

Motor Klassik

Kaufen Restaurieren Fahren Genießen

Heft 5 Mai 1993 DM 7,-

Osterreich 25,-, Schweiz 27,-, Niederlande 14,8,-, Belgien 14,-, Dänemark 16,-, 38,-, Frankreich 19,-, 32,-, Schweden 21,-, Italien 12,700,-, Spanien Plus 700,-, Griechenland 21,-, 1300,-, Norwegen kr. 45,-

**AUTO-ERINNERUNGEN
EINES MACHERS**

Ferruccio Lamborghini

KLASSIK-RALLYE ALS

HÄRTETEST

Monte Carlo Challenge



E-Type



XK 120



SS 100

JSK 410

**3 EPOCHEN ROADSTER-KLASSIK –
30er, 50er, 60er JAHRE**

Jaguar

Motor Klassik-Faszination

Titel: drei Generationen	
Jaguar-Roadster: 55100, XK120, E-Type (Vergleich)	10
VW Käfer „gelb-schwarzer Renner“ (Fahrbericht)	26

Motor Klassik-Historie

Amphibien-Fahrzeuge (Technik-Geschichte)	32
Titel: Ferruccio Lamborghini (Interview)	36

Motor Klassik-Börse

Kleinanzeigen	45
Auktions-Schnäppchen	71
Preisspiegel	72
Classic Mobil (Report)	74
Auktions-Report	76
Börsen-Nachrichten	79

Motor Klassik-Praxis

Autobianchi A112 (Kaufberatung)	108
Neu auf dem Markt	116
Tagebuch	118
Knaudel-Ecke	120
Leser fragen – Leser antworten	120
Sunbeam Tiger (Restaurierung)	122
Restaurierungs-Lexikon	127

Motor Klassik-Aktion

Sport-Nachrichten	130
Titel: Monte Carlo Challenge (Report)	132
Jan-Wellem-Pokal '93 (Vorschau)	138
Auto Union Typ D (Wiederbelebung)	140

Motor Klassik-Rubriken

Meinung	4
Szene (Nachrichten)	4
Leser-Briefe	42
Impressum/Telefonnummern	43
Rechts-Rat	44
Termine	103
Gerüchteküche	106
Motor Klassik 6/1993 (Vorschau)	146
Die Schampus-Frage (Rätsel)	146



Bei seiner Präsentation waren ältere Herrschaften entsetzt und Jungdrifter entzückt. Der „gelb-schwarze Renner“ spaltete 1973 die Käfer-Gemeinde – „Gelbsucht“ ab Seite

26



Im Februar dieses Jahres starb Ferruccio Lamborghini, kurz zuvor sprach er mit Motor Klassik über „Die Autos des Ferruccio L.“ ab Seite

36



In Rußland wurde ein Auto Union Typ D gefunden, jetzt wird er in England restauriert – „Wie einst im Mai“ ab Seite

138

FASZINATION

Gelbsucht

Unter seinem auffällig gelb-schwarz lackierten Blech steckt solide Käfer-Technik, ein 50 PS-Motor muß dem gelb-schwarzen Renner von VW genügen, um Rallye-Flair auf die Straße zu bringen. Jetzt feiert er sein 20jähriges Jubiläum. ▶

Ein Fahrbericht von Hermann Ries (Text und Fotos).





Mehr Schein als Sein: Mit seinem gelb-schwarzen Kampfanzug sieht der gelb-schwarze Renner von VW schneller aus, als er in Wirklichkeit ist. Das ganz in schwarz gehaltene Cockpit (hier mit einigen Veränderungen) und die Sportfelgen unterstreichen den sportlichen Touch. Die sports Rückleuchten („Elefantfüße“) passen nicht so ganz ins Bild.

Waren das Zeiten, Anfang der 70er Jahre: Da erschreckten heiligemachte Käfer die Rallye-Konkurrenz, gewonnen mit Piloten wie Harry Kallström, Tony Fall, Achim Warmbold und dem Österreicher Günther Janger sogar Rallye-Europameisterschaftsläufe. 125 PS bei 6000/min lieferten ihre 1600 cm³-Boxer, das Fahrwerk blieb bis auf Bilstein-Stoßdämpfer serienmäßig. Selbst schmale 165er-Reifen genühten damals, um bei Rallyes jederzeit für erste Plätze gut zu sein.

