

## Scene Spot

Warmbold? Achim Warmbold etwa? Das Rallye-As, das 1973 auf Elba mit einem Käfer die gesamte Rallye-Elite verblies? Gut, die fahrerischen Qualitäten des Chronisten dürften nicht annähernd an die des früheren Hageners heranreichen. Die des soeben durch die Kurven geprügelten Käfers dagegen schon. Denn der ist eine Replika der furiosen Porsche-Salzburg-Käfer, die von 1971 bis 1973 so manchen Rallye-Profi schlecht aussehen ließen.

SMS-Bestellcode:  
**VW 2810**  
+ Handytyp  
senden an 86663\*

Preis/VWZ: 4,99 EUR/SMS, inkl. 0,12 EUR VFDZ-Anteil/0,228l. T-Mobile Transparenzteil max. 0,20 EUR

Mit einer Replika des legendären Porsche-Salzburg-Käfers durch die österreichischen Alpen

# Auf Warmbolds Spuren



Vortrieb satt: Mit Sperre und Spikes ballert der Boxer bergan!

Auf Warmbolds Spuren mit einem fetten Grinsen im Gesicht: VW SCENE stürmte mit einer Porsche-Salzburg-Replika über Österreichs verschneite Alpenpässe!

Rallye-Flair der Siebziger: Momo-Lenkrad, Öldruck- und -temperaturanzeige sowie Drehzahlmesser!



Keine Angst vom Fliegen! Dank bissiger 146 Bernauer-PS lässt sich der Käfer auch in haarigen Drifts kontrollieren



**A**uch wenn er gar nicht aus Österreich stammt, so fühlt sich mein fahrbarer Untersatz auf der völlig verschneiten Passetraße des Großglockner anscheinend wie zuhause. Vor der 180°-Kehre runter in den Zweiten, die Drehzahl nadel schnell auf 4.400 Touren hoch, der 1600er röhrt gierig, hängt jetzt durch sanftes Dosieren gut am Gas, kurzer Riss am Lenkrad, Käfer geht "angestellt" rein in die Kurve und am Scheitelpunkt dann voll drauf aufs Gas. Das Heck wandert schwungvoll nach außen, die Spikes der schmalen 16/61-15er Michelin "XM+S" graben sich zornig in die Schneedecke, finden Halt, der Käfer zieht nach zwei Wedelschwüngen wieder gerade und stürmt wie vom Gummiband abgeschossen vorwärts. Bei 6.500 Touren in den Dritten, der Drehzahlmessernadel sackt um rund 900 U/min ab, und schon düst der

Mehr Grip: 16/61-15er Michelin-"XM+S"-Spikes auf pulverbeschichteten 5,5-Lemmertz-Felgen



Käfer unter ohrenbetäubendem Gebrüll weiter nach vorn. Wow, wenn der Salzburg-Rallye-Käfer ähnlich gut ging, dann ist der Schrecken, den die versammelte damalige Rallye-Elite ergriff, nur allzugut nachvollziehbar!



Ob heute noch ein Original-Porsche-Salzburg-Käfer existiert, wissen wir leider nicht. Aber wir wüssten es gern!

In der Tat hatte der Generalimporteur für Volkswagen und Porsche in Österreich, der sich sehr beachtlich mit Porsche-Sportwagen (u.a. 917) im Langstreckensport tummelte, Anfang der Siebziger mit den silber-schwarzen Käfern höchst schlagkräftige Instrumente im Stall, um eine Rallye aufzumischen. Die ebenso brillant wie furchtlos gefahrenen 1302 S katapultierten sich innerhalb kürzester Zeit nicht nur an die Spitze des Rallyesports, sondern auch auf die Titelseiten. Und wurden zur Legende.

