

2,-

AUTO

ZEITUNG



GOLF
TIGUAN
TOURAN



AUDI A2



BMW 5er GT

NEUHEITEN AUDI BMW



AUDI ROADSTER



BMW CITY-CAR



MINI ROADSTER

SCHON GEFAHREN MAZDA3



DIESEL-KOMBIS IM TEST: NEUER TOYOTA AVENSIS GEGEN PASSAT & CO.



PEUGEOT 407 · FORD MONDEO · TOYOTA AVENSIS · VW PASSAT · MAZDA 6



PORSCHE CAYENNE DIESEL

JETZT SPAREN MIT UMWELTPRÄMIE NEUWAGEN AB 4800 EURO

DIE NEUEN CO₂-SPARWUNDER

TOYOTA PRIUS



89 GRAMM CO₂

FIAT 500 PUR-O₂



113 GRAMM CO₂

HONDA INSIGHT



105 GRAMM CO₂

NEUE SPORTWAGEN

PORSCHE GT3



VERGLEICHSTEST PORSCHE CAYMAN S · MERCEDES SLK 350



WINTERSPORT

Luft gefriert nicht, mit Heckmotor stimmt auch die Traktion: Was liegt näher, als sich mit einem **135 PS starken VW Käfer** auf eine historische Rallye durch die tiefgekühlten Alpen zu begeben?

[TEXT Elmar Siepen FOTOS Frank Ratering]

**STILVOLL
DURCH DEN
SCHNEE
- NUR MIT
ZEITGENÖS-
SISCHEM
ZUBEHÖR**



Pontresina
piz bernina  engadin



Pontresina
piz bernina  engadin

AUF KURVIGEN BERG-
STRASSEN IST DER
135-PS-KÄFER IN
SEINEM ELEMENT
UND EIFERT SEINEM
FILM-VORBILD NACH –
„HERBIE RELOADED“



Sie lassen es ungemein zügig angehen, die beiden Herren in ihren Fliegermützen und Wachscotton-Jacken. Ihren Jaguar XK 150 von 1958 mit selbstgedingelter offener Karosserie im Vorkriegsdesign und dem 4,2-Liter-Sechszylinder treiben sie die kurvige Bergstraße hinauf, dass es nur so Pulverschnee staubt. Währenddessen pafft der Beifahrer genüsslich eine Zigarre. Am nächsten Kontrollpunkt schälen sich die beiden mit frostgeröteten Wangen aus dem engen Cockpit. „Einmal im Jahr im Schnee fahren, das ist mein Lebenselixier – ab und zu ein bisschen Driften, das ist wie Ballett“, bekennt Besitzer Georg Dönni lachend und mit unüberhörbarem Schweizer Akzent.

ÜBER 900 KILOMETER IN ZWEIFINHALB TAGEN

Der alljährliche „Winterraid“ ist für immer mehr Oldtimerfreunde genau das: ein Lebenselixier. Immerhin sind in diesem Jahr 68 Teams zur sechsten Veranstaltung dieser Art am Start in Klosters, um ein Stück Automobilhistorie lebendig werden zu lassen – getreu dem Motto: „Let the good times roll“. Neben einigen Vorkriegsveteranen wie Lagonda M35 Rapid Le Mans von 1934, einem mächtigen und prächtigen Packard Eight Model 236 aus dem Jahre 1924 oder einem BMW 326 Cabriolet, Baujahr 1939, stammen die meisten Autos aus der Wirtschaftswunder-Ära oder der Schlaghosen- und Breitkragen-Epoche. Lancia Fulvia, Ponton Benz und Renault 4 CV „Cremeschnitten“ brabbeln am Start im Leerlauf einträchtig neben Pretiosen wie Maserati Mistral oder Ghibli SS, Mercedes Benz 450 SLC oder Bentley Donington.

Gut 900 Kilometer in der verschneiten Bergwelt der Schweiz und Italiens liegen vor uns. Die einzelnen Etappen sind nach Roadbook mit vorgegebenen Durchschnittstempi zu fahren. Hinzu kommen Sonderprüfungen mit abweichenden Geschwindigkeiten. Eine Gleichmäßigkeitsfahrt also, die viel Rechnerie für den Co-Piloten bedeutet, um die passende Ankunftszeit zu ermitteln. Abweichende Zeiten werden mit einem Strafpunkt pro Zehntelsekunde bedacht.

