

# Gelb regiert die Welt



Es gibt noch Idealisten, die legen Wert auf die Stückzahl ihres Autos: Heinz Kurek ist einer von ihnen, und weil niemand sein Schmuckstück in der Stückzahl eins bauen konnte, machte er es selber. Mit dem TÜV an seiner Seite.



Foto: Koch

**H**auptberuflich kümmert sich Heinz Kurek um Computer, Berechnungen und Consulting. Und nach Feierabend wirft er den Rechner an und konstruiert Autos. Nicht solche Strichzeichnungen, wie sie alle Schulbuben im Heimatkunde-Unterricht in die hintere Hefthälfte malen, sondern richtige, an denen erwachsene Männer ihren Spaß haben können.

Er fängt an bei dem Grundlayout und dem Gesamtwirkungsgrad: Ein Trockengewicht von 830 Kilogramm kombiniert mit einem 218 PS starken Porsche-Boxermotor

müßte ein relativ knackiges Fahrgefühl ergeben. Den Porschemotor fand er schnell, das Fahrzeug dazu mußte er, wie gesagt, selbst konstruieren.

Die Silhouette des betagten Porsche 904 war rasch als hinreichend rassig akzeptiert. Doch dann kam das Wichtigste: der Rahmen. Er entstand als gedankliche Verbindung zweier Achsen mit doppelten Querlenkern – laut Kurek die einfachste Art, spur- und sturzkonstant zu federn, die ideale Basis für ein rollwiderstandsarmes Leichtgewicht. Der Rahmen hätte aus Rohren zusammengeschweißt werden können,

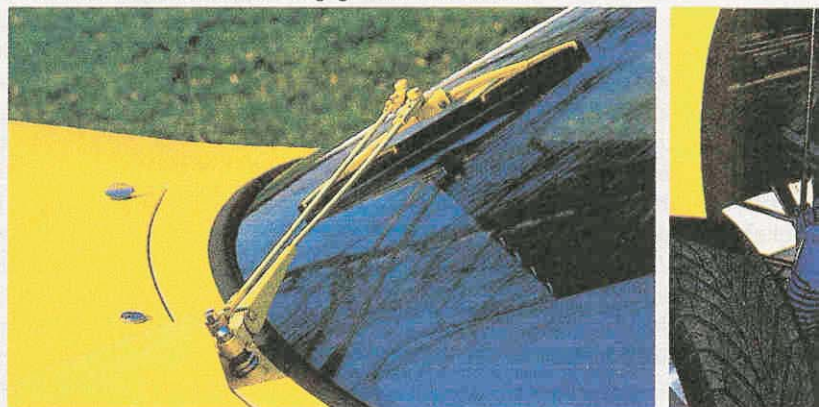
aber solche Konstruktionen sind wenig elegant und zudem recht schwer.

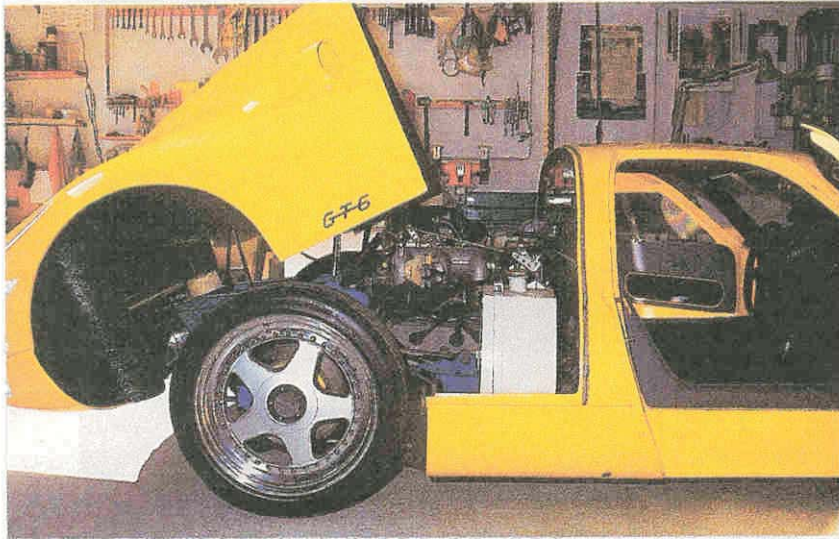
Also ging Heinz Kurek daran, den Rahmen als leichte Blechkonstruktion auszulagern: Zwei kräftige Längsträger rechts und links des Fahrgastraumes, als etwa 30 Zentimeter hohe Ovalprofile ausgeführt und an allen logischen Verbindungsstellen liebevoll mit all den Versteifungsrippen und Befestigungsaugen ausgeführt, die man einfach braucht, um Achsen, Bremsen, Leitungen sowie das Schaltgestänge unterzubringen. Früh schon war der TÜV mit dabei, wenn es darum ging, den Leicht-

Im Eigenbau sind Schiebefenster leichter zu beherrschen als Kurbeln – genau wie beim Original vor 26 Jahren



Die Hutze vor der Wischernabe ist eine echte TÜV-Kreation, die helfen kann, die Verletzungsgefahr zu mindern





Unter der Haube steckt alles, was ein Auto schnellmacht: der Antrieb von Porsche. Und an der Wand hängt alles, was man zum Auto-bauen braucht – nur keine Uhr, denn Zeit muß man sich nehmen.

bau-Zweiser auf unumgängliche Vorschriften und sinnvolle Grenzen vorzubereiten. In dem Münchner TÜV-Ingenieur Rainer Schnell fand Heinz Kurek einen Partner, der dem Projekt nicht nur aus beruflichem, sondern zusätzlich aus persönlichem Interesse folgen mochte.

