

# JÄGER'90 oder Von einem, der auszog, das Fürchten zu lehren

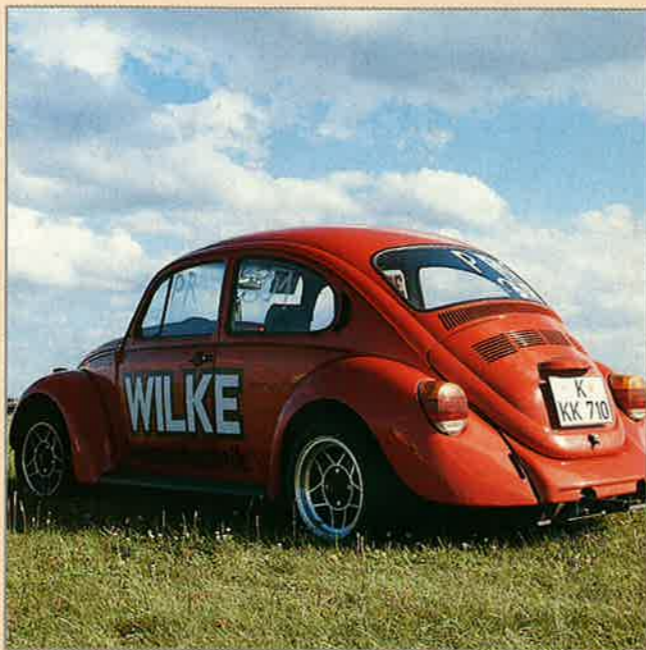
Leute, die Lust auf Leistung haben, wissen längst wo's lang geht auf der Käfer-Szene, wer die meisten Pferde in seinem Heck vereinen konnte, wo die Siegertypen starten. Für 1991 rechnet man mit einigen Veränderungen auf dem Gebiet des Käfer-Motorsports, doch bisher erwiesen sich Giebelstadt und Hockenheim als die beliebtesten "Meßlatten" für Bug-Freaks. Im Hinblick auf nächstes Jahr liebäugeln viele mit dem Käfer-Cup, trotz oder aber auch gerade wegen eines neuen Reglements bei den "Beschleunigern", soviel jedoch nur am Rande.

Viele waren während der letzten Jahre leicht angegert von der Tatsache, daß die Wettkämpfe um den Titel "Schnellster straßenzugelassener Käfer Deutschlands" eigentlich nur ein Gerangel um den zweiten Platz waren. Platz 1 belegte grundsätzlich der "Papst" Gerd Kummert, bzw. dessen Fahrer, Frank Hollenbeck. Daher machten sich Motorspezialist Wilke und Markus Cramer auf die Jagd nach dem "alten Hasen".

Meister Wilkes ursprüngliches Interesse galt serienmäßigen Typ-4-Motoren, die er im Auftrag eines bekannten Anbieters von Austauschmotoren aufbereitete. Die unerwartet starke Nachfrage veranlaßte den Auftraggeber dazu, auch die Typ-4-Überholung in eigene Räume zu verlagern. Pech für Firma Wilke, wie es zunächst schien. Doch schon bald war die Idee geboren, freigewordene Kapazitäten mit Käfer-Motorentuning auszulasten, einer Sache, für die auch BWL-Student Markus Cramer ein Herz hat. Gemeinsam kauften Wilke und Cramer einen leicht beschädigten 75er "Automatic" (Käfer mit Schräglenker-Hinterachse, drehstabgefederter Vorderachse usw. VW-Szene-Leser wissen Bescheid...) der instandgesetzt und der besseren Optik wegen, mit vorderen Kotflügeln aus der VW-Produktion von vor 1967 ausgerüstet wurde. Restaurierungsarbeiten erbrachten sich Dank des hervorragenden Erhaltungszustandes in dem sich der rote Käfer trotz seines Alters befand.

Auch der Umbau auf Schaltgetriebe war mehr oder weniger ein "Klacks" für die Käfer-Spezialisten. Das von der Übersetzung der einzelnen Gänge her, für den Beschleunigungssport optimierte Getriebe selbst, stammt aus einem 1303-S.

Man gab sich reichlich Mühe, schon die erste, die 88er Saison, erfolgreich zu bestreiten, doch Meister fallen ja bekanntlich nicht vom Himmel. Aus 2,4 Litern Hubraum holte Meister Wilke, stolze 186 PS. Der damals noch mit



einfachen Ventildfedern ausgerüstete Motor erwies sich als nicht drehzahlfest. Die Ventile schlugen gegen die Kolben und verhinderten somit nennenswerte Wettbewerbserfolge.