Der erste Tag führt uns durch eine sonnendurchflutete, winterliche Bergwelt vorbei an eindrucksvollen Felsformationen nach St. Moritz. Unweit dieses Jetset-Quartiers, in Montebello-Pontresina, wartet am Abend der „Snow Drive“ auf uns, wo viele Zuschauer auf Action hoffen. Der eine oder andere skeptische Blick gilt dabei unserem pastellweißen Käfer. Ein alles andere als sportlich geltendes Automobil im Startfeld diverser PS-starker Porsche und anderer Vehikel mit ruhmreicher Rallye-Vergangenheit? Aber ja! Immerhin stammt unser Käfer aus einer Zeit, in der Tuning noch Frisieren hieß, und gehörte, bevor er in den Besitz des Volkswagenwerks gelangte, früher Theo Decker, einem der renommiertesten Käfer-Friseure Deutschlands. Folglich wartet im Heck unseres Kugelporsche ein modifizierter Käfermotor mit zwei Liter Hubraum, 44er Weber-Vergasern, scharfer Nockenwelle und bearbeiteten Zylinderköpfen darauf, seine Kraft zu zeigen. Vor der Rallye hat sich „Käfer-Papst“ Gerd Kummetat aus Gelsenkirchen, der schon Legionen behäbiger Wolfsburger Krabbeltiere das Fliegen lehrte, des Aggregats noch einmal angenommen. Nun liegen 135 PS an – etwas mehr als im Rallye-1302, mit dem Porsche Salzburg schon 1971 auf den Pisten für Furore sorgte.

EINE GUTE VORBEREITUNG MACHT SICH BEZAHLT

Zwei Runden auf einem stockdunklen, schneebedeckten Rundkurs stehen bevor, bei denen es auf Schnelligkeit und Gleichmäßigkeit ankommt. Wir starten als eines der letzten Teams. Die Scheinwerfer fräsen sich durch die Schwärze – wie die montierten Spikesreifen durch den Schnee. Traktionsprobleme kennt unser mit Sperrdifferenzial, Sportfahrwerk und Hinterachsstabilisator ausgerüsteter Käfer kaum. Es geht mächtig vorwärts. Gut kontrollierbar lässt er sich im Drift halten. Der kräftige Antritt und die grollenden Ansaugeräusche finden die Sympathie der Zuschauer. Vorbei an applaudierendem Publikum fliegen wir durchs Ziel, erreichen immerhin die sechstschnellste Zeit. Herbie reloaded: Sechs Porsche 911 liegen hinter uns. ➤



Im Stil der 70er: Blech-Armaturenbrett, Sportlenkrad und Zusatzinstrumente. Die Zeitnahme erfolgt mit mechanischer Stoppuhr



Nicht nur Optik: Der Renault Alpine A 110 mit standesgemäßen Cibie-Zusatzscheinwerfern fährt so schnell, wie er aussieht

