

VW-Salzburg-Käfer 1302 S





„Quertreiber“

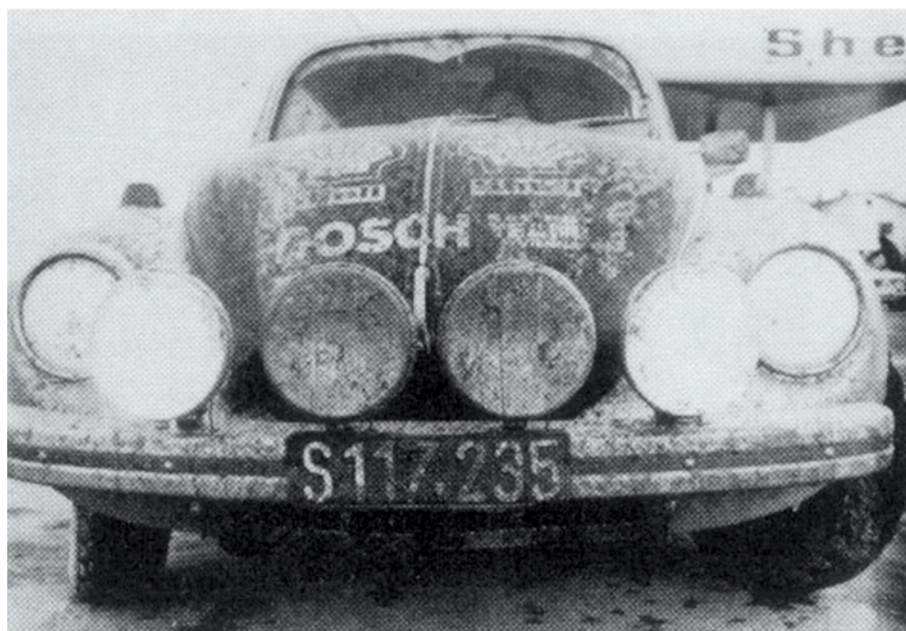
Als einer der ganz wenigen fuhr
„Austro-Motor“-Mitarbeiter Manfred Riegler:

VW-Salzburg-Käfer 1302 S

Dem Käfer wuchsen die Flügel —

Wie aus einem ungeliebten Käfer ein Heldenkäfer wurde —

Ein Auto der Superlative



„Dreckkäfer“ — So sah er nach einer Jagd über Stock und Stein aus

Im jüngsten VW-Prospekt ist die Rede von einer neuen Käfer-Dimension. Das stimmt.

Der Chronist galt bis dato eher als „nicht gerade VW-freundlich“.

Ich nehme alles zurück und gebe gerne zu: Dem Käfer sind die Flügel gewachsen. Und mir ist klar, daß der VW jetzt ein echter Jugendtraum sein kann!

Die Rede ist von jenem Auto, daß von Porsche-Salzburg für Rallyezwecke zu rechtgemacht wird.

Dies sollte ein eher kritischer Bericht werden; daß es mehr eine Laudatio auf den Käfer wurde, hat er selbst bestimmt. Man kann über dieses Auto nur mit Hochachtung und in Superlativen sprechen.

Unfaßbar, was aus dem guten alten VW, den die Bösen auch Vauweh nennen, alles geworden ist.

