

ES IST NICHT, WIE DU DENKST...

...ICH KANN ALLES ERKLÄREN!

Das Auto auf diesen Fotos sieht aus wie ein Karmann Ghia Typ 14. Auf die mittels Gas- und Bremspedal zum Ausdruck gebrachten Wünsche seines Fahrers reagiert es wie ein Porsche. Es repräsentiert den Wert eines fabrikneuen Bentley Continental. Es ist ein Einzelstück. Es ist ein Bader.

Unternehmen wie Alpina, Carlsson und Ruf gelten hoch offiziell als Automobilhersteller. Ihre Fahrzeuge basieren dabei ziemlich offensichtlich auf Großserienprodukten von BMW, DaimlerChrysler und Porsche. Letztere Marke ist ja inzwischen ganz groß eingestiegen bei Volkswagen. Hätte sie vielleicht vor 35 Jahren schon tun sollen. So wären Jochen Bader möglicherweise 4.500 Arbeitsstunden erspart geblieben, denn in seiner Garage ist die Fusion längst perfekt!

Ende der 60er Jahre starb der Traum vom Käfer mit Porsche-Motor. Ernstzunehmende „Gegner“ aus Zuffenhausen verfügten plötzlich über sechszylindrige Boxer, die sich nicht mehr im Käfer-Motorraum verstauen ließen. Unter dem Heckdeckel eines Karmanns dagegen reicht der Platz für „sechs Richtige“! Allerdings sind die serienmäßigen Fahrwerkskonzepte des Käfers – und folglich auch die des Karmanns – damit schon allein aus Gewichtsgründen vollkommen überfordert.

Jochen Bader hat das akzeptiert. Ihm war von vornherein klar, dass sein Traum vom „Porsche-Karmann“ nur auf dem Umweg über eine selbsttragende Fahrzeugkonstruktion realisierbar ist. Also besorgte er sich einen gesunden Typ 14 Automatic, dessen „Häuschen“ die Form wahren sollte, während sein Fahrgestell nur zu einem geringen Teil den serienmäßigen Zustand beibehalten durfte. Was blieb, sind Bodenhälften und Schräglenkeraufnahmen.

Der Rahmenkopf für die Kurbellenkervorderachse wurde gegen den eines VW 1303 ausgetauscht, um die Vorderachse mit richtigen Federbeinen ausstatten zu können. Dabei galt es des Weiteren, das 03-Teil in sich zu verkürzen und die Querlenkeraufnahmen neu zu positionieren. Logisch, dass auch der Stabilisator an beiden Enden kürzer sein musste. Jochen modifizierte also gleich einen 23-Millimeter starken vom Tuner. An der Hinterachse brachte er die Alu-Schräglenker eines Porsche 944 Turbos zum Einsatz und schnitt die Rahmengabel im wahrsten Sinne des Wortes kurz und klein.

Das alles brachte zunächst nicht nur Stabilitätsverluste mit sich. Es mangelte auch zwangsläufig an oberen Aufhängungspunkten für die neuen Fahrwerkskomponenten. Darüber hinaus hätten Motor und Sechsganggetriebe vom Porsche 993 an der „verstümmelten“ Bo-



Ein Hausfrauenporsche – aber nur auf den ersten Blick!



dengruppe kaum Halt gefunden. Also bedurfte es einer verwindungssteifen, in den Aufbau integrierten Rahmenkonstruktion, die sich am besten in Form eines perfekt eingeschweißten Überrollkäfigs realisieren ließ.

Der Käfig hält die Motor/Getriebeeinheit so, wie es Porsche-Konstrukteure – wenn auch unter einer „etwas“ anderen Karosserieform – vorgesehen haben. Darüber hinaus verleiht er der Hinterachse, die ebenfalls auf Schraubenfederung umgestellt wurde, die

notwendige Stabilität. Vorn „zauberte“ Jochen Federbeinaufnahmen nach Käfer-Vorbild unter die Kotflügel. Selbstredend, dass im Kofferraum über dem Tank eine Strebe die beiden auf diese Weise entstandenen Federbeindome verbindet. Eine Etage tiefer wurden Aufnahmen für eine VW-1303-Zahnstangenlenkung verschweißbt. Was sich so kurz und knackig beschrieben relativ einfach anhört, beschäftigte eine Reihe von Leuten – darunter auch die Fahrwerkspezialisten von KW – über Monate.



