



- **Mitmachen: Wilkinson Tuning-Champion**
- **Treffen: XS Car Night, DAS Drag-Day, Genk, Atlanta, Gernsheim, Haiger, Rothenburg**
- **Xmas: Was schenken?**
 - Derby 1.8T ■ Golf 3 VR6
 - Massig private Kleinanzeigen

■ **Kult-Coupé:**
88er Scirocco



Gerd Weisers Käfer hat Lochfraß, doch der ist geplant. Nun ist der 1302 endlich seine

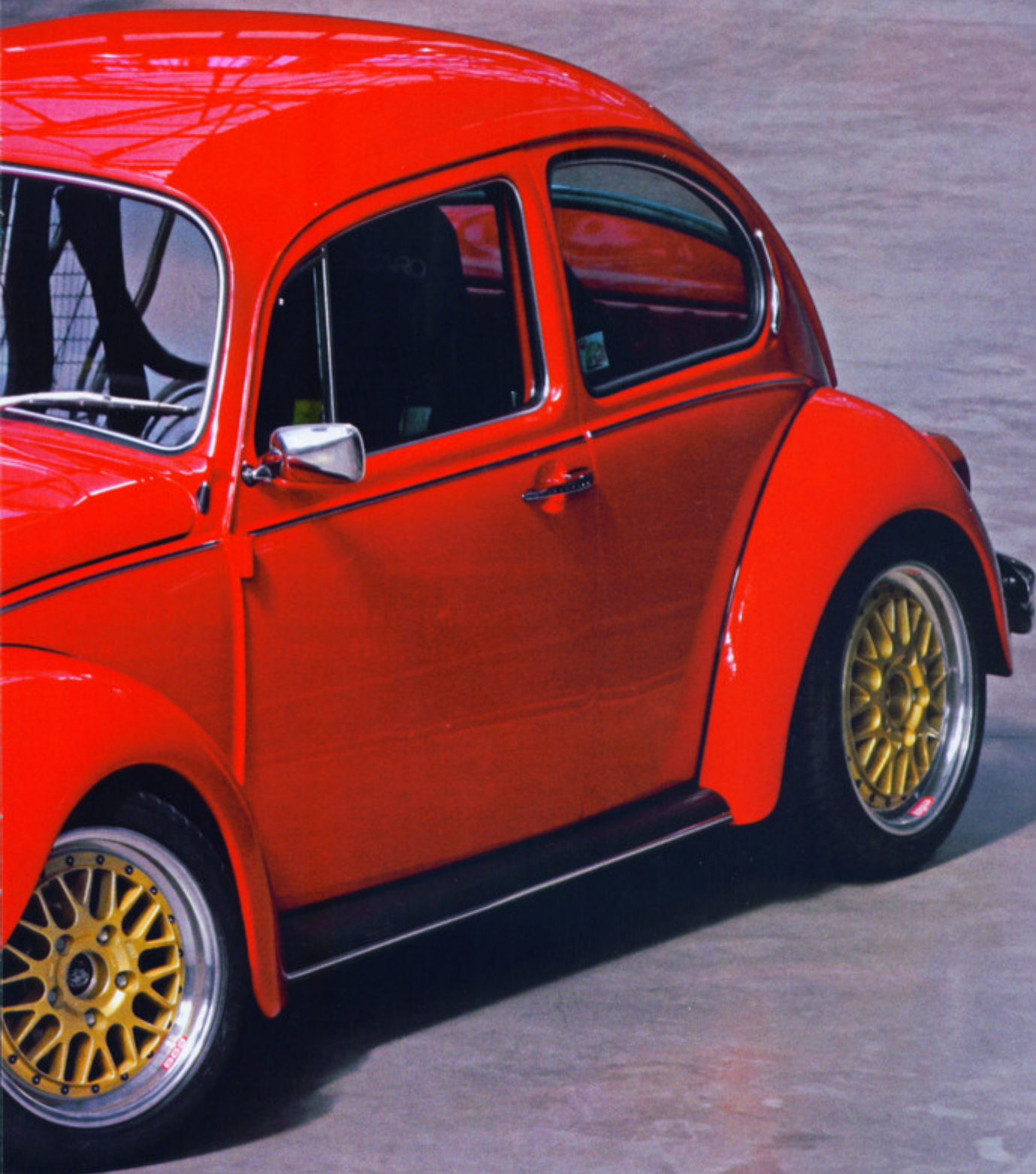
SCH



Oben: Recaros und Sandtler-Gurte – schön und gut, aber schaut mal auf den Blinkerhebel **Rechts:** Zusammen haben die Haubenhalter mehr Löcher als ein Golfplatz



WERE *less*





V2A-Fächerkrümmer und V4A-GWD-Auspuff samt Rennsport-Kat

TEXT UND FOTOS
THORSTEN ELBRIGMANN

Es klingt schon böse, wenn Gerd Weiser in seinem kasanroten 1302 mal richtig aufs Gas steigt. Augenblicklich faucht und grollt der Käfer dann wild, senkt sich hinten knackig ein wenig in den Federn und schiebt dann ungestüm voran. Die Leute drehen sich nach diesem Käfer um. Die auffällige Farbe und die BBS-Felgen sind unmissverständliche

Hinweise auf die Mehr-PS. Die Geräuschentwicklung des GWD-Auspuffs räumt letzte Zweifel aus. Wieder einmal ist in der Düsseldorfer Käferschmiede an der Benderstraße Großartiges erdacht und gebaut worden. Schon einige Male haben wir Gerd Weiser und seine luftgekühlten