

4
April
2006

SPEED

TYP TRENDS

Polo –
Der Barbar

DR. DETAIL

R32 im
Golf 2

GEWINNE

Formel 1-Karten
Felgen / Reifen

FELGEN-
SPECIAL
Anges

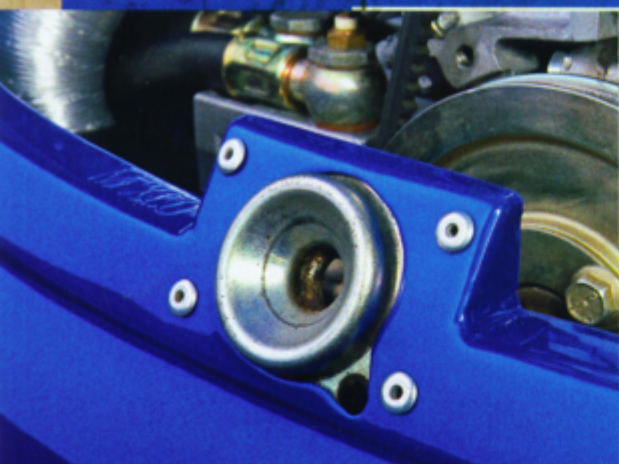
Private
anzeigen
kostenlos
+ sortiert

Grüne Hölle
20 Zoll, V5, HiFi



Florian Sikora machte an der Fakultät für höhere Käfer-Baukunst der Uni Wolfsburg seinen

DR.



Ganz oben: Auch für die Motorhaube gibt es ein per Seilzug entriegelbares Schloss

