



HORAG-TURBO GOLF GTI PRINT

Rotkäppchen und der böse Golf

Es war einmal ein ganz normaler roter VW Golf GTI. Dann verpasste Horag dem Einkaufswagen einen Schrick-Turbolader, legte ihn tiefer und machte ihn breiter. Heraus kam ein GTI mit Tollwut – kurz: der böse Golf.

Text: Jürg Zentner, Fotos: Christian Lienhard



Rot wie Rotkäppchen. Aber dieser Wolf im Einkaufswagen-Pelz frisst keine Grossmütter, sondern Porsches.

«Warum hast du so breite Kotflügel?» – «Damit ich mehr Grip habe.» – «Warum bist du so tief?» – «Damit ich schneller durch die Kurven komme.» – «Und warum fauchst du so laut?» – «Das ist kein Fauchen. Das ist Ladedruck.» Und das hier ist kein Märchen, sondern die Legende vom Turbo aus dem Thurgau, dem Horag-Turbo Golf GTI – dem ultimativen 911er-Killer und König der Bergrennen.

Die wilden 1970er-Jahre

Motorsportfans muss man Horag (Hotz Racing) nicht erklären. Seit über fünf Jahrzehnten mischt die Familie Hotz im internationalen Rennsport mit. Angefangen hat alles in den wilden 1970er-Jahren, als der Motorsport noch ein Paradies für Tüftler war. Neben grossen Werkteams mischten zahlreiche private Rennställe mit, die mit wenig Budget, aber dafür umso mehr Kreativität erstaunliche Autos auf die Räder stellten. Eines dieser Rennteams war Horag (Hotz Racing). Gegründet wurde es 1971 vom Schweizer Rennfahrer und Konstrukteur Markus Hotz, der 1975 und 1977 Schweizer Meister wurde. Er fuhr auch erfolgreich Langstreckenrennen und nahm 1979 an der Procar-Serie im BMW M1 teil.

Lista Racing Team

In seiner Werkstatt – erst in Baden, heute in Sulgen – entstanden im Kundenauftrag viele erfolgreiche Rennfahrzeuge. Beim Formel-Super-V-Rahmenrennen zum

Grand Prix in Zandvoort 1973 waren von 37 startenden Fahrzeugen neun von Horag. In den 1970er-Jahren lieferte und betreute Horag unter anderem die Fahrzeuge von Clay Regazzoni, Herbert Müller, Eugen Strähle und Fredy Lienhard. Mit dem Lista-Gründer verbindet Hotz übrigens eine Freundschaft, die bis in die Ju-

gend zurückgeht. Mit Horag war das Lista Racing Team über Jahrzehnte einer der erfolgreichsten Rennsportställe der Schweiz.

Vom Breiten- zum Spitzensportler

Inmitten dieser von Benzin und Öl geschwängerten Welt sagte jemand: «Halt



Cockpit wie ein Werkzeugkasten: funktional, ehrlich, nur das Nötigste.



Mehr Kotflügel als Anstand – dieses Heck hat schon viele überrascht. Und noch mehr stehen lassen.

mal mein Bier.» Und so kam es, dass 1979 auf dem Genfer Autosalon eine echte Sensation präsentiert wurde: der böse Golf. Der Horag-Turbo Golf GTI machte aus dem Breitensportler einen Spitzensportler. Während ein Golf GTI jener Zeit rund 110 PS leistete, brachte der Horag-Turbo je nach Ausbaustufe bis zu 200 PS

auf die Piste – bei rund 800 Kilogramm. Zum Vergleich: Ein Porsche 911 SC leistete damals 180 PS und wog über 1,1 Tonnen.

