

Carpi
hasst
Kinder-
kram. Ihn
interes-
siert nur
ein

CUP ITALER

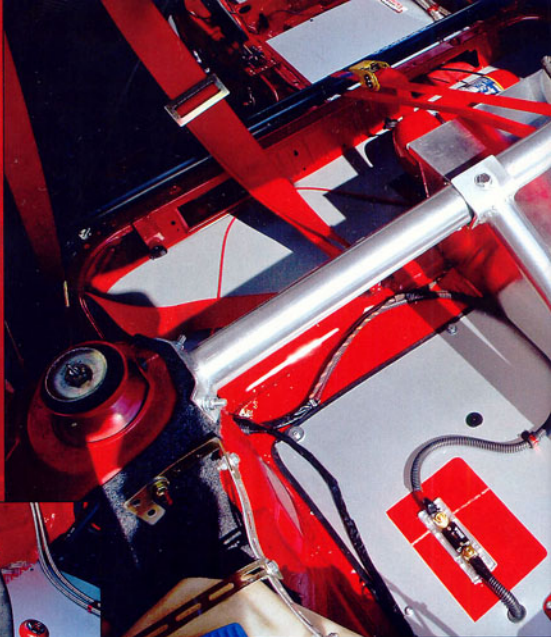


BOCK



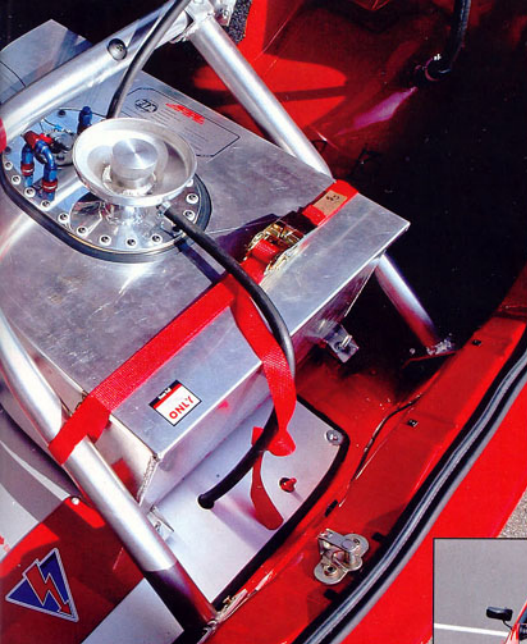


Ganz oben: Alu-Diffusor unter der Heckschürze als Abschluss des glatten Kevlar-Unterbodens
Oben: Lufthutze für die Innenraumbelüftung
Unten: VR6-Instrumenteneinsatz im japanischen Trägerehäuse, davor das Sparco-Wildledersteuer. Vor dem Schalthebel der Laptimer
Ganz unten: Leichte Kohlefaser-Motorhaube



TEXT KLAUS MORHAMMER
FOTOS STEPHAN REPKE

E1, das ist eine recht junge Rennklasse, die der Weltverband FIA eingerichtet hat, um ungewöhnlichen Konzepten und extremen Projekten eine Plattform zu bieten. BMWs und Mercedes mit Formel-1-Motoren, Ex-DTM-Renner und ähnliches Zeug, das in bislang bestehende Klassen nicht wirklich passen wollte. Genau die richtige Spielwiese für Anthony Carpignano und seinen VR6 Turbo-Golf 3. Das ist das Ziel. Das Projekt selbst entwickelt sich schon seit einigen Jahren. Basis des roten Brenners ist ein 96er Dreier. Bis auf die Grundform allerdings ist davon nicht mehr allzu viel übrig. Sehen wir uns den Motor an: Ausgangspunkt war der 2,8 Liter VR6 des Golfs. Von einem kugelgelagerten Garrett-Lader unter Druck gesetzt, schickt er 520 PS bei 6000 Umdrehungen an die Vorderachse. Die hat schon bei 5070 Touren gewaltige 620 Newtonmeter zu verkräften. Die maximale Drehzahl liegt bei siebenzwei. Damit läuft der Dreier 300 Sachen. Der Top-Wert liegt bei maximalem Ladedruck von 1,95 bar an. Im Dauereinsatz schraubt Anthony auf 1,72 bar zurück, der Haltbarkeit wegen. In der Regenabstimmung sind es gar „nur“ 1,3 bar. Bei mehr wäre das Ding nicht mehr fahrbar. Mit der Standfestigkeit hat Anthony bislang gute Erfahrungen gemacht, allein das Getriebe zerriss es regelmäßig. Doch da ist nun auch ein Entwicklungsstand erreicht, der für Zuverlässigkeit bürgt. Dazu gleich noch. Die genannten Daten waren übrigens Stand zum Zeitpunkt der Fotoaufnahmen. Mittlerweile hat sich das Rad schon wieder weiter gedreht. Aktuell stehen 580 Pferdestärken und 640 Newtonmeter im Leistungsdiagramm. Ein anderer Lader, eine frei programmierbare Elektronik und eine größere Aus-



Oben: Extraleichte Türen aus Kohlefaser ohne Innenleben

Rechts: Aufrecht stehender Einarmwischer, umgebaut auf die neue Wischrichtung Unten

