

Auto
Bild
test&tuning

Auto
Bild

Auslandspreise: A 3,40 €; B 3,85 €;
C 5,90 CHF; D 140 CZK; E 28 DKK; F 1070 HUF;
G 33 Kč; H 45 NOK; I 17 PLN; J Cont. 3,85 €

3,- Euro | Nr. 5 | Mai 2005



test&tuning

Die schönsten und schnellsten Seiten des Automobils. Jeden Monat neu

BMW FORDERT FERRARI



AUF M3 UND
M5 FOLGT DER

M6

MIT 507 PS GEGEN DEN MARANELLO

BMW M6



VOLKS PORSCHES

Der **Karmann Ghia 993 RS** ist mit 285 km/h der schnellste Sport-Käfer mit Porsche-Eingeweiden der Welt. Doch bis es soweit war, kämpfte sein Erbauer jahrelang mit Blut, Schweiß und Tränen

Er war kurz davor, das Auto zu treten. Zu schlagen. Es nie wieder anzufassen. Es anzuzünden oder zu verschrotten. Sehr kurz davor.

Aber dann siegte der Ehrgeiz. Die Geduld. Der Wille. Das Zureden von Freunden, Bekannten, Verwandten. Und ihre Hilfe. Und so konnte das Ein-Mann-Projekt „Karmann Ghia 993 RS“ in der Ein-Mann-Firma „Bader-Racing“ doch gelingen. Allerdings nur so.

Das Ergebnis ist der schnellste straßenzugelassene Karmann Ghia der Welt. Leistungsgewicht: 3,5 Kilo pro PS. Gebaut von Jochen Bader, einem unermüdlichen Schrauber in der VW-Käfer-Szene. Ein Einzelstück, pünktlich fertig zum 50. Geburtstag des Karmann Ghia am 14. Juli 2005.

An diesem Datum im Jahr 1955 stellte der Osnabrücker Karosseriebauer Karmann den „Sport-Käfer“ vor. Bis zum Produktionsende 1974 wurden fast 500 000 Stück gebaut. Die Form des flachen Heckmotor-Coupés erdachte Luigi Segre, der Chef des Designbüros Carozzeria Ghia S.p.A. in Turin.

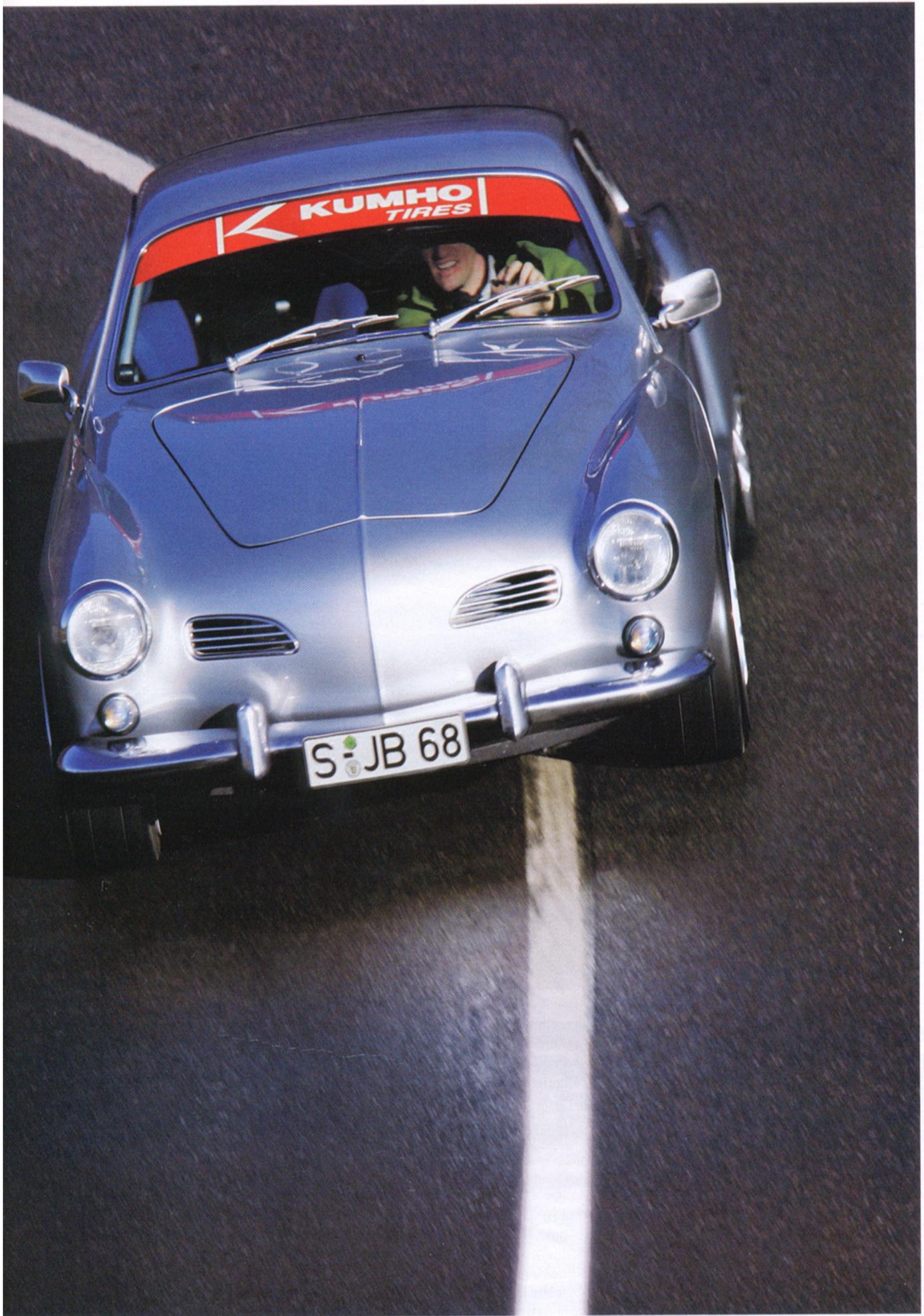
31 Jahre alt und voller Idealismus war der Maschinenbaukonstrukteur Bader, als er sein Projekt „300-km/h-Karmann-Ghia“ begann. Heute ist er 36, der Idealismus hat interessanten Erfahrungen Platz gemacht. Aber: Die 300-km/h-Marke erreichte er – zumindest auf dem Tacho. Bader ist stolz: „Ein solches Auto macht mir so schnell keiner nach.“ Da hat er zweifellos recht. Denn erstens hat der gebürtige Stuttgarter alle benötigten Karosserieumbauten selbst be-