Trotz allem ermutigte das wirklich gute Leistungsdiagramm des ersten Motors dazu, die Flinte nicht gleich wieder in's Korn zu werfen. Also wurde der Motor während des Winters optimiert. Das Ergebnis: Weiterhin 186 PS auf Victor Günters unbestechlichem Prüfstand nachgewiesen, drehzahlfest diesmal bis 8000 U/min und per Mallory-Drehzahlmesser abgesichert. Keine schlechte Voraussetzung um sich erneut auf die Jagd zu begeben. So wurde Markus Cramer 1989 zum "Shooting-Star" des Public-Race und schleppte letztendlich auch den entsprechenden Cup nach Hause.

So ganz verdient, dessen war man sich im Hause Wilke bewußt, war der 89er Gesamtsieg eigentlich nicht. Man verdankte ihn vielmehr der Zivilcourage einiger Mitbewerber, unter ihnen Gerd Kummert, die aufgrund erheblicher Differenzen zwischen Käferfahrern und Veranstalter, einem Aufruf zum Boykott der Hockheimer Endläufe gefolgt waren. Allein die Teilnahme des Kummert-Käfers an einem einzigen Trainingslauf, hätte ihn vermutlich souverän gewinnen lassen. Doch ein Jahr später sollte sich so etwas wie ausgleichende Gerechtigkeit einstellen.

Zuerst zog jedoch abermals ein Winter in's Land, den man in Köln nutzte, um aus dem "Wilke-Auto" einen "Red Kumi-Killer" zu machen. Dabei wurde mit allen zu Gebote stehenden Tricks und mit doppeltem Boden gearbeitet, höchst legal unter Beschleunigungssportlern, versteht sich. Der doppelte Boden im Motorraum soll zum einen verhindern, daß das Porsche-Lüfterrad den Weber-48-IDA-Doppelvergasern die Luft wegschnappt und zum anderen auch thermische Probleme, die von der Auspuffanlage abstrahlende Hitze verursachen könnte, zu lösen. 220 Pferdchen, die aus 2,7 Litern Hubraum entspringen, wollen schließlich bei Laune gehalten werden. Darum suchte das Team Wilke/Cramer nach weiteren Möglichkeiten, ideale klimatische Bedingungen zu schaffen. Spezielle Ölbohrungen in den Pleueln ermöglichen eine ständige, "erfrischende Berieselung" der Kolbenböden. Von der anderen Seite spritzt eine zusätzliche Ölpumpe mehr oder weniger "kühles Naß" durch die Ventildeckel auf die Zylinderköpfe (Wil-

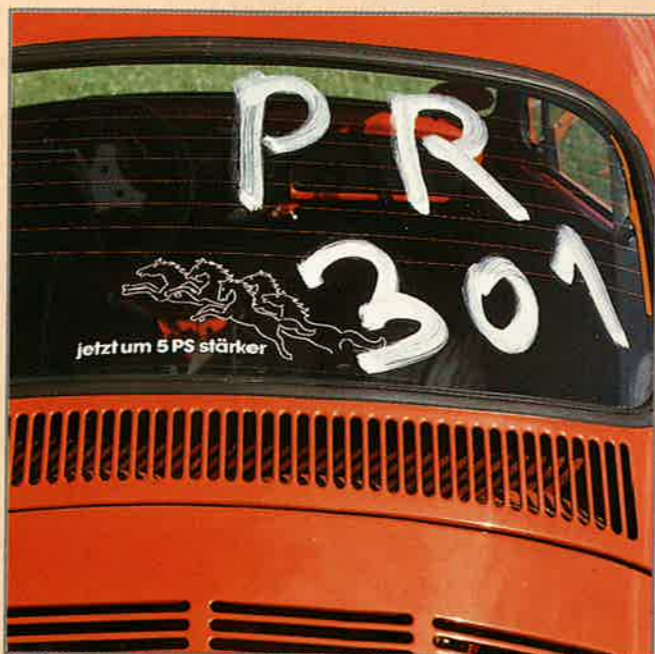


# JÄGER'90 oder Von einem, der auszog, das Fürchten zu lehren

ke-Patent). Natürlich reichen diese Maßnahmen nicht aus, um mit einem maximalen Drehmoment von 280 Nm bei 4600 U/min aufwarten zu können. Über die Nocken einer optimierten 324-Grad-Schleicher-Welle (Nieten aufgebohrt und Nockenwellenrad in selbstgefertigten Langlöchern verschraubt) laufen serienmäßige Typ-4-Stößel, deren Bewegungen über speziell angefertigte, hochfeste Stößelstangen auf die Kipphebel übertragen werden. Das ermöglicht ideale Öffnungszeiten der "doppeltgefederten" Spezialventile (E 47mm / A 39mm), die in speziell geformten Sitzringen zu gegebener Zeit absolut dichthalten. So wird der, in den 10,5:1 verdichtenden, neugestalteten Brennräumen verarbeitete Sprit (ohne Oktan-Booster), bestmöglich genutzt. Anschließend gelangen die Abgase über eine selbstkonstruierte Doppelrohr-Auspuffanlage (kein 4-in-1-System) in's Freie. Der Motor (mit Ventiltaschen in den Kolben) ist vermutlich auch jenseits der 8000 U/Min drehzahlfest, doch sah man vorsichtshalber davon ab, die Selbstbegrenzung der kontaktlosen, elektronischen Zündung, über diese Marke hinaus zu verstellen.

