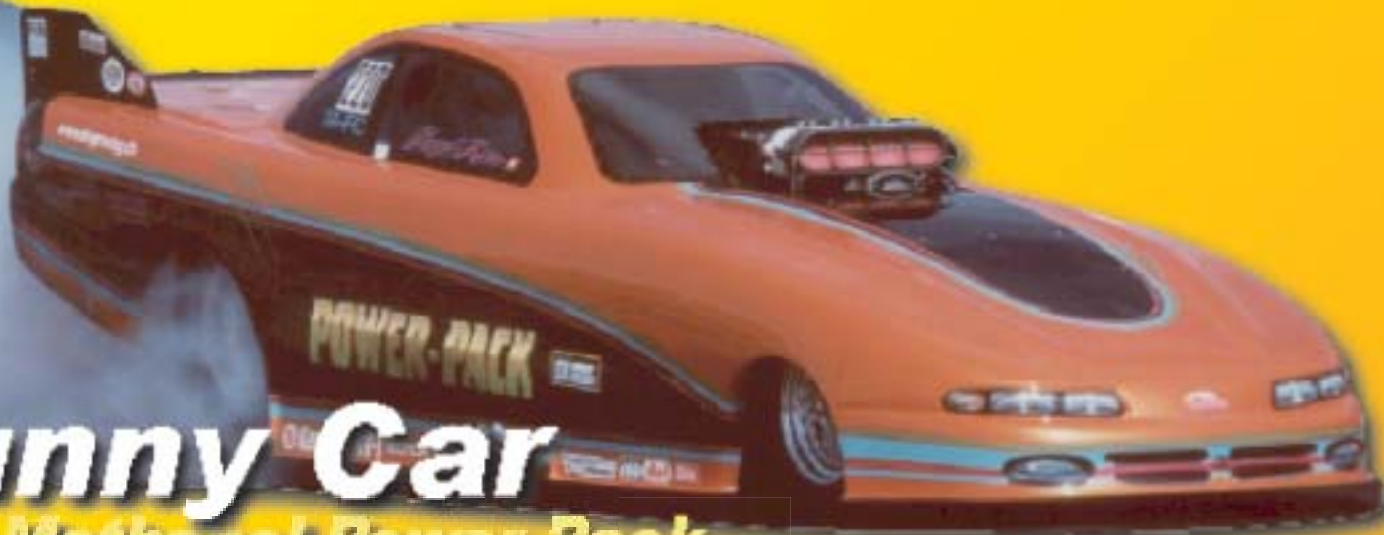


DRAGRACER.de

ERSTES GROSSES DRAG RACING ONLINE-MAGAZIN



Funny Car

Pure Methanol Power Pack



Bad One Pick Up

74er Chevy C10 Pick Up



**Slotcar Dragracer
62er Turbobug**



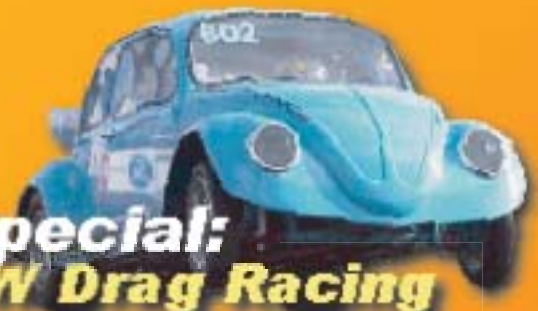
Racing Camaro

81er Heartbeat Racing Camaro



Fliegender Fisch

World's fastest Street-BUELL



Special:

VW Drag Racing

Liebe Dragracer-Leser,

die kalten Tage sind endlich vorbei und die Saison 2003 geht in wenigen Tagen los! Leider stehen einige Termine der bevorstehenden Saison noch nicht hundertprozentig fest und Veranstaltungen wie z.B. Husum wurden sogar ganz abgesagt. Zusätzlich wurden auch noch teilweise Klassen bei den Events gestrichen. Dies sollte uns ein wenig zu denken geben. Es ist ohnehin schon schwer als Racing Team auf Sponsorsuche zu gehen, und wenn man dann noch nicht einmal einen festen Terminkalender vorlegen kann, stehen die Karten wahrscheinlich noch schlechter.

Trotzdem freuen wir uns auf die kommende Saison und sind gespannt, welche neuen Fahrzeuge in der heimischen Garage über Winter entstanden sind.

Ihr sitzt nun vor der vierten Ausgabe von Dragracer.de! Wir hoffen, dass Sie Euch gefällt und würden uns natürlich wieder über Lob und Kritik freuen. Selbstverständlich werden wir auch auf einigen Rennveranstaltungen vor Ort sein. Also: Wenn Ihr Euch und Euer Fahrzeug in einer der nächsten Ausgaben vorstellen wollt, dann sprecht uns an!

In dieser Ausgabe findet Ihr ein kleines Special über die VW Drag Racing Scene. Leider können wir aus Zeit- und aus Platzgründen nur einen Teil der luftgekühlten Dragster vorstellen, versprechen aber, dass die VW's auch in den nächsten Ausgaben dieses Magazins einen festen Platz haben werden!

Viel Spaß beim Lesen.....

Dennis, Boris, Sascha



INHALT

Editorial	2
News	3
 Heartbeat-Racing	5
 Fliegender Fisch	6
 The Bad One	8
 VW Drag Racing	9
Slotcar Dragracer	14
 Pure Methanol Power Pack	15
 Turbobug	18
Vorschau, Impressum Anlage: Terminkalender 2003	19

eurodragster.com

Die aktuellsten News der europäischen Drag Racing Scene, eine große Linkliste, Interviews, Team-Features, Bilder und vieles mehr findet man auf der umfangreichen und täglich aktualisierten Website www.eurodragster.com!



Infos unserer dänischen Nachbarn über den **Danish Street Race Cup** gibt es hier: www.streetlegal.dk! Wer der dänischen Sprache nicht mächtig ist, kann hier aber viele Bilder bewundern.



Der 1on1 Club veranstaltet in diesem Jahr mehrere Motorsport- Events in Bitburg! Teilnehmen kann jeder, der im Besitz eines Führerscheins ist. Für alle Runs gibt es einen ausgedruckten Timeslip!
Infos: www.1on1-motorsports.de

Termine Motorpark Bitburg:

09. – 11. Mai, 06. – 08. Juni, 11. – 13. Juli,
08. – 10. August, 05. – 07. September, 02. – 05. Oktober



2003 European Pro Mod Cup

Die 5 Events des diesjährigen NDRS/ BilSport Pro Mod Cup finden an folgenden Terminen statt: (www.promod.nu)

24.-26.05. Main Event, Santa Pod, GB
04.-06.07. Nitro Nationals, Alastaro, FI
24.-27.07. Drag Festival, Mantorp, SW
01.-03.08. Drag Challenge, Gardermoen, NO
05.-07.09. European Finals, Santa Pod, GB



WEBTIPP!!!

www.maltadragracing.com



www.teamcorvette.dk

Das dänische „Team Corvette“ traf sich vor kurzem in einer dänischen Gaststätte, um die Strategie für die kommende Saison zu besprechen. Spontan wurde die 73er Corvette durch die grosse Schiebetür der Gaststätte geschoben und in der Mitte des Saales platziert. Nach ca. 300 Bier ließ das Team es sich nicht nehmen, den Motor anzuschmeissen und genoss das Essen bei einem extremen Geruch nach 114 Oktan. Verrückte Nachbarn... :-)



Andy Frost hat auf seiner Website ein neues ‚Message Board‘ eingebaut. Hier können ab sofort News und Infos veröffentlicht, sowie über technische Probleme diskutiert werden.

Einen Bericht über Andy's Vauxhall gab es in der 3. Ausgabe von Dragracer.de!

www.redvictor1racing.co.uk

designfolie.de



Filme wie "The Fast And The Furious" haben - was Cardesign betrifft - einen Trend gesetzt, der jetzt auch nach Deutschland kommt. DESIGNFOLIE.DE gestaltet Designs für Autoliebhaber, die aus ihrem Auto etwas Besonderes machen wollen. Auch eigene Entwürfe können bei DESIGNFOLIE.DE kostengünstig realisiert werden. Die Folienqualität ist sehr hochwertig, speziell für den Einsatz auf Fahrzeugen entwickelt und ca. 7-10 Jahre haltbar. Alle Designfolien gibt es als Set für beide Seiten und für die Haube. Einfarbige Motive liegen bei EURO 98,-, zweifarbige bei EURO 148,-. Unter dem Link ‚Beschriftung‘ gibt es eine Bestellmöglichkeit für eigene coole Sprüche, Eigennamen oder die Webadresse. Bis ein deutschlandweites Fachhandelsnetz aufgebaut ist, kann jetzt schon über <http://www.designfolie.de> direkt bestellt werden.