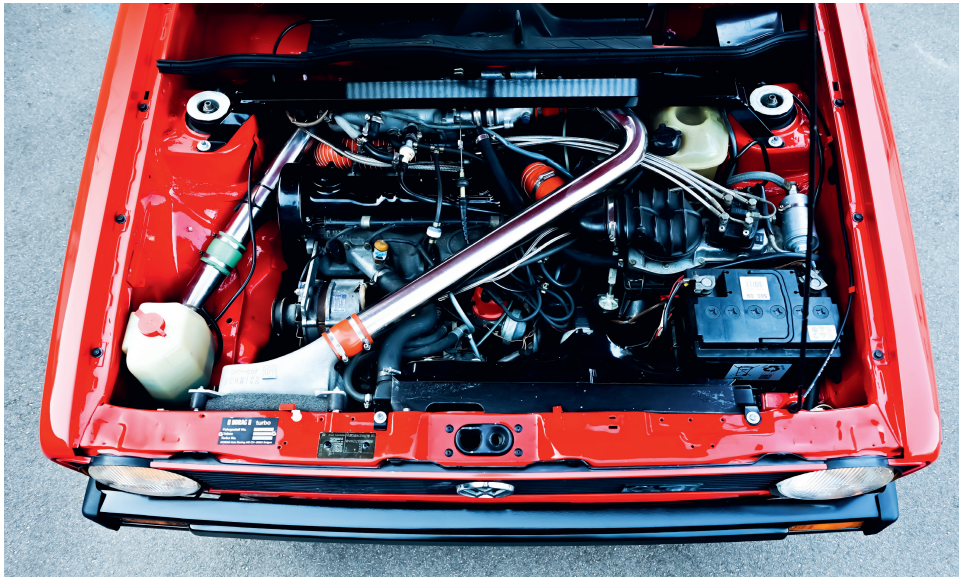
Aggressiver Turbolader

Eine Schlüsselrolle für die Leistungsexplosion spielte der Turbolader von Schröck. Die deutsche Firma war eigentlich für ihre

Hochleistungsnockenwellen bekannt, entwickelte jedoch auch Turbosysteme für den Rennsport. Im Horag-Golf sorgte der Schröck-Turbo für hohen Ladedruck und damit für eine sehr aggressive Leistungsentfaltung. Typisch für Turbomotoren jener Zeit kam die Leistung wie ein Dampfhammer im oberen Drehzahlbereich – genau

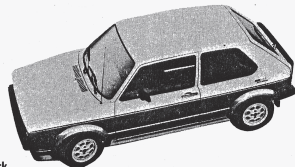


Breiter, tiefer, schneller: Wenn ein Golf böse schaut, hat er meist hohen Ladedruck.



Hier wohnt der Wahnsinn: Schrick-Turbo mit mehr Druck als ein Dampfkochtopf auf Speed.

HORAG GTI turbo



Einstellwerte Fahrwerk

Sturz V/A: -1°
Vorspur: -22' (offen)

Einstellwerte Motor

Zündung (Spezial-MKZ-Zündung)
10° bei 950 U/min (mit Schläuchen an Unterdruckdose)
10° v. 07 bei 950 U/min (beide Schläuche abgezogen)
32° v. 07 bei 3'500 U/min (beide Schläuche abgezogen)
22° bei 3'500 U/min (mit 0,4 bar auf beiden Schläuchen, Spezialventil erforderlich)

Ladedruck (bei warmem Motor, Öltemp. ca. 80° C)
0,60 - 0,65 bar bei 3'300 U/min
0,45 - 0,50 bar bei 6'000 U/min

CO-Anteil
1 - 1,5 % bei 950 U/min (Leerlaufdrehzahl)
mind. 1 % bei 3500 U/min (unter Last)

Weitere Daten und Hinweise

Ventilspiel: 25/45 (W)
Motorenöl: Castrol formula RS
Getriebeöl: Castrol G 728
Zündkerzen: Bosch W 260 S28 (W4CS)

Beim Auswechseln des Kühlergrills sind die Rippenzwischenräume vor dem Ladeluftkühler neu auszuräumen.
Der HORAG-Turbo ist ein Hochleistungsmotor und verlangt während der Warmlaufphase besondere Vorsicht. Achten Sie darauf, den Motor erst höher zu belasten, wenn die Öltemperatur auf 90° C angestiegen ist.

