

11/2000 November

Kultmagazin der Szene

11/2000 • 112 S. • 11,90 € • 11,90 € • 11,90 €
14.00 € • plus 750 DM 6,50



MEGA
Kleinanzeigen
Markt:
Sortiert!

WOB!
VW

WOB!

**Golf I mit Audi
S3-Technik - über
300 PS!!!**



**Modernste Technik
im Oldie-Bulli**



**Passat - der neue
Tief-Lieger**



**Scirocco: Rostfrei
nach 25 Jahren!**



**Tiefe Einblicke:
Mega-Käfer bis ins
letzte Detail**

**3 Golf I lassen
die Muskeln
spielen**



Der Halbstarke

„Mutprobe“ des Werks: Gelb-schwarzer Renner

„Autotuning“, das war ein Unwort, von dem sich vor allem das VW-Werk lange zu distanzieren versuchte. Infos und Teile zum „Frisieren“ seines fahrbaren Untersatzes gab es nur unter der Ladentheke, dort, wo sonst die Pornohefchen liegen. Nach den Verkaufserfolgen des Opel Rallye-Kadett und NSU TT lehnten sich die Wolfsburger mit dem „gelb-schwarzen Renner“ folglich schon recht mutig aus dem Fenster. Der hatte zwar kein PS mehr zu bieten als jeder gewöhnliche 1303S-Käfer, trotzdem „saugte“ der Markt das limitierte Sondermodell geradezu auf wie ein nasser Schwamm.





Einen gelb-schwarzen Renner erwarb man zu keiner Zeit zufällig. Schon bei 3.500 Stück begrenzte Auflage an Neufahrzeugen mußte nicht verkauft, sondern zugestellt werden. Dafür bekam man gegenüber dem Basismodell folgende Mehrausstattungen: Eine satmangelnde Sonderlackierung (l. 13 M) mit mattschwarz abgesetzten Hauben, Stoßstangen und Zierleisten, 5,5x15-Zoll Stahlsporfelgen mit 175/70er Gürtelreifen (vorzugsweise Pirelli Cinturato), schwarze Stoff-Sportsitze mit Kopfstützen, ein rassiges Dreispeichenlenkrad, eine heizbare Heckscheibe sowie die geschlitzte Frontschürze, die bei US-Käufern zur versteckten Montage des Klimaanlage-Kühlers diente. Für die gelb-schwarzen Renner waren solche Komfortzutaten konzeptbedingt nicht vorgesehen. Bezeichnenderweise war jene Schürze bei ihnen ab Werk grundsätzlich funktionslos, doch den heißspornigen Freaks, für die das Auto gedacht war, mußte man nicht lange erklären, womit sich der dahinterliegende Kluftraum füllen ließ: Er bot natürlich optimalen Platz für einen Ölkühler. Selbst wenn dieser bereits bei den 50-PS-Serientriebwerken sinnvoll sein mochte, wirklich notwendig wurde er erst beim Einsatz leistungsgesteigerter Motoren. Obwohl sich VW diesbezüglich nach wie vor mit eigenen Angeboten zurückhielt, bewies man erstmals auch von offizieller Seite Aufgeschlossenheit: Die gelb-schwarzen Renner bekamen serienmäßig eine Werksfreigabe für eine Motorleistung bis zu 100 PS und eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 165 km/h.

Vermutlich machten die meisten Käufer der gelb-schwarzen Renner von dieser „Lizenz zum Heizen“ kaum öfter Gebrauch, als sie bei den gewöhnlichen Serienfahrzeugen schon immer taten. Firmen wie Oettingen (OKRA-SA), TDE, Riechert und Stofel lebten bekanntlich gut davon. Allein der Umstand, daß die „Gelb-schwarzen“ so verdammt schnell ausgaben, bescherte vielen von ihnen - völlig ungenutzt - wegen einer ebenso schnellen Fahrweise ein baldiges Ende im Straßen Graben. Der Kultstatus, der sie vom Start weg umwelterfüllten, führte dazu, daß sie auch als Unfall- und in d. Schlachtfahrzeuge mit Gold aufgewogen wurden. Oft dienten ihre Reste zum Neuaufbau mehr oder minder authentischer Kopien. Nicht nur dabei verwischten gerne einige Details, die heute unter Insi-

den immer wieder für Streitgespräche gut sind - beispielsweise, ob Scheinwerferzierlinge, Blinkerkappen und Außenspiegel nicht doch original in Mattschwarz lackiert waren (sie waren verchromt!).

