



Alte Autos, neue Technik

Das Beste aus den Sechzigern, Siebzigern, Achtzigern und von heute gibt's nur im Radio? Von wegen. Oldtimer-Spezialisten wie K&F, Mechatronik und Memminger kombinieren altes Blech und neue Technik – auf ganz unterschiedliche Art und Weise. auto motor und sport unternimmt eine Ausfahrt mit drei außergewöhnlichen Automobilen.



Bereits jetzt lässt sich die knisternde Spannung in der Luft spüren. Ärger baut sich auf, das leise Pochen praller Halsschlagadern wird hörbar. Es geböte nun die Menschlichkeit, sich um die Gralshüter der Oldtimerei und deren Gesundheit zu sorgen. Aber sie werden das schon schaffen, schließlich verkrafteten sie auch irgendwie BMW 328 mit Volvo-Getrieben, Triumph TR4 mit hinteren Scheibenbremsen und Opel C-Kadett mit C20XE-Triebwerken. Die Idee, alte Autos mit neuer Technik auszurüsten, zählt nun wirklich nicht zu den Flüchen der Neuzeit – eher schon die immer engeren, natürlich total liberalen Grenzen des Individualis-

mus, in denen sich die Oldtimer-Szene zuweilen verkeilt.

Davon befreien sich der K&F-Porsche 911, der Mechatronik-Mercedes SL und das Memminger-VW 1303 Cabrio auf ihre ganz eigene Art, mitunter sogar recht lautstark. Überhaupt nicht schüchtern bollert der 2,3-Liter-Boxermotor des Käfers in den automobilphilosophischen Diskurs, pflügt ihn unter, fordert Aufmerksamkeit. Meteorgrauer Metallic-Lack, weinrotes Leder, dezente Tieferlegung, ATS-15-Zoll-Räder

und eben jener tiefe, hektisch rasselnde Klang locken jeden hinter das kleine Dreispeichenlenkrad – völlig egal, ob er seine Kindheit auf der Heckablage eines Käfers verbrachte, in ihm heiratete, Nachkommen zeugte oder nicht. Wenn der nun 99 PS starke 1303 davonstürmt, mit seinem wuchtigen Drehmoment (198 Nm bei 2600/min)

jegliche Lethargie der Vergangenheit davonspült, fängt er die Autofans aller Generationen ein und stülpt ihnen seine Idee von Fahrspaß über.

Aber wo genau steckt sie denn nun, die moderne Technik? Firmenchef Georg Memminger würde sich hüten, einen TSI-Motor samt DSG-Getriebe in den Käfer zu spaxen. Wobei – eine ESP-Applikation für den Heckmotor-VW steht kurz vor der Serienreife. Vorrangig geht es ihm jedoch darum, den Klassiker der modernen Zeit anzupassen.

Den Charakter erhalten

„Wir bauen das Auto nach dem heutigen Stand der Technik und in bester Qualität neu auf“, sagt Memminger, „der Charakter soll dabei jedoch weitestgehend dem Original entsprechen.“ Nur dass der Memminger-Käfer eben energischer beschleunigt, besser liegt, weniger verbraucht – und dank katholischer Tauchlackierung sowie Verzinkung der Bauteile erheblich effektiver gegen Rost geschützt ist.

Dennoch: Der dürre Schalthebel mit dem spröden Plastikknopf muss ähnlich ernsthaft durch die vier Gassen gedrückt werden wie beim Original, und auch der Einspritzmotor auf Typ1-Basis rumort wie einst, ein bisschen kultivierter vielleicht, bevor die maßgefertigte Edelstahl-Auspuffanlage das letzte sprotzelige Wort hat. An der Vorderachse steckt nun eine Sechskolben-Bremsanlage, innenbelüftet, die den Fahrer allerdings nicht von der Pflicht trainierter Waden entbindet. Weniger hart: Das überarbeitete Fahrwerk, dessen Abstimmung

„Die Sechskolben-Bremsanlage des Memminger-Käfers entbindet den Fahrer nicht von der Pflicht trainierter Waden“

den Käfer geradezu in den Sportwagen-Olymp zu heben scheint, was jedoch vorwiegend am rauschenden Fahrtwind liegt – die vorderen Dreiecksfenster stehen offen. Landstraßentempo? Überhaupt kein Problem, 140 km/h auf der Autobahn auch nicht, doch wer will das schon.