Wenn nicht die auffällige silber-schwarze Lackierung gewesen wäre, hätten nur wenige Insider die Rallye-Käfer von ihren zahlenden Artgenossen für den Alltagsverkehr unterscheiden können. Vor allem die mattschwarzen Fronthauben der von Porsche-Salzburg vorbereiteten und je nach Übersetzung um die 180 km/h schnellen Rallye-Geräte prägten sich als Markenzeichen der rasenden Käfer ein.

Und in der großen Käfer-Fangemeinde gab es kaum jemanden, der nicht heimlich davon träumte, einmal einen solchen heißen Ofen zu fahren, in rund 9,3 Sekunden von Null auf 100 zu beschleunigen, wie ein kleiner Kallström (Spitzname: Spumik) bei der 1000 Seccorallye 20-Meter-Sprünge zu vollführen, mächtig Staub aufzuwirbeln und vor allem den verhaltenen Kadett-Fahrern zu zeigen, wie sportlich sich das biedere Großserienauto aus Wolfsburg geben kann. Doch die 25 000 Mark, die ein solches Sportgerät damals kostete, konnten nur die wenigsten aufbringen.

VW erkannte die Note der Käfer-Fans und brachte im Januar 1973, dem Höhepunkt der Rallye-Aktivitäten, eine Sonderversion des Käfers auf den Markt, die zumindest optisch an die Porsche-Salzburg-Käfer erinnerte: den gelb-schwarzen Renner. Für 7650 Mark konnten Käfer-Freaks sich vor jetzt genau 20 Jahren ein Auto kaufen, das wegen seiner Lackierung – ganz in sattem Gelb mit mattschwarzer Motorhaube und ebensolcher Fronthaube – sogar noch auffälliger und aggressiver als die rasenden Salzburg-Käfer wirkte.

Und was Automobilwerke heute als Verkaufsförderung und zur Stimulierung der Nachfrage betreiben, machte VW seinerzeit eher aus Vorsicht: Die Marketing-Manager limitierten die Stückzahl des gelb-schwarzen Renners auf 3500 Exemplare. Für die Kaufmänner diente die Sonderserie als Vehikel, Erfahrungen

zu sammeln – vorher hatte es bei VW nur zwei eher schlichtere Sondermodelle des Käfers gegeben (siehe Kasten auf Seite 31).

Dafür nur 3500 Käfer-Fahrer die Gelegenheit hatten, sich mit dem auffälligen Glib zu schmücken, drang damals allerdings nicht so sehr ins Bewusstsein wie die Tatsache, daß VW sich traute, dem sich harmnäckig gegen jedes sportliche Image sträubenden Krabbeltier plötzlich ein dynamisches Outfit zu verpassen.

Dabei gelang VW mit dem gelb-schwarzen Renner sogar noch ein echtes Sonderangebot. Für nur rund 400 Mark Aufpreis gegenüber der 7 230 Mark teuren Normalversion des 1303 S gab es im Renner so attraktive Extras wie ein griffiges Lederlenkrad, Sportsitze, sportlich gestylte Stahlfelgen des Formats 5" J x 15 (Serie: 4" J) und breite 175/70 HR-15-Reifen (Serie: 6.00 – 15 L 4 PR, Diago-

Da erschreckten heißgemachte Käfer die Rallye-Konkurrenz...

nalreifen mit einer Breite von 150 Millimetern). Das vordere Abschlussblech mit Laufschielen machte den gelb-schwarzen Renner optisch noch bulliger – es entstammt der mit Klima-Anlage ausgerüsteten US-Version des Käfers.

Der gelb-schwarze Renner stärkte das Selbstbewusstsein der Käfer-Freaks ungemein: Endlich war man wer – zumindest was den ersten Eindruck betrifft. Opel hatte die Produktion des GT gerade eingestellt, und auch der Maßstab für Raser-Youngster, der Opel Rallye Kadett mit 90 PS starkem 1,9 Liter (Listenpreis: 7885 Mark) lief gerade aus. Da blieb nur noch der 10400 Mark teure Ford Escort RS 2000 mit seinem 100 PS-Zweiliter als Angstgegner – abgesehen von Exoten wie beispielsweise dem Simca Rallye II. Doch rangierte der Escort eine Klasse höher – und Ford-Fahrer wurden von gulleisernen Käfer-Fahrern ohnehin nicht ernst genommen...