Oben: Britischer Klapp-Tankverschluss am umgebauten Käfer-Spritbehälter

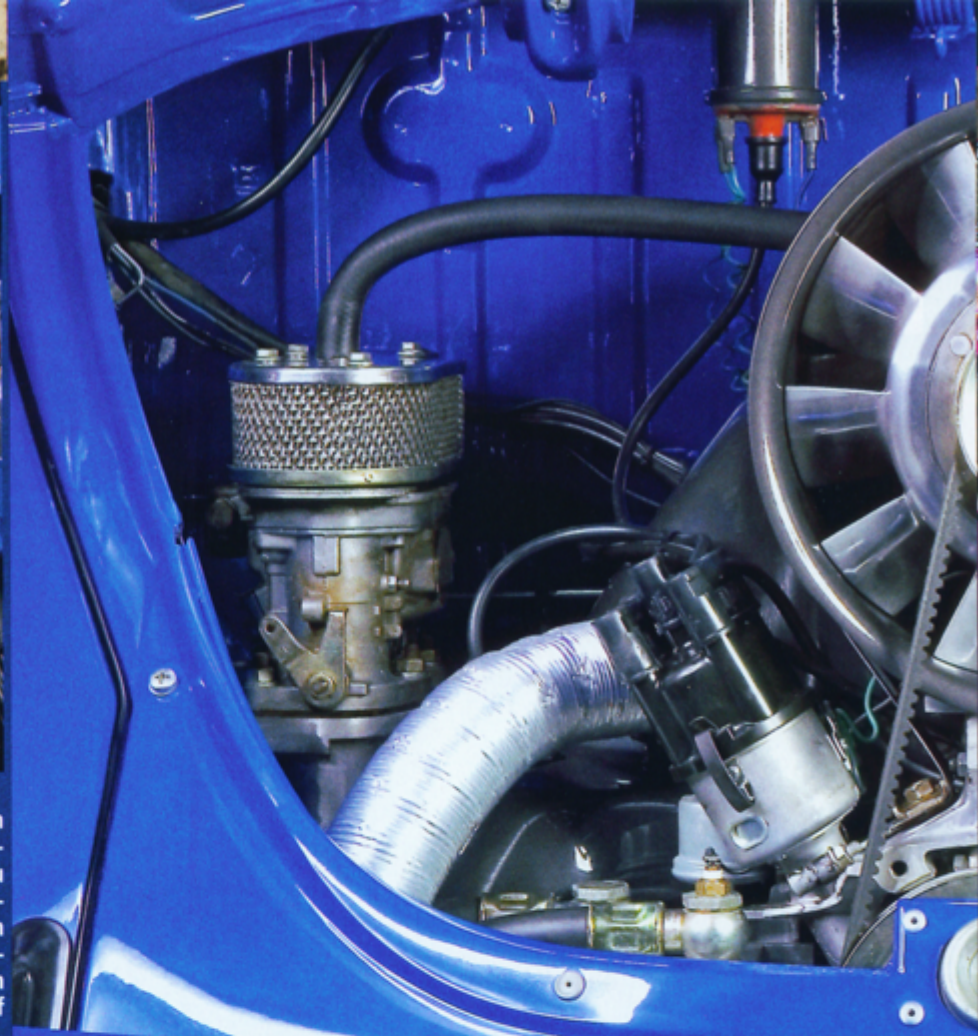


DETAIL





Ganz oben: Mercedes-Ölkühler zwischen Abschlussblech und gekürzter Reserve-
radwanne **Oben:** Sauber in Toyota-grau
lackierte Bodenplatte unter der Golf 4-
Jazz-blauen Karosse **Unten:** Auch hinten
mit schwarzen Blinkern in der Stoßtan-
ge, in den roten Rückleuchten scheinen
die Bremslichter dafür doppelt auf



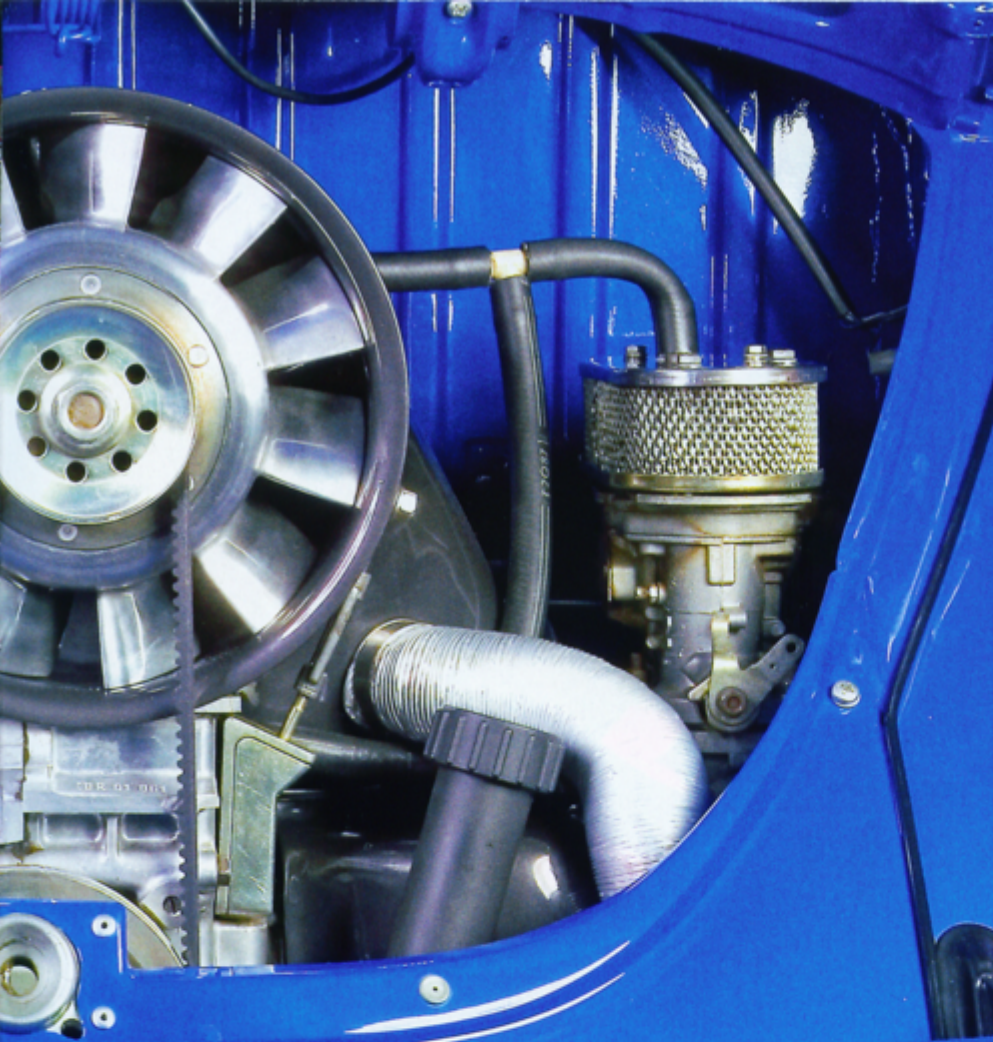
Oben Rechts: Schwarzes Por-
sche-Logo statt VW-Emblem
auf der Kofferraumhaube
Oben Links: Knapp geschnit-
tener Außenspiegel im For-
mel-1-Stil an die Käfertür ge-
schraubt **Links:** Selbstgeba-
ute Armaturenbrettkonsole
mit Golf 3-Lichtschalter

