

Endlich luftgekühler Heckantrieb

Teil 4

Wir befinden uns mittlerweile im Jahr 1973. Nach meinem olivgrünen Intermezzo brauchte ich jetzt unbedingt ein verlässliches Automobil, um täglich eine Großbaustelle in Mainz im Zuge meines bevorstehenden Baupraktikums ansteuern zu können.

Für den luftgekühlten Heckantrieb gab es in Deutschland zu der Zeit für mich folgende Alternativen: zum einen mein Wunschgefährt, der 1200er NSU TT, oder der neu herausgekommene Porsche 911 Carrera RS 2.7. Nun gut, für den TT fehlten in meiner Kasse noch ca. 1000,- DM, und den Carrera gab es nicht in meiner favorisierten Farbe orange.

Ich entschied mich also gezwungenermaßen für einen 1200er VW Käfer in Leuchtorange. Man muss eben im Leben auch mal Kompromisse machen. Mit 1200 m³ war ich ja schonmal dicht dran, und luftgekühlter Heckantrieb ging auch in die angestrebte Richtung. Bei 34 PS wagte ich allerdings nicht, mir das Leistungsgewicht auszurechnen. Also kratzte ich nochmal aus diversen Ecken 100,- DM zusammen und dafür gab es von VW im Paket den 1300er Motor mit 44 PS und 155er Stahlgürtelreifen. Aus heutiger Sicht sahen die Reifen eher aus wie Langspielplatten, aber mit den 44 PS konnte ich immerhin einem R4 locker die Rücklichter zeigen.

An dieser Stelle macht es jetzt mal Sinn, meine speziellen automobilen Interessen mal etwas näher zu beleuchten. In meiner Jugend waren mir natürlich Namen wie Gerd Müller, Uwe Seeler und Jürgen Grabowski (wir erinnern uns: „An Jesus kommt keiner vorbei – nur Jürgen Grabowski!“) auch nicht unbekannt. Ich wusste, dass die irgendwas mit Bällen machten, aber meine damaligen Helden hießen Waldegard, Mikkola, Mäkinen und natürlich Walter Röhrl. Diese Lenkradartisten faszinierten mich unwahrscheinlich. Und erst die Autos, mit denen sie im Tiefflug über die Rallyepisten flogen. Porsche 911, Mini Cooper S, Renault Alpine A110, Ford Escort RS, Fiat 124 Spider Abarth...u.s.w. Heute sehr gesuchte und extrem hochpreisige Oldtimer. Und dann gab es noch das Team von Porsche Salzburg, die auf VW 1302 und 1303 in der Rallye-Europameisterschaft mit 125 PS recht erfolgreich mitwirbelten. Die Fahrer waren wilde furchtlose Männer aus den Bergen wie z.B. Günter Janger. Diese VW-Helden waren meist schwer zu verstehen, was aber weniger an ihrem österreichischen Idiom lag, sondern daran, dass sie immer mit dem Messer zwischen den Zähnen fuhren. Mit der Teamorder gab es nie ein Problem, denn die lautete immer: Vollgas! Also mir war klar, dass ich mit meinem Käfer doch nicht ganz daneben lag. Allerdings musste natürlich an seinem sportlichen Auftritt noch ziemlich gefeilt werden. In den 70er und 80er Jahren war ein Rallyeauto ohne eine Batterie Frontscheinwerfer undenkbar – also wurden die größten montiert, die der Markt hergab. Dank einer 12 Volt-Anlage war das Ganze auch stromtechnisch machbar. Über Beziehungen kam ich recht günstig an einen kompletten Satz VDO-Cockpit Zusatzinstrumente ran. Das Armaturenbrett meines Käfers sah nach dem Einbau aus wie das Cockpit einer Cessna. Alle wichtigen Betriebszustände wurden z.B. in der Rallye-Rakete Lancia Stratos über sieben Zusatzinstrumente überwacht – da konnte ich in meinem Käfer locker mithalten. Motormäßig blieb es bei den 44 PS,