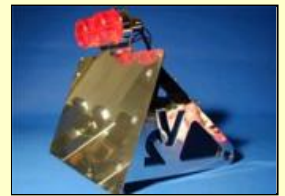
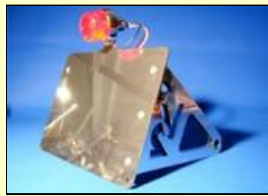
AUTOMETER-DZM-ALU-HALTER

Einen edlen aus dem vollen Alu-Block gefrästen Halter für Autometer-Drehzahlmesser kann man für EUR 50,- plus Versandgebühren unter der Telefonnummer 02834-7501 bestellen. Das Ende des Halters ist leicht schräg, so dass der Drehzahlmesser zum Fahrer ausgerichtet ist.

KLEINANZEIGE

Chevrolet Bel Air 1956 4 D HDT
Zum Restaurieren oder als Teilträger, da alle Anbau- und Zubehörteile im Gegensatz zur Karosserie noch im guten Zustand sind. Karosserie ist aber machbar. Neue Zierleisten und Embleme, Türen, Kotflügel, Scheiben etc. alles okay. Preis ist natürlich Verhandlungssache. Er hat auch einen deutschen Brief. Einfach mal anrufen oder mailen, evtl. auch in Teilen abzugeben.

Björn Colmorgen, 28790 Schwanewede
Tel.: 0173/6183886 ig88@hs-bremen.de



Seitliche Kennzeichenhalter „V2 Multi Plate“ mit TÜV!

Über 20 verschiedene seitliche Kennzeichenhalter in 200 mm bis 280 mm Breite mit Kennzeichenbeleuchtung und TÜV §19.3 bietet die Firma Motor-Special Products Genscher aus Herford an. Der Inhaber der Firma Frank Genscher hat realisiert, dass die Mindestbreite laut EG-Richtlinien eingehalten wird und es außerdem ermöglicht, kleinere Kennzeichen ohne Sondergenehmigung zu erhalten. Die rechtlich geschützte V2 Multiplate ist derzeit für verschiedene Harley-, Honda-, Kawasaki- und Suzuki-Modelle erhältlich. Die Modellpalette wird ständig erweitert.

Nähere Informationen gibt es unter www.genscher.com

Motor-Special Products Genscher, Mindener Str. 185, D-32049 Herford

Tel.: 05221/769360, Fax 05221/769361, info@genscher.com

100 OK TAN

Das Angebot des Online-Shops 100Oktan.com wird derzeit ständig erweitert. Neben Plakaten, Schildern, Uhren und T-Shirts kann man hier auch zahlreiche Rennsport-Aufkleber kaufen. www.100oktan.com



ENGINE GHOST

Firma Silvio Strauch, Importeur für Deutschland

Obersdorfer Str. 10, D-02763 Bertsdorf, Tel./Fax: (+49) 03583/696069

www.engineghost.de

CUSTOMIZERS EAST

1. C. E. CUSTOM und DRAGSHOW

Die seit 1982 eng befreundete Schraubergemeinschaft 'Customizers East' veranstaltet vom 29. bis 31. August auf dem Flugplatz Helmbrechts (Frankenwald) die 1. C.E. Custom und Dragshow! Es sind alle Dragracer herzlich eingeladen, die auf der 1/8 Meile gegeneinander antreten wollen. Es wird eine vereinfachte Startampel und Zeitmessung geben, hauptsächlich geht es aber um den Spaß! Nähere Informationen über die Custom und Dragshow gibt es unter www.customizers-east.de!



JUNIOR DRAGSTER FANPAGE

Die erste offizielle Junior-Dragster-Fanpage ist ab sofort online! Die Seite befindet sich zwar noch im Aufbau, aber wir hoffen, dass David Wepinski demnächst zahlreiche Bilder und eine Menge Informationen über die Junior Dragster Klasse auf der Website aufnimmt. Viel Erfolg!
<http://junior-dragster.ag.vu>

KOHLEFASER, GLASFASER UND KEVLAR!

Die seit 1995 bestehende Firma Carbon Technik Göke beschäftigt sich mit der Fertigung von Bauteilen aus Kohlefaser, Glasfaser und Aramid (Kevlar). Sämtliche Teile werden nach Vorgaben und Wünschen des Kunden in Handarbeit gefertigt. In der Produktion werden nur Materialien verwendet, die für die Luftfahrt zugelassen sind, um eine hohe Qualität der Bauteile zu gewährleisten. Der Sitz der Firma ist in Pfinztal, Ortsteil Söllingen in der Nähe von Karlsruhe. Informationen und Preislisten gibt es auf der Website www.carbon-goeke.de . Tel./Fax: 0721-4538060



JUNIOR DRAG BIKE!

Auf der Race Rock Show in Norwich wurde ein neues Junior Drag Bike vorgestellt, welches innerhalb von 6 Monaten von Ian Carruthers und Mick Jackson's Pro Mod Engineering Workshop aufgebaut wurde. Die ersten Läufe werden von Ian's Sohn Jake im April auf dem Shakespeare County Raceway (GB) gefahren. Nähere Infos in den März-News von www.eurodragster.com !



Heartbeat Racing

Bei den Nitrolympics in Hockenheim hat schon so manch einer seine Leidenschaft für das Drag Racing entdeckt. Jutta Winter wurde im Jahr 2000 in den Bann des Beschleunigungssports gezogen und sitzt heute hinter dem Steuer eines 568 PS starken Public Racer.

Jutta's Mann Tom Winter war damals schon längere Zeit Mitglied im Bavarian Drag Race Club. Als ihm von Thomas Koller ein Camaro angeboten wurde, waren Jutta und Tom sich nach kurzer Zeit einig und kauften das Fahrzeug im Januar 2001. In der Garage wurde etwas Platz geschaffen und man fing mit der Schrauberei an. Mit großer Unterstützung von Pat Schöfer wurde der Motor aufgebaut. Nachdem der 5,8 Liter V8-Motor in dem Motorraum Platz gefunden hatte, wurde nach diversen Anlaufschwierigkeiten die TÜV-Hürde gemeistert. Jetzt gab es kein Zurück mehr, das erste Rennen konnte Jutta in Mühldorf am Inn fahren. In Mühldorf



wurden die Public Racer nach orkanartigen Regenfällen aufgefordert, die Strecke zu trocknen. Nun ging es los. Jutta setzte sich in ihren roten Camaro, in dem sie bis dahin hoch nicht einmal probegesessen hatte. Ihre Knie zitterten und Unwohlsein machte sich in der Magengegend bemerkbar. Ihre ersten Testläufe auf regennasser Fahrbahn absolvierte die 1964 geborene Mutter von zwei Kindern jedoch ohne größere Probleme, konnte

sich nach den drei Qualifikationsläufen aber leider nicht für das Rennen qualifizieren. Mehr Spass hatte Jutta in dem gleichen Jahr bei den Nitrolympics. Ihre Zeiten wurden von Lauf zu Lauf besser. Jutta steigerte sich von 17.28 Sekunden auf eine Zeit von 13.85



Sekunden, wurde dann aber in der zweiten Runde der Eliminations von Glen Ward auf den Hänger geschickt. Nach diesem Wochenende war klar, dass Jutta und ihr aus Tom, Harald Schulz und Uli Eckhardt bestehendes Team im Jahr 2002 voll dabei sein würden. Die Dragracerin nahm sich vor, den Männern das Leben schwer zu machen. Leider wurde aber auch ihr das Leben schwer gemacht, da ihr Camaro durch Reglementsänderungen in die schnellere Klasse Public Race 2 eingeteilt wurde. Mit der derzeitigen



Motorisierung kann Jutta allerdings gerade einmal den 12.00 Index der

Klasse Public Race 1 erreichen. Diverse Erfolge wie der zweite Platz im EDM der OSL in Bitburg, mehrere vierte Plätze bei den offiziellen DMSB-Läufen und ihr sechster Platz in der Gesamtwertung der Dragracing Masters lassen Jutta aber zuversichtlich sein, dass sie in der kommenden Saison mit mehr Leistung und Erfahrung vorne mitmischen kann. Jutta's Chevy Camaro Targa wurde 1981 gebaut. Mit Fahrerinnen beträgt das Gesamtgewicht des Public Racers 1.580,- Kilogramm. Das 3-Gang-Automatikgetriebe wurde verstärkt von Jürgen Nagel. Mickey Tompson's in der Größe 29 x 18,50 / 15 sorgen auf 14 x 15 Zoll Centerline-Felgen für den Antrieb und 295er Good Year's auf 10 x 14 Zoll Centerline's geben die Fahrtrichtung an. Der 355 cui 4 Bolt Block leistet 568 PS und verfügt über 80 cc Dart II Zylinderköpfe. Kurbelwelle und Pleuel sind geschmiedet, feingewuchtet und poliert. Für den



nötigen Funken sorgt die MSD 7 - AL2 Zündanlage. Lassen wir uns überraschen, mit welcher Kraft unter der Haube Ihres Camaro's Jutta in der kommenden Saison an den Start geht.



Mehr über Jutta und ihren 81er Camaro kann man auf der Website www.heartbeat-racing.de erfahren. Da

das Team zur Zeit noch ohne Sponsoren unterwegs ist, stehen großzügige und effektive Werbeflächen zur Verfügung! Wir wünschen dem Team aus Kernen im Remstal, dass bald zahlreiche Firmenlogos den Camaro zieren und dass die kommende Saison erfolgreich wird!

