

11 Jahre Boxer-Beben



Vor 30 Jahren ging es los, vor 20 Jahren lief das Finale der kultigsten Käfer-Rennserie ever: Käfer-Cup. VW CLASSIC erinnert an elf Jahre Käfer-Racing. Wer könnte die Geschichte besser erzählen als Cup-Erfinder und Organisator Klaus Morhammer?

Text Klaus Morhammer Fotos Archiv GUTE FAHRT, Archiv Käfer-Motorsport

Salzburgring 1996. Fritz Weber hat die Pole Position geholt und legt jetzt auch den besten Rennstart vor. Vierzig, fünfzig Meter macht er in den beiden Auftaktrunden gut. Dahinter kaum zu beschreibende Action. Ein Fünfer-Pulk rangelt um die Wette, dass es eine Freude ist. Beinahe alle hundert Meter wechseln die Positionen, oft nur um halbe Wagenlängen – Motorsport at its best! So was hat der Käfer-Cup noch nicht erlebt. Doch dann: Dritte Runde, Anfahrt Fahrerlagerkurve, Ölspur! Weber kommt mit annähernd 200 Sachen angefliegen, rutscht unvermittelt weg, dreht mehrere Pirouetten, kann seinen silbernen Renner aber auf der Strecke halten. Dahinter beginnt das Dilemma: Dieter Franzen versetzt es nach außen, er touchiert dabei den dunkelblauen 1303 von Franz De-Bettin, der ausgerechnet gerade jetzt auf der Außenbahn vorbeigehen will. Beide drehen sich ab, landen im Kiesbett. Nur Augenblicke später kreiseln die Nachfolgenden. Carsten Abicht und Rainer Trenkamp sind darunter. Sie kollidieren heftig, Trenkamps Cup-Flitzer wird wei-

tergeschleudert, schlägt mit Wucht in Franzens Breitseite und trifft auch noch De-Bettins Käfer-Heck. Das Rennen wird abgebrochen. Den Fahrern ist nichts passiert, die Käfer-Wracks aber

Zehn Jahre lang rannten die Cup-Käfer unter GUTE FAHRT- und VW SPEED-Flagge. Damals Jung-, heute Chefredakteur Joachim Fischer hatte den Sponsorendeal mit dem Verlag eingefädelt

müssen geborgen werden. Sie liegen direkt in der Auslaufzone.

Zwanzig Minuten später der Restart: Das leicht dezimierte Feld macht sich auf die verbleibenden zehn Runden. Weber liegt wieder in Front, dahinter kämpfen Newcomer Norbert Dube, Dirk Torwesten, Berthold Haller und Elmar Sperber, als gäbe es kein Morgen. Wieder Positionswechsel auf jeder Geraden, in jeder Kurve.

Dann gibt Webers Motor auf, bei Haller lässt sich der fünfte Gang nicht mehr schalten, er fällt zurück. Dube und Torwesten ziehen davon, Sperber verliert den Anschluss. Als die Zielflagge fällt, ist die Sensation perfekt. Ein Neu-

ling gewinnt das heißeste aller bisherigen Käfer-Cup-Rennen: Norbert Dube. Sein Siegerinterview fällt eher knapp aus: »Es war einfach geil!«. Wie recht er hatte.

Es war das erste Rundstreckenrennen der Zweiliter-Formel. Das neue Reglement sorgte für eine nie dagewesene Chancengleichheit: Drehzahl limit bei 7000 Umdrehungen, Hubraum maximal 2000 Kubik. Zugelassen für Typ-1- und Typ-4-Motoren. Die Drehzahlen kontrollierten Einheits-Begrenzer, die vor jedem Rennen neu zugeteilt wurden. Mithilfe eines patentierten Hubraummessgerätes konnte durch die Zündkerzenbohrungen ohne großen Aufwand jederzeit die Einhaltung der Zylindervolumina nachgeprüft werden.

Die Zweiliter-Formel war ein Jahr zuvor bereits als neue Käferklasse neben den bis dahin bekannten Divisionen V,



Einmaliges Gastspiel gemeinsam mit den Youngtimern auf der Nürburgring-Nordschleife. Die meisten Cup-Läufe (10) fanden beim Trierer Bergrennen statt. Darum ging's: der Käfer-Cup-Gesamtsiegerpokal.



Bertram Krämer, Cup-Gesamtsieger von 1996, hier mit seinem allseits bekannten grünen Typ-4-1200er beim Siegerfoto auf der Zielgeraden des Salzburgrings 1992.



Cup-Käfer in der berühmten Eau-Rouge-Kurve von Spa 1994. 1997 bis '99 fanden in Zolder weitere Rennen in Belgien statt.

W1 und W4 eingeführt worden. Im ersten Cup-Jahr 1989 hatte es schon einmal vier Rennklassen gegeben: Klasse 1 für 44-PS-Käfer, Klasse 2 für 50-PS-Mo-

Geplant war auch eine internationale Serie: Der Käfer-Supercup kam leider nicht zustande

toren, die Klasse 3 der leistungsgesteigerten Typ-1-Boxer und die Klasse 4 für Typ-4-Maschinen. Die Leistungskontrolle der beiden PS-Klassen auf dem Rollenprüfstand erwies sich aber als

nicht praktikabel, weshalb sie bereits im zweiten Jahr durch die Division V ersetzt wurden, die den Einsatz des serienmäßigen 34er-Solex-Vergasers vorschrieb, die weitere Motorbearbeitung aber freistellte. Die Klassen 3 und 4 wurden lediglich umbenannt. Unverändert blieb dagegen all die Jahre die Mischung der Disziplinen Slalom, Berg- und Rundstreckenrennen.

Zweimal, 1989 im Rahmen des großen Deutschlandtreffens des damaligen Klubs der Käferfreunde in München-Oberschleißheim auf dem Olympia-Ruderregatta-Gelände und nochmals im Rahmen

des VW SPEED-Weekends 1997 auf dem Flugplatz Ellermühle bei Landshut, traten die Cup-Käfer an der Ampel an, um sich auf der Quartermile, der klassischen Dragster-Distanz von 402,33 Metern, zu messen.

Ihr erstes Rundstreckenrennen lieferten sich die Käfer im August 1989. 14 Renner wiesen zu diesem Zeitpunkt die



Voller Einsatz des dreifachen Cup-Gewinners Walter Schäfer auf der Berliner Avus. Volles Haus auf dem Hockenheimring in der Sachskurve.



komplette vorgeschriebene Sicherheitsausstattung auf und durften auf die Piste. Beim ersten Auftritt auf dem Hockenheimring Ende September desselben Jahres waren es bereits 22. An gleicher Stelle lief auch das Rundstreckenrennen mit den meisten Teilnehmern der Cup-Geschichte: 40 Autos im Jahr 1991! Um die Startplätze im Rennen musste gar eine Qualifikation ausgefahren werden. Die meisten Starter überhaupt aber sah der Nördlinger Rennslalom auf der Kaiserwiese, ebenfalls 1991. 47 Käfer stritten damals um die Pokale! Bei den Bergrennen waren Eichenbühl (1991) und Trier (1993) mit

Das allererste Käfer-Cup-Rennen startete am 30. April 1989 bei einem Slalom in Krailling nahe München.

