

KWICKI

Triebtaten eines Schwaben

Diesem Kwicki wären sogar wir nicht abgeneigt. Jens Böhmig aus Backnang ist ein Anhänger von luftgekühltem Fetisch. Dies schon seit der Pubertät und er braucht sich nicht zu genieren – wir wurden ähnlich aufgeklärt.

Während wir mit Wortdegen fechten und uns fragen, wie wohl der Name des Renners aus der Taufe gehoben wurde, könnte Jens mit seinem Kwicki schon die Viertelmeile abgespult haben. Im Kwicki steckt ja doch irgendwie die Assoziation zu den uns wohlbekannteren, oder aber, und das möchte ich hier als betont erwähnt wissen, eben nicht bekannten Kurzbeziehung, deren Spezifik in erster Linie nur in der Kürze eines Aktes liegt. Dies ginge mit dem Streben nach der kürzesten Zeit beim Abfahren von 400 Meter plausibel einher; diesem rasenden „Verkehr“, der der möglichst schnellen Triebbefriedigung dient. Die fehlenden Fisimatenten und das Geplänkel im Vorspiel, pardon! –start, träfen auch auf Jens zu. Gut, dann mach mal 'nen Strip! –unsicher. Einer im sprichwörtlichen „Kwicki“ definierten Beschreibung widersprechen wir allerdings vehement: Die zu bestimmten Wochenend-Treffen verabredete Zweisamkeit einander nicht näher bekannten Personen, ohne die Absicht, eine längere emotionale Bindung einzugehen. (Philosophische Bibliothek, Bd.519, „Grundlegung zur Metaphysik der Sitten“ (Immanuel Kant, Meiner Verlag Jan. 1999)). Das kannst du uns doch wohl nicht erzählen! Bist du doch den alten, aber noch jungfräulichen Abkömmlingen der Wolfsburger Patenschaft auch sonst

hoffnungslos verfallen und kommst von diesen Bindungen so gut wie gar nicht los. Im Gegenteil. Immer wieder aufs Neue werden die Herzen derer erobert. Neben seinem hier vorgestellten Renner bewegt Jens auch einen wirklich reizenden T2A Bulli aus dem Jahre 1979 mit „detailed“ Fuchs Felgen, Udo Becker Typ4 Motor im Heck und Race Flair im Innenraum. Dieser wird in der kommenden Saison als Zugfahrzeug erhalten müssen und sicher seinerseits als Viertelmeile-Versuchung verwechselt. Visuelle Verwöhnung bzw. eine vollbusige Venusfalle, geboren aus einem „Vauweh“ (was Richarzzz mit „z“ kann, kann DRAGRACER mit „v“) läßt Jens uns mit seinem schwarzen 56er VW Käfer – kurz „Ovali“ – zu kommen, mit dem er in der Street Eliminator Serie im Jahr 1 eine hervorragende Platzierung einfahren konnte. Wo er wohl gelandet wäre,

hätte er den Kwicki mitgebracht? Wir wollen nicht spekulieren – wir wollen wissen und sicher ist, daß Jens seine Sache sehr Ernst nimmt. Der Kwicki wurde zwar straßentauglich aufgebaut, doch ist dieser nur für's Drag Racing entstanden und vorgesehen. Nicht weit hergeholt ist die Tatsache, dem 56er Ovali seine Showcondition nicht nehmen zu wollen, wie Jens uns gegenüber beteuert. Sehr loblich, wie wir finden. Den Ovali, besser bekannt als „die schwarze Natter“, beleuchteten wir in der Ausgabe Nr. 16 ausführlich. Dieser ist auch Grund dafür, daß Jens als „Infizierter“ gilt. 2004, als „die schwarze Natter“ als Projekt fertiggestellt war, gab es erst einmal eine anständige Roll-out-Party mit zünftigem Gelage. Was uns schon immer sehr beeindruckte, waren die Räder an dem Ovali. Diese seltenen

Karosserie/Chassis:

- 1200er Standard, Bj. 68, Automatik/Schräglenker
- Stahlhauben und Heck, Kotflügel vorne und Motorhaube aus GFK
- Kunststoffscheiben
- Autometer 5" Monster Tach mit Shift- und Oillight
- Gene-Berg Shifter mit 60% Verkürzung
- Poly-Drag-Sitz
- Simpson 3 Zoll 5-Punktgurt

Motor:

- 2.666 ccm VW Typ4, Bohrung 103 mm, Hub 80 mm
- 228 mm Bus HD-Sachs-Kupplung
- Nockenwelle Web Cam 86b/86c,
- Web Cam Racing Lifter,
- Udo Becker Zylinderköpfe 49mm EV/39mm AV, Verdichtung 10,5:1

- 48 mm Weber IDA Vergaser
- liegendes Porsche-Gebläse Eigenbau
- Ahnendorf Cup-Krümmen
- Eigenbau-Schalldämpferanlage
- Mallory Benzinpumpe und Filter,
- MSD 6 AL Zündung, 2-Stage Rev.-Modul, Launch Control