Text: Dennis Kieselhorst
Fotos: Christoph Lange



Totalausfall begann, fuhr Wolfgang wieder an die Spitze der Meisterschaft und gewann sechs von insgesamt acht Läufen. Damit wurde er in seiner Klasse erneut AHD-Meister und belegte bei den



FLIEGENDER FISCH!

Wolfgang Dorsch, besser bekannt als „Fisch“, fährt die derzeit schnellste strassenzugelassene BUELL der Welt. Diese Street-BUELL und ein grandioser Teamgeist sowie großer Enthusiasmus sind ein Garant für den Erfolg!

Mit finanzieller Unterstützung von Bernie, dem Geschäftsführer von Bernie's Harley Davidson und BUELL Vertretung in Wetzlar, entstand das Projekt BUELL-Dragester im Jahr 2000. Der 43jährige Wolfgang Dorsch fährt das

Bike und sorgt für alles, was für den Einsatz erforderlich ist. Tatkräftig unterstützt wird er dabei von seiner Frau Simone, die auch gleichzeitig das Amt der Klassensprecherin der Street Harleys wahrnimmt. Weitere Unterstützung erhält Wolfgang von Hans-Georg Thomalla, Kai „Hawaii“ Blümle, Udo Becker und Dietmar Fette. Nach der Entwicklung des Bikes konnte das Team schon in der zweiten Saison überlegen die AHD-Meisterschaft für Street-Harley-Dragester gewinnen. Obwohl die zweite Saison mit einem

DMV Drag-Masters den ersten Platz in der Klasse Street-Harley. Auch das



Finale des markenoffenen deutschen



Drag Racing Street-Bike Championats in Hockenheim gegen eine superschnelle Hayabusa konnte Wolfgang für sich entscheiden. Nebenbei wurde er in den Niederlanden Vizemeister in der Explosion Street-Twin Klasse. Die siegreiche Dragester-BUELL hat mittlerweile ca. 150 PS aus 1.475 ccm und reichlich Drehmoment. Der Serienmotor und das Fahrwerk wurden dafür entsprechend dem Reglement überarbeitet, eine Strassenzulassung besteht aber immer noch. Die Bestzeiten liegen derzeit bei 6.858 Sekunden auf der 1/8 Meile und

10.262 Sekunden auf der 1/4 Meile. Das ist absolute Weltbestzeit für Street-BUELLS! Für die Saison 2003 plant das Team ein neues Design und eine neue Lackierung. Der erste Start in Lelystad soll mit einem auf 1573 ccm aufgestockten Motor stattfinden. Wolfgang wird erneut in der Klasse



Street-Harley an den Start gehen. Im Rahmen der DRM Läufe ist auch geplant, die BUELL testweise in der Klasse Modified Harley einzusetzen. Man darf gespannt sein...

TECHNISCHE ANGABEN

Rahmen:	BUELL S3-T
Baujahr:	1997
Lenkkopfwinkel:	Stock
Gabel:	OEM BUELL WhitePower
Stossdämpfer:	Marzocchi
Getriebe:	BUELL
	Baujahr 2000
Gänge:	5
Kupplung:	OEM Sportster + Rivera-Feder
Motor	
Block:	Sportster modified
Hubraum:	1475 ccm
	Verdichtung 10:1
Hub:	3.13/16 inch
Bohrung:	3.7/8 inch
Vergaser:	Mikuni HSR 45
Zündung:	V-Thunder Single
	Fire 4 Plugs
Sonstiges:	Spezial-Kurbelwelle
Bauzeit:	3 Monate
Bestzeiten	
1/8 Meile:	6.858 @ 169 km/h
1/4 Meile:	10.262 @ 208 km/h



Text: Dennis Kieselhorst
Fotos: Piet Mom, Helmut Scheuchl
www.harley-davidson-wetzlar.de

www.timeless24.com
Tel.: 0 62 05/28 43 83



durchgeführt, der auch sehr viel Erfahrung mit dem Einpassen der Vorderachse hat. Zahlreiche technische Tipps bekam Jörg immer wieder von Bernhard Goldbach. Diese beiden Jungs haben ihm auch oft Mut zugesprochen, wenn er am verzweifeln war. Vor allem bei der Verkleidung des Innenraumes und der Spritzwand war dies der Fall. Zu guter Letzt legte Jörg mit der Hilfe von Olaf Linde die komplette Elektrik neu. Nach nicht mehr gezählten Arbeitsstunden an „The Bad One“ konnte Jörg seinen ersten Testlauf machen und war zufrieden. Seine bisherige Bestzeit mit dem 650 PS starken Chevy war 10.90 Sekunden auf der 1/4 Meile im vergangenen Jahr. Auf der Website von Jörg kann man

THE BAD ONE

Jörg Boese aus Potsdam flog 1997 nach Amerika und verliebte sich dort in einen 74er Chevy C10. Für ihn stand damals sofort fest, dass er irgendwann mit diesem Fahrzeug auf der 1/4 Meile unterwegs sein wird!

Nachdem Jörg die mit einigen Problemen behaftete und sehr nervenraubende Verschiffung seines Traumatras hinter sich gebracht hatte, steuerte er unverzüglich einige U.S. Car-Treffen an und gewann schon dort einige Pokale. Doch seine Faszination vom Drag Racing Sport zog ihn in seine Garage. Diverse umfangreiche Modifikationen an seinem Chevy standen auf dem Plan, da er bei den ersten Rennen sofort merkte, dass diese unabdingbar sind wenn er seine Gegner hinter sich lassen will. Als

baum und die Scheiben demontierte, sagten viele seiner Freunde zu ihm, dass das nie wieder ein Auto wird. Diese Aussage machte ihm aber noch mehr Mut und forderte seinen Ehrgeiz heraus. Der 43jährige trennte kurzerhand den Rahmen, die Spritzwand, den



kompletten Unterboden und die Innenhäute von Ladeflächen, Türen und Frontflügel heraus. Alle erdenklichen Bleche wurden ebenfalls entfernt und durch welche aus Aluminium ersetzt. Bei den Scheiben fiel die Wahl auf Lexan. Sämtliche Schweißarbeiten an dem Pick Up Dragster hat Dirk Hun



sich mehrere Videos angucken, auf denen ausdrucksvoll gezeigt wird, welche Leistung unter der Haube des aussergewöhnlichen Dragsters steckt. Ein ganz besonderer Dank für die Unterstützung geht an Jörg's bessere Hälfte, die so oft zu kurz kam und einige Male auf einen schönen Urlaub verzichten musste. Sponsoren sind natürlich herzlich willkommen. Wer in der kommenden Saison die Chance hat, Jörg mit seinem Pick Up auf der Strecke zu sehen, sollte diese auf alle Fälle wahrnehmen! www.thebadone.de

Text: Dennis Kieselhorst
Fotos: Jörg Boese, Christoph Lange



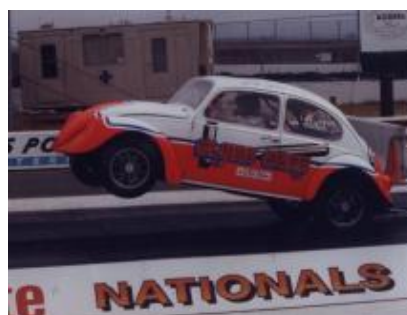
Erstes verstärkte er das Getriebe und die Antriebswelle. Auch die Motorisierung des Silverado Style Chevy's war für Jörg nicht das Gelbe vom Ei. Ein 461 cui BB Chevy 4 Bolt sollte zukünftig seine Kraft auf dem Dragstrip entfalten. Gesagt, getan! Der Motor wurde um 20 cm nach innen versetzt, nachdem Jörg die Entscheidung gefällt hatte, dass der Wagen von nun an nicht mehr am normalen Strassenverkehr teilnehmen wird. Als Jörg die Blechschere an seinem Pick up ansetzte, die komplette Innenausstattung und die Tanks entfernte, die Vorderachse, die Lenksäule und das Lenkgetriebe sowie den Kabel-





VW DRAG RACING

Bei den Drag Racing Veranstaltungen gehören die luftgekühlten Volkswagen unumstritten zu den Lieblingen der Zuschauer. Die Duelle gegen PS-starke US Cars gehen nicht selten zu Gunsten von Käfer & Co. aus. Aber auch Events auf denen ausschliesslich VW's gegeneinander antreten versprechen Drag Racing pur. Wheelies und schnelle Zeiten gehören hier zum Standard. Die VW Drag Racing Scene in Europa und Amerika ist unüberschaubar gross und umfasst unzählige Extrem-Umbauten und hoch motorisierte Standard-Modelle. Wir wollen auf den folgenden Seiten einige dieser VW-Dragster kurz vorstellen und Links auf sehenswerte Websites erwähnen.