Umgekehrt wird aber auch ein Schuh draus: Wer sich einen Escort RS leisten konnte, hatte mit Käfer-Fahrern nichts zu schaffen. Bei ungefähr gleichem Gewicht (Käfer ca. 890 kg, Escort rund 830 kg) und doppelter Motorleistung lief der Escort dem Käfer nicht die Spur einer Chance, mitzuhalten. >

Daten, Fakten, Quellen

Der enttäuschte Käfer-Fahrer konnte lediglich resignieren. Und selbst gegenüber den Normalversionen biederer Opel- und Ford-Produkte der unteren Mittelklasse hatte es der kanariengelbe Käfer schwer. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h und einer Beschleunigung von rund 20 Sekunden für den Spurt auf 100 km/h schauten Käfer-Fahrer in die Röhre – meist waren es die als Schmuck montierten Doppel-Endrohre von Kadetten, Escorts, Simcas oder NSU.

In der Tat ist es eher enttäuschend, was der gelb-schwarze Renner an Temperament bietet. Dabei beginnen die Vorbereitungen zur Fahrt in dem sportlich anmutenden Käfer durchaus vielversprechend: Der Fahrer gleitet in den schwarzen Sportstiz. Er spürt die guten Seitenhalbe versprechenden Seitenwülste und fühlt sich auf Anhieb wohl, wie mit dem Auto verwachsen.

Der Blick fällt auf ein in profischwarz gehaltenes Armaturenbrett. Darunter hat der Besitzer des in *Motor Klassik* präsentierten Renners, Hermann Hiller aus Entringen bei Tübingen, eine ebenso schwarze Konsole mit fünf Zusatz-Instrumenten installiert. Mindestens 200 PS stecken da unter der Haube. Das jedenfalls suggeriert das Cockpit-Ensemble, wenn auch das nicht der Wahrheit wäre. Mit seiner nur bis 160 km/h reichenden Skala deutet er an, daß die 200 PS wohl nur ein kühler Wärmestraum sein können.

Endlich war man wer – zumindest, was den ersten Eindruck betrifft...

Die nächste Bestätigung für eine etwas geringere Leistung als die vermutete und erhofften 200 PS kommt mit dem Drehen des Zündschlüssels. Was von hinten an die Ohren des Fahrers dringt, ist das gut abgeschirmte Säuseln eines biedereren Käfer-Boxers. Wer aufgrund des schrillen gelb-schwarzen Trainings-Anzugs des Käfers den dazu passenden Motorsound erwartet hat, erlebt ein glattes akustisches Waterloo. Sehr tollernd und völlig unspektakulär läuft sich der Boxer im Heck warm.

Die Doping-Kontrolle beim Anfahren ergibt ein negatives Ergebnis: Aufputschende Mittelchen kann der Käfer nicht einengenommen haben. Die 50 PS bringen den Käfer zu einem ordentlich auf Trab – bis zur 50 Meter-Marke könnte aber ein Ben Jonsson sogar ohne Anabo-

- ◆ **Motor:** hinter der Hinterachse liegender Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, luftgekühlt, Bohrung x Hub 85 x 69 mm, Hubraum 1584 cm³, Verdichtung 7,5 : 1, Leistung 50 PS bei 4000/min, max. Drehmoment 10,8 mkg bei 2800/min, Leerleistung 31,3 PS/L.
- ◆ **Motor konstruktion:** zweiteiliges Leichtmetall-Kurbelgehäuse mit Grauguß-Einzelzylindern, vierfach gelagerte Kurbelwelle, im Zylinderkopf hängende Ventile, zentrale Nockenwelle, Antrieb durch schrägverzahnte Stimmräder, Ventiltrieb über Stößelstangen und Kipphebel, Druckluftschmierung (Zahnradpumpe), Gemischsaufbereitung: 1 Solex-Fallstromvergaser 34 PICT.

