

rallye racing

H 5748 E

IN FARBE:
BAJA-WÜSTENRENNEN

Favoritenschreck: VW-Rallye-Käfer aus Salzburg

Test:
GS-BMW
für
230 km/h



12 3,— DM
Dezember 1972

Großbritannien 45 p · Niederlande 3,50 hfl · Luxemburg 46,— lfr. · Schweiz 3,70 sfr · Österreich 22,— öS



Favoritenschreck

VW-Rallye-Käfer aus Salzburg



Argwöhnisch blickte Beifahrer Harald Gottlieb von seinem Gebetsbuch auf. Rechts flogen Fenster eines Bauernhauses vorbei. Als der VW mit sattem Geräusch auf der Straße einfederte, stammelte Gottlieb durch die Sprechanlage: „Wir waren ja im ersten Stock.“ Günther Janger, ungehalten: „Lies weiter!“



Favoritenschreck

Silberne Käfer in extremen Positionen gehören seit fünf Jahren zum Bild der österreichischen Rallye-Szene, nunmehr schon an dominierender Stelle. Neun Ränge unter den ersten zehn des Gesamtklassesments bei Europameisterschaftsrallyes 1972 charakterisieren die Stärke der Salzburger Volkswagen-Armada, die in diesem Jahr allerdings nicht einmal ein Wort der Aufmunterung, geschweige denn auch nur einen Pfennig aus Wolfsburg bekam. Ende 1971 war der Salzburger Rennleiter Gerhard Strasser bei VW-Boß Leiding vorstellig geworden, um auf Erfolge hinzuweisen und Segen (samt Hilfe) für die Zukunft zu erwirken. Strasser: „Herr Leiding war sehr interessiert und schenkte mir eine halbe Stunde.“ Mehr allerdings nicht, denn die Wolfsburger Sporthilfe beschränkt sich nach wie vor auf die Formel Vau. Die Hoffnung, die Salzburger Sportabteilung des österreichischen VW-Importeurs könnte so etwas wie der Beauftragte eines (offiziellen oder inoffiziellen) VW-Werkteams werden, hat sich nicht erfüllt. So machen die Österreicher allein weiter: 1972 stellte der Importeur ein Budget von 2,5 Millionen Schilling (rund 340 000 Mark) für den Rallye-Betrieb zur Verfügung, weitere 150 000 Mark wurden von Sponsors (Shell, Bosch, Pirelli und Bilstein) aufgebracht. Das ist ausreichend, um in Österreich guten Sport zu machen und ein sportliches Image für VW aufzubauen, aber zu wenig, um die VW-Fahne im teuren Ausland hochzuhalten.

Das größte Kapital der Salzburger sind fünf Jahre Erfahrung im Bau von heißen Käfern. 1969 und 1970, als Gerhard Strassers Abteilung zur offiziellen Porsche-Dependance wurde und die Herren Siffert, Elford, Hulme und Herrmann unter österreichischen Farben fuhren, standen die Rallyewagen auf dem Nebengleis, seit 1971 sind sie das einzige Objekt für Rennleiter Gerhard Strasser, Werkmeister Paul Schwarz, sieben Monteure, einen Lehrling und eine Sekretärin.

Das Plus und Minus eines Volkswagens im Rallyesport läßt sich recht simpel charakterisieren: Einfache Technik macht ihn auch im Sport zum Dauerläufer, gutmütiges Fahrverhalten ermöglicht extreme Fahrtechnik, auf der anderen Seite wird ein Käfer niemals in die Leistungsgewichts-Bereiche eines Escort, BMW oder Opel vordringen können.