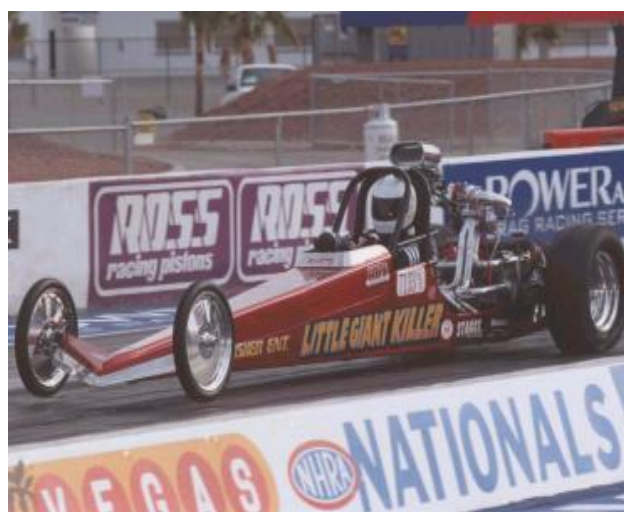
Johannes Persson aus Helsingborg in Schweden fährt seit 1988 Drag Racing mit VW's. Er ist mit seinem Pro-Stock Käfer der derzeitige schwedische Rekordhalter mit 10.45 Sekunden und 204 km/h.

<http://home.swipnet.se/jpmotorsport>

In der luftgekühlten Scene dürfte es eigentlich niemanden mehr geben, der den Namen Gene Berg noch nicht gehört hat. Gene fing 1956 an, mit VW's Rennen zu fahren. Das Teilesortiment beschränkte sich zu der damaligen Zeit auf Originalteile, so dass Gene 1962 mit seiner Frau Dee einen eigenen VW Shop in Renton eröffnete. 1969 wurde daraus 'Gene Berg Enterprises'. Eine Name, der heute für perfekte Qualität steht. Leider starb Gene Berg 1996 viel zu früh, doch seine Söhne Gary, Doug und Clyde führen Gene Berg Enterprises mit Erfolg weiter. www.geneberg.com



Die Bestzeit von Greg Decker's 2387 ccm starken Käfer ist 11.63 @ 114 mph. Das Fahrzeug war zwei Jahre hintereinander Texas Pro Racing Association Super Gas Class Champion und der PRA Super Gas Champion 2001 (Californien).



Der „Little Giant Killer“ von Marty Staggs aus den USA ist der schnellste luftgekühlte VW mit einem „stock block“. Marty fährt mit diesem Dragster auf VW Events und in der Klasse Super Comp der NHRA Rennen. Die Bestzeit des Little Giant Killer's liegt bei 8.52 Sekunden. Dabei hat Marty auf der 1/4 Meile eine Geschwindigkeit von 158 mp/h erreicht.

www.staggsracing.com

Der 69er Karmann Ghia von ‚Nitro Mike‘ aus den USA hat 2275 ccm unter der Haube. Das Chassis wurde von Kenny Robert's in Florida gebaut und hielt von 1993 bis 1999 den Hot VW A/SX National Record mit 6.11 Sekunden auf der 1/8 Meile. Die Bestzeit von „AbraKadabra“ auf der 1/4 Meile liegt bei 10.616 Sekunden und einer Geschwindigkeit von 143.260 mp/h. Der mit Methanol angetriebene Motor hat 94mm Wiseco Kolben und Wiseco Kolbenringe, Eliminator 42mm x 37.5 mm Köpfe und TO4B Turbos. <http://members.aol.com/twoghias/page36/index.htm>



1988 wurde in den USA die Pro Racing Association ausschließlich für VW Drag Racing gegründet. Die Klassen sind in Pro-Mod, Super Street, Super-Comp, Super-Gas und Pro-Eliminator unterteilt. Diverse Sponsoren dieser Rennserie ermöglichen zahlreiche Veranstaltungen auf verschiedenen Rennstrecken. Die Rennen der kommenden Saison finden in Arizona, Californien, Colorado und Nevada statt. www.pra2000.com



Gary Zipperian und sein Bruder Greg fingen 1992 an, den ‚Terminator T-3‘ aufzubauen. Die Brüder haben den Squareback damals für 75,- \$ gekauft. 5 Jahre Arbeit hat das Z. Bros. Racing Team in den Wagen gesteckt. Mit dem 162 HP VW Motor lässt der T-3 die 1/8 Meile in 7.84 Sekunden hinter sich. www.geocities.com/motorcity/garage/1035



Matt Davis fährt mit seinem 55er Ovali in der PRA S/G Klasse und in der NASA Pro VW Drag Racing Serie. Die Bestzeit des turbogeladenen Käfers auf der 1/4 Meile liegt bei 10.85 Sekunden und 127 mp/h. Über Matt und seinen Ovali wird es in einer der kommenden Dragracer-Ausgaben einen ausführlichen Bericht geben. www.davis-racing.org



Das 73er Karmann Ghia Cabrio von Jim Gillum aus Californien hat einen 2110 ccm Typ 1 Motor im Heck. Aufgebaut wurde er mit 94 mm Mahle Kolben, einer 76 mm Kurbelwelle, einer 308° CB Performance Nockenwelle, einer 30 mm Gene Berg Ölpumpe, 48er IDF Vergasern, einer MSD 6 AL Zündanlage, einer 1700 lb. Kennedy Kupplung und einem S&S Header Auspuff. Die Leistung des Motors liegt bei 161 HP. Gekostet hat der Aufbau des Ghias circa \$ 10.000,-. Die Bestzeit auf der 1/4 Meile liegt bei 12.63 Sekunden. Hierbei erreichte das Jim Gillum Racing Team einen Toppspeed von 102 mp/h. home.earthlink.net/~jalby/racecars/gillum.htm



1987 kaufte Henry Forsgrén aus Finnland seinen ersten Käfer, mit dem er seit 1994 auf den Rennstrecken unterwegs ist. Bei seinem ersten Rennen in der ‚Stock class‘ erreichte er auf Anhieb den 1. Platz bei den VW Championships. Angetrieben wird der blaue Käfer von einem 2383 ccm Typ 1 Motor mit 254 HP. Die schnellste Zeit auf der 1/4 Meile war 10.936 Sekunden. Der Toppspeed liegt bei 194 km/h. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h benötigt Henry's Käfer knapp 5 Sekunden. Wer das finnische Team in diesem Jahr bewundern möchte, kann dies auf zahlreichen Veranstaltungen in Alstaro tun. www.phnet.fi/public/hefor1



Der 68er Käfer von Per-Johan Juggas aus Schweden Benötigt für die 1/8 Meile 6.66 Sekunden @ 173 km/h und für die 1/4 Meile 10.39 Sekunden @ 207 km/h. Angetrieben wird der knapp 800 Kilogramm leichte Käfer von einem 2402 ccm Typ 4 Motor. Per-Johan fährt VW Drag Racing seit fast 20 Jahren. Angefangen mit dem Käfer-Hobby hat der 35jährige Schwede im Jahre 1980. Für die Beschleunigung des mit einer Flipfront versehenen Dragsters sorgen Reifen in der Größe 205/50-15 und 275/60-15, welche auf 4x15 und 8x15 Zoll große Saco Felgen montiert sind. www.alutech.se/bubblan.htm



Der ‚Bad Bug II‘ von Jeff Rogers auf Washington verfügt über einen lachgasgeladenen 2,8 Liter Motor. Mit NOS erreichte der 56er Ovali eine Bestzeit von 9.358 Sekunden bei 145.12 mp/h auf der 1/4 Meile. Die Bestzeit auf der 1/8 Meile liegt bei 5.998 Sekunden @ 118.02 mp/h. Mit der Hilfe von Rocky Jennings Enterprises wurden durch diverse Modifikationen dem Motor über 300 HP entlockt. In der vergangenen Saison fuhr Jeff insgesamt 63 Rennen mit dem Volkswagen. www.badbug.com



Dieser 216“ Chromoly Front Engine Dragsters wird von einem Pauter Small Block auf über 200 mp/h auf der Quartermeile beschleunigt. . Das VW Paradise Team aus Californien hält den Weltrekord der VW Dragster mit 6.70 Sekunden @ 202.25 mp/h auf der 1/4 Meile und 4.25 Sekunden @ 169.90 mp/h auf der 1/8 Meile. Laut ihrer Aussage bauen die Brüder Jason und Kris Lauffer die schnellsten strassenzugelassenen VW's der Welt. 10er Zeiten sind die Regel. www.vwparadise.com



Der ‚Rennkäfer‘ von Ralf Schellhorn und seinem Carpe Diem Racing Team aus Hockenheim kann auf fast allen deutschen Events bestaunt werden. Sein 2866 ccm grosser Typ 4 Motor leistet circa 260 PS. Das Team startet mit dem 67er Käfer in der schnellsten Klasse für strassenzugelassene Fahrzeuge, der Klasse Public Race 2. Die bisherigen Bestzeiten liegen bei 7.04 Sekunden auf der 1/8 Meile und 11.22 Sekunden auf der 1/4 Meile. Sämtliche Anbauteile und die Innenraumverkleidungen des Rennkäfers sind aus Kohlefaser. (Bericht in Dragracer-Ausgabe Nr. 2) www.rennkaefer.de