Ein wirklicher „Insider“ auf diesem Gebiet (zumal er lange genug in einem echten „Gelb-schwarzen“ sitzt), ist Carsten Meyer aus Celle. Natürlich wußte auch er beim Kauf anno 1990, was er sich da zulegte. Schon in Jugendtagen zählte das Käfer-Sondermodell zu seinen absoluten Favoriten. Im nachhinein stellt er fest, daß er das Auto damals wohl überbezahlt hätte, aber da hätten „wohl die Emotionen gestiegt“.

Der heile Käfer stand seit drei Jahren abgemeldet in einer Scheune und befand sich - von wenigen zeitgenössischen Zutaten wie einem Kamele-Frontspoiler

„Sondermodell“ = sportlich, diese Details sind nicht Teil der Serienausstattung, sondern Nachrüstungen.



Wenn eine Heckscheibe einlenkt, darf man nicht denken, als sei das Auto dazu frei.



Und es gab doch Christen im Gelb-schwarzen Renner: Scheinwerfer-Zierlinge, Blinkerkappen und Außenspiegel.

„was unter Umweltegesichtspunkten sicherlich ganz toll war. Es nützt bloß nichts, wenn man das Auto deshalb alle fünf Jahre neu lackieren lassen muß.“ Ferner zeigte sich Rost an ganz ungewöhnlichen Stellen: hinter den „Halbmonds“ in den C-Säulen, weil die Wasserabläufe zugeammelt waren, am Bodenblech und der Stirnwand im Bereich der A-Säulen sowie an den Federbeinenden. Auch die Fahrertür war durchgefroren. Ziemlich gesund präsentierten sich dafür die Holme, deren Unterseiten mit kleinen Flecken getreut werden könnten; die hinteren Seitenlente erweisen sich sogar als absolut intakt.

Carsten befreite das Chassis komplett von Unterbodenschutt und strich es nach Entfernen der schalldämmenden Teppappen mit Schiffsgrundierung. Anschließend trug er unterwärts eine gelbe Lackschicht und von oben einen schwarzen Lacküberzug auf. Die Lackierung der Karosserie erfolgte jetzt natürlich wieder mit lösemittelhaltigem Lack. Vor der „Hoch-

oder dicken Cible „Oscar“-Zusatzscheinwerfern abgesehen - weitgehend im Originalzustand. Front- und Heckklappe hatte der Vorbesitzer zudem hochglanzschwarz lackieren lassen, weil es sich leichter pflegen ließ, und auch die 1974 nachgerüstete Anhängerkupplung war selbstredend nicht original. Immerhin übernahm Carsten das Auto von ihm mit Kilometerstand 128.000 aus zweiter Hand. Der Erbsitzer, ein Werksangehöriger, fuhr den Käfer als Jahreswagen.

Gleich nach dem Kauf ließ Carsten sich vom VW-Museum ein Echtheits-

„Me 50 PS recht schwach auf der Brust? No! No!“ Schwachbich dürfte in Kundenhand bis zur doppelten Leistung aufpoliert werden.



Zertifikat schicken. Nach einer ersten umfassenden Reparatur mit Neulackierung und der erforderlichen Baurabnahme bewegte er seinen Gelb-schwarzen Renner notgedrungen einige Jahre als Alltagsauto. Das blieb für die Substanz nicht ganz folgenlos, so daß er Ende 1996 eine richtige Vollrestauration mit Trennung von Karosserie und Fahrgestell in Angriff nehmen mußte. Eigentlicher Auslöser war ein Lager Schaden des Originalmotors bei Kilometerstand 218.000. Außerdem verblieb die 1991 erneuerte gelbe Lackierung zusehends. „Damals haben wir einen Wasserbasissack verwendet“, erklärt Carsten,

zeit" von Bodengruppe und Aufbau erneuerte er die komplette Bremsanlage sowie weitere Fahrwerks-Verschleißteile. Neue Cinturato-Pirelli ließen sich leider nicht mehr beschaffen, weshalb Carsten seine alten an der Vorderachse vorsichtig weiterhin fährt (die Profiltiefe ist noch ausreichend) und hinten auf Michelin-Bereifung umsatze.