Der Drehzahlmesser fällt übersehbar klein aus, der dicke Lenkradkranz verdeckt große Teile des Tachos, beides mag einem Käfer verziehen sein. „Unsere Kunden haben meist eine emotionale Bindung zum Käfer, wünschen sich allerdings ein hochwertiges, alltagstaugliches Fahrzeug“, erzählt Memminger und erwähnt nebenbei, dass das Fotofahrzeug die Kleinigkeit von 130148 Euro kostet. Noch bevor die Ohnmacht über den Preis den Verstand besiegt, geht dieser noch einmal die Liste der Modifikationen... nein, sagen wir lieber die Liste des Neuaufbaus durch. Sie wäre lang genug für eine eigene Geschichte, rechtfertigt vielleicht die Summe, erschwert jedoch den

Genuss, wenn eben keine tränenschwangere emotionale Bindung zum VW vorliegt.

Aber so ist das wohl mit dieser Art Automobil, denn der Mercedes 280 SL von Mechatronik dringt in ganz andere monetäre Dimensionen vor, überholt selbst einen SLS AMG Black Series ziemlich lässig. Rund 300000 Euro ruft der Mercedes-Spezialist für den edlen Zweisitzer auf. Darin enthalten: sich sofort wie Cary Grant oder Doris Day zu fühlen – je nach Geschlecht und Neigung –, sobald das dürre Lenkrad mit dem filigranen Hupring in der Hand liegt.

Herrschaftliche Beschleunigung

Was die hohen Herrschaften, denen der Neuerwerb eines W113 (gebaut von 1963 bis 1971) vergönnt war, nicht erleben durften, ist die Beschleunigung des Mechatronik-Exemplars. Wo ist sie hin, die chromblitzende Distinguiertheit, die zartlinige Eleganz, die lederduftende Prosa? Kaum nähert sich das Fahrpedal der Auslegeware, hebt sich der lange Bug, mechanische Bässe schwellen an, und der SL tobt aufgekratzt wie ein Muscle Car gen Horizont. Klassisches Motortuning also? Nun ja, wie man es nimmt. Der M130-Sechszylinder flog raus, was gar nicht mal so schlimm erscheint, denn der brillante Doppelnockenwellen-Zwokomma macht schaffte es ja nie in die Pagode. Statt des Serientriebwerks arbeitet ein moderneres V8-Aggregat im klassischen Umfeld.

Der M113-Motor erschien den Spezialisten übrigens nicht nur mechanisch, sondern auch ideell passend, wo doch nun interne Modell- und Antriebsschlüssel so wunderbar



Mei, so ein schöner Bürzel – eines von vielen tollen Details

→ Mechatronik-Mercedes SL

Motorbauart/Zylinderzahl V/8 • Hubraum 4266 cm³ • Leistung 205 kW (279 PS)
• Höchstgeschwindigkeit 230 km/h • Preis ca. 300 000 Euro



1 Ein V8-Triebwerk? Hier drin? Davon ist nichts zu sehen. 2 Barträger: Schlüssel mit ZV-Fernbedienung. 3 Mechatronik versteckt Schalter stilvoll. 4 Im Cockpit bleibt die klassische Optik erhalten. 5 Den 4,3-Liter-Motor gibt es auch als AMG-Variante

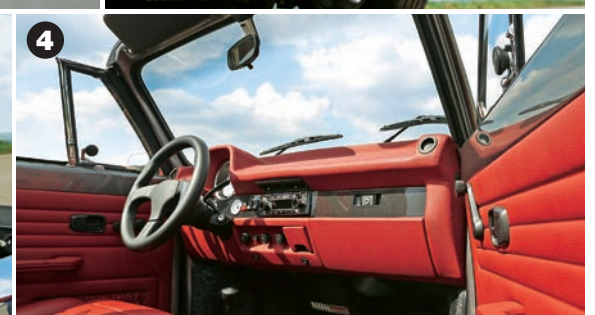


→ Memminger-VW Käfer

Motorbauart/Zylinderzahl B/4 • Hubraum 2276 cm³ • Leistung 73 kW (99 PS)
• Höchstgeschwindigkeit 164 km/h • Preis 130 148 Euro