Für die Möglichkeiten, die sich dem Fahrer bieten, sind in Österreich Spezialisten herangewachsen. Im sportlichen Betrieb ist ein VW – auf jeder Art von Straße – übersteuernd, der Fahrer muß nie mit der Gefahr rechnen, daß zur Abwechslung einmal das Vordergestell statt des Hecks ausbrechen könnte. Die Technik des Querstellens läßt sich damit kompromißloser betreiben als mit irgendeinem anderen Fahrzeug, man läßt den Käfer arschlings wippen, bremst durch Querstellen, visiert den Kurven-„Apex“

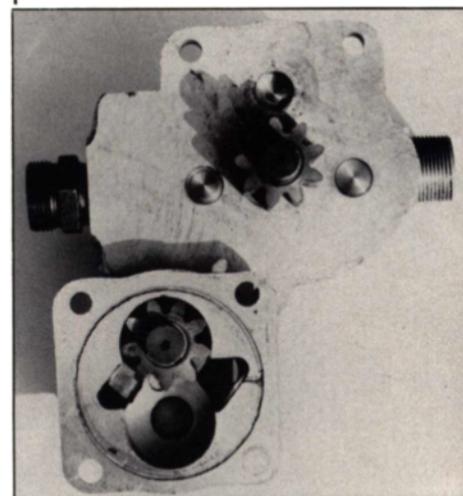
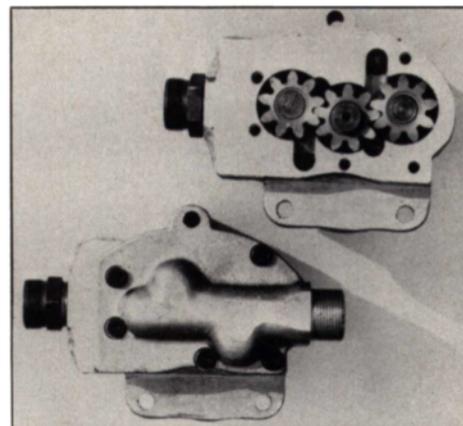
querstehend an, hilft sich in jedweder Not mit Querstellen. Extreme Fahrweise ist ein Muß, um den mangelnden Punch auszugleichen, zumindest für Leute, die ganz vorn mitfahren wollen. Günther Janger, 30, ist die Idealfigur für diesen Wagen. In vielen schmerzvollen Ausritten hat er immer und immer wieder Grenzstudien betrieben, und heute weiß er ziemlich genau, „wo's nimmer geht“. Dementsprechend senkte er seine Abschnüsse fast auf Null, und mit einem Beifahrer (Harald Gottlieb), der robust genug ist, aufkeimende Nervenkrise des Steirers niederzuschlagen, ist er sogar ein sicherer Finisher geworden. Magister Dr. Gernot Fischer, 36, ist der Langstrecken-Typ des Teams, Newcomer Georg Fischer, 24, ist so etwas wie ein Reserve-Janger, er wird immer schneller. Für die übrigen Wagen (bis zu sechs pro Rallye) gibt es mehrere Anwärter, wobei Grünsteidl und Bisek im Vordergrund stehen, auch die Dienste von Safari-Sieger Edgar Herrmann werden gern akzeptiert. Großes Geld ist für keinen von ihnen zu verdienen, doch ansonsten ist die Betreuung wie bei einem Werkteam, was die streng professionelle Vorbereitung der Wagen und das aufwendige Service betrifft. Rennleiter Gerhard Strasser, 35, ist der Meinung, „daß uns im Rallyesport jetzt keiner mehr was erzählen kann“. Strasser fuhr früher Motorradrennen und erfreut sich noch heute des Besitzes von drei 750er-Norton, die er abwechselnd fährt.

Technischer Kopf der Abteilung ist Paul Schwarz, 44, ehemaliger Apfelbeck-Mitarbeiter, Ex-KTM-Werksfahrer und -Entwickler. Er ist für die Technik – Fahrwerk und Motor – allein verantwortlich.

Motor: Voraussetzung für eine erfolgreiche Kraftkur war eine Trockensumpfschmierung „System Schwarz“. Neben der serienmäßigen Druckpumpe (an den Öltank angeschlossen) ist eine Förderpumpe in den Kreislauf eingebaut. Die Überlegung, für diese zweite Pumpe, die das Öl aus dem Kurbelgehäuse zurück in den Öltank schafft, drei normale VW-Förderzahnäder zu verwenden, ist zugleich simpel und narrensicher. Der Ölkühler stammt vom Mercedes 250 SE und hat unter der Stoßstange hinter dem Grill (der US-Ausführung) Platz gefunden. Eine Anleihe vom Porsche 911 S ist der Öl-Thermostat, der den Kreislauf steuert.

