

VW Scene

# VW Scene



Doppelpack:  
getunt und  
original



Tanke schön! (Teil 3) 30 Jahre Gelb-schwarzer Renner

## RIESEN RAD

Kompressor-Vento American Style



Side-Pipe-Polo



Echt göttlich!

Fahren  
mit 17!  
Ja oder nein?  
Seite 181



Neue Trends aus Detroit

HIER DRIN!  
**2002**  
TUNING-KATALOGE

Passat W8: Was kann er wirklich?

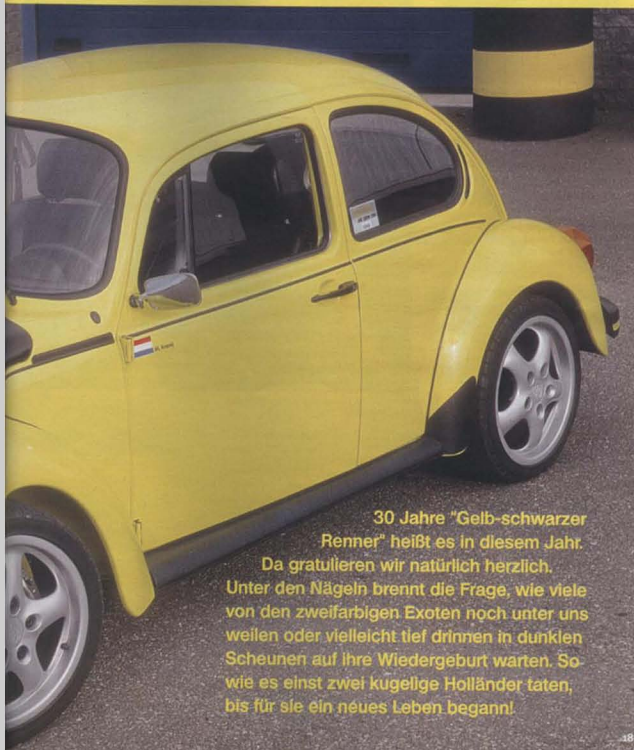


Doppelt stark: 1303-Sondermodelle "gelb-schwarze Renner" - original versus getunt

# Renner für Kenner



\*AE-51-36\* und \*AE-51-37\*  
echte Übersetzungskopie waren nicht  
im Markt und finden fortlaufend Käufer  
zwischen an allen GPR meistertisch



30 Jahre "Gelb-schwarzer Renner" heißt es in diesem Jahr. Da gratulieren wir natürlich herzlich. Unter den Nägeln brennt die Frage, wie viele von den zweifarbigen Exoten noch unter uns wellen oder vielleicht tief drinnen in dunklen Scheunen auf ihre Wiedergeburt warten. So wie es einst zwei kugelige Holländer taten, bis für sie ein neues Leben begann!

Das 1303 Sondermodell "GSR" gehört zur aussterbenden Käfer-Gattung. Das steht fest. In "Saturngelb L13M" strahlend und mit mattschwarzen Hauben versehen, verließen in den Weihnachtstagen 1972 lediglich 3500 Exemplare des Sonderlings die VW-Produktionshallen. Nach Schätzungen der "Renner-Kenner" sind davon gerade mal 100 Lebendexemplare für die Nachwelt erhalten geblieben.

Gleich zwei davon tummeln sich im niederländischen Giessen. Dort gehen unter den Flügeln der Windmühlen die beiden Schwager Marnix Kraaij und André van Wylen ihrer gelbschwarzen Leidenschaft nach. Doch obwohl die beiden Käfermänner ihre Herzen an die gleiche Kultkugel verloren haben, sind ihre Exemplare, sehen sie sich noch so ähnlich, grundverschieden. Während André seinen Wunsch-1303 strikt im Sinne der Originalität aufgebaut hat, zog Marnix es vor, die von Volkswagen vorgegebenen Grundlagen zu einem echten Renner zu verfeinern und zu optimie-



Das Original mit 50 PS...