- ◆ **Kraftübertragung:** Hinterradtrieb, Kupplung und Schaltgetriebe mit Motor verblockt, vollsynchrisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungsverhältnisse: I: 3,78, II: 2,06, III: 1,26, IV: 0,93, R: 3,61.
- ◆ **Karosserie/Fahwerk:** Zentralrohrrahmen mit angeschweißter Plattform, fünfstufige Ganzstahlkarosserie, mit Bodengruppe verschraubt, vom Einzelradaufhängung an Querlenkern, Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung mit Doppelgelenkachsen, Längs- und Schräglängs, querliegende Drehstabfedern, vorn Scheiben-, hin-

ten Trommelbremsen, Räder/Reifen: 5" J x 15/ 175/70 HR 15.

- ◆ **Maße/Gewichte:** Länge/Radstand 4140/2420 mm, Breite/Höhe 1585/1500 mm, Spurwelle vorn/hinten 1391/1362 mm, Leergewicht 890 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1290 kg.
- ◆ **Fahrlösungen*:** Beschleunigung 0-100 km/h: 20 sec, Höchstgeschwindigkeit 135 km/h.

- ◆ **Preis zur Bauzeit:** 7.650 DM.
- ◆ **Bauzeit:** Jan./Feb. 1973.
- ◆ **Stückzahl:** 3.500.
- ◆ **Der Club:** Bezeloffensternvereinigung, Ernst Peter Hagen, Armselweg 4, 3073 Liebenau**.

- ◆ **Die Spezialisten:** VW-Werkstätten.
- ◆ **Die Literatur:** Hans-Rüdiger Etzold, Der Käfer I, Eine Dokumentation, Motorbuch-Verlag Stuttgart.
- ◆ **Der Wagen:** VW Käfer „Gelbschwarzer Renner“, Baujahr 1973, Fahrgestellnummer 133 25 22 948, Besitzer Hermann Hiller, 7403 Ammerbuch-Entringen.

- ◆ **Die Preisleistung:** Sehr gute Exem- plare des gelb-schwarzen Renners werden derzeit für rund 7.000 Mark gehandelt – sofern überhaupt noch welche im Angebot sind. Die Zeitschrift „VW Scene“ schätzt den aktuellen Bestand an Gelbschwarzern auf gerade noch 50 Stück.



Wer unter der schwarzen Motorhaube einen Sportmotor mit offener Trichter erwartet hat, erlebt eine Enttäuschung: Der Käfer-Motor ist serienmäßig.

*Angaben aus Branchen. ** siehe Buch der Volkswagen-Typen. ** weitere Clubs auf Anfrage.

Käfer-Sondermodelle: Käfer für jeden Geschmack

Typisch für die Käfer-Sondermodelle: Sonderlackierungen, Streifen und Schriftzüge und Extra-Polsterstoffe, wie hier beim „Big-Käfer“.



Der „Jeans-Käfer“ stammt, wie der „Big-Käfer“, auch aus dem Jahr 1973. VW legte in späteren Jahren weitere „Jeans-Käfer“ auf.



Der gelb-schwarze Renner war zwar nicht das erste Sondermodell des Käfers, doch er war der bis dato auffälligste. Vor ihm gab es im Februar/März 1972 den „Weltmeister“ aus Anlaß des Produktionsweltrekordes des VW. Im April bis Juni des gleichen Jahres lieferte VW greuliche „Mal-käfer“ in einer Auflage von 16 300 bzw. 14 100 Stück.

„Drei Käfer auf Extratour“ hieß das Motto der Frühjahrs-Aktion von März bis Mai 1973, bei der ein „Spar-Käfer“ (1200), ein „Komfort-Käfer“ (1303, 44 PS) und ein „Sport-Käfer“ (1303, 50 PS) zu Preisen zwischen 5890 und 7990 Mark angeboten wurden. Im Herbst des gleichen Jahres tauchten der „Jeans-Käfer“ (1200), der „City-Käfer“ (1303, 44 PS) und der „Big-Käfer“ (1303, 50 PS) auf.