Durch eine auf 85,9 mm erweiterte Bohrung wurde die Hubraumgrenze der Klasse fast erreicht: 1599 ccm (gegenüber 1584 in der Serie). Äußeres Kennzeichen eines Paul-Schwarz-Motors ist die Doppelvergaseranlage (zwei Weber IDA 2/3 mit 46 mm Querschnitt). Die Einstellung hat beträchtliche Probleme ergeben, die erst bei einem Trip nach Modena zum Weber-Werk behoben wurden. Die neueste Einstellung ermöglicht hohe Elastizität und verträgt sich dennoch mit der Spitzenauslegung. Ab 1600 U/min läßt sich bei vollem Durchtreten ruckfrei beschleunigen.

Die Ansaugkrümmer (Leichtmetall) stammen von Sauer und Sohn, die von BLW ge-



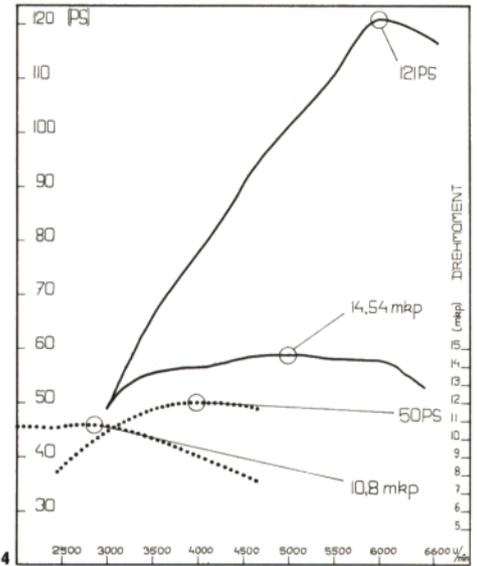
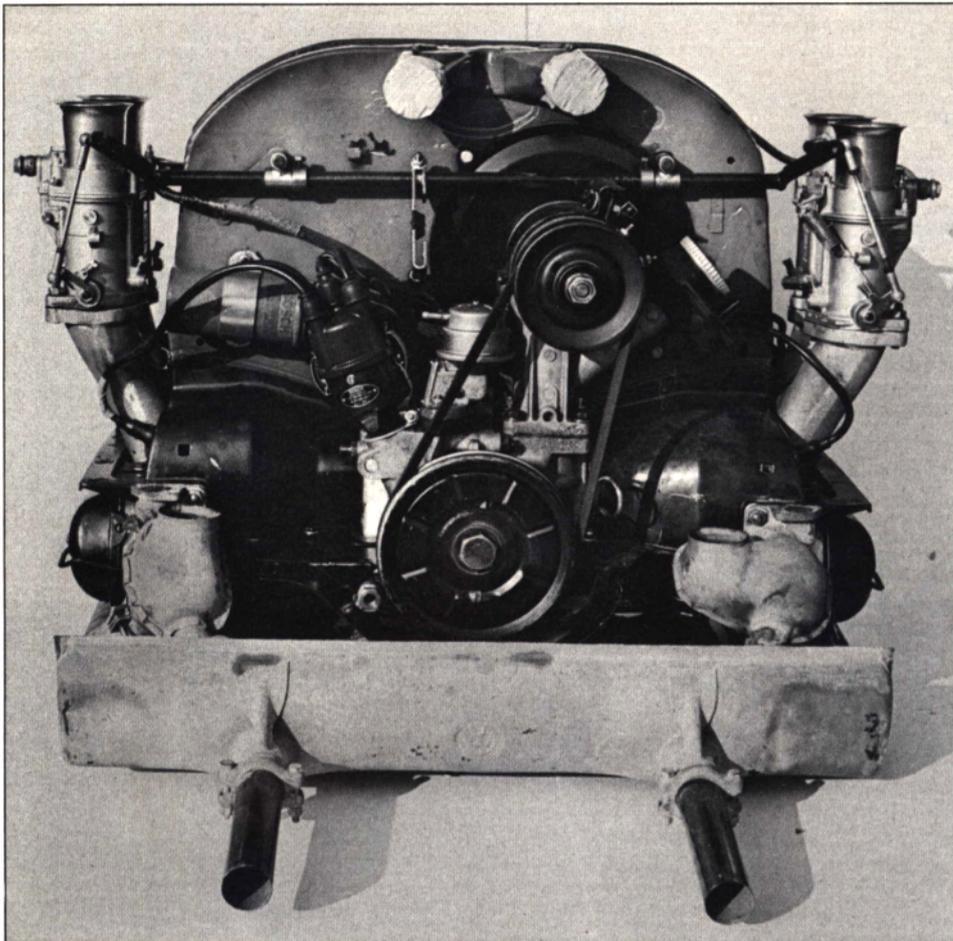
fertigten Einlaßventile wurden auf 40 mm vergrößert, die Auslaßventile blieben serienmäßig. Die „flankierenden Maßnahmen“ bestehen aus Verkürzung der Ventillführungen, Bearbeitung der Kanäle und dezenter Nacharbeit des Brennraums, die Verdichtung ist mit 9,1:1 wohl gegenüber der Serie deutlich erhöht, aber noch immer recht zahm.