HORAG
Hotz Racing
Kreuzflingstr. 3
8583 Sulgen
Tel. 0752/42 27 23

So tickt der Horag-Turbo

Der Horag-Turbo Golf ist kein frisiertes Strassenauto, sondern ein abgestimmtes Rennwerkzeug. Die Einstelldaten sind auf maximale Performance ausgelegt – bei minimaler Fehler-toleranz.

Fahrwerk

Mit leicht negativem Sturz (-0,5 Grad) und offener Vorspur (-22 Winkelminuten) steht der Golf messerscharf beim Einlenken. Das sorgt für enormen Kurvengrip – macht ihn auf der Geraden aber nervös. Typisch Bergrennen: agil statt komfortabel.

Turbo-Charakter

Der Ladedruck liegt bei bis zu 0,65 Bar im mittleren Drehzahlbereich und fällt bei hohen Drehzahlen wieder ab. Heisst: maximaler Punch aus der Kurve statt brachialer Endleistung. Genau das, was auf engen Strecken zählt.

Zündung

Bis zu 32 Grad Frühzündung ohne Ladedruck – unter Boost deutlich reduziert. Klassische Turbo-Logik: Leistung, solange es geht. Sicherheit, sobald Druck anliegt.

Gemisch

Mit CO-Werten über einem Prozent läuft der Motor bewusst fett. Das kostet Effizienz, schützt aber vor Hitze. Bei Turbomotoren ist das überlebenswichtig.

Anspruch

Dieser Motor verzeiht nichts. Erst belasten, wenn das Öl 80°C erreicht hat – sonst droht Schaden. Der Horag-Turbo ist kein Alltagsauto, sondern ein Hochleistungsgerät mit Rennsport-DNA.

das, was man auf kurzen und kurvigen Rennstrecken braucht.

Der Muskelaufbau verlangte allerdings nach umfangreichen Anpassungen: verstärkte Motorbauteile, aufwendige Kühlung und eine präzise abgestimmte Gemischaufbereitung. Auch Fahrwerk und Bremsen wurden entsprechend überarbeitet.

Breiter, tiefer, schneller

Optisch hatte der Horag-Turbo Golf mit dem Serienmodell nur noch die Silhouette gemeinsam. Breite Kotflügel, grosse Luft-einlässe und eine extrem tief liegende Karosserie machten klar, dass es sich hier um ein kompromissloses Rennfahrzeug handelt. Klein, leicht, turbogeladen – und gnadenlos. Der Horag-Turbo Golf GTI lieferte genau das, was man im Bergrennsport braucht: sofortigen Schub, messer-

scharfes Handling und maximale Konzentration am Steuer.

Insgesamt entstanden in den wilden Jahren rund 80 Horag-Turbo Golf GTIs. Viele davon überlebten nicht – wurden in Rennen verheizt oder geschröten. Man schätzt, dass heute noch ein bis zwei Dutzend Exemplare existieren. Anders beim Wolf – davon gibt es in der Schweiz mittlerweile rund 300 Exemplare.

Kult aus einer anderen Motorsportzeit

Heute sind Horag-GTIs Zeitzeugen einer Epoche, in der private Konstrukteure und kleine Rennteams den Motorsport mitprägten. Der Horag-Turbo Golf steht exemplarisch für diese Zeit: ein unscheinbarer Kompaktwagen, der mit Turbotechnik, viel Ingenieurskunst und einer Portion Mut zum echten Gegner am Berg wurde.



Heilige Dreifaltigkeit mit Gebetsmühle.



Drei Augen, die alles sehen: Druck, Temperatur, Feuer frei.



Der Name, der aus dem GTI ein Monster macht: Schrick.



Horag drauf, Racing drin. Heute ist dieses Ehrenabzeichen ein Vermögen wert.