1 So unschuldig können 130 000 Euro aussehen. 2 Wie passend: das Becker-Navi-Radio mit alter Optik. 3 Der Edelstahl-Auspuff sorgt für einen angriffslustigen Klang. 4 Sogar das Armaturenbrett trägt nun Leder. 5 Vieles am 2,3-Liter-Motor wurde neu entwickelt





1 Vorsicht, der Elfer fährt nicht schwänzelnd wild, aber immer schnell – dank 2 Gewindefahrwerk und 18-Zoll-Bereifung auf echten Fuchs-Felgen. 3 Der Auspuff ist eine Maßanfertigung, der Motor 4 leistet nun 285 PS. 5 Wenn da nicht das Airbag-Lenkrad wäre ...



harmonisieren. „Die Besonderheit des Umbaus liegt darin, dass die Technik jederzeit wieder auf den Originalzustand zurückgerüstet werden kann“, erklärt Andreas Hudlett von Mechatronik.

Es bleibt bei der Pendelachse

Bauart und Leistung des Antriebsstrangs erfordern keine Neukonstruktion des Chassis, es bleibt daher auch bei der etwas eigenartig taumelnden hinteren Pendelachse. Speziell abgestimmte Dämpfer von KW sowie Eibach-Federn und 15-Zoll-Räder sorgen dafür, dass der SL die Würde des Alters unter dem Einfluss jugendlichen Sturm und Drangs behält – allerdings auch den Respekt vor Kurven, was wiederum vorwiegend an der vagen Lenkung liegt.

Herrn Grant und Frau Day dürfte es damals kaum gestört haben, und wen das heute ärgert, der soll sich eben für das Geld ein Porsche 911 Turbo S Cabrio kaufen. Der SL-Fahrer erlebt dagegen auf jedem Meter handwerkliche Perfektion im Gewand klassischer Materialien statt technologischer Genialität hinter dem Schutzwall moderner Kühle, wärmt sich am rötlich schimmernden Edelholz, freut sich sicher auch über die Sitzheizung, deren Schalter dezent dort versteckt wurden, wo früher noch ein Aschenbecher sein durfte. Hoch thront die SL-Besatzung, aristokratisch vielleicht, ge-

„ Irres Schreien? Wildes Toben? Nein, der K&F-Elfer gründelt in Bassfrequenzen “

niest den murmelnden Achtzylinder und die Fünfstufenautomatik, die sanft mit den Übersetzungen jongliert. Eine Antriebs-schlupfregelung erstickt Übermut im Keim, ABS hält den Mercedes im Diesseits.

Ohnehin atmet der energiegeladene Antriebsstrang eher Überlegenheit statt Hektik aus, lässt den Fahrer beispielsweise der Versuchung widerstehen, sich mit dem Porsche 911 von K&F zu messen. Wild gestreift, die Backen aufgeplustert, gibt er die Siebziger-Jahre-Blümchentapete in diesem Trio, will allerdings gar nicht viel für Liebe und Harmonie übrig haben – schließlich reichten seinem Vorbild drei Versalien, um der Autowelt den Atem zu rauben: RSR.

Beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans tummelten sich gleich drei davon unter den ersten zehn, obwohl die Konkurrenz von wesentlich mächtigeren Triebwerken befeuert wurde. Dass der Gesamtsieg nicht an einen Elfer ging, hielt den RSR nicht davon

ab, zu einem sehr mobilen Denkmal zu mutieren, das im Originalzustand fantastische Preise erzielt.

Da verleiten die 125 000 Euro des K&F-Exemplars beinahe dazu, den Schnäppchen-Sticker auf die Windschutzscheibe zu pappen. Geschäftsführer Marius Kost verrät: „Wir nehmen einen 964 Carrera 2 als Basis.“ Dennoch stülpt K&F nicht einfach eine GfK-Hülle über das Chassis, sondern strickt den 964er aufwendig in Blech um, modelliert Kotflügel, Schweller und Hauben neu, um ihn am Ende dann zu bebürzeln. Auf die Frage, was eigentlich der Grund für den Umbau war, schwäbelt Kost die beste aller Antworten in den Notizblock: „Wir haben einfach Lust darauf gehabt.“