Tuner Schwarzens liebtes Kind ist die Nockenwelle, über die der Meister jedoch keine Angaben macht.

Geschmiedete Mahle-Kolben, verchromte Götze-Kolbenringe gehören noch zu den Fremtteilen, der Rest ist VW-Serie, wobei laut Strasser die einzelnen Teile nicht einmal speziell überprüft werden.

Das Ergebnis dieser Arbeiten sind 126 PS an der Kurbelwelle (bei 6000 Umdrehungen), das maximale Drehmoment von 13,9 mkp wurde erst bei 5200 Touren erreicht, doch verläuft die Kurve ziemlich flach. Drehzahlen in der Gegend von 6000 U/min vertragen die getunten Käfer auch auf längere Zeit, bei 6500 wird aber abgeregelt.

Getriebe: Die Homologation des VW-Porsche-914-Fünfganggetriebes war für die Salzburger ein entscheidender Schritt vorwärts. Bis dahin hatte man sich mit einem selbstgestrickten enggestuften Vierganggetriebe geholfen. Die nunmehrigen Übersetzungen der 7/31-Hinterachse (11/34, 16/35, 19/32, 22/29 und 25/26) ergeben in



(1 u. 2) Eine Eigenentwicklung des Salzburger Technikers Schwarz ist die Trockensumpfschmierung. Oben die Förderpumpe, die das Öl vom Kurbelgehäuse in den Öltank schafft, mit drei Zahnradern aus der VW-Serie. Unten die Druckpumpe (2). Dieses System ist von VW homologiert. (3) Der Motor mit erweitertem Hubraum leistet 126 PS bei 6000 U/min. Die Ansaugkrümmer stammen von der Firma Sauer und Sohn. (4) Das Leistungsdiagramm mit den Vergleichsdaten zum Serien-VW. Fotos: Werk (2), Kumpa (1), Farbe: Kumpa.

den einzelnen Gängen bei 6500 Touren und der 165HR15-Bereifung folgende km/h-Werte: 58, 82, 107, 137 und 174, das entspricht also einem engen Vierganggetriebe plus Schongang. Außer dem Differential mit 80-Prozent-Sperre sind alle weiteren Teile der Kraftübertragung serienmäßig.