denn für diesbezügliche Ertüchtigungen fehlten mir die Sponsoren. Für relativ kleines Geld gab es aber sog. TT-Endrohre (aha, geht doch!), die man über die VW-Auspuffrohre stecken konnte. Er lief dadurch zwar nicht schneller, aber der Sound war kerniger. Ein kleineres Sportlenkrad musste natürlich auch sein und zur Krönung noch ein Recaro Schalensitz. Dazu mussten aber die pekuniären Mittel nochmal durch einen Job in den Semesterferien aufgestockt werden. In einem stinkenden Chlorierungsbetrieb der Großchemie habe ich dann sechs Wochen lang eine recht streng riechende und seltsame Flüssigkeit in 200 Liter Fässer abgefüllt. Vier volle Fässer (Bruttofassgewicht 211,5 kg – komisch, manche Zahlen vergisst man sein Leben lang nicht) mussten dann immer händisch auf eine Europalette bugsiert werden. Ja, da gehört schon ein gewisses Know-How dazu. Nachdem ich den Bogen raus hatte war's eigentlich ganz easy. Vielleicht kann ich das Wissen ja nochmal gebrauchen. Der Verdienst war nicht schlecht und so konnte ich mir dann endlich noch so eine sportive Sitzschale für meinen Käfer zulegen. Soweit sah das schon mal recht flott aus, nur die Reifen-Felgen-Kombination wirkte noch recht schwachbrüstig. Meine Wunschvorstellung waren 165er Reifen auf 51/2 Zoll Felgen. So waren die Porsche-Salzburg Käfer besohlt, allerdings waren diese Dimensionen eindeutig nicht für meinen Buckelporsche zugelassen. So stand's in den Papieren. Von separaten Spurverbreiterungen stand da aber nichts drin. Das schien mir eine praktikable und auch sehr preisgünstige Lösung zu sein. Die Alu-Distanzscheiben brachten pro Rad ca. 25 mm und damit stand mein Käfer schon recht breitbeinig auf dem Asphalt. Das stand ihm ganz ausgezeichnet und gefiel mir sehr gut. Dass auf der Rückseite der Packung stand nicht zugelassen im Bereich der deutschen Straßenverkehrsordnung nun gut, so was Kleingedrucktes kann man ja schon mal überlesen.

Eigenartigerweise schien das aber der TÜV-Prüfer bei meinem ersten Prüftermin zu wissen, denn er bekam gleich Schnappatmung, als ich mit meinem breitbeinigen Renner auf die Grube fuhr. Meine Behauptung, die Straßenlage wäre spürbar verbessert bügelte er mit wenigen markigen Worten ab: „Runter mit dem Quatsch!!!“

Die Distanzscheiben benutze ich heute noch zum Unterlegen von Kellerregalen.

Die Folgejahre gingen ins Land, nach dem Käfer kam ein Golf I (auch hier wieder TÜV-Stress wegen GTI-Umbau) und danach wurde es mit einem Schrägheck-Passat schrittweise seriöser und ruhiger. Ich bemühte mich mittlerweile, bei einem großen Baustoffkonzern mit Sitz in Heidelberg im Forschungsbereich meinen Beitrag für den Umsatz zu leisten, eine Familie wurde gegründet und ein Haus gebaut. Der NSU TT war auf der ‚Wünsch-dir-was-Liste‘ erstmal auf einen der hintersten Plätze abgerutscht. Das Interesse am Rallyesport war aber nach wie vor präsent, deshalb bekam unser Familien-Passat-Kombi ein Sportlenkrad und mächtige Zusatzscheinwerfer, die gleichen, die auch Walter Röhrl an seinem Ascona im Einsatz hatte.

Der NSU-Traum ploppte aber wieder hoch, als wir Anfang der 80er Jahre noch in Weinheim wohnten, denn da lag die Bergrennstrecke Zotzenbach quasi um die Ecke. Da bin ich dann eines Tages zu einem der letzten offiziell genehmigten Bergrennen hingepilgert und da waren sie auf einmal wieder da, die wilden Heckschleudern aus Neckarsulm. Die kleinen Klassen waren mehr oder weniger fest in der Hand der TT. Herrlich, wie die durch die Kurven drifteten und wie toll das nach verbranntem

Gummi roch. Und ich erinnerte mich wieder an den Roten während meiner Schulzeit (s. Teil 3), wobei in Zotzenbach natürlich nix unter 6000 U/min lief und die Öltemperatur irgendwo zwischen 100°C und 110 °C köchelte.

Danach kehrte wieder einige Jahre Ruhe ein und nach dem Passat Kombi kam ein Opel Omega Kombi und dann ein Volvo Kombi. Das Interesse an sportlichen Kisten war damit nicht beendet, aber die allgemeinen Lebensumstände wurden eindeutig mehr durch Transportaufgaben dominiert.

Mit dem Begriff Oldtimer hatte ich bis zu dem Zeitpunkt noch wenig Berührung gehabt, das änderte sich dann aber im Jahr 2008, ausgelöst durch Beton. Warum, wieso, weshalb berichte ich im 5. Teil.