Bei Porsche-Salzburg existiert — im Vorderhof, links — eine sogenannte Sportabteilung. Ihr Chef heißt Gerhard Strasser, ein mittlerweile sehr bekannt gewordener Mann, Salzburger, 35 Jahre alt, verheiratet. Lange stand er im Mittelpunkt der nicht immer von Qualifizierten ausgesprochenen Kritik, weil er sich erdreiste, aus dem Käfer etwas machen zu wollen. Ausgerechnet aus einem Auto, daß alles andere hatte, als ein Image, das Richtung sportlicher Betätigung wies. Strassers „bessere Hälfte“ im Büro, seine Sekretärin, heißt Frau Kranzlmayer und der Mann, der die mechanische Abteilung als Cheftechniker leitet, Pauli Schwarz. Strasser war früher Norton-Rennfahrer mittlerer Erfolgslage und Pauli Schwarz Motorentechniker und Rennfahrer erster Güte. Er ist jener Mann, der bei KTM zusammen mit Ludwig Apfelbeck sagenhafte Motoren zu rechtbog und der im Rundstreckenrennsport für die Mattighofener Firma zwei Mal Staatsmeister wurde. Seit 1962 steht der 44jährige im Solde von Porsche-Salzburg, für welche Firma er heute noch im Keller seines Privatdomizils Nockenwellen fabriziert. Dort kann ihm keiner zuschau'n. In der technischen Werkstätte der Sportabteilung — bloß etwa 250 Quadratmeter groß — arbeiten 8 junge, sehr qualifizierte Mechaniker und ein Lehrling. Das ist alles!

Diese wirklich ausgesuchten jungen Leute in Pauli Schwarz' — der auch gern mal „Schwarzkünstler“ genannt wird — Hexenküche haben früher schon an den Austro Vau's (Formel Vau) und später an den Porsche 908 und an den 917ern herumgebastelt, heute fahren sie wie selbstverständlich Service bei Rallyes, sie sitzen dann in silbernen Variants und spielen Heinzelmännchen. Eine Supertruppe!

Pauli Schwarz hat 1957 seine Laufbahn als „Lachender Rennfahrer“, wie man ihn nannte, aufgegeben und widmet sich seither nur mehr seinem Job als Cheftechniker.

Diese Crew baute für 1972 insgesamt 11 VW auf verwendungstaugliche Gruppe-2-Rallyeautos um. Jene Serie, die zum Großteil polizeiliche Kennzeichen ab S 117.230 trägt und 1972 eben den Staatsmeistertitel, den Sieg im hochdotierten Martha-Austria-Cup, den Sieg im Internationalen Rex-Winter-Cup usw.

schaffte. Unter den ersten zehn des Championats 1972 findet man gleich 6 VW. Wie gesagt: Wer hätte das gedacht? Es wimmelt nur so von Spitzenplacierungen in internationalen Bewerbungen. Die Fahrer Janger, Dr. Fischer, Grünsteidl, Georg Fischer und Konsorten haben da kräftig in die Pedalerie getreten.

Die glorreichsten Fahrzeuge tragen die Kennzeichen S 117.235 bis S 117.240 (Janger!).

Jetzt können Sie sich vielleicht meinen Stolz vorstellen, als ich am 24. 11. 1972 — haargenau einen Monat vor Weihnachten — an einem verregneten, verelsteten und verschneiten Freitag, den „akademischen Käfer“, jenen also von Dr. Gernot Fischer, für eine volle Woche übernehmen durfte. Der Wagen war die ganze Saison über unverletzt geblieben, wurde — entgegen der üblichen Gepflogenheit, die Fahrzeuge nach einem Sparteinsatz zu zerlegen — nach der 1000-Minuten-Rallye nicht geöffnet und mir mit Original-Rallye-Erfahrung übergeben.

„Bleib sauber“, sprach Rennleiter Strasser, „tugendhaft und rein“, als er mir das Auto übergab. Für mich war schon Weihnachten. Ich sollte ein Auto fahren, daß normalsterbliche Porsche-Mechaniker nicht einmal streicheln dürfen! Es präsentierte sich in den „Werkstarben“ silber/schwarz und hatte noch die Piktogramme der Sponsoren Bosch, Bilstein, Pirelli und Shell auf der Haut kleben. Vielleicht verstehen meine Freunde das Vibrieren des Gasfußes, das man auch leicht nervöses Zittern nennen kann.

Ich sollte ihn etwas über 1000 km lang chauffieren.

Es war ein einmaliges Erlebnis. Für mich ist so ein VW seither so etwas wie ein unfassbares Auto.