TEXT KLAUS MORHAMMER
FOTOS STEFAN BAU

Mit 17 von der Frau Mama einen Käfer geschenkt bekommen? Das wär' was? Nun, Florian Sikora fand das Präsent erst mal nicht ganz so prickelnd. Immerhin gab das einen fahrbaren Untersatz ab zum baldigen Führerscheinbeginn. Doch wie es ein Käfer so an sich hat, kaufte er sich Florian Stück für Stück. Mit all den liebenswerten Eigenschaf-

ten, die ihn zum 21-fachen Millionär hatten werden lassen. Ein paar Jahre lang diente der Käfer als billiges, zuverlässiges Transportmittel. Dann jedoch schien die Uhr des 71er 1302 abgelaufen. Mittlerweile hatte Florian einen ordentlichen Beruf gelernt – womit sich für Mama Sikora letztlich auch die eigentliche Intention ihres Geschenkes erfüllt hatte. Florian arbeitete in einem Karosserie-Fachbetrieb, der auf Restaurationen spezialisiert war. Das – und weil es schließlich sein erstes Auto war und ein Geschenk obendrein –

gab letztlich den Ausschlag zur Entscheidung, den Käfer von Grund auf neu zu machen. Das ist hier wirklich wörtlich zu nehmen. Gerade mal das Dach und der Rahmen für den Tank sind noch 71er Ursprungs. Alle anderen Blechpartien, ob Türen oder Seitenteile, Hauben oder Kotflügel, Abschlussbleche oder Reserveveradwanne, Heizkanäle oder Bodenbleche, rundum alles kam in neu. Dabei spielte Florian auch gerne mit so manchem Detail, das dem Käfer ein glatteres Äußeres bescheren sollte. Und wenn wir schon



Der 2,4er Typ 4 stammt aus den Achtzigern, ist deshalb aber lang noch kein altes Eisen

bei Details sind: Der typische Stehfalz an der A-Säule, der stand Florian zu sehr im Wind und in der Optik. Er sollte verschwinden. Die daran anschließende Regenrinne bis zum Anfang der Dachhaut ebenfalls. Jetzt aber kommt's: Betrachtet man sich einen seines Falzes entledigten Käfers sozusagen aus der Vogelperspektive, dann stellt sich heraus, dass das vordere Seitenteil von der Endspitze zum Türspalt hin einen leichten Bogen beschreibt. Von dort startet ein weiterer Bogen über die Tür und das hintere Seitenteil bis zur heckseitigen Endspitze. Das heißt, just am A-Säulenfalz bildet sich quasi ein Knick. Das fällt gar nicht mal so sehr auf, wenn eben der Falz noch steht, da der die Linie ohnehin optisch unterbricht. Ist der Falz jedoch beseitigt, sticht der unmotivierte Break richtig ins Auge. Das durfte so nicht bleiben!