Geschöpfe vorgestellt, aber diesmal blieb die Kinnlade auch bei uns einen Moment länger unten als sonst. Im ersten Moment wirkt der Käfer längst nicht so spektakulär wie Racer's Edge, jenem ultimativen Karmann 34 Spyder (siehe VW SPEED 4/2006), aber im Detail ist der 02 eigentlich der Wildere von beiden. Die Frage, wie viele Löcher zum Beispiel Gerd Weiser in Bauteile sei-

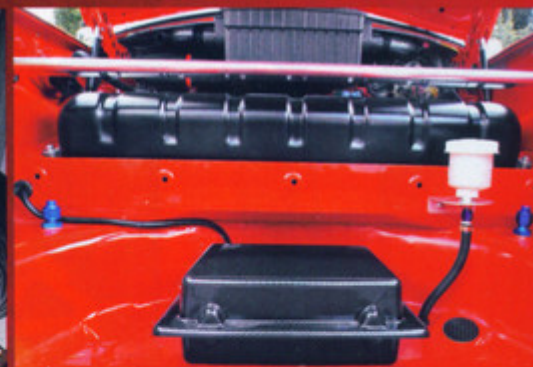
nes 02 gebohrt hat, lässt sich nicht mit Bestimmtheit sagen. Zählen? Das könnte dauern. Lärmaul und rechte Hand Andy nennt seinen Chef jedenfalls nur noch den „Zerbohrer“. Stundenlang, nächtelang, wochenlang bohrte Gerd mit wachsender Begeisterung – nun ist er mit der Standbohrmaschine auf Du und Du. Daneben sind noch verschiedene Teile ausgefräst oder komplett neu angefertigt. Allein die Alu-Stoßstangenhalter, die Gerd von seinem Freund Wolfgang Schleikmann geschenkt bekam, bringen zusammen mit sehr dünnen Chromstoßstangen aus Dänemark zehn Kilo Gewichtsersparnis – pro Stoßstangeneinheit! Aber die Mager-Zucht geht noch weiter: Keine Dämmstoffe mehr, keine Teppiche, ultraleichte Recaros, ein Standard-Dachhimmel, so viel Carbon wie nur möglich und Makrolon-Scheiben rundum bringen den Käfer auf nur noch 820 Kilogramm im fahrfertigen Zustand.