Ziemlich langsam — das kann man mit diesem Auto ja auch fahren — schlich ich über die Autobahn weg. Nach 20 km miterlebte ich den ersten großen Serienunfall. Aus der Zuschauerperspektive. Der VW blieb rechtzeitig stehen. 16 andere Autos lagen, standen und flogen in der Gegend der Autobahn bei Mondsee weidwund herum. Es wird den Fahrern hoffentlich schon wieder gut gehen. Steigen Sie in einen „Salzburger Käfer“ ein, fällt ihnen sofort die reichhaltige Instrumentierung und das tolle Interieur auf. Schreiben Sie mal kurz mit, was so ein 1302 S bietet: Öltankanzeige, Treibstoffanzeige, Tacho mit km-Anzeige, Öldruckmesser, Öltemperaturanzeige, Drehzahlmesser, Heckscheibenheizung, Zwei-Stufen-Wischer (mit Intervallschalter), Scheibenwaschanlage, Nebelscheinwerfer und Zusatzscheinwerfer (Bosch, 18 cm Durchmesser), Rückfahrscheinwerfer, Zweistufen-Heizgebläse, Warnlichtanlage, Abstützraster für den linken Fuß (neben Kupplungspedal), Leselampe, „Super-Gala-Monster“-Schalensitze von Scheel (auch für Korpulente bestens geeignet), Britax-Hosenträgergurte mit Zentralverschluss (auch für den Beifahrer), Überrollbügel, Halda-Twinmaster mit zwei Heuer-Stoppuhren (ziemlich die beste Navigationseinrichtung), Feuerlöscher, 80-Liter-Treibstofftank, 34 cm Le-

— Bild oben: Die Sportabteilung. — Bild Mitte: So sieht's im Cockpit aus: links unten das Fußabstützblech. Alle Armaturen sind deutlich zu erkennen, nur des Beifahrers fußbetätigte Hupe sieht man nicht. — Bild unten: „Blindflug“

derlenkrad „President“ und eine Beifahrerhupe.

Meiner hatte auch eines der sieben Stück derzeit vorhandenen Fünfganggetriebe (Einzelpreis S 34.000!) installiert. Schrägverzahnt, versteht sich. Es stammt vom VW-Porsche 914!

Mein Gott, habe ich mir beim Anblick und Feeling dessen gesagt, was wird das alles kosten, wie weit wird dieses Auto vom normalen VW wegsein? Mitnichten, der Porsche-Salzburg-Käfer ist mehr VW, als man gemeinhin glaubt. Hier wird nicht mit millionenteuren Säftchen geschmiert und auch sonst ganz normal „entwickelt“.

Widmen wir uns vielleicht an dieser Stelle kurz den Daten des Motors: Es handelt sich um den Vierzylinder 1302 S, den man in Pauli-Schwarz-Werkstätte bei 1585 ccm beläßt (Trainingssfahrzeuge) oder auf 1599 ccm aufmacht. Meiner hatte diesen Inhalt und auch geschmiedete Mahle-Kolben, obwohl auch Serienkolben zum Rallyeeinsatz herangezogen werden. (Ebenso übrigens wie Vierganggetriebe, die andere, aber ebenfalls interessante Werte bringen.)

Meiner hatte noch was: Eine eingebaute Drehzahlsperr. Mehr als 6500 U/min sollte, durfte — und konnte ich auch nicht drehen lassen. Hier sei's erwähnt: Die Donnerbüchse geht bei 3000 U/min so richtig los. Sie können aber auch ganz gemütlich damit herumkutschieren. Es „ruckt“ nicht...

Kurbeltrieb, Gehäuse, Lager und auch die Kupplung: Alles serienmäßig, auch die Kurbelwelle, abgesehen davon, daß sie speziell ausgewuchtet wird. Auch die Zylinderköpfe sind serienmäßig, lediglich die Saugventile größer. Und das Ganze von Pauli Schwarz bearbeitet. Sein Geheimnis...