Im März/April bot VW auf Basis des 1200 den „Volkssparwagen“ an, ab Mai 1974 lief dann eine inoffizielle Sonderveranstaltung unter dem Titel „WM-Käfer“ zur Fußballmeisterschaft: Um den Verkauf von Lagerwagen zu beschleunigen, bot VW den Händlern ein spezielles (aufpreispflichtiges) Extra-Paket an. Für den im Oktober 1974 unter



dem Motto „Jeans zum Fahren“ vorgestellten „Jeans-Käfer“ wurden 4000 Stück zum Preis von 7035 Mark (bis 1.1.1975: 6795 Mark) abgesetzt. Auch die im Januar 1975 anlaufende Aktion „Urlaubs-Käfer“ war mit 11 300 Verkäufen sehr erfolgreich. In den Listen von VW taucht der nächste Sonder-Käfer erst wieder im Februar 1982 auf: 1 700 „Silver Bug“ verkaufte VW damals zum Preis von 9969 Mark.

Danach folgten der „Jeans Bug“ (Juni 1982, 1 800 Stück, 9995 Mark), der „Special Bug“ (September 1982, 2 000 Stück, 10 045 Mark). Nach einjähriger Pause kam im September 1983 der „Winter-Käfer“ (2 060 Stück, 9760 Mark), im März 1984 erschien der „Sunny Bug“ (1 500 Stück, 9900 Mark), einen Monat später der „Käfer eisblau metallic“ (1 500 Stück, 9990 Mark). Im August 1985 liefen 3 000 Käfer mit der Bezeichnung „Samtrotter Sonderkäfer“ von den mexikanischen VW-Bländern, und zum Preis von 11 950 Mark erschien im September 1985 zum 50. Käfer-Geburtsstag der „Jubiläumskäfer“ (2 000 Stück). Der beendete gleichzeitig die lange Liste der Käfer-Sondertypen.

lika mithalten. Die 20 Sekunden für die Beschleunigung bis 100 km/h erscheinen wie eine Ewigkeit, nicht einmal die Gangwechsel bringen Abwechslung. Sie gehen mit der exakten Schaltung völlig unspektakulär und mühselos vorstatten, untermalt vom jeweils langsam wieder anschwellenden Motor- und Gebläse-Rauschen.

So behäbig der Käfer beim Spurt wirkt, so agil benimmt er sich in Kurven. Dank Querlenker-Federbein-Vordachse und Schräglänger-Hinterachse mit Torsionsstabfederung (im Prinzip die gleiche Konstruktion wie beim Porsche 911) geht

Aufputschende Mittelchen kann der Käfer keine einengenommen haben...

der Wolfsburger Renner Straßenbiegungen weitgehend neutral an, lediglich bei Wechselkurven schaukelt es sich etwas auf. Den Spurtfreunden Escort, Kadett und Co. bleibst nur das große Staunen, wie wendig sich der Käfer verhält. Dem Käfer-Treter kann's nur recht sein.

Mit der präzisen Rollenlenkung peilt er den Scheitelpunkt einer Kurve an, um das drehende Gefälle zu geben. Er verspiert ein vellendes Kitzeln im Bauch: Aha, das muß die Beschleunigung sein. Vor der nächsten Kurve genießt er den durch die üppige Panorama-Verglasung großzügigen Ausblick, freut sich über die spontan und kräftig zu packenden Bremsen und träumt vom Salzburg-Käfer.

125 PS: Mehr als doppelt soviel Leistung – endlich einmal alle Rallyekadetten, RS-Escorts, TFS-NSU und Rallye-Simca abbängern, endlich einmal so schnell sein, wie man ausstehen möchte das Schaf-im-Wolfspelz-Syndrom loswerden...

Das VW-Werk erfüllte den Käfer-Fahrern diesen Wunsch nie. Da muten Tuner wie Oettinger, Riechert, Nordstadt oder Mahag ran.

Doch diejenigen, die ihre Käfer nicht dopen lassen, können sich trösten: Selbst mit den serienmäßigen 50 PS lassen sich genügend Lorbeeren und Pokale einfahren. Hermann Hiller beweist es mit seinem gelb-schwarzen Renner: Bei fast jedem großen Käfer-Treffen, das er ansteuert, nimmt er mit seinem gelben Kabrierer die Concours-Pokale für den schönsten Serien-Käfer ab. ■