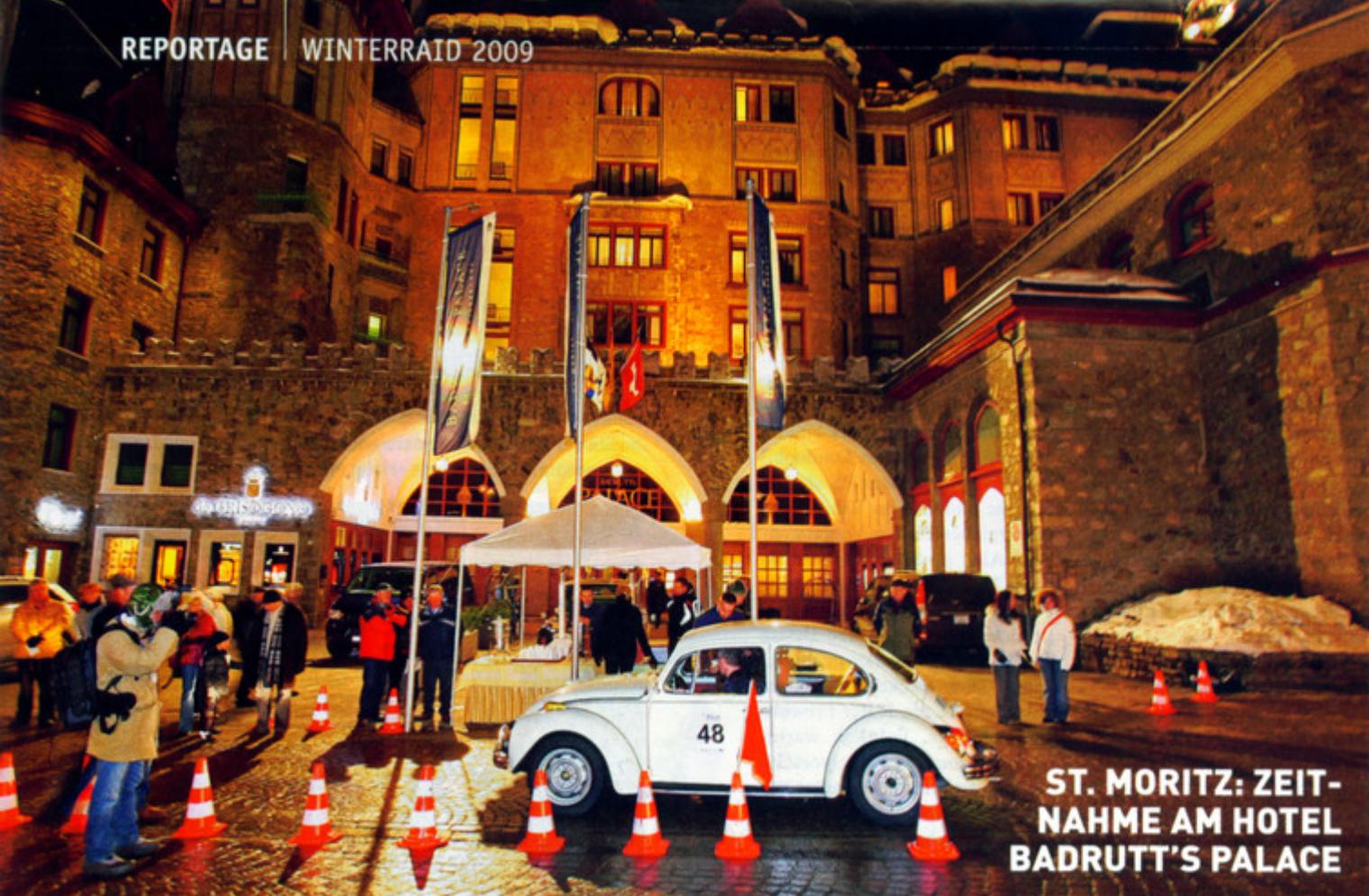


Am Tonale Pass zeigt sich der Winter von seiner weißen Schokoladenseite

Farbenpracht: Der knallrote Käfer-Bezug war 1971 mächtig angesagt – ordentlicher Seitenhalt dagegen nicht

Stand und steht für Leistung: Theo Deckers Logo auf den Luftfiltern der 44er Vergaser





ST. MORITZ: ZEITNAHME AM HOTEL BADRUTT'S PALACE



Warmzittern in der Startaufstellung bei minus 17 Grad: der Lancia Fulvia Sport Zagato vor einem Volvo P 1800 ES „Schneewittchensarg“



Traktionshilfe per Beifahrer für den Jaguar XK 150 mit Eigenbau-Karosserie

Zweiter Tag, frühmorgens: Das Thermometer zeigt minus 17 Grad. Doch der Käfer erwacht schon beim ersten Schlüsseldreh zum Leben. Wir rollen zum Start der Tagesetappe nach Bozen und stellen fest, dass die Tachowelle das Schneerennen nicht überlebt hat – wir verzeihen es dem 38 Jahre alten Auto. Fortan müssen wir ausschließlich nach Stoppuhr fahren. Fehlende Kilometerstände als Orientierungshilfe sorgen für eine elende Rechnerei. Spaß macht das Fahren trotzdem. Vor allem, als wir dem Renault Alpine A 110 von Domenico Morassutti begegnen. Der Italiener treibt die Alpine im Rallyetrimm äußerst engagiert den Berg hinauf. Es herrscht kein Verkehr. Gut einsehbare, aber schneebedeckte Haarnadelkurven werden grundsätzlich im Drift genommen. Wir bleiben dran. Schließlich beschert die Kraftkur unserem Herbie ein nutzbares Drehzahlband, das von 2500 bis 6500 Touren reicht. Dafür schaukeln und rutschen wir auf den seitenhelfreien Sprungfedersitzen kräftig hin und her. So geht es etliche Kilometer, bis aus dem Seitenfenster der Alpine ein gereckter Daumen auftaucht. Auf

dem Berg angekommen, halten wir nebeneinander. „Herbie?“ fragt der Italiener. Wir bejahen, werden auf einen Espresso eingeladen und müssen alles über unser Auto erzählen.

EIN PLATZ IM MITTELFELD, ABER SPITZEN-SPASS

Dritter Tag, das Ziel ist Lenzerheide. Die letzten 265 Kilometer stehen uns bevor. Strahlend blauer Himmel und weitgehend eisfreie Straßen erlauben den einen oder anderen entspannten Blick auf die grandiose Landschaft. Dennoch haben wir uns verrechnet, kommen am Nachmittag etwas zu früh ins Ziel und kassieren nochmal Strafpunkte. Der anschließende Eisslalom mit einem dritten Platz und die Begeisterung der Zuschauer entschädigen uns. Diese Veranstaltung ist allerdings nur eine reine Publikumsgaudi und fließt nicht in die Wertung ein. Im Gesamtergebnis landen wir schließlich im Mittelfeld auf Rang 33. Gewonnen haben Gerhard Blankenhagen und Hans-Werner Wirth auf einem 1970er Lancia 1.6 HF Coupé. Glückwunsch! Das war Wintersport in einem rollenden Museum. ■