Was einen gewissen Georg Memminger auf den Plan ruft, der nämlich immer dann, wenn er mit seiner Firma gerade mal kein feines Cabrio baut, statt dessen eine ganz besondere Käfer-Limousine verwirklicht. Und die sind meist inspiriert von einst legendären Käfern. Wie der schwarze TDE-Käfer mit TTS-Doppelscheinwerfern

oder die Oettinger-Käfer-Replika. Und nun hat sich Georg einen Nachbau der legendären Porsche-Salzburg-Käfer gegönnt. "Mit ein bisschen Farbe und einem Satz Winterreifen ist es nicht getan, wir haben viel Recherche betrieben und mit sehr viel Aufwand dann den Aufbau umgesetzt", sagt der Reichertshofener. Aber nicht in allen Punkten hat er sich sklavisch an die Vorgabe des Originals gehalten - und wollte es auch gar nicht: "Ist vielmehr eine Interpretation des legendären Porsche-Salzburg-Rallye-Käfers mit modernen Komponenten!" Optisch ist er dem Original jedoch wie aus dem Gesicht geschnitten. Die Karosserie glänzt in feinem Silber, und die Motorhaube ist zur Verminderung der Blendwirkung in mattes Schwarz getaucht. Ein wenig hochbeinig

Vier mächtige Cibie-Scheinwerfer fluten das Dunkel!



schaute der mit KW-Komponenten Gebläsete aus, aber das war angesichts der zu erwartenden Flugeinlagen damals auch so! (Wenn auch mit Bilstein-Dämpfern.) Ich habe da noch ein Bild vor Augen, wie der Käfer gut ein Meter in der Luft auf den Mann hinter der Kamera zufliegt. Wäre ich damals nicht schon Käferfan gewesen, ich wäre es von da an geworden. Na, so wild würden wir es wohl nicht treiben, oder?

**Der Wildeste unter den Salzburger Käfer-Tretern war der Österreicher Günther Janger, der zuvor für einen Wiener Tuning-Betrieb tätig gewesen ist. Er vollführte die kühnsten Drifts, die unerschrockensten Sprünge und hat auch schon mal die eine oder andere Abkürzung genommen, was ihm jedoch auch bisweilen eine Disqualifikation eingebracht hatte. Ende 1972 wechselte Janger zu Toyota. Porsche-Salzburg-Rennleiter Gerhard Strasser fand jedoch in Achim Warmbold, der zuvor bei BMW gefahren war, vollwertigen Ersatz. Ohne Training auf dem Käfer gelang ihm ein Gesamtsieg bei der Jänner-Rallye 1973. Die übrigen Salzburger Käfer rasten auf den Plätzen zwei, drei, vier und fünf durchs Ziel. Eine Sensation!**

Der Käfer würde einen wilden Ausritt wohl wegstecken: Alcantara-Kevlar-Schalen von König geben Halt, und ein dem Original nachempfundenen Heigo-Bügel schützt vor einem eingesprungenen "Doppel-Lutz" auf Schnee und Eis. Aber es muss ja nicht zum Äußersten kommen. Trotz zahlreicher Schalter und Zusatzinstrumente wie Chronoswiss-Stoppuhren fühlt man

sich sogleich zu Hause. Käfer eben! Doch unter der vertrauten Schale steckt ein rabiater Kern. Oder sagen wir lieber, ein feingeschliffenes Juwel.

Das, was auf Schlüsseldreh heiser hustend zum Leben erweckt wird, ist wie damals ein äußerst kraftvoller 1600er. Denn der von Robert Bernauer zusammengesteckte Treibsatz leistet auf dem Prüfstand beachtliche 146 PS bei 6.600 U/min - das sind sogar zwischen 20 und 30 PS mehr als bei den berühmten Vorbildern. Bernauer orientierte sich beim Aufbau des bis 7.000 U/min drehzahlfesten Triebwerks am "Salzburger Opa", aber es gibt auch ein paar wesentliche Unterschiede. Wie beim trockensumpfgeschmierten Original kommen in einem Block mit AS-Kennung eine 69-mm-Kurbelwelle (feingewuchtet) und 85,5er Kolben mit bearbeiteten Serienpleueln zum Einsatz. Während die Österreicher jedoch - zumindest in den meisten Fällen - eine 256°-Nockenwelle verwendeten, entschied sich Bernauer für eine 320°-Welle aus eigener Fabrikation. Setzten die Österreicher auf um einen Millimeter abgetragene 0.40er Köpfe, wählte Bernauer 0.43er, die mit einem 40er Einlass- und 33er Auslassventilen bestückt sind. Einigkeit herrscht dann wieder bei der Gemischaufbereitung, da kommen bei Original und Replika jeweils zwei fette Weber-Doppelvergaser 46 IDA zum Einsatz.