rechnet und gezeichnet. Die Bleche wurden dann per Laserschnitt angefertigt – die Garantie für Maßgenauigkeit. Zweitens verwendete er für die Realisierung des 321 PS starken Oldies ausnahmslos Originalteile von Porsche und Karmann – die Garantie für Zuverlässigkeit. Und drittens schraubte Bader früher an zahlreichen Super-Käfern der Porsche-Belegschaft, was ihm Zugang zu Original-Schaltplänen des 993 („Die bekommt man nun wirklich nicht an jeder Ecke“) und tatkräftige Mithilfe von versierten Porsche-Elektrikern („sonst wäre der schwierige Einbau des 993-Tachos unmöglich gewesen“) bescherte – die Garantie für Funktionsfähigkeit. ▶



Jochen Bader und sein Einzelstück: Fast im Alleingang hat der Ingenieur aus einem rostigen Oldtimer einen stilvoll gekleideten Porsche gezaubert

Wehe, wenn er losgelassen: Vehement schwänzelt der Karmann Ghia mit dem Heck – kein Wunder bei 321 PS an der Hinterachse. Bei Nässe aber sollte man den Gasfuß zügeln





So gelang es Bader, aus einem 1971er Karmann Ghia mit durchgerosteten Schwelern in rund 4500 Arbeitsstunden einen fast 300 km/h schnellen Sportwagen zu bauen. Aus dem Gebrauchtwagen für 10 000 Mark ist nun ein einzigartiger Porsche in VW-Tarnung geworden, der 225 000 Euro kosten soll – falls ihn jemand kaufen will.

Dafür gibt es einen schönen, luftgekühlten 993-Motor, unter anderem durch Sportnockenwellen, GT3-Cup-Luftfilter und erhöhte Verdichtung von 285 auf 321 PS geschärft. Das Aggregat hat der Tüftler

nicht zufällig ausgewählt: „Mir gefällt der letzte luftgekühlte Porsche-Boxer am besten, schließlich besitzt er noch das charakteristische Lüfterrad. Der Stilbruch im Karmann gerät nicht ganz so groß.“

Doch mit dieser Maschine begann im Prinzip das ganze Elend. Bader wollte sie eigentlich in einen Käfer pressen. „Aber für das Auto ist sie einfach zu groß und zu schwer. Sie paßt nur in den VW Bus.“ Oder eben in den Karmann Ghia... So nahm das Schrauberschicksal seinen Lauf.