Florian setzte also das vordere Seitenteil zur A-Säule hin leicht nach außen gezogen ein und glich das Türblatt dem weichen Schwung an, der sich nun von der vorderen bis zur hinteren Endspitze in einem durchzieht.

Wow! Etwas entspannter geht es mit den Hauben weiter. An beiden fehlen die Griffe. Die vordere öffnet sich unterstützt von Gasfedern. Die Motorhaube wird von einem weiteren Kofferraum-Haubenschloss fixiert, das sich wie vorne per Seilzug entriegeln lässt. Florian schweißte dafür extra eine kleine Konsole an das hintere Abschlussblech. Dass dieses als schraubbare Variante ausgeführt ist, versteht sich von selbst. Zudem hat Florian die beiden käfertypischen Endrohranschnitte zugemacht. Der Motordeckel weist keinerlei Schlitz auf, dafür schön versteckt unter der Kennzeichenleuchte und hinter dem Nummernschild eine Belüftungsöffnung für den Bedarf des Triebwerks. Auch sonst knausert der 02 mit Luftschlitzen. Die auf der Kofferraumhaube sind genauso verschwunden wie die Halbmonde in den C-Säulen. Auch von einer Tankklappe ist nichts mehr zu sehen. Die Kotflügel über den Vorderrädern wurden lediglich gezogen und gebördelt, die hinteren dagegen aufwändig innenseitig in Blech verbreitert. Florian hat dazu einen Flügel rund vier Zentimeter von



Ganz oben: Recaro Sportsitze aus dem Golf 4 GTI mit Höhenverstellung
Oben: Drei Käfertachos, zwei davon entsprechend umfunktioniert

der Schraubkante entfernt abgetrennt und einen zweiten dort angesetzt. Klingt einfach und ist es doch nicht. Denn auf die Art wandert natürlich auch der Radausschnitt zwangsläufig nach unten. Florian musste also weiter tüfteln und maßschneidern, um wieder eine ausgewogene Optik hinzukriegen – eine weitere Herausforderung, mit Bravour gemeistert.

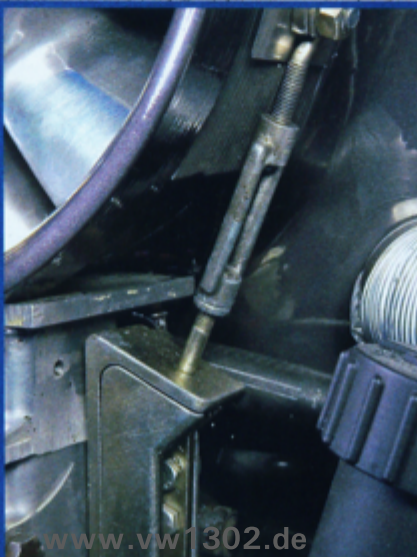
Dass der 1302 von vorne betrachtet doch so breit wirkt, ist einem optischen Trick zu verdanken. Die Frontstoßstange ist einfach um zehn Zentimeter gekürzt, was den Käfer deutlich bulliger erscheinen lässt, obwohl er es in Wahrheit nicht ist. Die Blinker sind in die Stoßstange verlegt, nicht nur vorn, sondern auch