Ein CW-Wert von unter 0,4 ist ideal für Geschwindigkeiten über 300 km/h



Verbreiterte Kotflügel geben Raum für dreiteilige Speedline-Alus in 17 Zoll

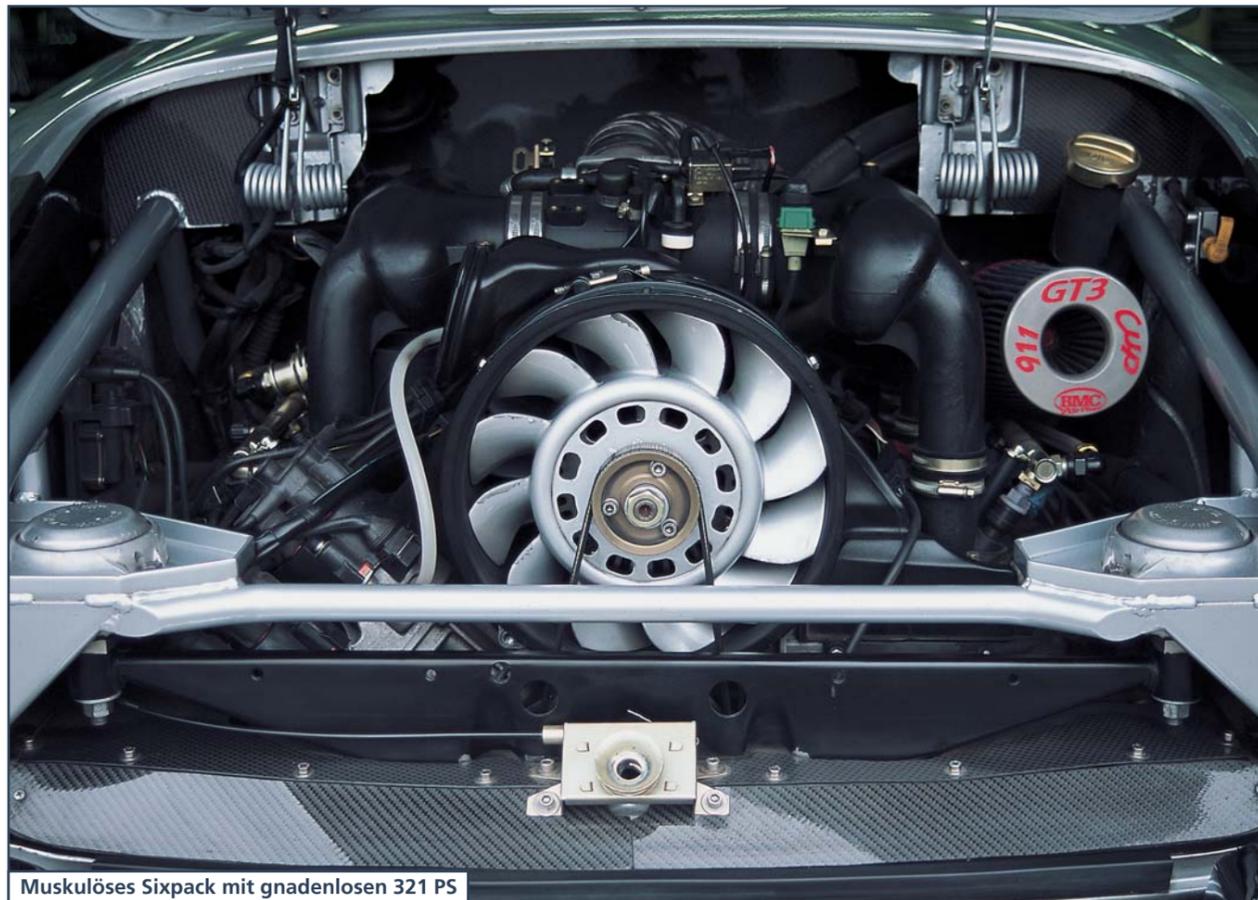
Unibal-Gelenke kamen ins „spielfreie Spiel“, ebenso wie Achsschenkel vom Porsche 944. Damit stand der Montage einer Bremsanlage vom 993 Biturbo nicht wirklich etwas im Weg. Was sollte dagegen sprechen, dreiteilige Speedline-Alus vom Format 8 x 17 Zoll ET49, bereift in den Dimensionen 215/40 und 245/35, daran zu verschrauben? Denen allerdings wollten die serienmäßigen Radhäuser den Zutritt verwehren. Die Folge waren weitere aufwändige Karosseriearbeiten, denen letzten Endes auch die Zierleisten zum Opfer fielen. Die Umgestaltung des Armaturenbretts zur Aufnahme von Porsche-993-Instrumenten spielte jetzt weiß Gott keine Rolle mehr.

Man könnte ein techniküberladenes Buch schreiben über dieses Auto und dazu ein Schaltplan-Poster fertigen. Der Kabelbaum hat nichts mehr mit dem zu tun, was man einst im Karmann verlegte. Logisch – so ein moderner 911er-Motor will stromtechnisch versorgt, überprüft und gesteuert sein. Außerdem hatte kein Typ 14 jemals ein Antiblockiersystem oder ähnliche elektronische „Helferlein“. Schon ein Blick auf die Pedalerie sagt alles. Was hier mit Füßen getreten wird, kommt aus Zuffenhausen – inklusive der hydraulischen Kupplungsbedätigung.

