

GUTE FAHRT

10/79 DM 3.-

Schweiz sfr 3.30
Österreich öS 24.-
Italien L 1500.-
Spanien pes 135.-
Niederlande flf 3.50
Belgien bfr 57.-
Luxemburg fr 53.-
Dänemark dkr 9.-
Schweden skr 9.-
Norwegen nkr 9.-
Jugoslawien din 30.-
Printed in Germany
Delius Klasing
Verlag



**Südtirol
zum Herbst**
**Eingesparte
Autobahnen**
**Tuning fürs
Käfer Cabrio**

AUDI 200 Der neue
Turbo

GOLF 60 PS Das neue
Kaliber

**Super
Rennkäfer
200 PS**



Vergleichstest
Audi 80 GLE
Passat GLI

Sport



In den Rahmen integriert: Kurbellenker-Achse



Wirkungsvoll geschützt: 200 PS-Triebwerk im Heck



Fotos: U. Schwab

Erfolgreich: Fahrer und Konstrukteur Heinz Klumpp

Dauerbrenner

Ein Käfer, seit fünf Jahren als Stockcar im Renn-Dienst, ist offensichtlich auf Siege abonniert. Das Heizgebläse, mit schwäbischer Akribie und grundsolide für seine schwere Aufgabe vorbereitet, gilt als nahezu unschlagbar.

Die Stimmung der Zuschauer am Renn-Oval steigt erheblich, wird nahezu euphorisch, wenn jener breitbeinige Käfer auftaucht, der sich bescheiden „Golden Champ“ nennt. Die spürbare Stimmungslage läßt sich freilich weniger mit dem eigenartigen Aussehen dieses VW-Produktes erklären, als vielmehr mit der Erwartung spektakulärer Ereignisse. Und darin sieht sich das Publikum an der Böblinger Stockcar-Strecke eigentlich nie enttäuscht.

Nach zwei Runden Training, einer Einführungs- und einer gezeiteten Runde, steht der Käfer zum ersten Rennen meist schon auf der Pole-Position. Wenn nicht, ist noch mehr Spektakel fällig. Denn der Pilot hat dann die Möglichkeit, das Feld gewissermaßen von hinten aufzurollen. Ein Feld, das unter anderem aus so furchteinflößenden Geräten wie dem De Tomaso Pantera und dem Porsche Carrera besteht.

Das etwa 800 Meter lange Oval aus festgewalzter Erde enthält zwei etwas überhöhte Kurven, vorgeschriebene Fahrtrichtung: entgegen dem Uhrzeigersinn. Auf den Geraden liegen etwa 150 km/h an,

in den Kurven immer noch 80-90 km/h. Und dabei hat der Käfer die Aufgabe, das bereits erwähnte Feld, nicht eben zahm bewegt, zu distanzieren. Bei bisher 27 Starts 1979 ist dies 21mal gelungen, eine stolze Bilanz. Eigentlich ist der Käfer, der in geradezu wahnwitzigen Driftwinkeln durch die Kurven rodelte, eine schon etwas betagte Konstruktion, seit 1974 als Stockcar im Renneinsatz. Heinz Klumpp (44), Inhaber einer Bauschlosserei in Stuttgart, ist Meister dieses Gewerbes und deshalb in der Herstellung solider metallischer Verbindungen bewandert. In monatelanger Freizeit-Fron konstruierte und baute der schwäbische Tüftler ein offensichtlich unverwundliches Renngerät, von ihm selbst scherzhaft als Langzeitauto apostrophiert.

Über hundert Rennen, ohne die geringsten mechanischen Probleme, dies dürfte im Motorsport nahezu einmalig sein. Heinz Klumpp, „eigentlich bin ich ein Gewichtsfanatiker“, wartet immer noch auf eine Schwachstelle, wohl vergeblich. Seine hohen Qualitätsansprüche wurden ohne Einschränkungen verwirklicht, exzellente Detail-



Spartanisch: Arbeitsplatz im Klumpp-Käfer

Sport

lösungen außerdem. Karosserie und Bodengruppe, weitgehend dem Original entsprechend, werden wirkungsvoll von einem Gitterrohrrahmen am Auseinanderfallen gehindert. Gleichzeitig entstand ein Überrollkäfig, der weit über die Anforderungen des technischen Stockcar-Reglements des BSSCRA (Böblingen-Sindelfingen Stock-Car-Racing-Association) hinausgeht. Ein Reglement versteht sich, das an amerikanischen Vorbildern orientiert ist. Denn immerhin kommt diese Rennspezies aus den USA.

Die vordere Kurbellenker-Käferachse ist im Rahmen integriert, hat zudem wesentlich mehr Federweg als im Serienzustand. Denn das Erdbahn-Oval enthält Vertiefungen und Rillen, harte Schläge auf Fahrwerk und Karosserie sind deshalb üblich, müssen weitgehend abgefangen werden. Deshalb auch und zur besseren Traktion weisen die selbstprofilierten Firestone-Slicks den ungewöhnlich geringen Luftdruck von 0,5 bar vorne und 0,7 bar hinten auf.