KW-Gewindefahrwerk für 120 Millimeter Tieferlegung Ganz unten: Aufgeladener VR6 mit kurzer Ansaugbrücke, bei maximalem Ladedruck 520 PS stark und 640 Newtonmeter kräftig



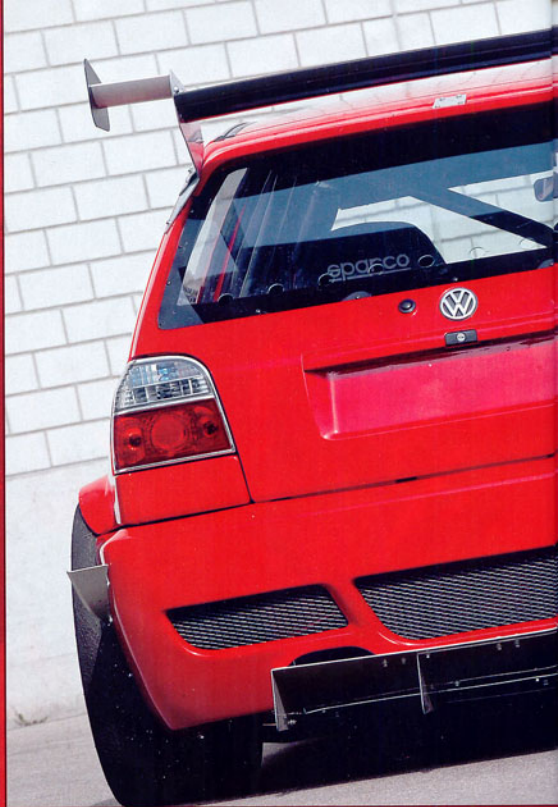
Harte Fakten: FT3-Sicherheitstank in der Alu-Box

puffanlage ermöglichten die Leistungszuwachs. Doch auch ohne diese neue Ausbaustufe beeindruckten die Fakten. Im Detail: Die Verdichtung fuhr Anthony turbobedingt mittels Stahlplatte auf 7,5 zu eins zurück. Ventilgrößen und Nockenwellen blieben in den Originalkonfigurationen erhalten. Eine kurze Ansaugbrücke begünstigt die rasche Brennraumfüllung. Wesentlichen Anteil an der Power-Explosion hat wie immer der Ladeluftkühler. Der wurde speziell für den Golf aus Alu angefertigt. Der Lader zieht Frischluft über einen K&N-Filter, der vorne rechts im Motorraum platziert ist und sich durch den Gittereinsatz in der Scheinwerferereinheit zusätzlich anströmen lässt. Kühlwasser- und Öltemperatur regulieren zusätzliche Kühler in den vorderen Radhäusern. Rechts ist der Ölkühler untergebracht, links ein weiterer Wasserkühler. Die Abgase verlassen die Turbine durch ein 90er Edelstahlrohr, das sich in zwei 76er Ausgänge aufspaltet. Die kommen beidseitig vor den hinteren Radausschnitten zum Vorschein. Der angesprochene Schwachpunkt, das Getriebe, setzt sich nun folgendermaßen vorbereitet den Kräften zur Wehr. Basis ist die Dreiwellen-Sechsgangauslegung aus dem Seat Supercopa. Das Gehäuse stammt – auf Frontantrieb umgebaut – von einem 4motion. Antriebswellenflansche musste Anthony selbst herstellen, und auch die Wellen sind eine Spezialanfertigung, da ja so nichts mehr zueinander passte. Die Schaltkullisse musste ebenfalls umgestrickt werden. Dazu hat Anthony eine Schaltwegverkürzung konstruiert. Schließlich ist die Box noch mit einer 45-prozentigen Lamellen-





Ganz oben: Sparco Evo Carbonschale mit Dreiverschluss-Renngurten, drumrum die Überrollzelle
 Oben mitte: Scheinwerferersatz mit kleinem Abblendlicht und Gittereinsatz zum Luftfilter
 Oben: Belüftungsregelung am Dach
 Unten: RS-Front mit zahlreichen Flaps nach DTM-Vorbild aerodynamisch optimiert



sperre bestückt. Eine Vierkolben-Bremsanlage von Porsche bestreitet an der Vorderachse die Verzögerung. Hinten mischen die gelochten VR6-Scheiben mit. Aktuell hängt vorn nun sogar eine Sechskolbenanlage aus dem Cayenne im Golf.