Angesichts der Bauzeit ist wie so oft festzustellen: Gut Ding will Weile haben! Geht es aber um den Spurt von null auf hundert, ist das Gegenteil der Fall. Der vermeintliche Oldie schafft das innerhalb von weniger als 4,5 Sekunden. Dank des hervorragenden CW-Werts, der den



In den „Nasenlöchern“ verstecken sich Ölkühler



Muskulöses Sixpack mit gnadenlosen 321 PS



Porsche ist auch für die instrumentale Begleitung zuständig



Karmann schon immer dem Käfer weit überlegen machte, läuft das „Erdgeschoss“ knapp 300 km/h. 1.100 Kilo Kampfgewicht, 3,6 Liter Hubraum und muntere 321 Pferdchen machen's möglich. Vorsorglich installierte Jochen ein Käfer-Extra aus Brasilien. Der Tank, der sich über den geöffneten Kofferraum befüllen lässt, fasst 60 Liter Spirit.

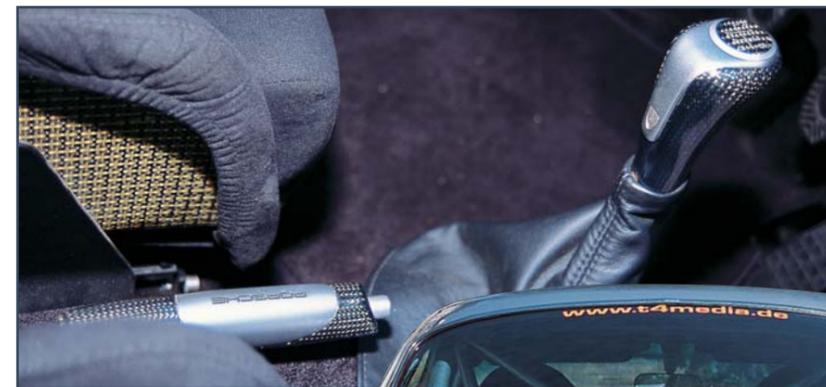
Die Liste der „inneren Werte“ ist natürlich weit umfangreicher, wenn auch nur zwei Personen im Schutz des von Heigo gefertigten Käfigs, der in Wagenfarbe (Porsche-Kristallsilber) lackiert ist, Platz nehmen können. Immerhin kommen die beiden Kevlar-Schalensitze aus dem Hause König. Darin zurrst man sich mit englischen Vierpunktgurten Marke Willans fest. Der Fahrer greift ins bewährte 34er raid ...

Er kann aber auch an einem kleineren Rad drehen. Selbiges gehört zum JVC-Radio, das mit einer Steg-Endstufe in Verbindung steht. Die wiederum versorgt ein Emphaser-System sowie einen Woofer von JL-Audio. Doch das ist ausnahmsweise einmal völlige Nebensache, denn nichts auf der Welt erfreut das Gehör mehr als der Sound eines luftgekühlten Boxers aus Zuffenhausen!

Text: Helmut Horn
Fotos: Kirsten Mohra



Kevlar-Schalen geben reichlich Halt für ausgiebige Kurvenhatz



WOB!-tec

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Basisfahrzeug: VW Karmann Ghia Typ 14 „Automatic“

Baujahr: 1971

Motor: Porsche 993

Motorextras: Ansaugtrakt und Steuergerät aus dem Rennsport, Luftfilter vom Porsche GT3 Cup, höhere Verdichtung, „scharfe“ Nockenwellen, Frontölkühler hinter den „Nasenlöchern“

Leistung: 321 PS

Hubraum: 3.600 ccm

Auspuffanlage: zwei 100-Zellen-Metallkats, modifizierte Schalldämpfer vom Porsche 993

Getriebe: 6-Gang vom Porsche 993 RS mit Sperre, hydraulische Kupplung

Fahrwerk: vollkommen eigenständige, selbsttragende Konstruktion unter Verwendung einer extrem modifizierten Schräglenker-Bodengruppe mit verkürztem 1303-Rahmenkopf und „beschnittener“ Rahmengabel, Achsschenkel und Schräglenker (Alu) vom Porsche 944 Turbo, Federbeine vorn (mit Domstrebe), Schraubenfedern und Unibal-Gelenke hinten, einige Komponenten und Abstimmung von KW-Automotive

Lenkung: VW 1303 Modell '75

Bremsanlage: Porsche 993, Biturbo

Felgen: Speedline, dreiteilig, 8 x 17 Zoll ET49

Reifen: 215/40-17 vorn, 245/35-17 hinten
Karosserie: vor allem über der Hinterachse extrem in Blech verbreitert, seitliche Zierleisten entfernt

Lackierung: Porsche-Kristallsilber

Innenraum: zwei Kevlar-Schalensitze von König, Willans-4-Punkt-Gurte, Porsche 993-Instrumente, 34er raid-Lenkrad, Seitenverkleidungen in schwarzem Leder

HiFi: JVC-Radio, Steg-Endstufe, Emphaser-Lautsprechersystem, JL-Audio-Subwoofer, 76-Ah-Batterie
Dank an: Stefan Dettling (wissenschaftliche Aufbereitung des „Gesamtkunstwerks“ im Rahmen einer Diplomarbeit), Volker Kirchmann (Karosseriearbeiten)