Leichtbau war und blieb die oberste Devise: Die Festigkeitsberechnung des Rahmens erledigte Heinz Kurek selbst: „Es ist recht einfach, die nötigen Rippen zur inneren Aussteifung des Rahmens zu dimensionieren, wenn man weiß, wie die Kräfte im Rahmen zusammenspielen.“ Ein geschickter Schweißer, ein Meister seines Fachs, war nötig, um den Kurek-Rahmen, dessen Hauptbestandteile aus ebenen Blechplatten auf der Kantpresse entstanden, sauber zusammenschweißen.

Der Antrieb, ein 3,2 Liter-Sechszylinder von Porsche, wurde derweil auf seine künftige Rolle als Mittelmotor vorbereitet: Das Getriebe mußte in der Laufrichtung umgestellt werden, was einen tiefgreifenden Umbau des Differentials nötig

machte (Tellerrad umsetzen). Das Schaltgestänge mußte kunstvoll um den gesamten Antrieb herumgeführt und im Schalt-schema umgestaltet werden – eine Eigenheit, die bei vielen Mittelmotor-Autos die Schaltbarkeit allzu leicht verdirbt, was jedoch beim Kurek GT6 geschickt umgangen wurde.

Beide Achsen und sämtliche Anbauten des Rahmens sind eine Kurek-Eigenkonstruktion. Die vorderen Achsschenkel, als höchstbeanspruchtes Bauteil der Achse, wurden in Stahlguß geplant. Doch als es darum ging, die steife Konstruktion zu gießen, da hörte Heinz Kurek wieder einmal die Frage, die ihn als das größte Mißverständnis bei allen Verhandlungen mit Zulieferfirmen begleitet: „Wieviel tausend Stück davon brauchen Sie denn?“

Die Antwort „Eins rechts, eins links“ ließ auch bei den Achsteilen manch einen Fertigungs-Spezialisten unwillig werden. Es dauerte lange, bis sich eine Gußfirma fand, die Kureks eigene Radaufhängung akkurat so groß, wie er es haben wollte. Der Lohn des großen Aufwandes ist

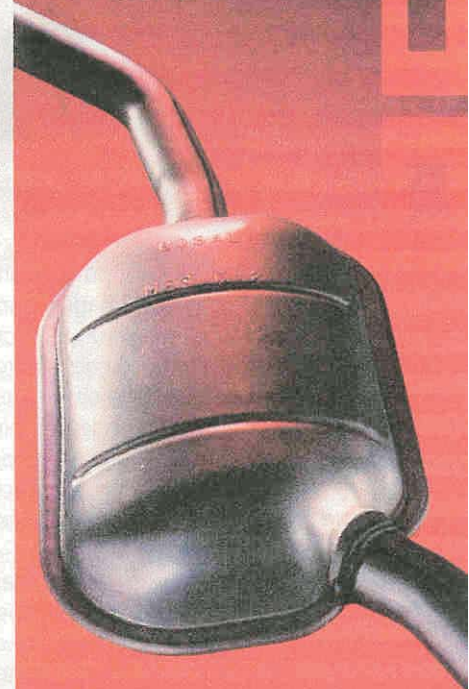
**Der 3,2 Liter-Porsche-Antrieb wurde zum Mittelmotor**

**Neben blauem Leder dominiert Carbon die Armaturen, die Pedalerie und die Lenksäule sind verstellbar**



## Lackieren – Nein Danke!

**Qualitäts-  
Schalldämpfer  
aus beidseitig  
aluminisiertem  
Stahl –  
wir haben nichts  
zu verbergen.**



**3 gute Gründe sich für  
beidseitig aluminisierten  
Stahl und gegen das  
Lackieren zu entscheiden:\***

1. Lack belastet die Umwelt.
2. Lack bietet keine Vorteile bei Lebensdauer und Funktion.
3. Lack verbrennt bei einer Auspuff-Betriebstemperatur von 500° C.

\* Eventuell auftretende braune Schweißrückstände haben keinen Einfluß auf Funktion und Qualität.

