

Sport auto

Nr.6/Juni 74 DM3.- E3883E

Australien z. \$ 1.20, Belgien bfr 50.-, Dänemark dkr 9.10, Finnland Fmk 5.30, Frankreich FF 5.50, Griechenland Dr 45.-, Italien Lit 800, Jugoslawien Din 20.-, Kanada can. \$ 1.50, Luxemburg lfr 50.-, Niederlande hfl 3.60, Norwegen nkr 8.50 (inkl. moms.), Österreich öS 25.- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 37.50, Spanien Ptas 82.-, Schweden skr 7.25 (inkl. moms.), Schweiz sfr 3.60, Südafrika Rd 1.-, USA US \$ 1.50. Printed in Germany

Motorrad- Weltmeister testet die Bullen

Salzburg-Käfer: So heiß wie er aussieht?



GP Spanien/GP Belgien

Hans Stuck jr.: Deutschlands zweiter Caracciola?

Fußball-Stars
und ihre
Wagen

SALZBURG-KÄFER RALLYESTAR JETZT IM AUSVERKAUF

Nur träumen konnte man bisher von den schnellen Rallye-Käfern aus der Salzburger PS-Schmiede. Sie waren unverkäuflich und nur Top-Piloten zugänglich. Jetzt stehen 10 dieser „Heißen Öfen“ zum Verkauf.

Was die Käufer erwartet, zeigt sportauto in Messungen und harten Fahrversuchen.

Die Erfolgsserie der Salzburg-Rallye-Käfer begann schon 1971, als sie vorzugsweise von dem österreichischen Lokalmatadoren Günther Janger bei vier Europameisterschaftsläufen auf die vordersten Plätze im Gesamtklassement katapultiert wurden. Doch erst 1973 erreichte, nach einem nicht ganz so erfolgreichen Jahr 1972, der Bekanntheitsgrad den Höhepunkt: Der arbeitslose BMW-Werks-Pilot Warmbold gewann ohne Training auf Anhieb die Jänner-Rallye und schließlich auch die Rallye Elba, einen Lauf zur Europa-Rallye-Meisterschaft. Obwohl die internationale Elite am Start war, konnte sich der Gruppe-2-Käfer gegen die wesentlich stärkere Konkurrenz durch-



setzen. Der Grund lag zwar einerseits an Warmbolds fahrerischem Einsatz, andererseits aber an der materialmordenden Streckenbeschaffenheit

und der ziemlich engkurvigen Straßenführung. Hier kam es mehr auf Durchhalten, Standfestigkeit und eben Handlichkeit an, und weit weniger auf effektive Höchstleistung. Deshalb war man auch für die Rallye Akropolis optimistisch: neben Janger sollten Kallström, Fall und der Österreicher Fischer weitere Lorbeeren nach Salzburg holen, doch mehr als ein 5. Rang in der Gesamtwertung und der Sieg in der Gruppe 2 waren nicht drin. Aber immerhin: Hatte man dem VW-Käfer früher jegliche Sportlichkeit abgesprochen, so konnte er sich aufgrund eines intensiven Engagements einer relativ



kleinen Spezialisten-Crew bis in die Spitzengruppe der werkspräparierten Boliden à la Renault Alpine oder Fiat 124 Abarth-Spider vorarbeiten.

Diese Erfolge kamen nicht von ungefähr. Wer kann sich nicht an die Siegeserien der Austro Vau in der Formel Vau und die österreichische Teilhabschaft in der Markenweltmeisterschaft 1970 mit dem Porsche 908 und 917 erinnern. Stets stand dahinter die Firma Porsche-Konstruktion KG in

zuerst einmal unters Blech: Dank einem von Salzburg aus entfalteten Homologationseifer konnte so manche Schwäche des serienmäßigen Käfers ausgegübelt werden. Denn mit dem Aufpöppeln des serienmäßig 50 PS leistenden 1,6-l-Triebwerks war es nicht getan. In Salzburg glaubte man immerhin, mindestens 120 PS gefunden zu haben, indem man den einen zentralen Vergaser durch zwei Doppel-Vergaser (Weber 46 IDA/2 mit Sauer-

Fahrweise in Hockenheim allenfalls auf 95 Grad. Bei stundenlangen Autobahnfahrten, bei denen aufgrund der kurzen Übersetzung immer 6000 U/min anlagen, blieb die Temperatur sogar bei 90 Grad stehen. Der Öldruck war noch konstanter: 3,7 kg/cm² sind ein gesunder Wert, und nur bei Leerlaufdrehzahlen fiel er auf Werte zwischen 1 und 2 kg/cm² zurück.