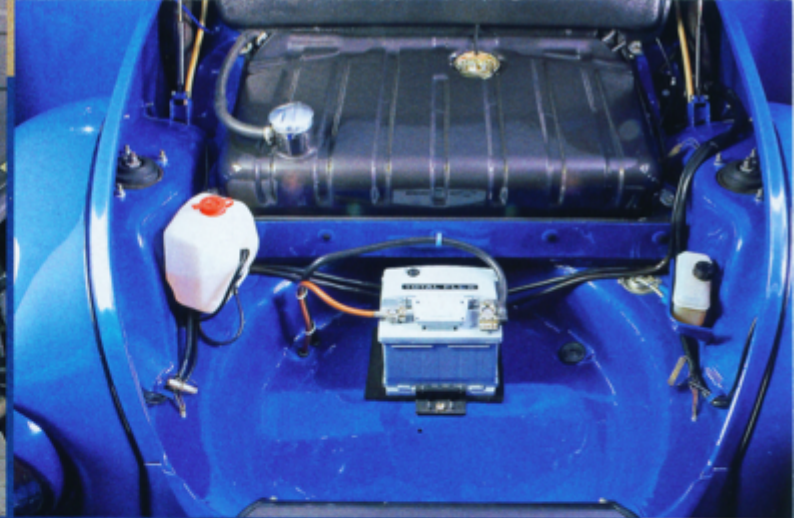
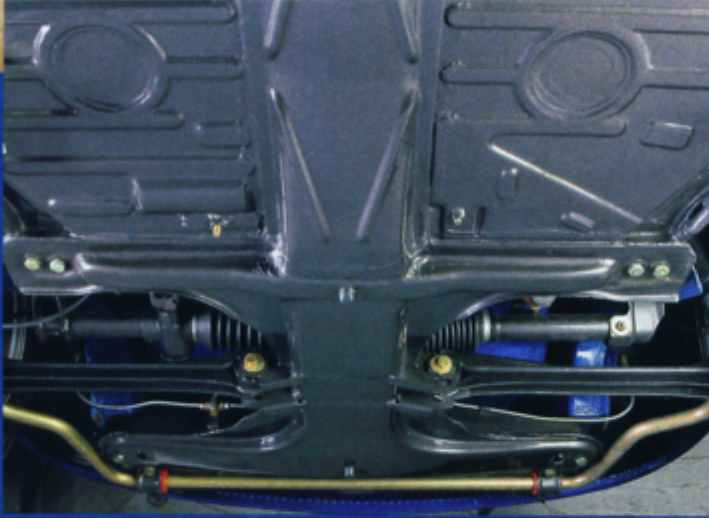


Florians Doktorarbeit umfasste Ex- und Interieur

hinten. In den roten Bügeleisen-Rückleuchten des 02 scheinen die Bremslichtbirnen dafür nun doppelt auf. Dass sich keine Zierleisten mehr auf dem Blech finden, überrascht nicht. Lediglich ein schwarzes Porsche-Emblem sitzt auf der Kofferraumhaube da, wo eigentlich mal das VW-Logo vorgesehen war. Die Verglasung präsentiert sich in Grün-Color mit Blaukeil auf der Windschutzscheibe. Die Türgriffe sind in Wagenfarbe blau lackiert – jazzblue perleffekt vom Golf 4. Die Bodenplatte steht dem in nichts nach. Sie ist genauso glatt und glänzend in Farbe getaucht wie der Aufbau, nur eben in Warmgrey metallic von Toyota – nichts ist unmöglich. Das führt uns hinunter zum Fahrwerk. Auch hier sind vielerlei Register gezogen. Gewindefederbeine an der Vorderachse, die im Übrigen mit Querlenkern des 1303 und 944er Turbo-Achsschenkeln bestückt ist. Die Zahnstangenlenkung des 75er 03 führt exakt die Spur. Ein 23 Millimeter starker Stabi mindert die Seitenneigung, hinten arbeitet eine Ausgleichsfeder vom 944er Porsche zu. Hier

Oben: 16-zöllige siebener und achter Scheibenräder vom Porsche Carrera 2
Rechts: Spannbandbefestigung des 911-Lüfters mit massivem Schraubanker
Unten: Nach siebenjähriger Bauzeit ist auch dieser 1302 auf dem letzten Stand