Wie aber kommt man überhaupt auf so eine Käferumbau-Idee? Das Weiser-Team argumentiert da gerne mal kühl und sachlich mit „Notwendigkeiten“. Spaß? Quatsch! Wo denkst du hin! Mit





Oben: Porsche- und VDO-Instrumente nebst geschüsseltem Raid mit Quick Out-Adapter **Unten links:** Geschlitzter Kamei-Spoiler, Luftleitbleche für den Ölkühler und Girling Alu-Sättel auf Kerscher-Scheiben **Unten rechts:** Die Batterie ist in einem Carbon-Gehäuse verschwunden



Rechts: Selbst die Blinkergehäuse sind im Zuge des Leichtbaus sorgsam ausgeschliffen **Unten:** Der 1302 hat BBS Rennsport-Felgen in acht und 8,5 mal 16 Zoll mit 215/40er Reifen vorn und 225/40er Reifen hinten zu bieten

Spaß hatte das noch nichts zu tun. Türlich nicht... Das rote Renommierstück beherbergt feinste Technik. So ist beispielsweise das vordere Abschlussblech schraubbar gestaltet. Dahinter verbirgt sich ein ausgeklügeltes Luftleitsystem für den extra großen Ölkühler aus Aluminium. Das Abschlussblech selbst ist geschlitzt. Und damit man einen Kamei-Spoiler montieren konnte, musste auch der Schlitz bekommen.

Ein weiteres Highlight ist das Fahrwerk. Ein Käfer auf komplett einstellbaren Federbeinen ist auch heute noch eine Seltenheit. Die Bremsen dazu aus Kerscher- und Girling-Teilen ist zwar gut erhältlich, aber solche Hochtechnologie für den Käfer hat eben auch ihren Preis. Polyurethan-Lager und weitere hochwertige Lösungen, wie etwa ein Alu-Lagerbock fürs Getriebe in bombensicherer Ausführung, sind da fast schon selbstverständlich. Stahlflex-Leitungen und farbig eloxierte Schlauchanschlüsse künden vom Hang zum Perfektionismus. Eher schon Masochismus ist der Ölbehälter der Trockensumpfschmierung. Der sitzt nämlich hinten rechts im Seitenteil. Gerd & Co. fertigten Papp-