**Ein starkes Stück Zukunft**

Schalldämpfer · Katalysatoren  
Montageteile · Anhängervorrichtungen  
Karosserieteile · Dachträgersysteme  
Lagereinrichtungen

## Auto im Eigenbau



Es kommt selten vor, daß jemand an dem gelben Kurek-Eigenbau vorbeihastet, ohne den Kopf zu drehen. Unser Jogger war sichtlich in Eile.

heute eine Achskonstruktion, die zusammen mit relativ schmalen Rädern und sparsamer Einstellung bei Sturz und Spur höchst einfach und ökonomisch zu fahren ist: Neben dem geringen Gewicht ist auch die klare, einfach auszuführende Achseinstellung schuld daran, daß Kureks gelber Blitz mit einem Verbrauch von rund acht Litern auskommt, und das beim Einsatz von 220 PS in ihrer kultiviertesten Form.

Zum Vergleich: Ein Porsche Carrera kommt mit gleichem Antrieb auf einen etwa um 50 Prozent höheren Verbrauch – bei 1300 Kilogramm Leergewicht dank umfangreicher Komfort-Technik mit Klimaanlage und ausgeklügelter Crash-Struktur kein Wunder.

Der gesamte Bau des Kurek GT6 fand in einer 60 Quadratmeter großen Halle im bayerischen Puchheim statt, in der sich neben Fahrgestell und Karosseriebau oft genug der TÜV-Ingenieur Schnell unter

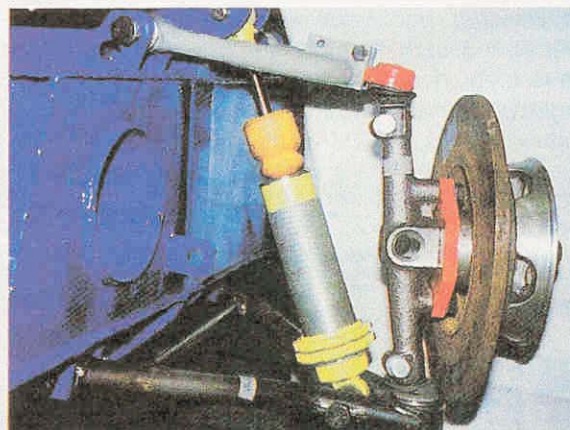
das arbeitende Volk mischte: „Während vereinhalf Jahren Bauzeit habe ich nicht nur viel Fachwissen aus der Gutachter-Tätigkeit weitergeben können, sondern auch manches Wissenswerte über den Autobau dazugelernt.“ Und so stolz, wie er dabei strahlt, da merkt man ihm genau an, daß er mit der reinen Begutachtung und den vielen Genehmigungs-Verfahren nicht ausgelastet war. So guckt nur einer, der sich zum Mitdenken eingeladen fühlte und der weiß, daß er – ein wenig zumindest – auch zum geistigen Vater der Idee geworden ist.

Es war ein denkwürdiger Tag, als Kureks Eigenbau an einem einzigen Tag alle wesentlichen Prüfungen für die Verkehrszulassung erlangte. Dabei waren Lichttest, Abgasprüfung und Bremsentest noch die einfacheren Dinge, die man vorher mehrere Male hätte proben können.

Nicht nur der Widerspruch aus Optik anno 1964 gegenüber Technik und verbrieftem Baujahr 1998 des Kurek GT6 sind ungewöhnlich, auch dessen Innenausstattung: Die Sitzschalen sind fest mit der Karosserie verbunden. Damit außer Vater und Sohn Kurek auch andere Fahrer Platz finden, wurden einfach Lenksäule und Pedalerie verstellbar ausgeführt – ein Detail, das sich auch bei britischen Marcos-Rennwagen finden läßt.

Die gesamte Armaturentafel mitsamt ihren fünf Rundinstrumenten (Kurek: „Da hat sich VDO große Verdienste bei der Anpassung erworben.“) läßt sich nach dem Lösen von nur sieben Schrauben komplett ausbauen, falls einmal Wartungsarbeiten anstehen sollten. Die zentrale Steuerung für das Motormanagement wurde direkt hinter der Fahrgastzelle angebracht, noch vor dem Motor. Der Motorraum selbst: Ein schmuckes Konglomerat aus blauen Rahmenpartien und klassischer Porsche-Antriebstechnik, das auf Antrieb so wirkt, als sei es bei den entscheidenden Kapiteln der Porsche-Historie vor 25 Jahren zwischen LeMans und Monte Carlo dabeigewesen.

Man könnte erwarten, daß sich Erfinder Kurek und Sachverständiger Schnell über die Bauzeit verbräutet hätten. Das Gegenteil ist der Fall: Beide verbindet inzwischen echte Freundschaft – und ein gemeinsamer Plan: Das nächste Projekt ist derzeit in der Berechnungsphase. Nur eine Frage bleibt ungeklärt: Was das ganze Projekt kostet. Wenn es um den Spaß an der Sache geht, regiert nicht das Geld. *mik*



Eine Achse, wie aus dem letzten Fahrerlager ausgebrochen: doppelte Querlenker vorn und hinten

Beim Sportwagenbau ist die Schraubzwinde drittichtigstes Arbeitsmittel, gleich nach Phantasie und Sinn für Technik