

WOLFGANG ULZ

SUPERBUG

reloaded

Dario Cantoni Christof R. Schmidt

DER 1303 S GILT ALS BESTER KÄFER. WOLFGANG ULZ HOLT IHN MIT SEINEM EIGENBAU IN DIE GEGENWART UND MICH AUF DEN BEIFAHRERSITZ. DAS KÄFERFIEBER ALLERDINGS BEGANN BEREITS VIEL FRÜHER: AN SEINEM 18. GEBURTSTAG.





MIT DEM NEU AUFGEBAUTEN VW 1303 S UNTERWEGS AUF KURVENREICHER STRASSE – HIER IST DER GRAUE FLITZER DEFINITIV IN SEINEM ELEMENT

sowieso bleibt die Form und der Käfer tönt wie ein Käfer – einfach ein bisschen satter im Sound. Alles ist etwas edler, auch sind die verfügbaren Ersatzteile heute besser als vor 20 Jahren, weil weltweit immer noch sehr viele Leute am Käfer rumbasteln. Ein gutes Drehmoment ist wichtig, damit man entspannt fahren kann. Der nächste Umbau wird sicher ein Cabrio, ebenfalls aus der

Beetle, Bug, Kever, Maggiolino, Coccinelle, Buba, Escarabajo ... oder eben Käfer wird er liebevoll genannt. Als erschwingliches, sparsames und robustes Gebrauchsauto ist der luftgekühlte Vierzylinder mit Boxermotor nach dem Zweiten Weltkrieg populär geworden und mit über 21,5 Millionen gebauten Fahrzeugen das meistverkaufte Automobil der Welt – bis es im Jahr 2002 vom Golf aus dem gleichen Konzern überholt wurde. Der Hecktriebler galt in den Alpen als das Winterauto schlechthin, mit dem man jeden Alpenpass problemlos erklettern konnte. «Der Käfer hat einen extremen Reiz, auch heute noch», schwärmt Wolfgang Ulz und tritt beherzt in die Pedale, «jeder kennt ihn, ist schon in einem gegessen. Egal, wo man hinkommt, weckt er Erinnerungen an früher, entweder hatte der Grossvater einen, der Onkel oder die Eltern, und alle sind sie damit in die Ferien gefahren. Und mit unseren Modifikationen sieht er einfach genial aus!»

Unterwegs sind wir in einem mausgrauen VW 1303 S, dem Topmodell der Käferreihe, das von 1972 bis 1975 gebaut wurde und als ausgereiftester Käfer gilt – in den USA nannte man ihn daher auch Superbug. Trotz seinen 40 Jahren ist der Buckelporsche flott unterwegs, und wir können im Feierabendverkehr gut mithalten. Am Heck der typische Käfer-Sound. Das Fahrzeug ist komplett neu aufgebaut, aber mit gesundem Menschenverstand. Die originalen Bauteile lassen den typischen Spirit der siebziger Jahre aufkommen. Eine Kraftspritze erhielten Motor und Antriebsstrang. Der 1,6-Liter-Sauger wurde auf zwei Liter aufgebohrt, bekam geschmiedete Kolben, was sich in der doppelten Leistung niederschlägt (100 anstatt 50 PS). Dies bei einem Leergewicht von nur 850 Kilogramm. «Wir ändern nichts am Charakter des Autos, wir machen es nur besser!», präzisiert Wolfgang Ulz. «Es werden keine fremden Motoren eingebaut, wie es etwa gemacht wird. Es ist immer noch ein luftgekühlter Boxermotor wie damals,

1303er-Reihe. Ich glaube, der VW 1303 wird in nächster Zeit eine Wertsteigerung durchmachen, wie alle älteren Autos. Im Moment ist er noch unterbewertet, aber die Leute wollen etwas Spezielles – am liebsten einen Oldtimer mit moderner Technik.»