Die Dreieckslenker der Vorderachse sind neu aufgebaut und rund fünf Zentimeter breiter als die Originale. Der vordere Anlenkpunkt ist teflengelagert, der hintere mit einem Unibalgelenk. Die aktuelle Version arbeitet gar schon mit der Vorderachse des Golf 4, KW-Gewindefederbeine der Variante 3 bürgen für satte Straßenlage. Ein Eibach Stabi unterstützt dieses Bemühen. Verstärkung erhält das Fahrwerk durch Domstreben an beiden Achsen sowie eine Querlenkerstrebe. Die Domlager sind ebenfalls in Teflon gegossen. Auf den Golf adaptierte ATS-Motorsporträder, vorn in 17, hinten in 18 Zoll, tragen klassische Slicks oder eben Regenreifen. Mittlerweile rollt der Golf wegen der neuen, großen Bremse auch vorn auf 18 Zoll. Die Karosserie hatte sich ebenso konsequent entwickelt. So strebt sie nach Leichtbau durch den Einsatz von Motorhaube und Türen aus Kohlefaser. Kleine Rennsportspiegel mit reglementierter Spiegelfläche erlauben Rücksicht. Front- und Heckschürze im RS-Look sind aufwändig mit allerlei Flaps garniert. Anthony war dazu zwar nicht im Windkanal, doch gibt die aktuelle DTM dafür ja



In High-Speed-Passagen bringt der Flügel die nötige Downforce

ausreichend Anregung. Und dann gibt's ja auch noch zwei verlässliche Parameter zur Beurteilung der Sinnhaftigkeit solcher Maßnahmen: Popometer und Rundenzeit. Aerodynamik ist freilich auch kein Kinderkram, wenn es mal an die 300 km/h rangeht. Da trägt der glatte Unterboden aus Kevlar sein Schärfelein ebenso bei wie der mächtige Heckflügel. Nicht zu vergessen, der Alu-Diffusor unter der Heckschürze, der den Luftstrom unter dem Fahrzeug wesentlich beeinflusst. Die Fahrerkabine des LP3G-roten Flitzers geizt mit Ambiente. Eine knapp geschnittene Sparco Evo Carbonschale, dazu ein Sparco Drehverschlussgurt und das Wildlederlenkrad gleicher Marke bestimmen den Arbeitsplatz. Die VR6-Diffusoreinheit mit 300 km/h-Skala ist mangels Armaturenbrett in ein Gehäuse japanischer Herkunft eingesetzt. Weitere Zusatzinstrumente zu den Themen Abgas- und Ladelufttemperatur sowie Ladedruck leisten wertvolle Dienste. Der FT3-Sicherheitstank im Kofferraum ist mittlerweile reglementkonform vom Innenraum abgeschottet und auf Außenbetankung umgestellt. Darunter lagert in der Reserveradmulde die leichte Gel-Batterie. Der Laptimer vor dem Schalthebel aber zeigt unbarmherzig auf, was die ganzen Modifikationen, Theorien und Konstruktionen letztlich wert sind. Ach ja, einen guten Fahrer braucht's freilich auch noch.

CARPIGNANO-GOLF 3

KAROSSERIE: Golf 3 VR6, Bj. 1996, Kohlefaser-Motorhaube u. -türen, Haubenverlängerung, Scheinwerferereinsätze mit Belüftungsgitter, RS-Front- u. Heckschürze mit Flaps, stehender Einarmwischer, Radlaufverbreiterungen, Alu-Schweller, Carbon-Rennsportspiegel, Luftschütze auf dem Dach zur Innenraumbelüftung, Macrolon-Scheiben, Heckflügel, FT3-Tank, Gel-Batterie in der Reserveradmulde, Kevlar-Unterbodenverkleidung, Alu-Diffusor

INTERIEUR: Sparco Evo Schalenstuhl, Lenkrad u. Gurte, Eigenbau-Instrumententräger, Zusatzinstrumente, Stahlzelle, Feuerlöschanlage, Laptimer

MOTOR: 2.8 l-VR6, Garrett Turbolader, 520 PS@6000/min, 620 Nm@5070/min, max. Drehzahl 7200/min., Verdichtungsreduzierung mit Stahlplatte auf 7,5 :1, K&N-Luftfilter, kurze Ansaugbrücke, Rothe-Abgaskrümmer, Eigenbau-Ladeluftkühler, zusätzl. Wasser- u. Ölkühler, Dreiwellex-Sechsganggetriebe mit 45%-Lamellen-Sperndifferenzial, 300 km/h-Übersetzung, Frontantrieb

FAHRWERK: KW-Gewindefahrwerk Var.3, verbreiterte Querlenker mit Teflon- u. Unibal-Lagern, Teflon-Domlager, Eibach-Stabi, Domstreben vo. u. hi., Querlenkerstrebe, R32-Lenkung, Porsche Vierkolben-Bremsanlage vo., gelochte Bremscheiben hi., ohne ABS, Bremsregelventil, Zweikreisanlage vo./hi, Teflonbremsleitungen, ATS-Motorsport Räder, vo. 9x17 ET15, hi. 10x18 ET10, Slicks, vo. 240/605-17, hi. 250/635-18

DANK AN: Peter Banz, Rothe Motorsport, Franco Luongo, Holger Glück und Harper's AG



Oben: Macrolon-Scheiben, hinten mit Entlüftungsbohrungen Unten links: 90 Millimeter Auspuffrohr mit beidseitigem 76er Ausgang vor den hinteren Radhäusern Unten rechts: Digitale Zusatzinstrumente für Abgas- und Ladelufttemperatur, analoge Anzeige des Ladedrucks, davor die Querstrebe der U-Zelle unter dem Armaturenbrett mit Tunnelabstützung

