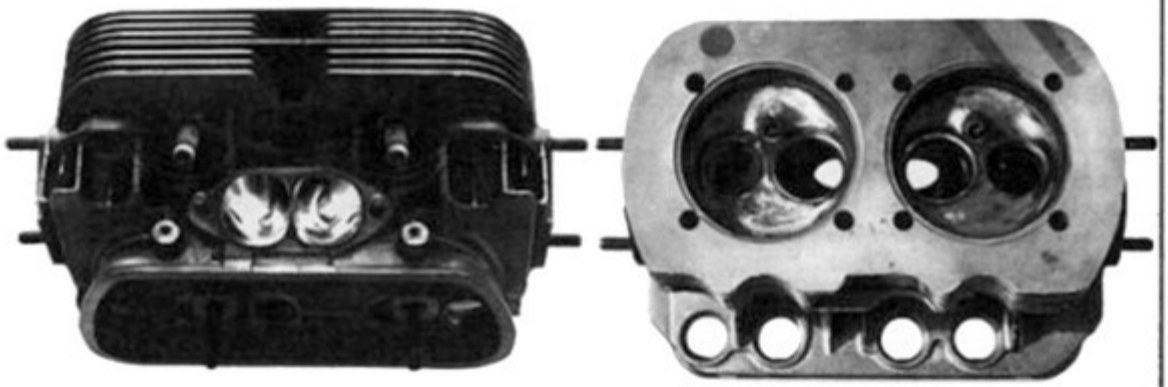
Das im Rallye-Einsatz bewährte spezielle Vierganggetriebe (links oben) hat einen langen ersten Gang, als echte Fahrstufe ausgelegt. Die drei oberen Gänge sind sehr kurz gestuft, um optimale Beschleunigungswerte zu erhalten. Das Getriebe ist auch nach Deutschland lieferbar. Rechts die serienmäßige Differentialsperre, mit einer Sperrwirkung von ca. 40 Prozent.

Die Gasfabrik des Rallye-Käfers (links). Nach langen Versuchen wird nun der Weber Doppelvergaser 46 IDA 243 verwendet. Aus Platzmangel kann auch auf staubigen Strecken kein Luftfilter angebaut werden.

Die Ventile: Ganz links das bearbeitete 40-mm-Einlaßventil, rechts davon die Serienausführung. Die Auslaßventile sind der Serie entnommen und werden lediglich poliert. Die Ventilführung wurde geändert (Bild unten).

Die Außenseite eines bearbeiteten Zylinderkopfes (unten). Deutlich sichtbar die leicht polierten und erweiterten Einlaßkanäle. Sie stellen die Verbindung zwischen dem Weber-Doppelvergaser und dem Brennraum über das geöffnete Einlaßventil her.

Rechts unten die Innenseite des Zylinderkopfes. Der Brennraum hat eine weitgehende Halbkugelform erhalten, die eine bessere Futterverwertung sicherstellen soll. Die innenliegenden Öffnungen gehören zu den Einlaßventilen, außen die Auslaßventile.



Die Nockenwelle ist ebenfalls ein Serienteil. Man hat mit verschiedenen Ausführungen experimentiert und verwendet nun die schärfergemachte Serienwelle (256 Grad). Alle Motordaten und Einstellwerte gab Volkswagen-Porsche Salzburg preis, nur die Ventil-Steuerzeiten hielt man als süßes Geheimnis zurück, leider (unten).

Rechts der Reifenaufwand für die Rallye-Einsätze. Teilweise handelt es sich um Spezialreifen. Die Decken liegen logisch gestaffelt, je nach Verwendungszweck: unten Racing (glatter Asphalt), darüber M+S (Schotter, Sand), dann Eis- und Schneereifen bis zum Snow mit der Extrem-Bestückung von über 500 Spikes. Es werden nur Dunlop-Pneus gefahren.

Die Technik

Es ist leider unumgänglich, die Hoffnungen deutscher Interessenten auf den Salzburger Käfer praktisch zunichte zu machen. Vorerst werden komplette Fahrzeuge nicht nach Deutschland verkauft, auch bei Einzelteilen gibt es kaum Bezugsmöglichkeiten. Auf Wunsch lieferbar sind Nockenwelle, Wettbewerbsauspuff, Ein- und Auslaßventile, Trockensumpfschmierung, modifiziertes Vierganggetriebe. In Deutschland direkt erhältlich sind die B 46-636 Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer für hinten sowie 30 mm-Austauschpatronen für die Federbeine vorn, ebenfalls von Bilstein.

Am Motor wurde die Ventilführung geändert und größere Einlaßventile mit 40 mm Durchmesser eingebaut. Die schärfere Nockenwelle hat 256 Grad bei 1 mm Spiel. Der Kurbeltrieb ist ausgewuchtet, sonst Originalzustand. Verdichtungserhöhung von 7,3 auf 9,1 und Veränderung des Brennraumes in eine weitgehende Halbkugelform. Die Kolben sind Originalbestückung, Fabrikat Mahle.

Die Gasfabrik wird von zwei Weber-Doppelvergasern 46 IDA 243 versorgt. Die Ansaugrohre stammen von Sauer + Sohn und sind zusätzlich bearbeitet. Eine sehr interessante Eigenentwicklung stellt die Trockensumpfschmierung dar. Sie arbeitet mit der Originaldruckpumpe und hat zusätzlich eine Dreirad-Lenzpumpe, Thermostat, Hauptstromfilter, Ölkühler und Öltank, der Gesamtölinhalt der Anlage liegt bei 7 l.

Das Getriebe arbeitet mit vier Gängen (ein Fünfganggetriebe ist im Versuch) und hat die Übersetzungen: 2,72/1,84/1,36/1,13. Zusätzlich eingebaut wird eine serienmäßige Differentialsperre.

Das Fahrwerk entspricht bis auf die Stoßdämpferbestückung und die Felgengröße 5½ J x 15 dem Käfer-Originalzustand.

Das Tankvolumen wurde auf 85 Liter vergrößert, das Homologationsgewicht des Wagens wird mit 880 kg angegeben, das Leergewicht zur Zeit mit 920 kg.

Die Fahrleistungen des Salzburger Blasinstrumentes sind beeindruckend genug:

Beschleunigung von 0–100 km/h in 9,3 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit mit der erwähnten Getriebeübersetzung 153 km/h, bei längeren Übersetzungen wurden schon Geschwindigkeiten über 180 km/h erreicht.

Daß dieser Donnerbolzen, dessen Geräuschentwicklung übrigens in durchaus zivilen Grenzen bleibt, nicht billig sein kann, versteht sich von selbst. Immerhin kann der überschlägig kalkulierte Preis von etwa 25 000 DM noch als vergleichsweise bescheiden bezeichnet werden. -kpb-