Neben dem Tachometer, der bis 100 km/h sehr exakt geht, darüber aber



Zu günstigen Preisen warten in Salzburg 10 Rallye-Käfer auf engagierte Käufer.



Schalensitze und Gurte sind mit dabei.

Salzburg, die im Anfasen neuer Projekte nie zögerte und nach eingetrettem Erfolg sich stets anderen Disziplinen zuwandte. So auch jetzt wieder: Nachdem sich Wolfsburg an einem weiteren Rallye-Engagement der Salzburger desinteressiert zeigte, weil man vermutlich den neuen VW-Scirocco mit Lorbeeren umrandet sehen möchte, zogen sich die Salzburger unter ihrem neuen Rennleiter Peter Supp auf eine neue, in Österreich um sich greifende Sportart, Rallye-Cross, zurück. Einerseits ist dies billiger, andererseits zukunftsträchtig. Und wie es für die Salzburg-Crew ja gehört, ist sie auch in diesem Metier auf Anhieb dominierend, obwohl ihr früherer Top-Pilot Janger auf einem konkurrierenden Opel Manta startet. Durch diese Erfolgsverlagerung stehen plötzlich 10 mehr oder minder getrimmte Rallye-Käfer der Saison 73 vor der Bastel-Werkstätte in der Nähe des Salzburgs. Einige davon sind Trainingsautos, die meisten aber erfolgsgewohnte Einsatzwagen, die entweder Kallström, Fall oder Warmbold pilotierten. Allen gemeinsam ist lediglich die silberne Lackierung, die Pirelli MS 35-bestückten Räder und eben die typischen Rallye-Spezialitäten. Wir suchten uns den „Elba-Wagen“ heraus und fuhrten damit über Stock und Stein, über Autobahnen und auch in Hockenheim. Doch bevor es los ging, schauten wir

Ansaugstutzen) ersetzte, die Einlaßseite von 35,5 mm auf 40 mm erweiterte und die Verdichtung durch Abhobeln der Zylinderköpfe drastisch erhöhte. Der Auspuff wurde durch Erweitern der Querschnitte und freiere Endrohre leistungsfreundlicher gestaltet. Eine echte „Salzburger Nockerl“ wurde die abgeänderte Nockenwelle, doch sonst blieb neben dem üblichen Feinwuchten von Pleuel, Kurbelwelle und Schwungrad alles serienmäßig. Den entscheidendsten Eingriff mußte sich die Ölversorgung gefallen lassen: Schon beim Serien-Käfer bleibt der Öldruck in schnell gefahrenen Kurven weg, so daß ein Motor-Exitus fast vorprogrammiert werden kann. Beim Salzburg-Käfer installierte man eine Trockensumpf-Schmierung, die das Öl nicht direkt aus dem Kurbelgehäuse bezieht, sondern über einen getrennten Öltank, der im Kofferraum untergebracht ist. Eine zweite Ölpumpe, die aus Serienteilen gebaut wurde, unterstützt den Öltransport. Für gesunde Öltemperatur sorgt ein voluminöser Kühler, hinter der geschlitzten Frontschürze günstig plaziert.