Die mit Lachgas geladene 300 PS starke ‚Flying Lemon‘ des Unshelm Drag Racing Teams aus Solingen benötigt 10.55 Sekunden für die 1/4 Meile. Im Heck des 54er Käfers arbeitet ein 2400ccm grosser Typ 4 Motor, der per Knopfdruck an der blauen Flasche schnuppert. Michael Unshelm und sein Team starten mit der Limone in der Klasse Super Street. Auf der 1/8 Meile war der Ovali in 6.81 Sekunden unterwegs. Bis zum Oktober 2002 war der Käfer noch strassenzugelassen und startete 5 Jahre lang in der Klasse Public Race. (Bericht in Dragracer-Ausgabe Nr. 3) www.flying-lemon.de



Der ‚Zero to Nine‘-Käfer von Markus Linde aus Berlin hat einen 2,8 Liter Pauter Bigblock, der als Frontmotor eingebaut wurde. Der Käfer fuhr im vergangenen Jahr bei den Nitrolympics in Hockenheim in der Klasse Top Gas die schnellste Zeit mit 9.547 Sekunden und 211 km/h. Auf der 1/8 Meile liegt die Bestzeit bei 6.1 Sekunden. Der Chrom Moly Rahmen und der Motor wurden aus den USA importiert und von dem Berliner Team komplett überarbeitet. Die Karosserie des Käfers besteht aus Fiberglas. (Bericht in Dragracer-Ausgabe Nr. 3) www.zero-to-nine.de



Der Super Gas Käfer von Custom & Speed Parts in Bargteheide ist leider nicht mehr auf den Dragstrips unterwegs, hat aber schon einige gute Läufe auf den europäischen und auch amerikanischen Strecken hinter sich. Die Bestzeit des mit einem R.G. Ray Turbo ausgerüsteten Dragsters liegt bei 6.00 Sekunden @ 192 km/h auf der 1/8 Meile in Mantorp Park, Schweden, und 9.55 Sekunden @ 232 km/h auf der 1/4 Meile in Palmdale, Californien. Der Motor hat 2168 ccm Hubraum, eine 78 mm Scat Chrom-Moly Kurbelwelle, Pauter Billet-Pleuel, Venolia 94 mm Kolben und Ringe, eine RLR Pro-Turbo Grind Nockenwelle, Kanley Titanventile, Scat Stößel und Gene Berg Stößelstangen. Die Basis war ein Original Volkswagen 1600 ccm Typ 1 Motorgehäuse. www.customspeedparts.de



Der Käfer des 38jährigen Leif Nyström ist der Rekordhalter des schwedischen VWDRK Clubs in der schnellsten Klasse Pro Turbo mit einer Zeit von 8.95 Sekunden @ 250 km/h auf der 1/4 Meile. Die Bestzeit von Leif auf der 1/8 Meile liegt bei 5.78 Sekunden @ 196 km/h. Leif und sein Vater verpassen kein Rennen und haben Chassis, Interieur, Wheeliebars, Getriebe und Motor komplett alleine aufgebaut. Bei dem Motor handelt es sich um einen 2690 ccm Typ 1 mit Scat-, Venolia-, und Pauter-Zutaten sowie einem Turbonetics Turbo.



Der 'Typ 3 Turbo' des Riders of the Storm Drag Racing Teams aus Bremen wird voraussichtlich in der kommenden Saison aufgrund eines Motorschadens nicht auf der Quatermeile mitmischen. Im Heck des 68er VW's steckt ein 2,9 Liter Pauter Bigblock und leistet mit dem Rayjay Turbo knapp 600 PS bei 8.500 U/min. In der Februar-Ausgabe der 'VW Speed' wurde der Typ 3 Turbo gerade ausführlich beschrieben. www.typ3turbo.de



Der 66er Käfer von Walter Jelinek lässt die Quatermeile in 12.51 Sekunden hinter sich. Im Heck arbeitet ein 2276 ccm Motor mit 48er IDA's. Das Getriebe ist von Rancho mit Superdiff und Antriebswellen von Sway-a-Way. Im Inneraum nimmt man auf Cobra Sitzen Platz und wird von einem Wiechers Alu-Käfig geschützt. Sonstige Zutaten sind Simpson Gurte, Berg Shifter, Empi GT-Lenkrad und Staging Brake. Lackiert ist der Käfer in Fontanagrau. Mit TÜV und absolut raceready ist dieser Käfer zu verkaufen für EUR 15.000,-! Kontakt: bugbox@t-online.de



Tom Simon hat mit seinem 68er Fastback die NASA VW Drag Racing Championships gewonnen. Die schnellste Zeit von Tom waren 10.46 Sekunden auf der 1/4 Meile. Mehr Infos über die 'National Auto Sport Association' gibt es hier: www.nasadracing.com



Cliff Witham aus Californien fährt mit seinem 68er Manx Buggy bei der NASA Race Serie. Der 2109 ccm Motor lässt Cliff 13er Zeiten auf der 1/4 Meile fahren. Die Bestzeit liegt bei 13.61 Sekunden. Außerdem ist der Buggy auf vielen Events ein Pokalgewinner.



Seit Januar des vergangenen Jahres treibt der von einem V8 Motor angetriebene Käfer von Roland Peters auf den amerikanischen Dragstrips sein Unwesen. Vorher war er auf den Strecken in Grossbritannien unterwegs. Die schnellste Zeit von Roland war 11.82 Sekunden. In der kommenden Saison wird Roland versuchen, mit einer neuen NOS-Anlage 9er Zeiten hinzulegen. www.netdragster.co.uk





Mit tatkräftiger Unterstützung von ‚Greg’s VW Service‘ wurde das ‚Bad Dog Racing Team‘ gegründet, ein Zusammenschluß aus mehreren VW Dragracer. Schon vor über 10 Jahren haben sich die Mitglieder zusammen gefunden und nehmen äußerst erfolgreich an unzähligen Rennen teil. Gründungsmitglied Greg Urrutia aus Californien ist auch gleichzeitig der Gründer von ‚Greg’s VW Service‘. Er hat mit seinem 60er Faltdach-Käfer in den letzten Jahren unter anderem den Titel ‚Rookie of the Year 1999‘, ‚Winner CMI North VS South‘, ‚Sportsman of the Year 2001 NASA‘, ‚Winner Battle of the Imports 2001‘, ‚Winner Bugorama 48‘ und ‚Champion NASA Pro-VW Drag Racing Series‘ geholt. Angetrieben wird Greg’s Käfer von einem 1776 ccm starken Motor mit 45er Dellorto’s. Informationen über Greg’s VW Service gibt es unter www.gregsvw.com.



Der 67er Käfer von Tom Ratzek aus Süddeutschland leistet circa 205 PS. Diese Kraft holt er aus einem 2332 ccm Typ 1 Motor mit 84er Scat Pro Comp Kurbelwelle, Scat Pleuel, 94 mm Mahle Kolben und Zylinder, Street Eliminator Köpfen mit 44 mm Einlass- und 37,5 mm Auslassventilen und einer Einspritzung mit 46 mm Drosselklappen. Der dritte und vierte Gang des Transform Viergang-Getriebes sind kürzer. Unter der Heckschürze kümmert sich eine Fuchs Edelstahl Auspuffanlage um die Abgase. Das Fahrwerk besteht aus einer verstellbaren Vorderachse, Schräglenkern, verstärkten Antriebswellen und Serien Drehstäben hinten sowie roten Koni Stossdämpfern. Das Gewicht des Käfers beträgt circa 750,- kg leer. Im Innenraum schützt ein Alu-Überrollbügel. Die bisherigen Bestzeiten liegen bei 7.96 Sekunden auf der 1/8 Meile und 12.57 Sekunden auf der 1/4 Meile.



Ein sehr intensiv genutztes Forum über VW Speed und Drag Racing gibt es unter <http://www.shoptalkforums.com/>! Sämtliche Fragen werden hier in kurzer Zeit beantwortet und diskutiert.

LINK-TIPPS
Pro Racing Association www.pra2000.com
VW Drag Racing Videos www.oceanstreetvideo.com
VWDRK Schweden http://come.to/vwdrk
Hot VWs Drag Day www.bugin.com
VW Drag Racing www.vwdotcom.com
NASA Drag Racing www.nasadracing.com
Pauter Machine www.pauter.com
Gene Berg Enterprises www.geneberg.com
Ron Lummus Racing www.ronlummusracing.com
Der Fieser Luftkühlers www.dflvwclub.de
Empi Company www.empius.com
Racha.com www.racha.com.br
Bugnet www.bugnet.de
The Samba www.thesamba.com



Die Texas Volkswagen Drag Racing Association wurde gegründet, damit jeder VW-Dragracer in Texas die Möglichkeit bekommt, gegen einen anderen anzutreten. Die Rennen werden im gesamten Texas veranstaltet. Einige Mitglieder nehmen ausserdem an Rennen in Arizona, Nevada, Colorado, Michigan und Californien teil. www.tvwdra.org



Die Rennen der NASA werden rund um Californien veranstaltet. Wenn das Fahrzeug den Regeln entspricht, kann man für 35 \$ pro Jahr Mitglied werden. www.nasadracing.com



Der VW Dragracing Klubben wurde gegründet, damit zahlreiche VW Drag Racing Events in Schweden veranstaltet werden konnten. Leider wurde diese schwedische Renn-Serie im Jahre 1999 aufgegeben. Seitdem versorgt der Club alle Interessierten mit Informationen über VW Drag Racing und versucht jeden zu motivieren, mit seinem VW auf die Strecke zu gehen. <http://come.to/vwdrk>



SLOT CAR DRAGRACER



Slotracing ist weltweit eine äusserst populäre Freizeitbeschäftigung. Ohne grosse Investitions- und Erhaltungskosten kann man auf zahlreichen Veranstaltungen in reglementierten Rennserien mitfahren. In Vösendorf in Österreich treffen sich in regelmässigen Abständen Mitglieder des Volkswagen Clubs ‚Der kleine Torpedo‘, um ihre selbst gebauten Slotcar-Dragracer auf der 17,5 Meter langen „Quartermile“ gegeneinander antreten zu lassen.