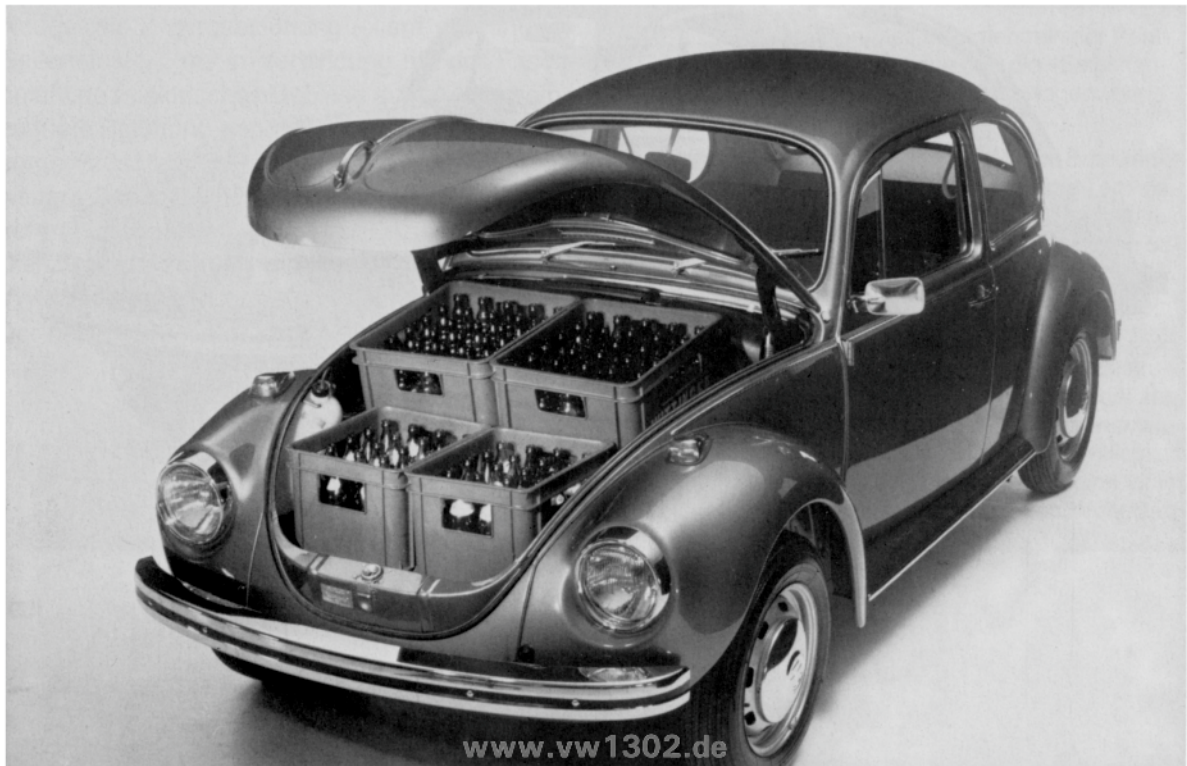
sind außerdem die markigen Alu-Schräglenker des Zuffenhausener Vierzylinder-Turbos verbaut, die sich an Sportdämpfern abstützen. Als Bremsanlage fungieren vier Scheibeneinheiten, ebenfalls vom 944 Turbo. Gleichen Ursprungs ist auch der Hauptbremszylinder. Die Räder schließlich trug einst der Carrera 2. Die Sieben- und Achtzöller sind in 205/55 und 225/50-16 bereift. Nun aber endlich zum Motor: Es ist dies ein Zweivierer Typ 4, ein echtes Urgestein. Mitte der Achtzigerjahre von Meister Riechert geschraubt, läuft der Boxer immer noch willig und mit 156 PS auch alles andere als kraftlos. 44er Weber IDF-Vergaser bereiten die Spritmischung,

aufgeschweißte Zylinderköpfe verarbeiten das Gas über 44er Einlass- und 39er Auslassventile weiter. Deren Steuerzeiten regelt eine 316er Schleicher-Nockenwelle, die Zündung übernimmt ganz klassisch unterbrechergesteuert ein Bosch 009 Verteiler. Auch sonst dominiert bodenständiges Tuning: Pierburg-Benzinpumpe, 911er Gebläse, thermostat geregelter Mercedes-Frontölkühler, dessen Leitungen durch den Rahmentunnel verlaufen, und Ahnendorp-Schlange mit gekürzten Wärmetauschern. Die Maschine steckt an einem 03 S-Getriebe. Die Antriebswellen stellte wiederum der 944 Turbo, die getriebe-seitigen Flansche sind selbst gefertigt.