Bei diesem Aufwand verwundert es nicht, daß die Kontrollinstrumente im Innern stets Zuversicht ausstrahlen. Zwar dauert es lange, bei vorsichtiger Anwärmmung sogar gute 30 km, bis die Öltemperatur auf 80 Grad geklettert ist, doch dann stieg sie bei forcierter

sehr optimistisch anzeigt, verbreiten noch ein Drehzahlmesser, ein Halda-Twenmaster, der für exakte Kilometrierung sorgte, und Heuer-Zeitmeßuhren Rallye-Flair an der Armaturentafel. Ein kräftiger Überrollbügel schützt die mit Willans-Hosenträgergurten in die Scheel-Schalensitze eingepreßten Insassen. Statt der Rücksitzbank findet man zwei Plastik-Papierkörbe, die für die Unterbringung der Sturzhelme gedacht sind und einen Alu-Blechkasten, der für Kleinwerkzeug und Verpflegung vorgesehen ist. Ebenfalls aus Aluminium ist der große 75 Liter fassende Benzintank, der aufgrund des hohen Kraftstoffkonsums (15–17 Liter pro 100 Kilometer) allenfalls einen Aktionsradius von ca. 500 km zuläßt. Damit die doch im Vergleich zur Konkurrenz spärliche PS-Leistung auch bestens genutzt werden kann, ging man in Salzburg nach diversen Experimenten mit dem 4-Gang-Getriebe zur Homologation eines 5-Gang-Getriebes über, das man dem VW-Porsche 914 entlehnt hat. Zusammen mit Zahnradern aus dem Porsche-Sortiment kam man jetzt auf rallyetaugliche Gangstufen: nach Ausdrehen des Motors auf 6400 U/min ergaben sich für den 1. Gang 50 km/h und für die weiteren Gänge 70, 94, 120 km/h. Der 5. Gang ließ gerade 153 km/h zu, obwohl der Motor gerne höher gedreht und auch die Kraft zur Überwindung

des Luftwiderstandes bei weitem ausgereicht hätte. Auch wenn die hecklastigen Käfer die geringsten Traktionsprobleme haben, so sorgte dennoch eine begrenzte Differentialsperre für sichere Kraftübertragung auf lockerem Boden und engeren Kurven. Erstaunlicherweise hielten sich die Fahrwerksverbesserungen in engsten Grenzen: Nur die Vorderräder wurden leicht negativ gestellt, während hinten weder tiefer gelegt noch ein Stabili-

sator spendiert wurde. Dazu Bilstein-Stoßdämpfer mit Rallye-Abstimmung. Auch die Bremsanlage hielt man für ausreichend. Lediglich die Bremskraftverteilung wurde so reguliert, daß der Käfer hinten überbremst, wodurch das ausbrechende Heck von Könnern zum Mitlenken eingesetzt werden kann. Die Pedaldrücke sind allerdings nach einigen Warmbremsungen steil ansteigend und die effektive Bremsverzögerung dabei nur durchschnittlich

entlang durchzudriften. Und hatte man einmal zu spät eingelenkt, dann half ein kurzes Ziehen der umgebauten Handbremse (arretiert nur bei Knopfdruck) und das Heck schwenkte wie gewünscht aus. Auch mit normalem Bremsen, das übrigens auf lockerem Untergrund beeindruckend war, ließ sich bei geschickter Handhabung der Kurvendrift elegant einleiten. Unebenheiten glied der Super-Käfer mit seiner Einzelradaufhängung elegant aus, und man merkte gleich, daß er sich hier in seinem Element fühlte. Störend war lediglich, daß man einen guten Teil der Konzentration auf die Schaltung verwenden mußte, die in den Gangebenden nicht ausreichend klar definiert schien.

Eine herbe Enttäuschung kam in Hockenheim. Zwar lies sich der Salzburg-Käfer mit den für Asphalt ungeeigneten Reifen in 1,34 min um den kleinen Kurs bewegen und blieb dabei gutmütig übersteuernd. Doch hier wurde das Fehlen von einigen versprochenen PS deutlich. Die Meßwerte (siehe Tabelle) sprechen für sich. Beschleunigungswerte von 12,1 sec von 0 auf 100 km/h erreichen selbst „normale“ 90-PS-Käfer spielend, und bezieht man das relativ hohe Eigengewicht von 950 kg mit ein, dann dürften im besten Fall 100 PS zur Verfügung gestanden haben.