Die Strecke wurde im vergangenen Jahr aus MDF Platten gebaut und steht bei Hommel Racing OEG in Vösendorf, Österreich. Pro Spur sorgt eine 12 V LKW-Batterie für den nötigen Strom. Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 28 Metern, davon 17,5 Meter Messstrecke. Auch der Christmastree entstand in Eigenarbeit. An der Strecke gibt es 5 Messpunkte inklusive Reaktionszeit und Geschwindigkeitsmessung. Der Rekord auf der Strecke liegt bei 0.956 Sekunden und wurde mit einem Top Fuel Lexan Dragster gefahren. Die Fahrzeuge der österreichischen Slotcar-Dragracer sind fast ausschliesslich Rundstreckenfahrzeuge und wurden speziell für die Quartermile umgebaut. Monster 12D Motoren wurden einge-

lötet, die Übersetzung wurde geändert und die Reifen wurden massiv verklebt. Drei Modelle des Teams wurden ursprünglich als Komplett-Dragracer bei der Firma Parma gekauft, bei denen dann die Lexanbodies durch Volkswagen-Karosserien von Revell und Tamiya ersetzt wurden. Im Anschluss bekam jeder Mini-Dragracer eine Airbrush-Lackierung. Die Zeiten der Dragracer liegen zwischen 1.3 und 1.5 Sekunden bei einer Endgeschwindigkeit von 35 mp/h! Der Preis für einen Slotcar-Dragracer liegt bei circa 150,- bis 200,- Euro. Ausführliche Informationen über Slotracing gibt es auf der Website www.slotracing.at. Bilder von den Rennen gibt es unter www.derkleinetorpedo.com.





einem Top Methanol Funny Car kostet ca. 1.100 Euro, wenn er schadenfrei verläuft. Man kann sich denken, dass diese kostenintensive Sportart ohne Sponsoren nicht betrieben werden kann. Zur Zeit wird das Krivan Drag Racing Team von Energy Release und Kendall Motor Oil unterstützt. Bei den Nitrolympics 2002 in Hockenheim erhielt das Team exzellentes VP-Sprit von rennbenzin.de. Die erreichbaren Preisgelder können maximal 20 Prozent der Ausgaben decken. Deshalb konnte das Team aus Kostengründen auch noch nie alle Runden einer FIA Europameisterschaftssaison fahren. An den FIA Rennen hat das Team laut

PURE METHANOL POWER PACK

Wenn jemand während der AC-Delco Nationals auf der Drag Racing Strecke in Las Vegas seiner Frau das Ja-Wort gibt, dann ist er wirklich mit Leib und Seele Dragracer!

Dez Krivan wurde 1961 in Basel, in der Schweiz geboren. Seine Eltern kommen aus Ungarn, flüchteten aber 1956 beim Beginn der Revolution in die Schweiz. Dez' Vater war fasziniert von Autos und brachte seinem Sohn in jüngsten Jahren mechanisch und technisch vieles bei. Er verstarb leider viel zu früh, als Dez erst acht Jahre alt war. Als Dez 10 Jahre alt war kaufte der Vater seinen Freundes einen Ford Mustang Mach I und nahm die beiden Jungs oft mit. Dez war begeistert von dem donnernden Sound, den nur amerikanische V8 Motoren erzeugen können und von der Beschleunigung dieser Muscle Cars. Kurze Zeit nachdem Dez mit 18 Jahren seinen Führerschein in der Tasche hatte, kaufte er sich einen 70er Chevrolet Camaro, den er heute noch besitzt. Er trat damals auch einem US Car Club bei und organisierte mit zwei weiteren Mitgliedern am 5. Oktober 1980 das erste offizielle Drag Racing Event in der Schweiz. Dies war der Anfang seiner Drag Racing Karriere und der Beginn zu seinem Aufstieg in die Klasse der Top Methanol Funny Cars. Das Krivan Drag Racing Team besteht momentan aus 10 Mitgliedern. Hierzu gehört auch Dez' Frau Iris. Alle Teammitglieder arbeiten ehrenamtlich und sind dem Drag Racing verfallen. Das derzeitige Fahrzeug des Schweizer Teams ist ein Dodge Avenger Top Methanol Funny Car, welches 1998 von Sudden Pleasure Race Cars in Texas für Dez gebaut wurde. Fast

alle Teile an dem Fahrzeug haben ihren Ursprung in den USA. Das Team sucht aber mehr und mehr die Zusammenarbeit mit europäischen Lieferanten, welche ihre Ansprüche erfüllen können.



Geht zur Sache: 2.800 PS und 9.500 U/Min

So wurde beispielsweise der Kompressor von Lysholm Industries in Schweden entwickelt und gebaut. Den Preis für ein neues Top Methanol Funny Car beziffert Dez mit ca. 120.000 Euro. Weitere 150.000 Euro benötigt man für Teile und Ausrüstung um Rennen fahren zu können. Ein einziger Lauf mit

Reglement minimal 2 Stunden zur Verfügung, um das Fahrzeug für den nächsten Lauf vorzubereiten. Wenn im vorherigen Lauf kein Schaden entstanden ist, werden die Kupplung, Haupt- und Pleuellager, Pleuel, Kolben, Kolbenringe, Ventiltrieb, Ventildfedern, Getriebe und Hinterachse zerlegt und geprüft. Ungefähr 60 Prozent des Funny Cars wird zwischen den Läufen zerlegt. Die meisten Teile haben eine statistische Lebensdauer und werden nach deren Ablauf durch Neuteile ersetzt. Leider kommt es aber häufiger vor, dass die Teile vorher kaputt gehen oder durch einen anderen Schaden in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Reifen werden nach 20 Läufen ausgewechselt, die Pleuel nach 18 Läufen, die Kolben nach 25 Läufen, die Kolbenringe nach 10 Läufen, die Pleuel nach 40 Läufen, die Ventildfedern nach 4 Läufen und die Kupplungsscheiben nach 3 Läufen. Wie schon erwähnt werden vorzugsweise Teile aus den USA verwendet, da diese



günstiger als europäische Teile sind und man zudem eher Unterstützung von amerikanischen Herstellern erhält. Das gesamte Equipment der Schweizer wird mit einem 17 Meter Sattelschlepper transportiert, welcher gleichzeitig bei den Rennen als Werkstatt und Wohnraum dient. Das Team hat einen

von der Firma Keith Black USA aus Aluminium hergestellt. Es ist ein V8 Motor mit 8,6 Litern Hubraum und ca. 2.800 kraftvollen PS Leistung. Der Kompressor lädt den Motor mit 3.8 bar auf. Als Schmiermittel verwendet das Team für den Motor speziell veredeltes Öl, welches methanolresistent ist. Für



eigenen Generator für Strom und eine Wasserversorgung und sind so völlig unabhängig. Das Ziel der 10köpfigen Mannschaft in der kommenden Saison ist es, alle FIA Meisterschaftsläufe zu fahren und ausserdem an regionalen Veranstaltungen teil zu nehmen. Seit

alle beweglichen Teile wird Energy Release als Schmierzusatz verwendet, um die Abnutzung und den Verschleiss zu reduzieren. Ein Top Methanol Funny Car muß nach einem Lauf 1.026 kg inklusive Fahrer wiegen. Je nachdem wie viel Winterspeck Dez auf den Hüften hat, bringt sein Funny Car zwischen 1.030 kg und 1.035 kg auf die Waage. Bei den Rennen wechselt das Team je nach Beschaffenheit der Rennstrecke die Marken und die Grösse der Reifen. An der Hinterachse werden Hoosier 34.5x16/17 oder Good Year 36x16/17 verwendet. Die Vorderreifen sind Good Year in der Grösse 26x4.5/15