Das völlig ausgeräumte Käfer-Gehäuse enthält, abgesehen vom Fahrersitz, nur noch profane Technik. Andererseits ließ sich nur so das Leergewicht von 492 Kilogramm realisieren, das zu den enormen Fahrleistungen des „Golden Champ“ beiträgt. Hauptverantwortlich für den bemerkenswerten Vortrieb ist ein luftgekühlter Vierzylinder aus dem VW Typ 4 (411/412) mit Zylinderköpfen des Zweiliter-Motors vom VW-Porsche 914. Eine sorgfältig berechnete Nockenwelle des VW-Spezialisten Heinz Willibald, eine Oettinger-Kurbelwelle und eigens gefertigte Mahle-Kolben bilden den Grundstock des von Heinz Klumpp eigenhändig präparierten Motors. Bei einem Hubraum von 2,6 Liter sind 200 PS verfügbar. Dabei fällt ein beachtliches Drehmoment von 240 Nm bereits bei 3 600/min an.

Erstauslich bei den zwangs-



läufig hohen Querschleunigungswerten ist die Tatsache, daß sich der Einbau einer Trockensumpfschmierung erübrigte. Die eigenkonstruierte Druckumlaufschmierung genügt den Erfordernissen vollauf, Probleme sind unbekannt. Dafür sorgt auch ein großflächiger Ölkühler, dessen Wirkung mit einem speziellen Kühlgebläse für den Motor ergänzt wird. Eine Willibald-Konstruktion unter Verwendung des Porsche 911-Gebläserades. Als Verschleißteile fielen bei dieser Bullenmaschine bisher lediglich Kolbenringe an und die regelmäßig gewech-

selten Lager der Kurbelwelle. In der Tat ein erstaunlich robustes Triebwerk, als dessen Rennmechaniker Heinz Klumpps Sohn Robert (13) voll verantwortlich zeichnet. Der Familienausflug zur Böblingen Stockcar-Bahn darf, darauf legt der Käfer-Treter besonderen Wert, nicht zum Streß ausarten. Zwar wird auf dem Oval (ähnliche Bahnen existieren in anderen amerikanischen Garnisonen wie Karlsruhe und Crailsheim) in allen Klassen mit Verve gekämpft, aber totale Rivalität entsteht kaum. Spaß und Spektakel für Piloten und Zuschauer haben Vorrang.

Heinz Klumpp zeigt sich denn auch nach den obligatorischen drei Rennen physisch hart gefordert, gleichzeitig jedoch mit „seelischem Balsam“ versehen.

Daran konnte auch der Eindruck nichts ändern, daß die Siege in letzter Zeit noch mehr Einsatz erfordern. Denn, die Konkurrenz schläft nicht. Und die Käfer-Pendelachse, nur geringfügig modifiziert, kommt allmählich an die Leistungsgrenze. So kann es nicht verwundern, wenn Heinz Klumpp für die kommende Saison an entscheidende Neuerungen denkt. Doppelquerlenker hinten beispielsweise und diverse Motoränderungen. Teamchef Werner Auch jedenfalls, V.A.G.-Händler in Stuttgart und Projekt-Sponsor, sieht der Saison 1980 gelassen entgegen: Der von Heinz Klumpp technisch aufpolierte Stockcar-Käfer wird seiner Favoritenrolle, daran besteht überhaupt kein Zweifel, auch weiterhin gerecht. — kpb —

Daten und Meßwerte Stockcar-Käfer

Motor		Kraftübertragung	
Basistriebwerk	VW 411 (Typ 4), Köple VW-Porsche 914	Kupplung	F&S Aluminium
Bauart:	Vierzylinder-Boxer luftgekühlt	Übersetzungen 1. Gang	3,80
Hubraum cm ³	2515	2. Gang	2,06
Hub/Bohrung mm	78,5/101,0	3. Gang	1,32
Verdichtung	10:1	4. Gang	1,00
Leistung kW (PS) bei 1/min	ca. 147 (200) bei 6400	Achsübersetzung	3,87
Drehmoment Nm (mkg) bei 1/min	240 (24) bei 3600	Fahrwerk	
Maximaldrehzahl 1/min	7000	Konstruktion	
Nutzbarer Drehzahlbereich 1/min	2900–6800	vorne	Kurbellenkerachse als Rahmenteil
Vergaser	2 Solex-Doppelfallstrom Pli 40	hinten	Pendelachse
Einlaßventile mm	44	Dämpfer	Koni
Auslaßventile mm	38	Bremsen v/h	Serien-Trommeln
Nockenwelle (Grad)	296	Felgen v/h	LM 10 × 13 / 14 × 13
Kipphebel/Stößel	Serie, erleichtert	Reifenv/h	Firestone 9/20 × 13 und 12/23 × 13
Kolben	Mahle, Spezialanfertigung	Lenkung	modifizierte Schneckenrollenlenkung
Pleuel	Serie 914, erleichtert	Leergewicht kg	492
Kurbelwelle	Oettinger	Fahrleistungen	
Motorschmiierung	Druckumlauf, modifiziert	Höchstgeschwindigkeit km/h	bis über 200, je nach Übersetzung
Zündung	Bosch Transistor	Beschleunigung in s	0–100 km/h ca. 4,8
Zündkerzen	Bosch 250 Platin	Preise	
Auspuff	Eigenkonstruktion mit Schalldämpfer	Fahrzeug komplett	ca. 35 000 DM
		Motor separat	ca. 14 000 DM