



**Oben links:** Trotz Kühlluft-Auströmer klettert die Innen-Temperatur im Rennbetrieb auf Saunaneiveau **Oben rechts:** Wie jedes Rennfahrzeug verfügt auch das Race-Taxi über einen gut zugänglichen Abschlepphaken **Mitte:** Diese Art von Cockpit stand Ben Pon 1948 garantiert nicht im Sinn, als er die Grundzüge des VW Transporters skizzierte **Unten links:** Präzise und logisch – Rennauto-Armaturen müssen nicht schön, sondern intuitiv bedienbar sein **Unten rechts:** Quell der Freude: Die zwei Serienturbolader verhelfen dem 3.6 zu einer beeindruckenden Literleistung von 113 PS/l

breiteren Spur, der serienmäßigen Schräglenkerhinterachse sowie der modernen Vorderachse mit Radaufhängung an doppelten Querlenkern bildete das T3-Fahrwerk deutlich bessere Voraussetzungen für Freds Pläne, als es das Bundbolzen / Pendelachspendel aus dem T1 konnte. Folgerichtig beschloss Fred, die Bodenplatte des T3 mit dem Häuschen des T1 zu kombinieren. Was hier kurz und knapp in 14 Worten niedergeschrieben steht

bedeutet in der Praxis Blechchirurgie für Fortgeschrittene. Volkswagen Typ2 sind seit jeher selbsttragend konstruiert – vergisst das Prinzip Käfer (Bodenplatte / geschraubtes Häuschen). Erschwerend kommt hinzu, dass der T3 gegenüber seinem Opa zehn Zentimeter in der Länge und gewaltige 21 Zentimeter in der Breite gewachsen ist. Zur Hochzeit der Bus-Hälften musste das Häuschen in vier Teile zerschnitten werden. Es folgte eine schier

endlose Arie des Anpassens und Verstärkens. Türen und Hauben blieben unverändert. Das Resultat ist beeindruckend: In der Seitsicht hat sich die Silhouette des T1 kaum verändert. Nur wer genau hinsieht, erkennt die im Bereich des Motorraums verlängerte Karosserie. Front- und Heckansicht hingegen offenbaren den Monster-Umbau, der die Grundzüge der charmanten T1-Karosserie aber beibehält.

Ein weiterer Schritt in Richtung Renn-Fahrzeug war die Konstruktion eines aufwendigen Käfigs aus 42 Metern Stahlrohr – für maximale Karosseriesteifigkeit und höchstmögliche Sicherheit der Passagiere. Dass diese eindrucksvolle Impressionen mit nach Hause nehmen, dafür sorgt das Herz des Race-Taxi, der Biturbo-Porschemotor. Standfestigkeit und enorm hohe Leistung sprachen von Anfang

an für ein Aggregat aus Zuffenhausen und gegen getunte VW-Motoren. 408 PS und 540 Newtonmeter verhelfen dem nicht eben aerodynamisch vorteilhaften T1 zu höchst spektakulären Fahrleistungen. Neben dem Aggregat transplantierte Fred ein GT3-Handschaltgetriebe mit sechs Fahrstufen sowie 70 Prozent-Sperre, das via Seilzug mit einem originalen Shifter des Zwölfzylinder-Rennwagens Porsche 917 bedient wird. Wow!

Runde 1,5 Tonnen wiegt der rennfertige Bus – in etwa das Gleiche wie der 911 GT3. Dessen Bremsanlage ist also genau richtig dimensioniert für die optimale Bremsperformance im Race-Taxi. Fred übernahm aber nicht nur die Reibpartner aus dem Zuffi – vielmehr durfte auch deren elektronische Regelung, das ABS, mit in den T1 einziehen, genauso wie große Teile des Kabelbaums, die Lenkung und die Batterie. Vorne im Bus platziert trägt



Gebaut für die Rennstrecken dieser Welt – der Underdog sollte nicht unterschätzt werden