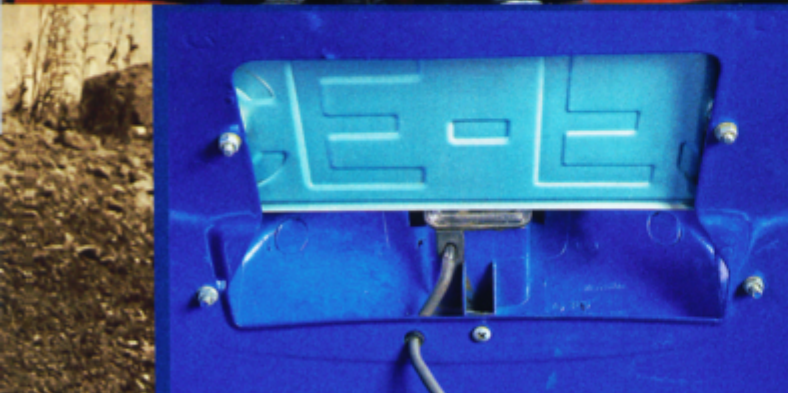
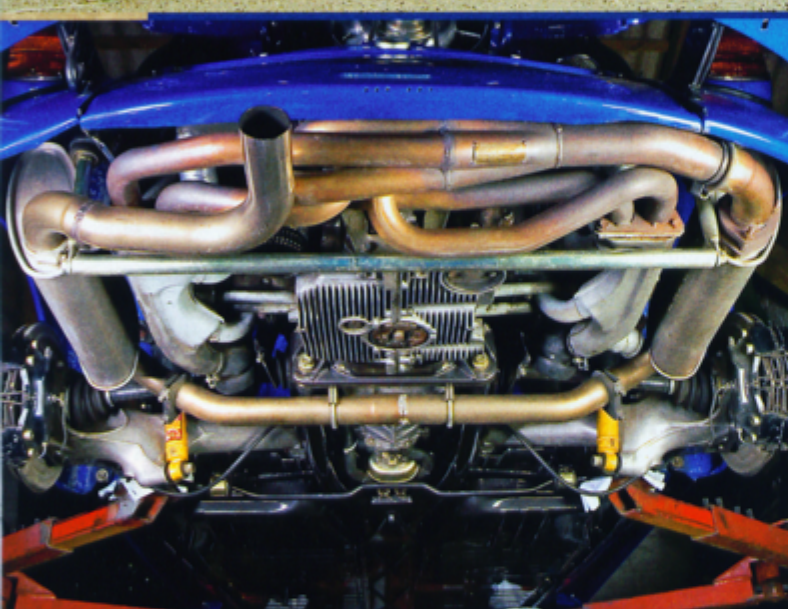
Oben Links: Piekfein lackierte Bodenplatte, Zahnstangenlenkung vom 1303 und Bugpack-Stabi **Oben Rechts:** Batterie in der gekürzten Reserveradwanne und innen liegender Tankstutzen **Unten:** Türöffner vom Audi TT



VW 1302: Kofferraumvolumen unter der vorderen Haube durch Federbeinvorderachse von 140 auf 260 Liter erhöht. Vorderes Abschlußblech nach unten gezogen. Stoßfänger und -halter verstärkt. Das Reserverad liegt unter dem Kofferraumboden.



www.vw1302.de



Ganz oben: Ahnendorp-Schlange am Typ 4 Motor, Porsche Alu-Schräglenker und 944 Turbo-Bremsanlage
Oben: Motorraumbelüftung hinter dem Kennzeichen