Äußerlich blieb der alte Karmann fast unverändert. Scheiben, Chrom-

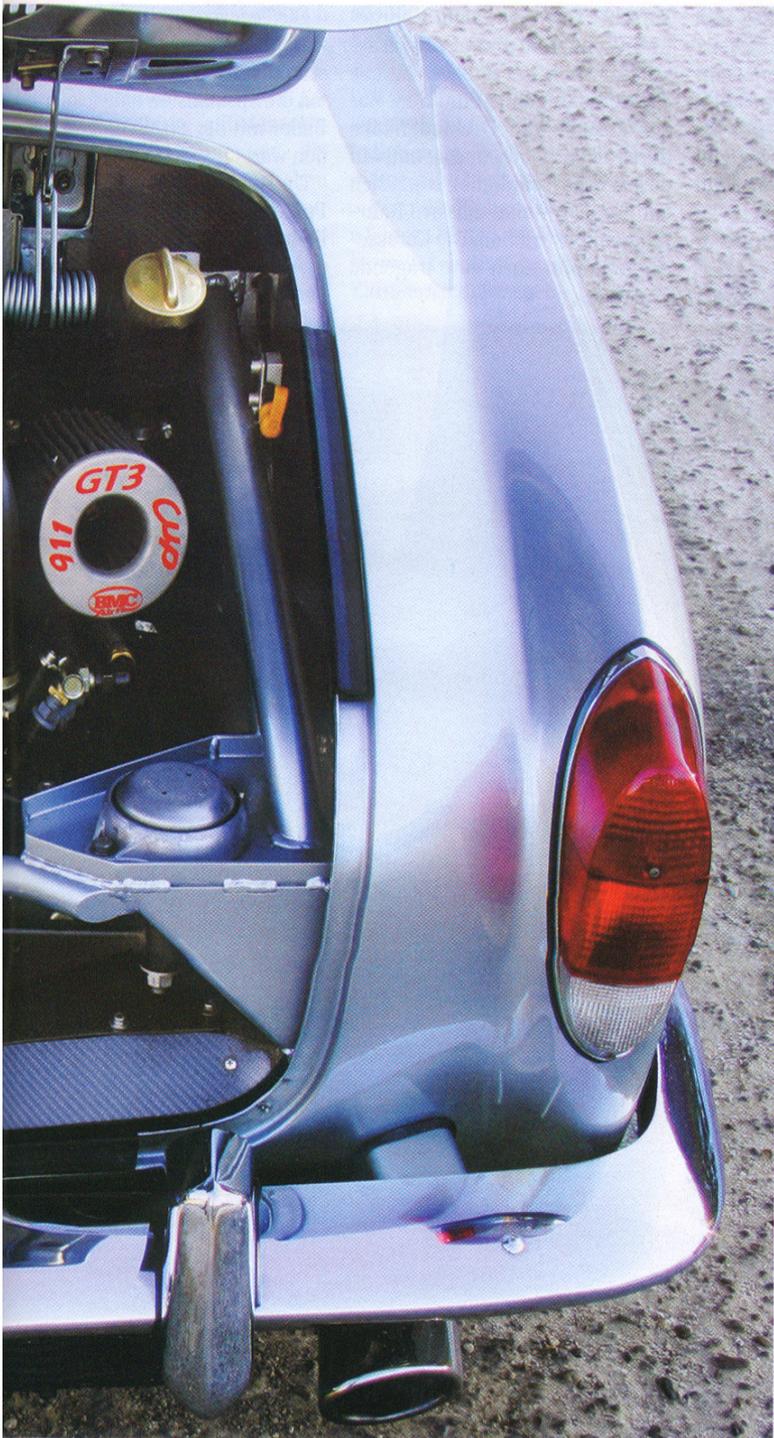
zierrat, Türen – alles wie damals. Selbst der 60-Liter-Tank ist original, obwohl die Serie nur 40 Liter faßte: Bader besorgte sich den großen Tank in Brasilien, wo er seinerzeit als Option angeboten wurde. Um die Spritversorgung auch bei dem zu erwartenden Kurventempo sicherzustellen, wurde der simple Brasilientank durch einen 1,5 Liter fassenden Catch-Tank ergänzt.

Auch die Karosserie ist original – fast jedenfalls, nur am Heck leicht verändert, um die großen Räder unterzubringen. Weil schlichtes Umbördeln der Radläufe für Bader

nicht in Frage kam, schnitt er die Kotflügel entzwei und paßte Blechverbreiterungen ein. Die dreiteilige Stoßstange ließ sich ohne Probleme auf die neue Breite bringen. Doch die Freude währte nur kurz.

Der Einbau und die Anpassung der Porsche-Komponenten war voller Tücken: „Der Käfermotor kam noch mit acht Kabeln aus. Beim 993-Boxer sind es 50.“ Das bedeutete: Allein in die Elektrik investierte Bader 240 Arbeitsstunden.