5 Jahren hat das Team immer eine der ersten 10 Positionen der FIA Meisterschaft erreicht. Mit der gegenwärtigen Motorenkombination fuhr Dez mit seinem Funny Car die 1/4 Meile innerhalb von 5.91 Sekunden. Dabei erreichte er einen Top Speed von 391 km/h. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h benötigt der Dragster 0.94 Sekunden und eine Distanz von unter 20 Metern. Es sollte möglich sein, Läufe in einer Zeit von 5.7 Sekunden und einen Top Speed von über 400 km/h zu erreichen. Angelassen wird das Fahrzeug mit einem externen 36 Volt Anlasser. Der Motor entspricht von der Basis den Chrysler 426er Hemi Motoren und wird speziell für das Drag Racing

und werden mit einem Luftdruck von 4.5 bar gefahren. Das Schweizer Funny Car hat ein Lenco-Getriebe mit 3 Gängen und dem Rückwärtsgang. Die Gänge werden per Knöpfe am „Schmetterlingslenkrad“ durch Druckluft bzw. CO2 geschaltet. Während eines Laufs muss Dez zweimal schalten, jedoch ohne die Kupplung zu betätigen. Die maximale Drehzahl des Motors liegt bei ca. 9.000 bis 9.500 U/Min. Um die Geschwindigkeit am Ende einer 1/4 Meile wieder zu verringern, werden vom Fahrer zwei Bremsschirme mechanisch ausgelöst. Wenn diese voll entfaltet sind, wird die Endgeschwindigkeit von über 390 km/h innerhalb einer Sekunde um ca. 150 km/h verzögert. Dies entspricht fast 5G negativer Beschleunigung! Bei ca. 60 km/h wird die Handbremse betätigt um das Fahrzeug zum Stillstand zu bringen. Ein

Aufstieg in eine andere Klasse hat das Team derzeit nicht geplant. Dez ist zwar der Meinung, dass das Ziel eines jeden Top Methanol Funny Car Fahrers die Top Fuel Funny Car Klasse sein sollte, aber die Top Methanol Funny Cars sind momentan



die grösste und beste FIA Drag Racing Klasse. Hier qualifizieren sich die ersten zehn Fahrzeuge jeweils innerhalb einer Zehntelsekunde und jeder von diesen Fahrern hat das Potential, das Rennen zu gewinnen. Da kommt echtes Rennfieber auf! Eine bevorzugte



Strecke hat Dez nicht. Das Team versucht, auf jeder Rennstrecke zu gewinnen. Im Oktober 2001 haben Dez und seine Frau auf der Drag Racing Strecke in Las Vegas während der AC-Delco Nationals geheiratet. Dort durften sie auch den heutigen 12fachen Top Fuel Funny Car Weltmeister John Force

www.dragracing.ch

als ihren Gast begrüßen. Dez und Iris haben keine Kinder, dafür aber das Drag Racing und das Team. Ohne der unermüdlichen und treuen Mithilfe des Teams hätten sie niemals das erreicht, was sie heute sind. Einen schweren Unfall hatte Dez zum Glück noch nie. Vor ein paar Jahren versagten einmal die Bremsschirme und Dez fuhr am Ende der Strecke in eine Sicherheits-Absperrung. Es entstand aber nur Sachschaden, der bis zum folgenden Rennen wieder behoben werden konnte. Dez betont immer wieder, dass die Sicherheitsregeln im Drag Racing die strengsten aller Motosportarten sind

und es dank dieser Regeln sehr selten vorkommt, dass einer der Fahrer verletzt wird. Auch auf der Strasse möchte Dez für mehr Sicherheit sorgen. Er versucht den Regierungen und Politikern klar zu machen, dass es niemand mehr nötig hat, lebensgefährliche illegale Rennen auf öffentlichen Strassen zu fahren. Man sollte einfach mehr abgesperrte und sichere Strecken zur Verfügung stellen und das Drag Racing unterstützen. Hinter dieser Einstellung stehen auch wir voll und ganz! Wer sich mit Drag Racing beschäftigt, kennt keine Langeweile!



Text: Dennis Kieselhorst Fotos: Krivan Team www.dragracing.ch



www.dragracing.ch



startete Thomas bei der Zulassungsstelle in Eckernförde. Als die Bearbeiterin jedoch den Antrag in ihren Computer tippte sagte sie: „Der ist ja in Hamburg schon abgelehnt worden!“. Nach einem Schweissausbruch schaffte Thomas es aber doch noch, seine Zulassung zu bekommen. Seitdem cruist er mit seinem Käfer über die deutschen Strassen. Dem Boden näher kommt der ganz im Stil des Cal-Look aufgebaute Käfer durch den Einbau einer verstellbaren Vorderachse und der Verstellung der Drehstäbe an der Schräglenkerhinterachse. Die 5 1/2 x 15 Zoll grossen Fuchs-Felgen wurden mit 145er Reifen vorne und mit 165er Reifen hinten bestückt. Gebremst wird der Zweisitzer von den Scheibenbremsen an der Vorderachse und Trommelbremsen an der Hinterachse. Die Basis des Motors bildet ein Typ 1 Block mit 1776 ccm. Mit

62er Turbobug

Der 28jährige Hamburger Thomas Rath fährt nun seit 2 Jahren den aus Californien importierten Cal-Looker und wird ihn wahrscheinlich in diesem Jahr das erste Mal auf die Viertelmeile schicken!

Eher zufällig sah Thomas den 1962 vom

Band gelaufenen Käfer im Frühjahr 2000 bei einem Bekannten in der Halle stehen. Auf dem Verkaufsschild wurde der 1776 ccm starke und mit einem Rayjay Turbolader versehene Motor als „dezent getunt“ beschrieben.

Für Thomas war es Liebe auf den ersten Blick, obwohl er bisher nicht vom Käfervirus infiziert war. Das einzige Problem war der auf dem Schild angegebene Verkaufspreis des chevy-truck weiß lackierten Käfers. Nach kurzer Zeit und einer Verhandlung auf Freundschaftsbasis wechselte der Käfer letztendlich den Besitzer.

Thomas machte sich sofort an die Arbeit, obwohl der Wagen eigentlich schon race-ready war. Die eine oder andere Kleinigkeit sollte dennoch an seinem 150 PS starken Turbo-Käfer verändert werden. Da Thomas vorher noch nie an einem Käfer geschraubt hatte, besorgte er sich erst mal diverse Bücher, und bastelte nach dem Motto „Learning by doing!“. Aber er musste auch noch ein ganz anderes Problem bewältigen: Die Zulassung! Eine 07er Zulassung zu bekommen, wenn man keine Papiere ausser der Zollurkunde hat, ist in Deutschland äusserst schwierig. Thomas begann seine Reise durch die Ämter und besorgte sich nach und nach ein polizeiliches Führungszeugnis, einen Auszug aus dem Ver-

kehrszentralregister, ein Verkehrssicherheitsgutachten, eine Melde- und eine Unbedenklichkeitsbescheinigung. Weitere Zeit benötigte er für die Erstellung eines Wertgutachtens. Sein erster Versuch bei der Hamburger Zulassungsstelle eine 07er Zulassung zu erhalten wurde mit den Worten „Dat is

dem Roto-Master Rayjay Turbolader leistet das Herzstück 150 Pferdestärken bei 0,85 bar Ladedruck. 40er DCOE Weber-Doppelvergaser verrichten zuverlässig ihre Arbeit. Ein erleichtertes und 8fach verstärktes Schwungrad, 90,5 mm Schmiedekolben, eine 74° Norris Nockenwelle, 39mm Einlass- und 32 mm Auslassventile sowie eine Gene Berg Ölpumpe und eine Bosch 009 Zündung sind weitere Zutaten für den zur Zeit noch nicht Dragstrip-erprobten Motor. Dies wird sich aber hoffentlich in diesem Jahr ändern, wenn Thomas sich das erste Mal an die Startlinie begibt. Bewundern kann man den Turbo-Käfer aber auf alle Fälle auf zahlreichen Käfertreffen der kommenden Saison!

Infos über Thomas und seinen Käfer sowie über Turbolader-Technik gibt es auf seiner Website www.turbobugpoint.de.vu

Text: Dennis Kieselhorst
Fotos: Thomas Rath



Unter der Haube: Side drafted pull through Turboladersystem

aber nicht original“ abgelehnt, da man in Hamburg für die Ausgabe der 07er Schilder die Anforderungen der historischen Zulassung zugrunde legen würde. Nach dieser Niederlage merkte Thomas wie vorteilhaft es sein kann, wenn man einen zweiten Wohnsitz in einem anderen Bundesland hat. Seinen zweiten Versuch



Querschläger: Turbo Muffler mit 76er DTM Endrohr

saisoneröffnung für autoindividualisten

CAR PARADE 2003

20. April

Ostersonntag

9 - 19 Uhr



Für ALLE
Automarken!

3.000,- PREISGELD
(z.B. 500,- für die lauteste HiFi-Anlage, usw.)

Plz. A-4510

Messezentrum **Ried i.I.**

Nähe der Deutsch-Österreichischen Grenze bei Passau

www.cult-society.com

IMPRESSUM

Redaktion:

Dennis Kieselhorst
Boris Unger
Sascha Kamleiter

Redaktionsanschrift:

Redaktion Dragracer.de
Wurster Str. 1
28259 Bremen

Wir bedanken uns recht herzlich bei den Fotografen Christoph Lange, Manfred Kuschla, Wolfgang Schick und Nico Boldt!