Kurz und gut, man machte sich also bis an die Zähne bewaffnet auf Alte-Hasen-Jagd. Der erste Versuch in Giebelstadt brachte immerhin schon den zweiten Platz ein. Eine schwer dosierbare Rennkupplung ruinierte die Achsstümpfe und versetzte dem Getriebe vermutlich einen ersten "Knacks". Sorgen bereiteten auch ungeeignete Reifen, die zu frühem Durchdrehen tendierten.

Zum ersten Hockenheimrennen der Saison 90 fand man sich dann mit einer gewöhnlichen 228er Bus-Kupplung und Yokohamas an der Hinterachse ein. Der daraus resultierende, bessere Kraftschluß gab dem Differential den Rest. In diesem Moment trat das bei allen Rennen mit Rat und Tat zur Seite stehende, sogenannte W-Team, bestehend aus René Thomas, Thomas Heitmann, Jan Lackstätter, Axel Schurtz und Knut Hollandletz in Aktion. Während ein Teil der Crew das schadhafte Getriebe ausbaute, machte sich ein anderer auf die Socken, um ein entsprechendes Gebrauchtteil vom Schrott zu holen. Das Differential wurde ausgetauscht und das Getriebe (mit den speziellen Übersetzungen) wieder eingebaut. 3 Stunden nach Schadeneintritt stand der Käfer erneut am Start. Markus Cramers Kommentar zur, von miesem Wetter begleiteten Unternehmung: "Formeleinsmäßig!"



Leider wurden die Mühen des W-Teams zunächst nicht belohnt, da das Rennen dem einsetzenden Regen zum Opfer fiel. Doch bereits bei der nächsten Veranstaltung in Giebelstadt, gelang es Markus Cramer, Frank Hollenbeck in einem direkten Duell zu besiegen. Von diesem Zeitpunkt an war der Wilke-Käfer nicht mehr zu bremsen: Neuer Rekord über die Viertelmeile in Hockenheim, die er in nur 12,038 Sekunden hinter sich brachte. Das bedeutet noch klarer ausgedrückt, von Null auf Hundertachzig in gut zwölf Sekunden!

Leider fielen die Finalläufe zum Public-Race-Cup 90 aus. Am 19. August fand man in Hockenheim schlichtweg keine Zeit mehr für einen krönenden Abschluß und nahm die Siegerehrung kurzerhand nach dem bisherigen Punktestand vor. So ging der Pokal an das Kummatauto, dem im Finale niemand eine Chance gegen den Wilke-Käfer eingeräumt hätte. Ohne Neid ("Im letzten Jahr war's eben umgekehrt...") und Zorn ("Das ist halt nicht einfach, so eine Veranstaltung aufzuziehen und ohne jede Panne, wie sie die Bürokratie nun mal verursachen kann, über die Bühne zu kriegen...") verabschiedete sich Markus Cramer, wie viele hoffen vorläufig, vom Rennengeschehen. Während der letzten drei Jahre war sein Studium etwas zu kurz gekommen. Nachdem er als Public-Racer das Ziel Klassenbesten in Sachen Geschwindigkeit zu werden erreicht hat, ist nun seine Diplomarbeit vorrangig. Der rote Käfer wechselte den Eigentümer. Jan Lackstetter heißt der Glückliche, der im kommenden Sommer für Wilke-Motorentechnik an den Start geht.

Um so spannender dürfte sich der Public-Race-Cup 91 gestalten. Dabei ist keineswegs sicher, daß die beiden sportlich-fairen Zweikämpfer Wilke und Kummata, höflich, wie es nun mal Ihre Art ist, neben dem Siegerpodest stehen werden und mit gönnerhafter Geste, ein wie aus einem Munde gesprochenes "bitte nach Ihnen" vom Stapel lassen. Schon 1990 sorgte Mathias Rieger im Hoffmann-Käferfertigung-Auto für die gewisse Chancengleichheit im Spitzenfeld. Auch Leute wie Kurt Haßmann, Udo Becker, Bernd Rummenholl oder Dirk Thorwesten sind nicht zu unterschätzen, warum sollten sie nicht mit einem neuen Leistungs-Ei des Kolumbus aufwarten?