Ganz zu schweigen vom Aufwand, zwei Ölkühler, die GT3-Ölpumpe, das 993-Steuergerät und den ▶



Das Lüfterrad als Blickfang: Im Heck des Karmann Ghia geht es ganz schön eng zu. Von außen ist die Kraft des getunten 993-Motors nur zu erahnen. Hinweise auf die geballte Porsche-Potenz geben nur die großen Reifen und der im Heckfenster sichtbare Teil des Rohrrahmens

TECHNISCHE DATEN

Karmann Ghia 993 RS

Sechszylinder-Boxer, hinten längs • zwei Ventile je Zylinder • Hubraum 3600 cm³ • Leistung 236 kW (321 PS) bei 6240/min • max. Drehmoment 386 Nm bei 5710/min • Hinterradantrieb • Sechsgang-Schaltgetriebe • McPherson-Federbeine vorn, Schräglenkerachse hinten • innenbelüftete und gelochte Scheibenbremsen rundum • Reifen 215/40 ZR 17 vorn, 245/35 ZR 17 hinten • Räder 8J x 17 • Länge/Breite/Höhe 4190/1634/1265 mm • Radstand 2400 mm • Leergewicht 1100 kg • Tank 60l • Zuladung 215 kg • 0–100 km/h in 4,4 s • Höchstgeschw. 285 km/h

Preis

225 000 Euro

993-Auspuff zu installieren. Die Pedale entnahm Bader ebenfalls dem letzten luftgekühlten 911er – leider benötigte der Einbau ungeahnte 80 Stunden Arbeit. Ein Grund dafür: Die Kupplung des Karmann Ghia arbeitet mit Seilzug, die des Porsche funktioniert hydraulisch.

Und noch mehr Porsche-Technik: Vorder- und Hinterachse vom 944 Turbo, umgerüstet auf spiel-

freie Unibal-Gelenke, dazu ein präzise angepaßtes Antiblockiersystem. Antriebswellen vom Cup-996. Bremse vom 993 Turbo. 993-Getriebe und Differential mit 40-Prozent-Sperre – nur so bringt der 1100 Kilo leichte Oldie seine Kraft überhaupt auf die Straße.

Eine aufwendige Einzelanfertigung ist der Überrollkäfig von Heigo, dem Hauslieferanten aller Renn-

Porsche. Das verzweigte Rohrgeflecht schützt nicht nur die Insassen, sondern hat darüber hinaus auch eine tragende Funktion. Bader ersetzte die Drehfederstäbe durch Federbeine, und genau auf diesen Federbeindomen stützt sich der Käfig ab – eine massive Rohrrahmenkonstruktion. Die Karosserie hat kaum noch eine tragende Funktion.

Die Federbeine stammen von KW Automotive. Immerhin drei verschiedene Gewindefahrwerke mußten die Spezialisten entwickeln, bis Bader mit der Straßenlage zufrieden war.

Und dann gab es eine glückliche Fügung: Die Fachhochschule Esslingen wurde auf das Projekt aufmerksam, die Studenten waren Feuer und Flamme. Gleich zwei



Diplomarbeiten beschäftigen sich mit Auftrieb, Fahrwerk, Bremse und Elastizität des Karmann RS. Die gute Nachricht daran: 2000 Kilometer Erprobung mit den modernsten Meßinstrumenten, die sich ein Entwickler nur wünschen kann – und von denen Bader nur träumen konnte. Die Ergebnisse verblüffen: Elchtest mit 73 km/h (Porsche GT3: 76 km/h), Bremsweg

aus 100 km/h 39 Meter. Beeindruckend der geringe Auftrieb bei der gemessenen Höchstgeschwindigkeit von 285 km/h: 40 Kilo vorn, 70 Kilo hinten. Und das ohne Flügel, lediglich am Bug ist eine 40-Millimeter hohe Lippe angebracht.

Vorn 40 Prozent des Wagengewichtes, hinten 60 Prozent – wie beim 911er. Und so fährt sich der Karmann 993 RS auch – bis auf die

Tatsache, daß er rund 300 Kilo leichter ist. Das heißt: bei Nässe nahezu unfahrbar, auf trockener Straße ein Traum. Der Sprint auf 100 km/h gelingt in beeindruckenden 4,4 Sekunden, auf der Autobahn sorgt das rasende Fossil ohnehin für ungläubiges Staunen. Ein Sprint-Duell gegen einen 500 PS starken SL 55 AMG – zufällig zustande gekommen bei Kreisfahrt-

Messungen auf dem Flughafen Malsheim – endete 5:1. Natürlich für den Karmann.

Auch wenn das Auto im Prinzip fertig ist, wird Bader weiterbauen. Er hat bereits einen GT3-Cup-Motor mit 440 PS gekauft. Der paßt auch in seinen Karmann. Im Prinzip ...

[Roland Löwisch]

Kontakt: Bader Racing, Telefon 0711-52 08 99 30, www.bader-racing.de



Karmann außen, Porsche innen: Jochen Bader hat das wunderschöne Karmann-Design kaum angetastet, im Cockpit aber wichen sämtliche VW-Armaturen denen aus Zuffenhausen. Dazu paßte er die Rundinstrumente perfekt in das vorhandene Armaturenbrett ein

Fotos: Dieter Reibmann