Die Nockenform ist nicht original, auch die Steuerzeiten stimmen mit den 1302-S-Angaben nicht überein. Aber auch das weiß nur der Pauli genauer!

Aldieweil aus nichts nichts wird: Der Porsche-Salzburg-Käfer säuft. Viel für einen VW, wenig für ein Auto mit dieser Leistung. Ich habe bei „voller Presse“ — sagen wir etwa 1000 km Sonderprüfung — ausgelitert: Er brauchte haargenau 18,57 l/100 km. Die größte Distanz legte ich bei Minusgraden zurück. Das sollte man auch bedenken.

Begeistert ist die Startfreudigkeit dieses Autos. Ich stellte ihn nie in die Garage — sondern bei Minusgraden des nachts über auf die Straße. Teilweise zeigte der Wetterbericht minus 8 Grad Celsius an. Trotzdem sprang der Motor beim ersten Versuch an. Das sagt demjenigen sehr viel, der weiß, daß dieser Wagen ke i n e n Choke eingebaut hat! Ziemlich einmalig, nicht wahr?

Bestückt ist der Motor mit zwei Weber-Doppelvergassern der Reihe 46 IDA. Auch McLaren verwendet solche Vergaser. Jene, mit den hohen Ansaugtrichtern.

Sie fahren mit diesem Vauwe beispielsweise auf der Autobahn. 130 km/h. Das ist genau 1 cm Gaspedaldruck und et-





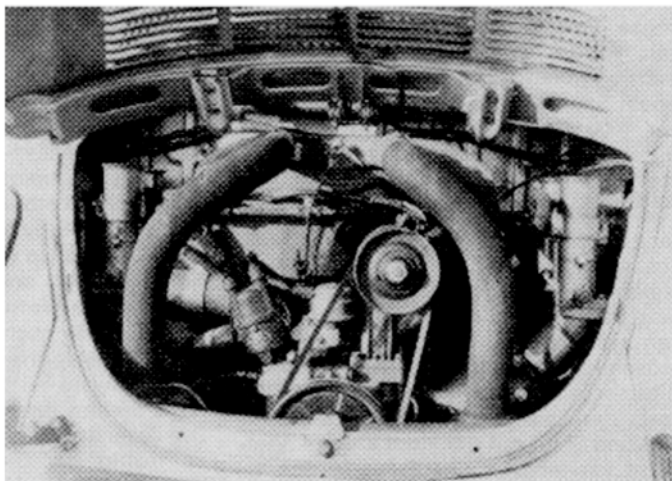
„Käferbrigade“ vor der Sportabteilung



Unser Mitarbeiter mit Gerhard Strasser (links) und Pauli Schwarz



„Kraftkäfer“ — Seine Beschleunigungswerte sind enorm



Hier das Aggregat des Salzburger Käfers

wa 5000 U/min. Treten Sie mal tiefer rein, geht's brroaaaaah — und es preßt Sie in den Sitzen zurück.

Bevor wir's vergessen: Die Schmierung ist nicht serienmäßig. Der Salzburger Käfer verfügt über eine Trockensumpfschmierung. Made by Pauli Schwarz.

Fahrgestell: Original (Einzelradaufhängung, Drehstabfederung). Dazu: Stabilisatoren hinten, von Bilstein extra für Porsche-Salzburg entwickelte Stoßdämpfer (im Jahr 1973 in Österreich käuflich zu erwerben!), härtere Federstäbe (vom Variant), Motorschutzblech bis über das Getriebe (man sitzt kaum auf), Sturz der Räder auf das Maximum! 30 Min.

Die Felgen sind eine Spezialentwicklung: Da wurden zwei Variant-Felgen zusammengebastelt. Das geht besser, sagt man. Dimension: 5,50 x 15!

Ich fuhr mit Pirelli-Rotpunkt-Reifen. Winterprofil (MS 35), aber im Schnee nicht zu gebrauchen. Absolute Sonderprüfungsreifen für Sand und Schotter. Sie haben den Charakter von Racings. Die neueste Schneemischung von Pirelli heißt Weißpunkt.