Nicht namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Durch Annahme eines Beitrages erwirbt die Redaktion das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen.

www.dragracer.de

TERMINKALENDER 2003

Neu: Für die Termine dieser Saison gibt es ab sofort auf der letzten Seite von DRAGRACER.DE einen Terminkalender! Diesen Kalender gibt es auch in ständig aktualisierter Version zum Download auf unserer Website!



www.timeless24.de

VORSCHAU Ausgabe 05 (Juni 2003)



KATH BROS. CORVETTE



RAINBOW



CHEVY NOVA

NEWS & INFORMATIONEN

TERMINE 2003

TECH-TALK & GLOSSAR

- 88er Camaro vom Heartbeat Racing Team
- 73er Corvette aus Dänemark
- Pro Turbo Käfer aus Schweden
- Fotos vom Training in Luckau
- Bericht von der Daytona Bike Week 2003 und vieles mehr...

Die nächste DRAGRACER.DE-Ausgabe erscheint am 01. Juni 2003



TERMINKALENDER 2003

Januar 2003			Februar 2003			März 2003			April 2003			Mai 2003			Juni 2003		
1 Mi	Neujahr	1	1 Sa			1 Sa			1 Di			1 Do	Maifeiertag		1 So	Drag & Street Cup, Motopark FI	
2 Do			2 So			2 So			2 Mi			2 Fr			2 Mo		23
3 Fr			3 Mo			3 Mo	Rosenmontag		3 Do			3 Sa	Excitem.Nationals, Shakespear GB		3 Di		
4 Sa			4 Di			4 Di			4 Fr			4 So	Big Bang, Santa Pod GB		4 Mi		
5 So			5 Mi			5 Mi	Aschermittwoch		5 Sa			5 Mo		19	5 Do		
6 Mo	Hl. 3 König	2	6 Do			6 Do			6 So			6 Di			6 Fr	Thunder Valle, Valle N	
7 Di			7 Fr			7 Fr			7 Mo			7 Mi		15	7 Sa	Spring Championship, Pitea S	
8 Mi			8 Sa			8 Sa			8 Di			8 Do			8 So	Test & Tune, Bitburg D (1on1)	
9 Do			9 Mo			9 Mo			9 Mi			9 Fr	Spring Nationals, Gardermoen N		9 Mo	Pfingstmontag	24
10 Fr			10 Do		7	10 Mo		11	10 Do			10 Sa	Test & Tune, Bitburg D (1on1)		10 Di		
11 Sa			11 Di			11 Di			11 Fr			11 So	Multertag		11 Mi		
12 So			12 Mi			12 Mi			12 Sa			12 Mo		20	12 Do		
13 Mo		3	13 Do			13 Do			13 So			13 Di			13 Fr	Power Nationals, Shakespear GB	
14 Di			14 Fr	Valentinstag		14 Fr			14 Mo			14 Mi		16	14 Sa	Fast & Furious, Drachten NL	
15 Mi			15 Sa			15 Sa			15 Di			15 Do			15 So	Summer Nationals, Gardermoen NL	
16 Do			16 Mo			16 Mo			16 Mi			16 Fr			16 Mo		25
17 Fr			17 Do			17 So		8	17 Mo			17 Sa			17 Di		
18 Sa			18 Di			18 Di			18 Do	Gründonnerstag		18 So			18 Mi		
19 So			19 Mi			19 Mi			19 Sa	Easter Thunderball, Santa Pod GB		19 Mo			19 Do	Fronleichnam	
20 Mo		4	20 Do			20 Do			20 So	Ostern		20 Di			20 Fr	Drag & Street Cup, Motopark FI	
21 Di			21 Fr			21 Fr			21 Mo	Ostermontag	17	21 Mi			21 Sa		
22 Mi			22 Sa			22 Sa			22 Di			22 Do			22 So		
23 Do			23 Mo			23 Mo			23 Mi			23 Fr	Dragsterfestival, Oschersleben D		23 Mo		26
24 Fr			24 Do			24 Mo		9	24 Do		13	24 So	Speed Weekend, Froya N		24 Di		
25 Sa			25 Di			25 Di			25 Fr			25 Mo	Main Event,San.Pod GB (24.-26.5.)		25 Mi		
26 So			26 Mi			26 Mi			26 Sa	Test & Tune, Luckau D		26 Do		22	26 Do		
27 Mo		5	27 Do			27 Do			27 So	Season Opener, Lelystad NL		27 Di			27 Fr	Motorfestival, Göteborg S	
28 Di			28 Fr			28 Fr			28 Mo			18 28 Mi			28 Sa	Aros Nationals, Västeras S	
29 Mi			29 Sa			29 Sa			29 Di			29 Do	Christi Himmelfahrt		29 So	Summer Nationals, Santa Pod GB	
30 Do			30 Mo			30 So	Zeit +:1		30 Mi			30 Fr			30 Mo		27
31 Fr			31 Do			31 Mo		14	31 Do			31 Sa	Danish Nationals, Vandel DK				

Juli 2003			August 2003			September 2003			Oktober 2003			November 2003			Dezember 2003		
1 Di			1 Fr	Drag Challenge, Gardermoen N		1 Mo		36	1 Mi			1 Sa	Flame & Thunder, Santa Pod GB		1 Mo		49
2 Mi			2 Sa	Grand National, Altenu D		2 Di			2 Do	Test & Tune, Bitburg D (1on1)		2 So			2 Di		
3 Do			3 So			3 Mi			3 Fr	Tag der dt. Einheit		3 Mo		45	3 Mi		
4 Fr	Nitro Nationals, Alastaro FI		4 Mo		32	4 Do			4 Sa			4 Di			4 Do		
5 Sa	Dragsterrennen, Luckau D (I.Pl.)		5 Di			5 Fr	Dragster Finale, Oschersleben D		5 So			5 Mi			5 Fr		
6 So			6 Mi			6 Sa	European Finals, Santa Pod GB		6 Mo		41	6 Do			6 Sa		
7 Mo		28	7 Do			7 So	Test & Tune, Bitburg D (1on1)		7 Di			7 Fr			7 So	2: Advent	
8 Di			8 Fr	Test & Tune, Bitburg D (1on1)		8 Mo		37	8 Mi			8 Sa			8 Mo		50
9 Mi			9 Sa			9 Di			9 Do			9 So			9 Di		
10 Do			10 Mo			10 Mi			10 Fr			10 Mo		46	10 Mi		
11 Fr	Internationals, Pitea S		11 Do		33	11 Do			11 Sa			11 Di			11 Do		
12 Sa	Internationals, Drachten NL		12 Di			12 Fr			12 So			12 Mi			12 Fr		
13 So	Test & Tune, Bitburg D (1on1)		13 Mi			13 Sa			13 Mo		42	13 Do			13 Sa		
14 Mo		29	14 Do			14 So			14 Di			14 Fr			14 So	3: Advent	
15 Di			15 Fr	Drag & Street Cup, Alastaro FI		15 Mo		38	15 Mi			15 Sa			15 Mo		51
16 Mi			16 Sa	Linde Open, Lindesberg S		16 Di			16 Do			16 So	Volkstrauertag		16 Di		
17 Do			17 So			17 Mi			17 Fr			17 Mo		47	17 Mi		
18 Fr			18 Mo		34	18 Do			18 Sa			18 Di			18 Do		
19 Sa	Drag & Street Cup, Kalajoki FI		19 Di			19 Fr			19 So			19 Mi	Buß u. Betttag		19 Fr		
20 So	Summer Drag, Skelleftea S		20 Mi			20 Sa	Doorsl. Nationals, Shakespear GB		20 Mo		43	20 Do			20 Sa		
21 Mo		30	21 Do			21 So			21 Di			21 Fr			21 So	4: Advent	
22 Di			22 Fr	Nitrolympics, Hockenheim D		22 Mo		39	22 Mi			22 Sa			22 Mo		52
23 Mi			23 Sa	Norvegean Finals, Gardermoen N		23 Di			23 Do			23 So	Totenensonntag		23 Di		
24 Do	VEIDEC Festival, Mantorp Park S		24 So	Allstar Nationals, Shakespear GB		24 Mi			24 Fr			24 Mo		48	24 Mi	Heilig Abend	
25 Fr	Swiss Challenge, Turtmann CH		25 Mo		35	25 Do			25 So			25 Di			25 Do	1: Weihnachten	
26 Sa			26 Di			26 Fr			26 So	Zeit -:1		26 Mi			26 Fr	2: Weihnachten	
27 So			27 Mi			27 Sa	UK National Finals, Santa Pod GB		27 Mo		44	27 Do			27 Sa		
28 Mo		31	28 Do			28 So			28 Di			28 Fr			28 So		
29 Di			29 Fr	NDRS Finals, Alastaro FI		29 Mo		40	29 Mi			29 Sa			29 Mo		1
30 Mi			30 Sa	Dutch Finals, Drachten NL		30 Di			30 Do			30 So	1: Advent		30 Di		
31 Do			31 So	1. C.E.Dragshow, Helmbrechts D		31 Mo			31 Fr			31 Sa			31 Mi	Silvester	

■ = mehrere Veranstaltungen mit Termingleichheit

■ = eine Veranstaltung ohne Termingleichheit

Alle Angaben ohne Gewähr!