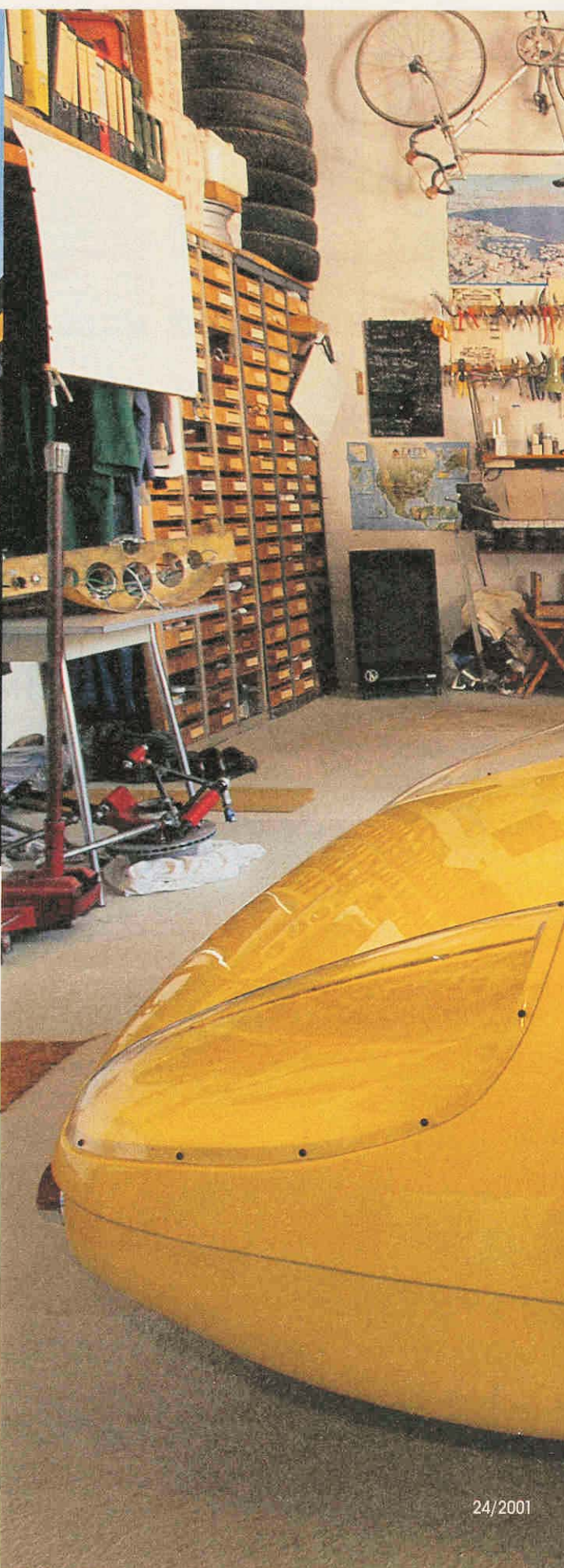


Heinz Kurek (links) überließ seinem Sohn den ersten **EIGENBAU AUS DER GARAGE** in der bayerischen Provinz unweit von München



# Garagen- Wagen

Der von Computerfachmann Heinz Kurek gebaute Sportwagen ist eine komplette und sehr ambitionierte Eigenkonstruktion.



Von: Eberhard Kittler

Fotos: Karl-Heinz Augustin

Leichtbau stand ganz oben im selbsterstellten Lastenheft von Heinz Kurek. Der 63-jährige Autofreak, von Beruf Elektroniker, stammt aus Norddeutschland, lebt aber in Bayern. Mit preußischer Gründlichkeit hat sich der detailversessene Techniker hier, in einer voll ausgestatteten 60-Quadratmeter-Garage, seinen automobilen Lebensraum erfüllt: Er berechnete, entwarf und baute einen leichten Sportwagen. Der spartanische Zweisitzer wiegt nur 780 Kilo, verfügt aber über einen 220 PS starken Sechszylinder-Mittelmotor.

„Es handelt sich keineswegs um eine Replika“, betont Kurek ange-

sichts der optischen Nähe zum Porsche 904. „Wir haben ein komplett neues Auto geschaffen. Ursprünglich war es als eine Art Versuchsträger gedacht, um konstruktive Detaillösungen zu erproben. Aber irgendwann kam der Punkt, an dem wir uns zu einem straßentauglichen Auto entschlossen. Beim Grunddesign haben wir uns an Sportwagen vom Schlage eines Ferrari 246 Dino, Lola T70 oder Porsche 904 orientiert. Ihr Charme und ihr Layout sind bis heute unübertroffen. Wir haben es schließlich auch geschafft, eine nahezu ideale Gewichtsverteilung von 48 zu 52 vorn/hinten hinzubekommen.“

Eine Serienfertigung strebte Heinz Kurek nie an. Stattdessen sah er sein Fahrzeug als anspruchsvolle Herausforderung – halbe Sachen,

etwa ein bestehendes Chassis zu verwenden, wäre ihm und seinen vier ehrenamtlichen Mitstreitern nie in den Sinn gekommen. Anders als szenebekannte Bastler bezog er darum die Prüfbehörden von Beginn an in das zunächst von manchen belächelte Handwerksprojekt mit ein.