**"Käfer und Motorsport" - das war lange Zeit so etwas wie ein Paradoxon. Volkswagen zeigte damals am Motorsport nur wenig Interesse. Trotzdem gab es immer wieder - lange vor Walt Disneys "Herbie" - Unverdrossene, die sich mit dem Käfer im Motorsport versuchten. So gewannen die Piloten Dix/Larsen 1953 die allererste Safari-Rallye. Das Kunststück gelang dem Käfer noch, drei weitere Male: 1954, 1957 und 1962. Auf der Rundstrecke das gleiche Bild. Durch mangelnde Homologationen oft in den GT-Klassen startend, wühlten sich mit Okrasa-TSV-Anlagen bestückte Käfer durch das Starterfeld. Einer davon war der Essener Konrad Lammers, dem mit einem 60 PS starken Käfer beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring 1967 und 1969 immerhin ein Klassensieg bei den Spezialtourenwagen gelang. Warum**



Käfer-Biotop in dünner Luft: Die verschneite Passetraße des Großglockner ist die natürliche Umgebung des Rallye-Käfers!

**also verfielen die Österreicher, die doch unendliche Erfahrung mit Porsche gesammelt hatten, auf den Käfer? Porsche-Salzburg-Rennleiter Gerhard Strasser gab darauf eine einleuchtende Antwort: "Er ist der Beste!"**

Interessant ist, dass die Salzburger zur Schalldämpfung einen Originalauspuff verwendeten. Dieser wurde jedoch aufgeschnitten und fein säuberlich seiner Innereien beraubt, was nach deren Einschätzung auch nochmal gut fünf PS brachte. Bernauer verbaute dagegen den von Memminger neu aufgelegten Sebring-Auspuff, und der ist ja nun wirklich



Edel! Cronoswiss-Stoppuhren!



Drehzahl-Limit 7.000 U/min: Der 1600er geht wie die Hölle, man beachte den gekürzten Lüfterkasten mit den umgelenkten Heizungsschläuchen

In den Siebzigern konnte man bei Porsche Salzburg eine 65-PS-Version bestellen. Wer das damals verpasst hat, kann's heute bei Georg Memminger nachholen!



nicht als Leistungshemmer bekannt. Na, wenn der Sound stimmt, dann wollen wir die Spikes mal fliegen lassen! Das vom Porsche 914 übernommene Fünfgang-Getriebe steckte später auch im großen Vorbild. Anfänglich behielten sich die Österreicher mit einem Viergang-Getriebe mit einem langen ersten Gang (bis ca. 73 km/h), die drei oberen Gänge waren dann eng gestuft (2,72, 1,84, 1,36, 1,13). Das 914er Getriebe im Memminger-Käfer lässt sich mit Nachdruck präzise schalten.

**1973 wechselten die Österreicher dann auf den 1303 S. Zunächst mit wenig Erfolg.**

**Die als Materialschlacht bekannte Portugal-Rallye nahmen vier 03er in Angriff, die zwar nah an die Bestzeiten der führenden Renault Alpine kamen, aber entweder mit Defekt oder nach einem Unfall ausfielen. Im April schlug der Käfer bei einem Lauf zur Europameisterschaft auf der Insel Elba zurück. Bei seinem zweiten Start auf Käfer gelang Achim Warmbold gegen stärkste Konkurrenz sein zweiter Gesamtsieg.**