Noch was: Die Salzburger Käfer verfügen selbstverständlich über Differentialsperre, haben auch bei extremer Fahrweise fast keine Seitenneigung, sind richtungsstabil, „klass“ mit Gas zu lenken und verdauen alle Unebenheiten. Volles Rohr über schlechtesten Straßen — da hab' ich den Käfer zum ersten Mal lachen gesehen!

Dabei benimmt sich der Wagen auf der Autobahn — als wäre er dafür geboren.

Ein echter Spaß, mit einem VW unglaublich zu wirken. Nämlich dann, wenn Sie auf der Strada weitaus teureren und wuchtigeren Geschossen mild zulächelnd davonfahren!

Die Bremsen sind weitgehend aus der Serie (Zweikreis-System), in Salzburg ist man lediglich auf eine andere Flüssigkeit umgestiegen.

Ich habe es mit eigenen Augen gesehen, mit stimmenden Uhren geprüft und mit in den Sitz zurückgepreßtem Körper verspürt: Der Käfer beschleunigt von Null auf Hundert in 8,7 Sekunden! Haben wir noch Worte.

Hier die in etwa-Werte der Gänge: 1. bis etwa 60 km/h; 2. bis etwa 80 km/h; 3. bis etwa 105 km/h; 4. bis etwa 130 km/h; 5. bis etwa 168 km/h.

Wohl gemerkt: Mehr als 6500 U/min durfte nicht gedreht werden.

„Mein“ Käfer hatte etwa 122 PS (die Salzburger sind jetzt schon bei etwa 126 angelangt!), eine Verdichtung von 9,2 und ein Gewicht von etwa 900 kg. Dazu für den Laien: Der normale 1302 S wiegt 870 kg (der 1200er nur 760 kg), leistet 50 PS (bei 4000 U/min), frißt etwa 10 Liter!

Die einwöchige Fahrt war mehr als ein Erlebnis, sie war quasi ein Traum. Viele meiner Freunde, die selbst Porsches, Lamborghinis usw. pilotieren und die ich auf Probefahrt mitnahm, waren verblüfft, erstaunt, überrascht und begeistert. Einfach unfassbar, sagten sie, wie das Auto geht. Ich habe mich wirklich schweren Herzens vom 1302er getrennt — in der

Hoffnung, dieses Jahr den 1303er probieren zu dürfen, denn auf diesen Typ rüsten jetzt die Salzburger um. Als Piloten für die neue Saison stehen Janger, Grünsteidl und Fischer II schon fast fest. Es werden große und bedeutende Rallyes beschriftet.

Weil mit aller Gewalt auch etwas Negatives gesagt werden soll: Mir — und eventuell der Behörde — war er vielleicht ein wenig zu laut (Serientopf, leicht bearbeitet) und bei Autobahnfahrten auf nicht zu hohen Drehzahlen innen zu kalt.

Gegen Ende der Saison kann so ein Auto sogar gekauft werden. Die Sache ist nicht einmal so teuer. Man muß zwischen S 60.000.— und 100.000.— zur Seite legen, dann kriegt man einen. Jangers Auto (S 180.000.—) und Dr. Fischer seiner (oder meiner!) kosten etwas mehr.

1972 hatte man bei internationalen Bewerben wenig Ausfälle — und große Erfolge. Wir wünschen es den Herren Strasser und Schwarz, daß es auch 1973 so bleibt. Sie machen das Ganze mit relativ wenig Geld, vor allen Dingen ohne deutsche Hilfe. Dabei hätte der VW gerade dort eine Imagepolitik dringend nötig.

Na ja, vielleicht kommt Wolfsburg doch eines Tages drauf, daß in Salzburg eine resche Crew werkelt.

PS.: Übrigens gewann dieses Auto mit dem Deutschen A. Warmbold am Steuer die erste große österreichische Rallye dieses Jahres, die internationale Jänner-Rallye '73. Anm. d. Red.