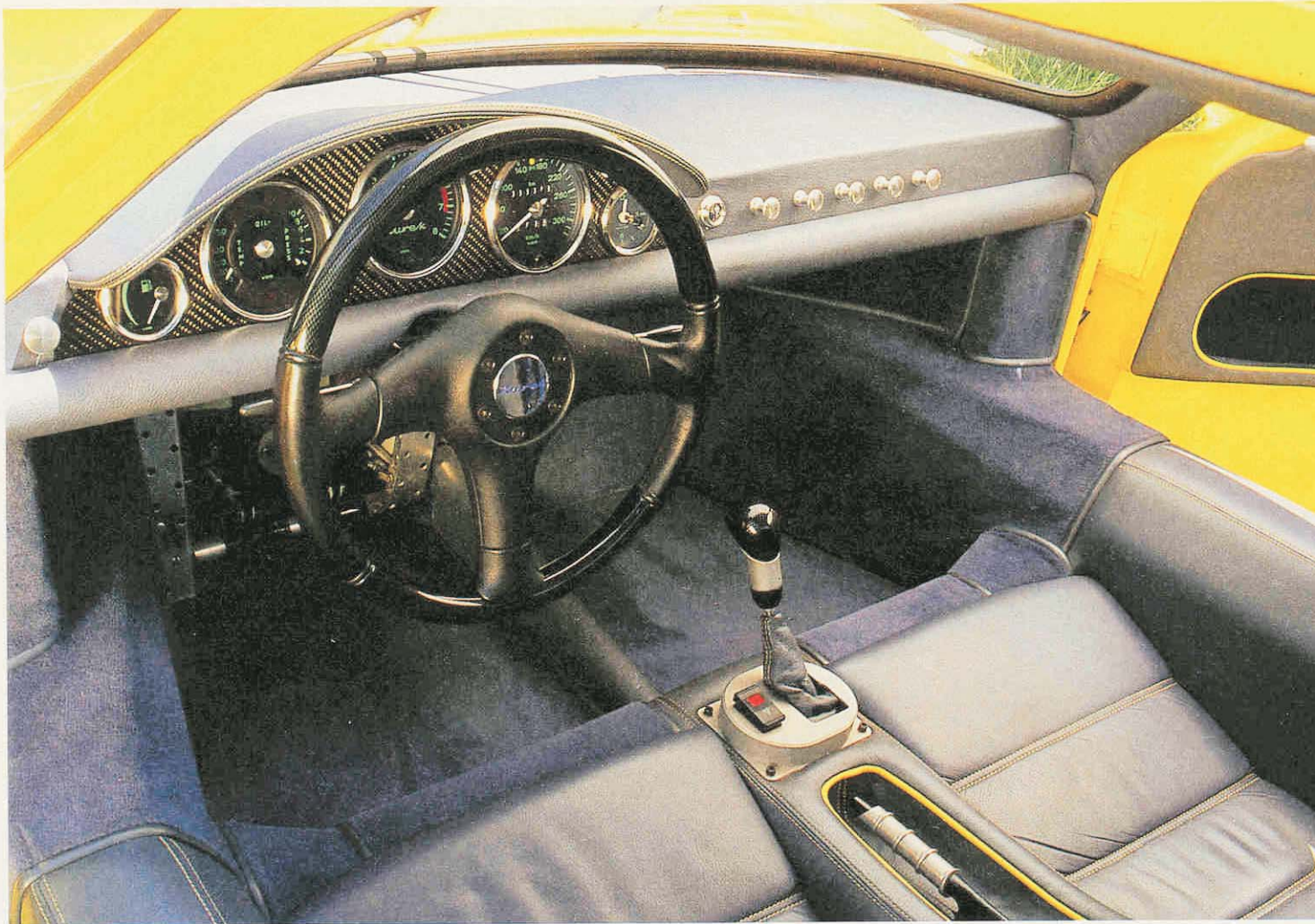
„Beim TÜV Süddeutschland traf ich auf verständnisvolle und sachkundige Ingenieure, die mit viel Geduld und Engagement letztlich zu Mitarbeitern wurden“, resümiert Kurek. „Wenn es mal gar nicht mehr vorwärts ging, haben sie mich ermutigt.“ Am Ende stand die Einzelzulassung – und daraus erwuchs die Motivation weiterzumachen.