König fertigte für den Rallye-Käfer moderne Kevlar-Schalen mit Alcantarabezug an

Der Treibsatz dreht sauber aus. Ab 4.000 U/min beißt der Boxer unerbittlich zu. Der Sound ist infernalisch. Je nach Übersetzung und Reifen absolvierte ein rund 900 kg leichter Salzburger Käfer damals die 100 km/h in neun bis zehn Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit lag - ebenfalls je nach Übersetzung - zwischen 155 und 200 km/h. Werte, die die Replika vor keine Probleme stellen. Wie die Österreicher änderte Georg Memminger bis auf Dämpfer, Federn und 5 1/2 x 15-Felgen nichts am Fahrwerk. Im

Gegenteil, die Konstruktion galt aufgrund ihrer Nehmerqualitäten als ausgesprochen robust. Und das mit den Stahlfelgen hatte ebenfalls seine Gründe. Strasser soll gesagt haben, dass seine Fahrer bei Berührungen im Gelände lieber die relativ weichen Felgen verbiegen sollten, als dass härtere Felgen die Stöße ungefedert ans Fahrwerk weitergeben, das dann vielleicht doch Schaden nehmen könnte.

Angesichts der zahlreichen Rallye-Erfolge warb Porsche Salzburg ganzseitig: "Wir machen aus jedem Käfer einen heißen Ofen!" Und für begeisterte Privatiers gab es eine eigene 65-PS-Version des Rallye-Helden. Was macht der Georg jetzt mit seiner Replika? Am Wochenende mal um den Block fegen und BMWs erschrecken? "Nein, ich denke, wir werden mit dem Auto mal an einer historischen Rallye teilnehmen." Und was, wenn jetzt mal jemand käme und auch gern einen Rallye-Käfer hätte? "Kein Problem. Aber der Bedarf an Hi-Tech-Käfern ist ausgerechnet in Deutschland sehr gering. Cabrios sind als Kult akzeptiert, aber gerade der Käfer in seiner klassischen Form, der tut sich als Investitionsobjekt schwer", sagt der Bayer und tätschelt das Dach seiner neuesten Schöpfung. Und dennoch, jetzt will er eine limitierte Serie von sechs Hi-Performance-Käfern bauen. Alle mit eigener Seriennummer, gleicher Technik und unterschiedlicher Farbe. Es muss doch noch irgendwo ein halbes Dutzend Verrückte geben. Wie damals in den Siebzigern, als sich in Österreich jemand in den Kopf gesetzt hat, mit dem Käfer Rallyes gewinnen zu wollen!

## Scene Facts\*

*Typ: VW Käfer 1302 S, Porsche-Salzburg-Rallye-Käfer-Replika • Baujahr: 1971 • Motor: RMB-Motor mit 1584 ccm Hubraum, Kennbuchstaben: AS, bearbeitete 69er Kurbelwelle, Pleuel erleichtert, 85,5er Schmiedekolben, RMB-Nockenwelle 320°, 043er Zylinderköpfe, 40er Einlass, 33er Auslass, Verdichtung 10:1, 009er Bosch-Verteiler, zwei 46er IDA-Vergaser, Zusatzölkühler, 30-mm-Ölpumpe • Auspuff: Sebring • Leistung: 107 kW/146 PS (Drehzahlband 4000-7000 U/min) • Getriebe: 5-Gang vom Porsche 914 mit Sperre, 200-mm-Sachs-Kupplung, Schwungrad um 3,7 kg erleichtert • Fahrwerk: KW-Gewindefahrwerk, höhergelegt • Felgen: Lemmerz-Stahlsportfelgen in 5,5J x 15" • Bereifung: Straße: 185/65-15, Rennen: Michelin 16-53-15 mit Spikes • Karosserie: komplett restauriert, Heigo-Überrollbügel, vier Zusatzscheinwerfer (Fern- und Nebellicht) • Interieur: 320er Sportlenkrad, Zusatzinstrumente, König-Rennschalen (Alcantara-Kevlar) mit 6-Punkt-Renngurten, Porsche-Schalthebel, Dünnglas-Verglasung, kein Himmel, komplett Leichtbau, zwei Stoppuhren von Chronoswiss, Zusatzschalter für Lichtanlage, Zusatzablagen*

*\*(Halter- bzw. Herstellerangaben)*

Text: Thomas Ebeling  
Fotos: Wolfgang Gröger-Meier