Getriebe/Hinterachse/Fahrwerk:

- Schräglenkergehäuse der letzten Serie, Stahlschaltgabel, Teller-/Kegelrad und Gänge: 4,375, 3,78, 2,06, 1,48, 1,14
- 90/10 Dragshock Stoßdämpfer vorne, rote Konis hinten
- Drehstäbe vom 944
- Käfer-Scheibenbremse vorn, Käfer-Trommelbremsen hinten
- Porsche Fuchsfelgen in 4,5x15 und 7x15 mit 125/15 und 6x26x15 Firestones/Phoenix
- verstellbare und 50mm eingekürzte Vorderachse.

und teuren Felgen werden unter der Bezeichnung „Steiner“ in raren Sortimentslisten geführt. Als das Gelage seinen Lauf nimmt, lobt man den Vater der Räder und trinkt auf Richard – so heißt der Herr Steiner mit Vornamen. „Auf Richard's Wohl!“, „Richard's Räder sind spitze!“. Letztere patentbezogene Besitzangabe fließt sofort in die Namensgebung ein. Ob die Abwandlung der eigentlich korrekten Schreibweise den nun etwas lahmen Zungen zu verdanken ist, lassen wir mal dahingestellt. Unbestritten ist: das „Richarzzz Racing Team“ wurde getauft. „Die drei „z“ enthalten die Melodie im Namen“, sagt Jens und verweist auf das von Freund André Urban gezeichnete Logo, welches den Renner und die Teamklamotten ziert. Mit im Bunde sind Jens Wunderlich und Markus Meier, die ihrerseits einen 55er Ovali mit 2,7 Liter Aggregat (Jens) und einen 56er Ovali mit 2,3 Liter Hubraum (Markus) pilotieren.

Zusammen besuchte man einige Drag Race Events und als Zuschauer konnte Jens im letzten

Jahr bereits zehnjähriges Jubiläum bei den NitroOlymp'X in Hockenheim feiern. Doch fortan wollte man selbst das Race-Feeling erleben und gespannt den Tee wie einen Altar beschwören. Beim Test & Tune in Bitburg beginnt die aktive Zeit des Käferretters mit seinem 56er Ovali und 2,4 Liter Typ4 im Heck. Nun vollends infiziert, wurde der Kwicki geplant. Weitere Richarzzz Team Mitglieder sind Joachim Gary und Benni Kühn. Eigentlich hatte Benni vor, sich einen Low-Budget-Renner zu bauen, und Jens schaute sich für ihn nach brauchbaren Käfern um. Benni's Projekt gerät leider ins Stocken und als der Kwicki, noch in Zivil, bei einen Teilehändler in Jens' Umgebung steht, greift er zu und des Käfers zweites Leben beginnt. Von der Hand einer Dame als Neuwagen erworben und dann viele Jahre durch den Verkehr navigiert, geht er nun als Rolling Chassis in den Besitz des frisch gebacke-

nen Dragracer über. Der 68er Automatic-Käfer bietet eine hervorragende Basis für Jens' Vorhaben. Es folgt eine radikale Gewichtsreduktion, in der viele Teile aus dem Leichtbau-Sortiment an und in den Käfer wandern. Dennoch werden lange Hauben aus Blech verwendet. In Verbindung mit stehenden Schweinwerfern spiegeln sie den beliebten Race-Trim der 67er US-Dragracer wieder. Die Familie BERG in den USA liefert hier, neben vielen weiteren frühen US-Aircooled Gassern, einige Vorlagen. Der Kwicki wird stetig weiter modifiziert und optimiert. Ein DMSB konformer Käfig wird in den Käfer gebaut – Alu-Renntank, und Line-Lock werden montiert. Ein Ölkühler wandert vor die um fünf Zentimeter eingekürzte Vorderachse – Glas wird gegen Makrolon





Jens am Kwick-Shifter!

getauscht. Das Getriebe wird (dank Armin) mit verstärkten Teilen und Superdiff ausgestattet und ein Typ4-Antrieb wird entwickelt. Sigi Thums, der mit seinem Kollegen Mike Storek unter ihrer Firmierung Mainspeed in der Käfer Szene bestens bekannt ist, erhält den Auftrag für einen 2,6 Liter Typ4 Motor. Das Konzept scheint durchdacht und Jens ist auf Anhieb recht flott unterwegs. Nach der ersten Saison 2005 wird das Getriebe auf die Motorleistung abgestimmt und der 3. und 4. Gang verkürzt. Der 1. und 2. Gang stammt aus einem Pendelachsgetriebe bis Bj. 68, der 3. und 4. Gang aus einem Schräglenker-Getriebe der letzten Baureihe. Das Getriebe wird um einen Zoll höhergelegt und erhält verstärkte Seitendeckel. Die Entwicklung eines haltbaren Heckantriebes stellte dabei eine besondere Herausforderung dar. Diverse konstruktive Veränderungen waren notwendig, um diese Kombinationen fahr- und schaltbar zu bekommen. Es stellte sich also die Frage der richtigen „Bodengruppentherapie“. Wer früher viel Dampf auf