Fahrwerk: Erstaunlich geringe Änderungen gegenüber der Wolfsburger Serie werden am Fahrwerk vorgenommen. Bilstein-Dämpfer, vordere Federbeine (Bilstein-Entwicklung), eine Einstellung der Vorderräder auf einen negativen Sturz von 0,5 Grad und Experimente mit einem Stabilisator an der Hinterachse, der nicht immer verwendet wird, das ist bereits alles. Lenkung, Hinterradaufhängung und sogar Bodenfreiheit bleiben unverändert. Das Trockengewicht der einsatzfertigen Rallyewagen beträgt 890 kg. Der Benzintank faßt 80 Liter.

Die 5 1/2-Felgen werden im Haus produziert: Normale VW-Felgen werden auseinandergeschnitten und breiter zusammengeschnitten und breiter zusammengeschnitten. Diese Stahlfelgen sind nur unwesentlich schwerer als Leichtmetallfelgen und haben im harten Betrieb die besten Ergebnisse gebracht. Seit Bestehen des Vertrages mit Pirelli werden zumeist 165HR15-Pneus der Type MS35 (normales oder grobstolliges Profil) aufgezogen, die Wahl besteht auch zwischen Racing- und Wintermischung.

Schwächster Punkt der Salzburger Käfer ist

die Bremsanlage. Die Modifikation beschränkt sich auf die hinteren, um zwei Millimeter vergrößerten Radbremszylinder, härtere Belege und Bremsflüssigkeit mit höherem Siedepunkt – für den Fahrstil von Janger und Co. ist das etwas zuwenig, und ziemlich oft wird der letzte Teil einer Sonderprüfung ohne Bremsen gefahren. An Verbesserungen wird jedoch experimentiert.

Heiße Käfer käuflich: In der Praxis wird ein Fahrgestell eine volle Saison lang verwendet und im darauffolgenden Jahr zum Trainingsauto umfunktioniert. Auch die Motoren werden zumindest ein Jahr lang in Betrieb gehalten.

Salzburger Käfer sind auch käuflich, allerdings nur für Kunden, die bereits entsprechende Erfolge haben. Der Preis für einen neuen Rallyekäfer (inklusive Motor), der mit einem Janger-Auto völlig identisch wäre, beträgt 180 000 Schilling (rund 25 000 Mark). Gebrauchte Wagen, die eine Saison lang gelaufen sind, werden am Jahresende je nach Zustand des Motors um 9 000 bis 14 500 Mark abgeben.

Die Salzburger Rennabteilung hat als Nebenprodukt auch eine zahme Tuning-Variante des 1600-ccm-S-Motors gebaut und bietet ihn als „GT-Motor“ dem Alltagsfahrer an. Diese Maschine ist voll alltags-tauglich und dürfte fast die gleiche Lebenserwartung wie ein Serienmotor haben, die

Leistung ist auf 65 PS angehoben, was einem Käfer zu einer Spitze von echten 145 km/h verhilft. Der Preis für den Austausch eines fabrikneuen 1303-S-Motors gegen eine GT-Maschine beträgt 8 100 Schilling (1 100 Mark) ohne Montage, die von geschickten Bastlern selbst vorgenommen werden kann. In diesem Jahr wurden in Österreich immerhin 210 GT-Maschinen verkauft.

Zukunft: Die Geschäftsleitung von Volkswagen Porsche Austria hat der Rennabteilung noch kein offizielles grünes Licht für 1973 gegeben, doch dürfte in etwa wieder das gleiche Budget wie bisher bewilligt werden. Strasser würde gern das Konzept der Beschickungen ändern und nur ein halbes Dutzend renommierter Rallyes im Ausland bestreiten. Ob der Importeur auf diesen Wunsch eingehen wird, ist eine andere Sache, vor allem deshalb, weil Wolfsburg nach wie vor desinteressiert ist. Außer der Homologation der Trockensumpfschmierung und des Fünfganggetriebes ist den Salzburger Sportlern bisher keine Wohltat aus Wolfsburg erwiesen worden.

Ein weiterer Schatten für Gerhard Strasser: Sein Star Günther Janger steht auf der Kaperliste von Toyota. Der Steirer hat bereits ein Angebot erhalten, in das zu gründende Rallyeteam der Japaner, das von Brüssel aus gelenkt werden soll, einzusteigen.

Herbert Völker