Obwohl man diesen Gruppe-2-Käfer schon ab 1200 U/min in den unteren Gängen ruckfrei bewegen konnte, waren die Elastizitätsmessungen im 4. bzw. 5. Gang auch nicht umwerfend. 11,2 sec vergingen von 50 auf 100 km/h im 4. und 18,3 sec im 5. Gang. Selbst beim Start mußte man bis auf 5500 U/min hochgehen, damit der Motor nicht „in den Keller fiel“, was freilich die Kupplung mächtig strapazierte. Dafür gab es kein Durchdrehen der Hinterräder, die ja immerhin mit 535 kg belastet sind.

Die Bilanz für den Salzburg-Käfer fällt ziemlich gespalten aus. Wer einen Show-Käfer sucht, der seine Artgenossen auf elegante und komfortable Art und Weise hinter sich läßt, ist mit dem Salzburg-Käfer schlecht bedient. Anders dagegen der aktive Motorsportler, der einem Achim Warmbold nacheifern möchte, die 1600-ccm-Klasse in der Gruppe 2 mit einem konkurrenzfähigen, robusten und zuverlässigen Wagen verunsichern will, und eben einen dieser legendären, bald aussterbenden Rallye-Käfer besitzen möchte. Er muß sich freilich beeilen, denn bald dürften die 10 letzten Salzburg-Käfer vergriffen sein, denn mit Preisen zwischen zehn- und dreizehntausend Mark sind sie nicht einmal teuer bezahlt. *Jürgen Rapp*



Mit sportlichem Flair: Lenkrad, Drehzahlmesser und viele Spezial-Armaturen.



Gruppe-2-getunt: Doppelvergaser.

(7 m/sec²). Sicherlich hatten dabei auch die montierten Pirelli-Schotterreifen schuld, die als Rotpunkt-Mischung mit Winter-Profil auf Asphalt einfach überfordert sind. In der Größe 165 HR 15 auf biederen 5 1/4-Zoll-Stahlfelgen vermochten diese Pirelli-Pneus keinerlei Schau zu erzeugen, und so muß man sich wundern, daß VW-Fans gierig um den Salzburg-Käfer lauerten. Auffallend waren schließlich allein die Lampen-Batterie auf der vorderen Stoßstange und die vielen Werbeaufkleber.

Die Überführung von Salzburg nach Stuttgart, sozusagen die erste Test-Etappe, erwies sich als ziemlich strapaziös: Um echte 150 km/h zu fahren, was nur überholte Käfer-Fahrer in Erstaunen setzte, mußten rund 6000 Touren gedreht werden. Über längere Strecken strapaziert dies nicht nur Ohren, sondern auch die Nerven. Im Stadtverkehr mußte man mit dem Gaspedal vorsichtig umgehen, so daß wir alle Hoffnungen auf unbefestigte Sand- und Schotterstraßen setzten. Und hier enttäuschte der Rallye-Star keineswegs: Gut am Gas hängend und mit 5 Gängen stets das maximale Drehmoment von 13,6 mkp (bei 5000 U/min) nutzend, gab sich der Salzburg-Käfer stets unproblematisch handlich. Zuerst leicht untersteuernd, dann mit Gas leicht ins Übersteuern gehend, machte es besonderen Spaß, Kurven möglichst an der Grasnarbe

DAS HEISSE ANGEBOT

Zehn Rallye-Käfer, alle voll Gruppe-2-tauglich und weitgehend der Ausstattung des Testwagens entsprechend, stehen nach einer Generalüberholung und Verkaufsinspektion zu Sonderpreisen zum Verkauf:

2 Wagen zu 98 144 Schilling (= ca. 13 200 DM)

4 Wagen zu 94 000 Schilling (= ca. 12 700 DM)

4 Wagen zu 86 674 Schilling (= ca. 11 700 DM)

Die Preise verstehen sich ab Salzburg, also ohne Zoll und Steuern. Anfragen bei: Peter Supp, Porsche Austria, 5020 Salzburg (Telefon 00 43/62 227 25 81).

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung/Elastizität vom Stand auf ... / von 50 km/h auf			
km/h	3,2	4. Gang	5. Gang
40 km/h	3,2	2,7	4,5
60 km/h	5,3	—	12,0
80 km/h	8,2	7,2	18,3
100 km/h	12,1	11,2	24,6
120 km/h	16,7	16,0	33,4
140 km/h	26,2	—	—