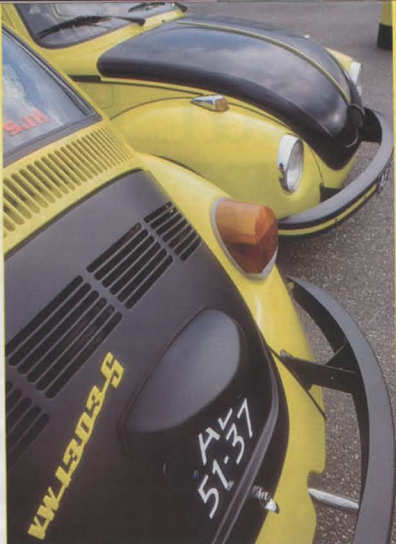


... und die getunte Version mit 135 PS

Mattschwarze Hauben sind am Sondermodell "GSRF" Programm

ren. Trotz unterschiedlicher Ziele stand bei den Restauratoren Teamwork an erster Stelle. Die beiden arbeiteten stets in parallelen Arbeitsschritten und griffen sich gegenseitig unter die Arme. Auch seit der Fertigstellung 1999 gibt's das Dreamteam nur im Doppelpack. Kein Wunder, dass ihr ausgeprägtes Zusammengehörigkeitsgefühl auch äußerlich zum Ausdruck gebracht wird. Zwei aufeinanderfolgende Kennzeichen (AE-51-36 und AE-51-37) machen den Auftritt perfekt. Doch was so einfach aus-

## Renner für Kenner



Eine Domstrebe im Kofferraum sorgt für zusätzliche Steifigkeit in Marnix' Renner



Marnix (rechts) und Kollege Gilbert, der beim Fototermin den "Originalen" pilotierte

sieht, kostete viele Nerven und Überredungskünste. Niederländische Zulassungssstellen geben normalerweise keine fortlaufenden Nummern raus. Was man mit ein wenig Hartnäckigkeit nicht alles erreichen kann?

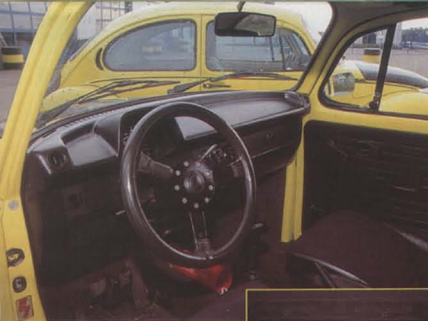
Wer sich anno 1972 für einen "Gelbschwarzen" entschied, war mit 7.650 Mark dabei. Ein vergleichsweise geringer Kurs, gemessen am ideellen Wert, den der Käfer für die beiden niederländischen Renner-Kenner heute erreicht hat. Stehen Original und Tuning-Version nebeneinander, lassen sich die Unterschiede optimal erken-



Familienbande: Die beiden Schwager führen ihre Rartitten meist gemeinsam zur Ausfahrt



Zuhause im Land der Windmühlen!



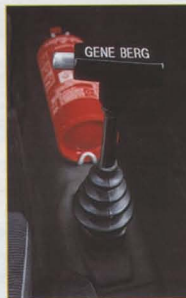
Alles original.

nen. Auf den ersten Blick sind das sicherlich die Porsche-Cup 2-Felgen in 17 Zoll, die ins Auge stechen. Von vorne betrachtet, trägt das Original seine Nase mit dem typisch geschlitzten Abschlussblech eindeutig höher. Die Luftschlitze hat das Sondermodell übrigens von der US-Version, wo die zusätzliche Luftzufuhr für die Klimaanlage erforderlich war.

Spätestens im praktischen Vergleich auf der Straße werden des weiteren die Modifikationen an der Antriebseinheit von Marnix' VW offenkundig. Die 50 Pferde, die den US-*"GSR"* dank seines 1600er verglichen mit der damals üblichen Käfermotorisierung bereits gut nach vorne brachten, reichten dem 27-jährigen nicht aus. So entschied er sich für die Implantation eines Porsche-914-Antriebs mit 1970 ccm Hubraum, 44er Weber-IDF-Vergaser, eine 316<sup>er</sup>-Schleicher-Nockenwelle und kleine, feine Details wie verstärkte Ventilefedern trimmen die Maschine auf stabile 135 PS. Für eine optimale Kraftübertragung an die 17-zölligen Porsche-Cuppen<sup>®</sup> sorgt ein AT-Getriebe in Kombination mit einer 215-mm-Porsche-Kupplung. Überhaupt verwendete Marnix beim Aufbau seines "Super-Renners" bevorzugt Edelteile aus Zuffenhausen. So kann sich der Pilot stets auf die



... oder besser fast alles: Zusatzinstrumente für Öltemperatur, -druck und Drehzahl von Oettinger.



... und ein Gene-Berg-Shifter



prompte Leistung einer Bremsanlage von 944 mit innenbelüfteten Scheiben an Vorder- und Hinterachse verlassenen, Hauptbremszylinder vom gleichen Modell inklusive.