ein Käferfahrgestell stellen wollte, für den wurde dieses Automatic-Modell als Antwort auf viele Fragen genannt. Mit der ferner vom VW-Werk, der besseren Fahrwerkseigenschaften wegen, installierten Schräglenker-Hinterachse war man also bestens vorbereitet. Doch gilt dies auch für's Drag Racing? Kaum ein Käfertreter, der zu Beginn auf Serien-Schräglenker unterwegs ist, fährt ohne einen Schirmständer voll Antriebswellen zum Drag Race. Immer wieder kleine Haufen abgerissener Wellen bilden sich in den Fahrerlagern rund um die Käfer-Fraktion. Entweder man rüstet auf Pendelachse um, oder man begibt sich auf die Suche nach High Performance-Material. Fündig wird man hierzu oft in modellpolitischen Pendants aus Zuffenhausener Serienproduktion. Jens fand Verwendbares in der Porsche-Rennsportabteilung und in den USA, wo in der dortigen Baja-Bug-Szene Torsions-Antriebswellen mit

sehr groß dimensionierten Gleichlaufgelenken verwendet werden. Gute Idee! Porsche Gelenkflansche, Gleichlaufgelenke und Achswellen werden verbaut und Sway-a-Way Torsion-Antriebswellen in Serienlänge mit 28 mm Durchmesser und 26 Zähnen halten standhaft die Stellung. Mittlerweile hat Jens mit Engineering Support von Freund Armin eine durchaus haltbare Konfiguration in den Kwicki installieren können. Technisch also gut vorbereitet, startet Jens in die Saison 2006. Hockenheim im August ist fester Bestandteil des Rennkalenders und die Vorfreude ist groß. Im Mai fährt Jens in Bitburg seine Bestzeit von 13.3 Sek. @ 107 mph. Dann im Juli der Super-GAU. Ein Zylinderkopfschaden macht erst einmal einen Strich durch die weiteren Pläne. Die Köpfe gehen umgehend zu Udo Becker nach Iserlohn, der den Start in Hockenheim in letzter Minute sichern kann. Die Köpfe werden komplett überarbeitet. Brennräume, Ventilsitze, Ventile, Ventildfeder, Stoßelstangen - das

volle Programm der High Performance Beckerei eben, läßt Udo den Köpfen angeeignet. Leider kann Jens nur ohne abgestimmte Vergaser in Hockenheim an den Start und macht sich Sorgen um die Wettbewerbsfähigkeit seines Kwickis. Bei den Nitros angekommen, sagen wir Dankel Jens ist über den Leistungszuwachs sicher mehr als nur überrascht. Die Phoenix-Slicks erfahren an dieser Stelle exzellenten Grip und der Kwicki hält die detailed Front-Füchse hoch wie die

Fahne einer zum Angriff blasenden Kavallerie! Jens produziert, bei um ca. 600 rpm niedrigerer Startdrehzahl als sonst, einen Wheelstand, der ihm den Titel „höchster Wheelie - NitrOlymp'X 2006“ beschert. Und wir haben drauf gehalten - alle Mann! Überzeugt euch selbst. Wir gratulieren noch einmal an dieser Stelle. Die weiteren Ziele für Jens sind klar definiert. Das Auto muß in der Lage sein, unter allen Bedingungen (Strecke, Wetter, etc.) den Klassenindex zu fahren, um bei den Competitions konkurrenzfähig zu sein. Dem Index hinterher fahren zu müssen, würde mit Demotivation einhergehen, wie Jens uns gegenüber angibt. Er möchte Rennen fahren, um dort möglichst weit zu kommen. Wir sind gespannt wie weit er in der kommenden

Saison kommt. Parallel zur Kwicki Rennkarriere ist er in der Street Eliminator Serie jedenfalls schon sehr weit gekommen und bildet mit seinen zwei Käferkollegen das Mittelfeld. Nebenbei übernahm er sogar noch Timing Aufgaben in der 1on1-motorsports.de Crew. Bedanken möchte sich Jens noch bei: seinen Jungs, Dirk „Pixeley“ Behlau, Udo Becker, Fa. Oldspeed und bei uns? Das finden wir aber nett. Wir jedenfalls freuen uns schon auf die nächste Saison mit dir. Benutze beim Quicki mit dem Kwicki immer das Kondom der Geschwindigkeit, auf dem in rarer Trägerfolie geschrieben steht: „GENE BERG has it all“ - deinen Helm!

Text: Andreas „Kalunki“ Dierking
Fotos: Mathias Wienandt, Dennis Kieselhorst
Web: www.richarzzz.de