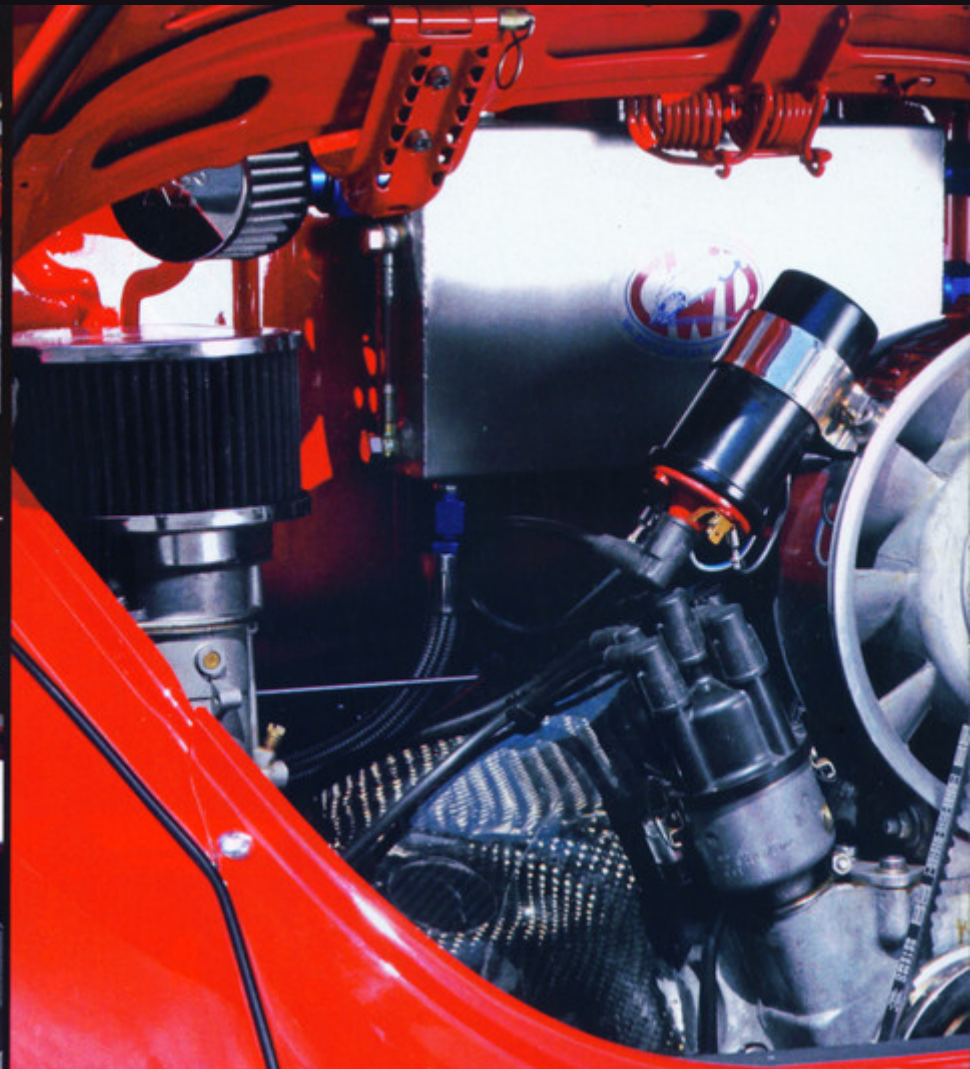


Rechts mitte: Auch der Innenraum ist perfekt auslackiert, statt Pappe gibt es Carbon am Montageloch **Rechts:** Puristisch geht es zu am Weiser-Käfer, nur eine Nylon-Schleufe als Griff ragt aus der Carbon-Türverkleidung





Oben: Federbeine auch hinten und überall gebohrte Halter **Links:** Der Trockensumpftank ist ein speziell angefertigtes Teil **Unten links:** Auch der Haubengriff ist aufs Wesentliche reduziert worden **Unten rechts:** DTM-Schaltkulissee aus Alu für das verstärkte 03 S-Getriebe mit 45 prozentiger Sperre



schablonen an, nach denen der Tank als Einzelstück anfertigt wurde. Nun strahlt er glänzend im perfekt auslackierten Innenraum und ist mit der Kamera nach zirkusreifer Verrenkung zu erreichen. Es ist ja auch nur der Heigo-Käfig mit Tunnelabstützung und Querstrebe zur Gurtbefestigung im Weg. Etwas einfacher wird es mit den Fotos da schon beim DTM-Schalthebel mit seinem beeindruckenden Alu-Gestell, das wie ein Wolkenkratzer zwischen den Sitzen aufragt.

Aber das mit Abstand wichtigste Bauteil an diesem Wagen ist wohl der Motor. Der war mal ein Wasserboxer, doch bei GWD wurde der Wassermantel, der den Block umgibt abgefräst. Nun ist der Motor im Prinzip wieder ein luftgekühlter Typ 1. Der Aufwand wird deswegen getrieben, weil der WBX-Block steifer ist und größere Zylinderbohrungen zulässt als der Typ 1 und zudem steht ein Feinölfilter-Anschluss zur Verfügung. Der WBX als rückgerüsteter luftgekühlter Motor wurde zunächst im Flugzeugbau eingesetzt. Dementsprechend gibt es auch langlebige, sehr genau geprüfte Bauteile, die eben den hohen Sicherheitsanforderungen des Flugverkehrs entsprechen müssen. Auch Gerd Weiser greift gern auf diese Teile zurück. Sie stammen oft von der Firma Limbach, wie auch in diesem Fall. Im Innern des abgefrästen, aufgebohrten und innen erweiterten Gehäuses dreht sich eine geschmiedete