André und Marnix sind bereits alte Hasen, was das Hobby rund um die Kultgüter betrifft. Beim Fototermin war das Staunen groß, als VW SCENE einen Blick in die heiligen Hallen werfen durfte, in denen es wie in einem groß dimensionierten Automuseum zugeht. André sammelt, was das Zeug hält. Ob 1303-Cabrio oder waschechte Callooker, die beiden Schwager blicken zurück auf einen Pool an Erfahrungen mit dem Blech aus Wolfsburg. Doch die Liebe geht noch weiter. Wer sich über die Geschichte des "GSR" informieren möchte, der kann die beiden Mitglieder des Keeverclub Nederland sogar auf eigener Homepage besuchen ([www.gsr-net.nl](http://www.gsr-net.nl)), die Marnix, der beim Computerkonzern IBM beschäftigt ist, fachkundig erstellt hat. Hier gibt's nicht nur "GSR"-Infos, sondern auch alles Wissenswerte über Meetings und Tuning zum Thema "Luftgekühlte".

Dass sowohl für André als auch für Marnix Originalität im Vordergrund steht, fällt besonders beim Blick in die jeweiligen Innenräume der Käfer



Tuned up - inkognitot! Der Porsche-Renner zeigt erst unter der Haube, was er wirklich drin hat

auf. Beide Piloten lassen sich in originalen Sportsitzen nieder, deren Rückenlehnen und Kopfstützen typischerweise aus einem Guss sind. Gelenkt wird an sportlichen Lederverlants, die die GSR-Serie auszeichnen. Um den Überblick bezüglich der Motorartigkeit nicht zu verlieren, positionierte Marnix in der Radio-blende Oettinger-Instrumente für Drehzahl, Öldruck und -temperatur.

Die Skalierung des Originaltachos wurde bis auf eine Vmax von 200 km/h erweitert. Beim Schaltvorgang

# Renner für Kenner



17-Zoll-Porsche-Cup 2-Felgen machen den Renner erst richtig rassistig

umfasst Marnix einen griffigen Gene-Berg-Shifter.

Das Thema Sicherheit wird bei beiden Lüftis groß geschrieben. So findet man nicht nur beim getunten GSR, sondern auch im Original eine nachträglich angebrachten Feuerlöcher, falls es unterwegs mal brenzlig werden sollte. Das Risiko hält sich allerdings in Grenzen, denn wirklich viel Auslauf bekommen die zwei Schmuckstücke von ihren stolzen Besitzern nicht. Schließlich weiß

man, was man hat. Und so beschränken sich die Doppelpackfahrten auf Besuche von VW-Treffen, wo die Familienbande das GSR-Duett dem wahren Renner-Kennern präsentiert.

Text & Fotos: Eva Gieselberg



Bis auf den nachgerüsteten Feuerlöcher glänzt André's 03 durch ein Höchstmaß an Originalität

## Some Facts

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Typ: VW 1303 S, Sondermodell "Gelb-schwarzer Renner", getunt • Baujahr: 1972 • Motor: VW Porsche 914, Kennbuchstaben: GB, 1970 ccm Hubraum, 71er Kurbelwelle, 04er Kolben, Schleicher-Nockenwelle mit 216<sup>er</sup> Ventile mit 40er Eins- und 34er Auslass, Verdichtung von 8,4:1, 44er Weber-IDF-Doppelvergaser, elektronische Zündung, elekt. Pleibung-Benzinpumpe, Porsche-Gelbblau • Leistung: 96 kW/135 PS • Getriebe: original AT (4+1), Porsche-215-mm-Kupplung • Fahrwerk: Tieferlegung um 80 mm, gelbe Konf-Dräpfler, Domstrebe vorne im Kofferraum • Bremsanlage: innenbelüftete Scheibenbremsen von Porsche 944 vorne und hinten, 944-Hauptbremszylinder • Felgen: Porsche-Cup 2-Felgen in 7x17 ET 55 • Bereifung: Toyo Proxes "TS-1" in 205/40/17 • Karosserie: geschlitztes Frontblech (orig), Lackierung in original Satungelb/Mattschwarz • Interieur: alles original plus Oettinger-Zusatzinstrumente: Tacho bis 200 km/h Öltemperatur-/druck, Drehzahlmesser, Gene-Berg-Shifter in Radioschacht eingelassen • Sonstiges: Feuerlöcher

## Some Facts

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Typ: VW 1303 S, Sondermodell "Gelb-schwarzer Renner" original • Baujahr: 1972 • Motor: 1600 ccm, originaler Zustand, 69-mm-Kurbelwelle, 85,5-mm-Kolben • Leistung: 50 PS • Getriebe: original AT • Fahrwerk: original McPherson, Bilstein-Dämpfer • Bremsanlage: vorne Scheiben, hinten Trommeln • Felgen: original Stahlfelgen in 5,5 x 15 ET 26 • Bereifung: Pirelli "P8000" in 185/65/15 • Karosserie: geschlitztes Frontblech, Lackierung in den original Satungelb/Mattschwarz • Interieur: original • Sonstiges: getunte Verlagerung, Feuerlöcher