Im Innenraum ist fast nichts geblieben. Zwei Recaros aus dem Vierer GTI mit Höhenverstellung und Easy-Entry-Konsole und ein Raid-Sportlenkrad stellen die wesentlichen Komponenten. Das Armaturenbrett trägt nur drei große Instrumente, allesamt aus Käfertachos aufgebaut. Links

chenden Design ein Drehzahlmesser mit den üblichen Kontrollleuchten, rechts ein Kombiinstrument à la 911 mit Öldruck- und -temperaturanzeige. Beidseitig des Lenkstocks hat Florian selbstgebaute Konsolen unter den Armaturenräger gesetzt. Die linke enthält den Lichtschalter des Golf

Florian verschrieb sich in seiner wissenschaftlichen Arbeit ganz der Fachrichtung „German Style“

SIKORA-KÄFER

KAROSSERIE: Käfer 1302, Bj. 1971, Colorverglasung, Windschutzscheibe mit Blaukeil, Hauben ohne Griffe, A-Säulen-Falz u. Regentinnen beidseitig der Windschutzscheibe entfernt, Karosserie-Kontur seitlich angeglichen, Lüftungsschlitze in der Kofferraumhaube geschlossen, Haubenscharniere mit Gasliftern, vordere Stoßstange gekürzt, schwarze Blinker vorn und hinten in die Stoßstange integriert, vordere Kotflügel gezogen, hintere Kotflügel in Blech innen verbreitert, F1-Spiegel, Tankklappe geschlossen, Zwangsentlüftungen geschlossen, schraubbares Heckabschlussblech ohne Endrohr-ausschnitte, Motorraumbelüftung durch Öffnung hinter dem Kennzeichen, rote Rückleuchten, Batterie im Kofferraum, Reserveradwanne für Ölkühlereinbau gekürzt

INTERIEUR: Golf 4 GTI-Sitze, höhenverstellbar, mit Easy Entry, 340 mm Raid-Lenkrad, Eigenbau-Instrumente im Käfertacho-Stil, Golf 3-Lichtschalter, Audi TT-Warnblinkschalter u. Türgriffe, elektr. Fensterheber, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung, Feuerlöscher

MOTOR: 2,4 l Typ 4, 156 PS, 71er Serien-Kurbelwelle, 103er Kolben/Zylindersatz, 316° Schleicher-Nockenwelle, 44 mm Einlass-, 39 mm Auslassventile, Bosch 009-Verteiler, 44 IDF Weber-Vergaser, elektr. Pierburg-Benzinpumpe, 911-Lüfter, Mercedes-Frontölkühler, Ahnendorp-Edelstahlkrümmer mit gekürzten Wärmetauschern, 2 Bosal-Endschalldämpfer, erleichtertes Schwungrad, 1303 S-Getriebe

FAHRWERK: Weitec-Gewindefederbeine vo., hi. Spax-Stoßdämpfer, 50 mm Tieferl., 944 Turbo-Achsschenkel, 1303 Zahnstangenlenkung u. Querlenker, 944-Turbo Alu-Schräglenker, vo. 23 mm Bugpack Stabi, hi. 944-Turbo Stabi, 944-Turbo Bremsanlage, Porsche C2 Scheibenräder, vo. 7x16 ET55, hi. 8x16 ET 52,3, Bereifung 205/55 u. 225/50

DANK AN: Classic Parts Center, Robert Mayer, Firma Huke, Car-Shop Hambühren, Käferschmiede Papenburg und an Mama

der eigentliche Speedmesser mit Benzinuhr, in der Mitte im entspre-

3 und anstelle der Leuchtweitenregulierung den Kippschalter für die Heckscheibenheizung. Rechts sitzen die Auslöser der elektrischen Fensterheber und der Warnblinkschalter des Audi TT. Von dem stammen auch die beiden Türöffner.

Sieben Jahre beanspruchte der Umbau. Wer Florians Detail-1302 in natura erleben will, dem sei der Besuch des Celler Käfertreffens am 6. August wärmstens empfohlen. □