Limbach-Kurbelwelle mit 82 Millimetern Hub. Kupplung und Schwungrad dazu messen 228 Millimeter und stammen vom Typ 4. Die Pleuel sind von der amerikanischen Firma Pauter und haben deshalb auch ein amerikanisches Maß: 5,5 Zoll. Weiter geht es zu den Kolben. Die hat GWD von Yamaha übernommen. Sie sind 97 Millimeter groß und stecken in aufgebohrten Deutz-Zylindern. Wie gesagt: Aufwand hat Gerd Weiser noch nie gescheut. Die Zylinderköpfe von Sauer sind wieder Flugmotorenteile. Kanäle und Brennräume sind von GWD bearbeitet. Die Einlassventile messen 42, die Auslassventile 37 Millimeter im Durchmes-

ser. Auf kurzen Berg-Saugrohren stecken Webers gierig schlingende 48er IDA-Vergaser. Das zusammen mit der Transistor-Zündung und dem V4A-Auspuff bringt den über 2,4 Liter großen Motor auf 208 PS! Errechnet man das Leistungsgewicht, kommt man auf 3,94 Kilo pro PS. Damit liegt der GWD-02 auf BMW M3 CSL und Porsche 996 GT3-Niveau. Man kann sich die Agilität des Käfers also vorstellen, auch wenn er flüchtig betrachtet lange nicht so kompromisslos sportlich wirkt, wie er ist. Die Messlatte liegt wieder ein Stückchen höher und wir sind gespannt, was sich die Düsseldorfser als nächstes einfallen lassen. □





Der ehemalige WBX-Motor schöpft 208 PS aus 2423 ccm Hubraum

VW KÄFER 1302

GERD WEISER

KARDSSERIE: Käfer 1302, Bj. 1971, Mj. 1972, Kaserrot (L308), herausnehmbare geschützte Frontschürze, geschützter Kamei-Spoiler, Luftkanal für Frontkühler, Leichtbau-Stoßstangen mit Alu-Haltern, Innenraum gedeant, viele Teile zur Gewichtsreduktion gelocht, Batterie nach vorn versetzt, Makrolon-Scheiben, überall Carbon-Abdeckungen, abnehmbare Motorhaube, Wagen und Boden neu lackiert, 820 kg (vollgetankt)

INTERIEUR: Recaro Pole Position, Raid Quick Out-Lenkrad, Porsche-Drehzahlmesser, Shiftlight, VDO-Armaturen, Heigo-Käfig mit Tunnelabstützung und Querstrebe, Sandtler Sechspunkt-Gurte, Seitenteil rechts innen für Öltank geändert, alle Kabel versteckt verlegt, DTM-Schalthebel, Notaus, Standard-Himmel, viel Carbon

MOTOR: WBX auf Luftkühlung umgebaut, 2423 ccm, 208 PS, Leistungsgewicht 3,94 kg/PS, 82 mm Limbach-Kurbelwelle, 5,5 Zoll Pauter-Pleuel, 97 mm Yamaha-Kolben, gebohrte und gehobte Deutz-Zylinder, Sauer Flugmotor-Köpfe, 10,5:1 verdichtet, EV 42 mm, AV 37 mm, 324 Grad Schleicher-Nockenwelle, Kipphebel 1:1,25, Berg-Saugrohre, Weber 48 IDA, 1-2-3 Ignition-Zündanlage, Trockensumpf-Schmierung, Frontkühler, Porsche-Style-Gebläse, 44 mm V2A-Fächerkrümmer, GWD-Auspuff

GETRIEBE: 1303 S, verstärkt, 45% Sperre

FAHRWERK: Umbau auf Zahnstangenlenkung, Federbein-Hinterachse, KW Gewinde, vorn Kerscher-Stabi, hinten 944, innenbel. Kerscher-Scheiben vorn mit Vierkolben-Girling, hinten komplette Kerscher-Bremse, Wiechers-Strebe vorn, Achsschenkel vorn 03 ab '74, BBS 8x16 u. 8,5x16, 215/40er u. 225/40er

DANK AN: Christian, Dirk und alle bei GWD

KONTAKT: 0211-283147, www.gerd-weiser.de