Ein alltagstaugliches Biest

Während im alten Modell Sitzposition und Platzangebot irgendwo zwischen Kinderkarussell und Party-Bierfass liegen, bietet die Neuauflage ordentliche Arbeitsbedingungen, die Schalensitze passen hervorragend. Aber irgendetwas passt nicht – oder besser gesagt: lässt den Fahrer glauben, dass etwas nicht passt. Nur was? Ganz einfach: Der Porsche ist ein Gutmen... auto, er fällt seinem Fahrer nicht in den Rücken, über-tölpelt ihn nicht, verkneift sich alle Zicken eines echten RSR, die zu parieren seinem Piloten Heldenstatus verleiht. Der KFR 3.6



Derart unterschiedlich kann Fahrspaß aussehen

federt trotz 18-Zoll-Rädern ordentlich, sein auf 285 PS leistungsgesteigertes Triebwerk röchelt nicht hektisch nach Drehzahlen, sondern schöpft bereits knapp über dem Leerlauf Durchzugskraft aus dem großen Schmalztopf, und selbst tapferem Arbeiten am Airbag-Lenkrad folgen nicht unmittelbar Muskelkrämpfe in den Oberarmen und steife Finger. Ja, richtig, der Porsche fährt sich wie ein modernes Auto, ein ziemlich schnelles obendrein, nur erspart er sich und seinem Piloten jene störrische, oft in Angstschweiß getränkte Bockigkeit, die im Original ständig für beschlagene Scheiben sorgt.

Und dann wäre da noch etwas: der Sound. Irres Schreien? Wildes Toben? Nein, ganz anders. Durch die von K&F entworfene Abgasanlage wummert der Elfer tiefbassig und ein bisschen unruhig, als brodele in seinem Heck ein großvolumiger Motorradmotor. Selbst wenn der Sechszylinder zum Spielen ganz weit raus darf, sich mit typischer Leichtigkeit der 6000/min-Marke nähert, gibt er den unerschütterlichen Fels, spielt dann eben ein bisschen lauter auf der ganz großen Tuba.

Jetzt liegt wirklich Spannung in der Luft, das Pochen der Halsschlagadern wird lauter, entfernt sich doch der Elfer am weitesten von seinem Vorbild. Ja und? Alle drei Neuinterpretationen ehren die Originale mit edelster Qualität, so, wie sie damals tech-

„Der Mechatronik-SL behält die Würde des Alters – und den Respekt vor Kurven“

nisch nie möglich gewesen wäre. Sie ermöglichen einen völlig anderen Zugang zu Klassikern, bieten eine moderne Art von Oldtimer-Genuss – einen alltagstauglicheren

eben. Und sie fügen ihren Charakteren neue Eigenschaften hinzu, erheben einen ehemals trägen Käfer zum pfeffrigen Landstraßen-Strizzi, einen im Barock versinkenden Mercedes SL zum luxuriösen Dampfhammer und einen rücksichtslosen Porsche RSR zur berausenden Alltagsdroge ohne Nebenwirkungen. Pfeif also auf die Menschlichkeit, sollen andere weiter Grale hüten. Käfer, Pagode und Elfer warten, die Motoren brodeln, säuseln und wummern – weiter geht's.

Text: Jens Dralle

Fotos: Hans-Dieter Seufert

→ Pro

Redakteur
Jens Dralle



Original ist engstirniger

Okay, ich bekenne: Meine beiden Youngtimer habe ich auch deshalb gekauft, weil sie sich bis hin zum Radio im Originalzustand befinden – und danach Motor oder Fahrwerk modifiziert. Wenn sich jedes moderne Auto bis zur beleiderten Lüftungsdüse individualisieren und tunen lässt, warum nicht auch ein Oldie? Hauptsache es beschäftigt sich noch jemand mit Altmetall.

→ Contra

Redakteur
Heinrich Lingner



Original ist besser

Eigentlich kann ja jeder mit seinem alten Auto machen, was er für richtig hält. Nur muss ich es nicht gut finden. Mit so viel moderner Technik nehme ich einem alten Auto die Seele. Punkt. Das ist etwa so, als würde man Schwarz-Weiß-Filmklassiker am Computer colorieren. Und ebenso wenig wie ich „Lohn der Angst“ in Farbe sehen will, brauche ich eine Pagode mit Achtzylinder.