Wir lenken auf die Passtrasse ein, Wolfgang Ulz und der Käfer fühlen sich im Element, mit Vergnügen steigen wir in die Kurven, krallt sich der Superbug in den Asphalt. Das macht Laune, Gokart-Feeling, Wolfgang Ulz' Rennfahrer-Vergangenheit blitzt kurz auf, ein verschmitztes Lächeln. Der Käfer war sein erstes Auto, ein Geschenk seiner Eltern zum 18. Geburtstag. Anfänglich hatte er keine grosse Freude daran, doch als er merkte, was man alles aus dem Auto rausholen kann, hat ihn der Virus befallen. Er begann sich mit dem Käfer auseinanderzusetzen, bastelte die ganze Nacht, modifizierte dieses und jenes. War dann Gründungsmitglied des Käferclubs Graubünden, fuhr an alle Käfertreffen und am Schluss sogar Rennen am deutschen Käfer-Cup. Von dieser Zeit zeugt ein Ordner voller Zeitungsausschnitte. Wolfgang Ulz posiert vor seinem orangen Käfer. Fachartikel seines Umbaus, der später als «German Style» bezeichnet wurde, in deutschen und Schweizer Zeitschriften. Hier ein Frontcover. Eine Story in Frankreich – sogar in den USA erschien ein Artikel. Auftritte im Fernsehen, Käferrennen wurden anno dazumal noch zu besten Sendezeiten übertragen.

«Ich habe in jener Zeit meinen Käfer komplett neu aufgebaut, in einem ganz modernen Stil, was damals absolut uncool war. Man orientierte sich eher retro am sogenannten California Style. Doch am ersten Käfertreffen – ich hatte gar nichts erwartet – räumte ich gleich zwei Preise ab: «Best of Show» und für das schnellste Auto in meiner Kategorie. Da wurde mir bewusst, dass ich etwas gut gemacht hatte. Ein Jahr später



gründete ich mit Pieder Decurtins, einem Kollegen aus dem Bündner Oberland, ein Käfer-Racing-Team, und ich bestritt mit ihm als Fahrer verschiedene Rundstreckenrennen in Berlin, Hockenheim, auf dem Nürburgring, aber auch Bergrennen wie jenes von Trier (Europameisterschaften). Wir hatten als Einsteiger zwar ein paar Probleme, aber wenn wir durchkamen, fuhren wir durchaus schnelle Zeiten. 1996/97 war schon ein geniales Jahr – wenn auch ein sehr teures.»

Präzise und routiniert schaltet Wolfgang Ulz in den zweiten Gang zurück und beschleunigt dann rasant aus der nächsten Kurve. Das Fahrfeeling ist wie anno dazumal. Der 1303 S hat kein ABS, kein ESP, das Sportlenkrad keine Servo-Unterstützung. Dafür brilliert der kleine Flitzer mit einem besseren Fahrwerk, Recaro-Sitzen, rassigen Felgen, LED-Licht sowie Scheibenbremsen vorne und hinten. «Nach diesem turbulenten Jahr habe ich den Rennkäfer instand gestellt, in der Tiefgarage versorgt und nie mehr angefasst. Es folgten die Firmengründung und der Aufbau unserer Garage in Chur. Erst letzten Winter, nach bald 20 Jahren, habe ich mir gesagt: Mit dem Käfer müsste man wieder mal was machen!»

Seither haben die Tuner Rusconi & Ulz zwei Fahrzeuge gebaut: den mausgrauen Vorfürhswagen und einen 1303 RS mit 180 PS, der auf dem ehemaligen Rennauto von Wolfgang Ulz basiert. Das erste Kundenfahrzeug, ein automobiler Wunschtraum in leuchtendem Hellblau, steht kurz vor der Fertigstellung. Der neue Käfer erntet überall verzückte Blicke. «Er kommt bei den Leuten super gut an», bemerkt Wolfgang Ulz. «Es ist ein altes Auto, aber modern. Es ist alltagstauglich, macht Spass beim Fahren, hebt sich ab, ist total Kult. Wir haben auch sehr gute Reaktionen von der Fachpresse, die sind begeistert von der Technik und von unserem Finish. Natürlich ist so eine Spezialanfertigung nicht gerade billig, dafür aber absolut einzigartig. Mein Ziel ist es, jährlich zwei bis drei solcher Käfer zu bauen.»

Superbug reloaded

He co-founded the Beetle Club of Grisons and was an active Beetle racer in the nineties, but after setting up his own car repair shop, Wolfgang Ulz almost forgot about the legendary speedster in his garage. Meanwhile, he has refurbished two VW 1303 S, the most powerful Beetle of all times (built between 1972 and 1975) and therefore nicknamed «Superbug». For his brush-ups he uses modern parts but sticks to an authentic look. «It's an old car, but it's modern», says Ulz. «My goal is to build two or three of these Beetles a year from now on.»