Hinter dem geschälten Frontblech der US-Modelle läßt sich auf Wunsch ein Ölbehälter unterbringen



Als Antriebsquelle kam ein Original-Austauschmotor mit 50 PS zum Ein-



satz, der erst sechs Wochen und 1.000 Kilometer gelaufen war. Trotz dieser jungfräulichen Lebensdaten erforderte ein defekter Kolben den Austausch des 3. Zylinders. Natürlich rustete Carsten den Motor bei dieser Gelegenheit mit Bleifrei-Köpfen aus. Wo möglich, griff er übrigens immer auf Originalteile seines VW-Händlers zurück, obwohl es die Restaurierung mitunter etwas verteuerte. Als Schnäppchen empfand er dafür die Verbundglas-Frontscheibe, die bei VW mit lediglich 120 Mark in der Liste steht.

Zu guter Letzt erhielt Carsten die mit Originalmaterialien restaurierte Innenausstattung vom Sattler zurück. Auf seinen besonderen Wunsch wurden die Vorderstühle härter als in der Serie aufgestellt, denn der originale Schaumstoffkern vermittelte alles andere als ein sportives Sitzgefühl. Eine "Fal-schung" ist auch die Teppichausstattung aus einem 1303 L, die dem gelb-schwarzen Renner ebenso versagt blieb wie eine gepolsterte Türarmlehne. Statt dessen sollte der "leichtgewichtige" Henkel des Sparkäfers fürs Rennauto-Flair sorgen.

Die erste Ausfahrt nach der Restaurierung führte Carsten zu seinem VW-Händler, wo sein gelb-schwarzer Renner anlässlich einer New-Bettle-Präsentation im Kreise einer Ahnengalerie den typischen Käfer-Vorrevter der 70er Jahre darstellte. Angesichts der geringen Fertigungs-Stückzahl, von der bis heute nach unbestätigten Informationen nur zirka 20 echte "Gelb-schwarze" überlebt haben sollen,



Die typischen 175/70er Pirelli "Cinturato" sind leider nicht mehr neu erhältlich



ist das sicherlich eine schmei-liche Verklärung der Geschichte. In diesem Zusammen-hang hätte Carsten übrigens gerne Genaueres über das Fahrzeugregister einer angeblich existierenden "Initiative gelb-schwarzer Renner" erfahren. Vielleicht kann ihm jemand weiterhelfen.

P.S.: Manche ler-nen erst spät dazu: Nach dem Debüt des gelb-schwarzen Renners fiel VW bis zur Marktein-führung des ersten richtig getunten Serienautos, des

Golf GTI, bekanntlich für weitere drei Jahre in die alte "Starrsinnhaltung" zurück. Welcher Erfolg diesem Modell beschieden war, wissen speziell WOB!-Leser nur zu gut...

WOB!tec

(Halter- bzw. Herstellerangaben)
 Basisfahrzeug: VW 1303, Sondermodell "gelb-schwarzer Renner"
 Erstzulassung: 26. Februar 1973
 Motor: Typ 1
 Hubraum in ccm: 1.584
 Leistung in PS: 50
 Motorstrom: keine
 Getriebe: Serie, 4-Gang
 Federung/Stoßdämpfer: Serie
 Felgen vorn und hinten: Stahlspornfelgen 5x15
 Reifen vorn: Pirelli Cinturato, 175/70 HR 15
 Reifen hinten: Michelin MXL 175/70 HR 15
 Bremsanlage: Scheibenbremsen vorne, Trommeln hinten (Serie)
 Sonstiges: Teppichausstattung aus 1303L; Anhängerkupplung (Zugfest für Wohnwagenbetrieb auf 800 kg erhöht)



KÄFER-TUNINGMETAT

der Spezialist für Luftgekühlte Volkswagen von der "Brezel" bis zu den aktuellen G-Kat-Käfern aus Mexiko.

- ✓ Typ 4 Motoren bis 3,1 Liter Hubraum und Tes W oder dar's ein bißchen mehr sein!
- ✓ Typ-1-Tuning
- ✓ Bearbeitung von Motorbohlen
- ✓ Spezialzylinderköpfe
- ✓ Käfer-Tacho bis 220 km/h oder dar's ein bißchen mehr sein!
- ✓ Porsche-Schräglenker im Käfer
- ✓ Porsche- und andere Spezialbremsanlagen im Käfer
- ✓ Getriebebau für Wettbewerb und Straße, vom speziell übersetzten "VW-Viergang" bis zum "Porsche-Fünfgang" im Käfer
- ✓ Sonderanfertigungen - wie Ersatzräder 4,5 x 15 - LK 5 x 130
- ✓ Fahrwerk
- ✓ TÜV-Abnahmen
- ✓ Karosserieteile

Noch Fragen?



Sutumer Brücken 4
45897 Gelsenkirchen

Tel.: 02 09 / 58 67 41 Fax: 02 09 / 58 67 43