Inzwischen ist ein zweiter Kurek GT6 in der Entstehung. Ob noch weitere Exemplare folgen, ist zurzeit völlig offen. Denn dann müsste

die Fertigungszeit, die beim Erstling – allerdings einschließlich Konzeption und zeitraubender Suche nach Lösungen – stolze vier Jahre dauerte, entscheidend verkürzt werden. Zudem wären entsprechende Räumlichkeiten unumgänglich.

„Den zweiten Wagen werden wir auf dem Markt anbieten“, sagt Kurek. „Wenn sich eine ernstzunehmende Nachfrage abzeichnet, legen wir nach. Das Ursprungsmodell gebe ich jedoch nicht her. Das fährt mein Sohn, und zwar im Alltagsverkehr.“ Was das künftige 3,4-Liter-Fahrzeug kosten würde, darüber schweigt er sich aus – aber eine Viertelmillion Mark müssten es schon sein, um wenigstens die Kosten decken zu können.

Die meisten Werkzeuge und Vorrichtungen für die manuelle Ferti-



**So baut man Sportwagen – nichts davon stammt aus der Großserie**



Die Karosserie des gelben Renners wiegt 106 Kilogramm, darunter sitzt ein Rohrskelett einschließlich Überrollbügel. Die Frontscheibe aus Zweischicht-Verbundglas und die Scheibenwischer sind **SPEZIALANFERTIGUNGEN**, die VDO-Rundinstrumente wurden adaptiert. Die Luftzufuhr durch die Schiebefenster ist gewöhnungsbedürftig. Unter der komplett aufklappbaren **HECKPARTIE** sitzt der Motor, vorn gibt's einen winzigen Kofferraum



gung des Autos hat Kurek selbst entwickelt und gebaut. Gemeinhin verfügt ein Fahrzeug dieses Zuschnitts über einen Gitterrohrrahmen – der Kurek GT 6 nutzt jedoch ein eigenständiges Chassis, bestehend aus zwei quer versteiften Längsträgern aus Ovalprofilen. Daran hängen die einstellbaren Doppelquerlenkerachsen inklusive der Aluminium-Radträger.

Den Antrieb des 280 km/h schnellen Coupés übernimmt ein Sechszylinder-Boxer von Porsche mit 3,2 Liter Hubraum. „Ursprünglich wollten wir den Motor des Boxsters einbauen, aber dann entschieden wir uns doch für ein luftgekühltes Aggregat, das weniger konstruktiven Aufwand erfordert“, bekennt Kurek, der auch Motorsteuerung, Abgasanlage, Kühlung, Ölkreislauf und Tankanlage überarbeitet und angepasst hat. Bordnetz und Aggregate-Elektrik sind Eigenentwicklungen. Der Durchschnittsverbrauch beträgt übrigens nur 8 Liter auf 100 km.

Das Fünfgang-Schaltgetriebe, ebenfalls von Porsche stammend, musste in der Laufrichtung umgedreht werden – was ein neues Differenzial erforderte. Das Schaltgestänge wurde so um den Antriebsstrang herumgeführt, dass seine Leichtgängigkeit erhalten blieb.

Die größten Schwierigkeiten bereitete die Materialbeschaffung – welcher Zulieferer kann es sich leisten, Einzelstücke zu kleinen Preisen zu fertigen? Kurek hatte mit 80 Firmen in Europa Kontakt, ein Großteil von ihnen erwies sich als „sehr großzügig“: Gießereien, Fahrwerks- und Kunststoff-Spezialisten ließen sich überzeugen, in kleinster Stückzahl Teile beizusteuern.

Die 106 Kilogramm schwere Karosserie auf dem geschweißten Rohrrahmenskelett besteht aus glasfaserverstärktem Polyester-Verbundwerkstoff – Schicht für Schicht auf improvisierte Formen auflaminiert („ägyptische Bauweise“). Das Auto sah zwar nie einen Windkanal von innen, soll aber laut Berechnung einen  $c_w$ -Wert von 0,29 erreichen. Das mit Karbonteilen aufgewertete Interieur mit angegossenen Schalensitzen geriet spartanisch – aber das gehört zum Nimbus eines so sportiven Fahrzeugs.

Heinz Kurek ist seine kreative Ungeduld anzumerken. Weitere Projekte hat er seit langem im Kopf – „Warum nicht mal ein Auto mit alternativem Antrieb?“ □



Der zweite **KUREK GT 6** wird nicht den 3,2-Liter-Sechszylinder mit Luftkühlung (unten), sondern einen wassergekühlten 3,4-Liter-Boxer erhalten. Das rustikal anmutende **WERKZEUG** hängt an der Wand oder ist im Schrank verstaut



## Vor der Hinterachse sitzt ein Porsche-Sechszylinder