

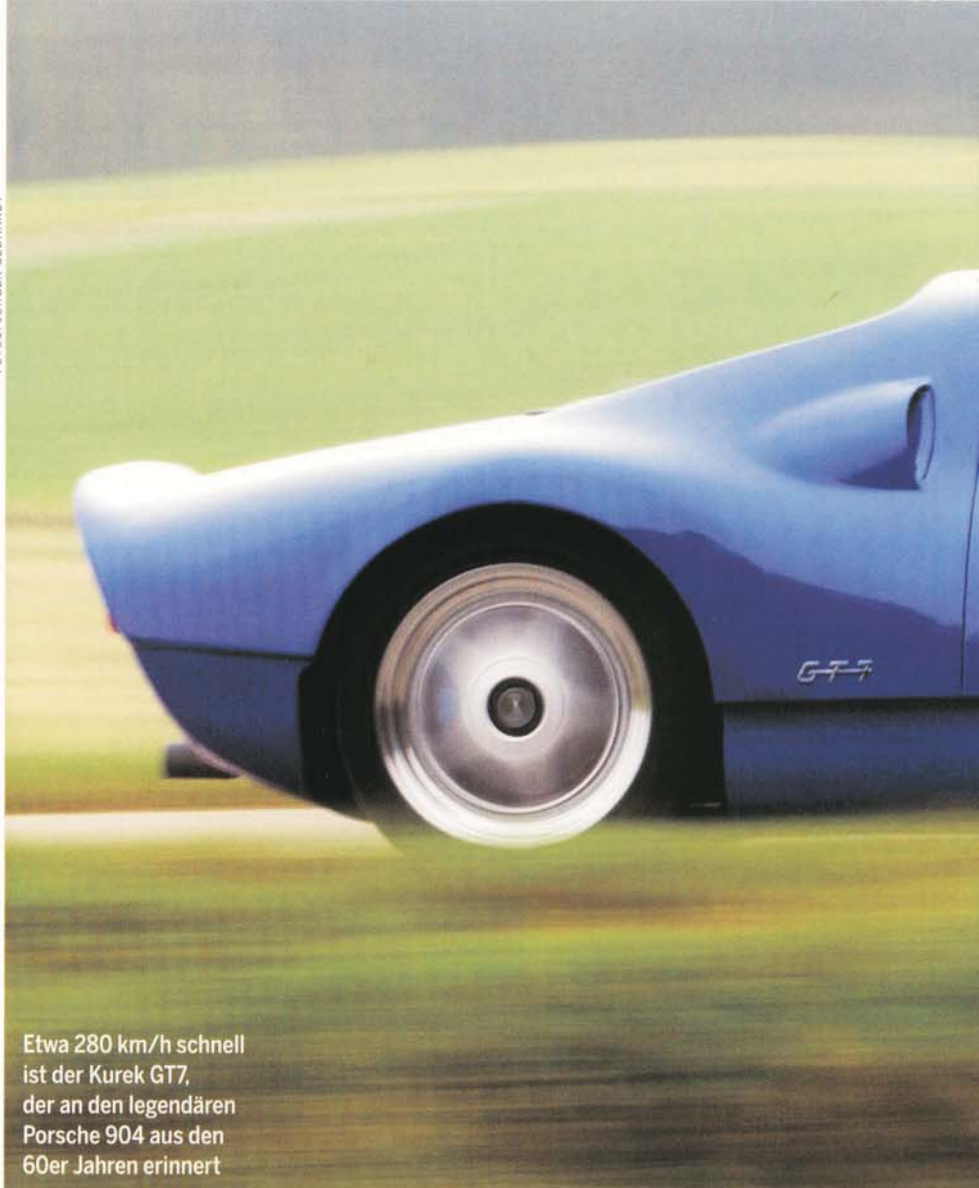
Auf den ersten Blick scheint der Mann ein Rentner wie tausend andere zu sein. Dichtes weißes Haar, kurz geschnitten, mittelgroße, hagere Erscheinung, die Kleidung so unauffällig wie der ganze Typ. Und wer den bedächtigen 66-Jährigen am Steuer seines Dreier-BMW erlebt, kommt nicht darauf, welche Leidenschaft den Diplomingenieur für Elektrotechnik im Griff hat: Heinz Kurek aus Puchheim bei München baut eigene Autos. Keine Modellautos.

36 Jahre arbeitete er bis zur Pensionierung bei Siemens, zuletzt im Bereich drahtlose Sprachübertragung. Der Brotterwerb in seinem erlernten Fach brachte ihm zwar an die 20 Patente ein, gab dem leisen Mann jedoch nie den Kick, den er stets suchte. Seit Kurek als Student einen VW-Käfer besaß, wollte er den idealen Sportwagen bauen, der leicht, schnell und trotzdem sparsam sein sollte. So einen gab es nirgendwo zu kaufen. Und weil sich Kurek seinen Traum nicht von den vielen Bedenkenträgern der Autokonzerne zerstören lassen wollte, sah er nur einen Weg: selber machen.

Nicht etwa mit Hilfe eines vorgefertigten Bastelbausatzes, sondern professionell von Grund auf neu. Seine wichtigste Bedingung an sich selbst: Technisch und optisch sollte das Auto wie aus einem Guss wirken. Heinz Kurek nennt das etwas technokratisch „Gesamtfahrzeugkompetenz“. Womit er meint, was den klassischen Chefingenieur auszeichnet: Überblick und enorme Detailkenntnis zugleich. Ein Profi, der bei jeder Schraubendrehung irgendwo am Fahrzeug weiß, welche Auswirkungen dies an anderer Stelle haben kann. So einer wollte er sein. Und natürlich auch gegen die Konzerne eine Duftmarke setzen.

Als Heinz Kurek die zwei großen Flügeltüren seiner Werkstatt in Puchheim öffnet, ist sein Stolz fast zu greifen. Drinnen steht ein niedriger, zweisitziger Sportwagen, der seit Herbst 2004 die Betriebserlaubnis hat, der 280 km/h Spitze schafft, keine 800 Kilo wiegt und nach Kureks Berechnungen mit nur acht Liter Sprit auf 100 Kilometer ein erstaunlicher Knauser ist. Sein GT7. Das Armaturenbrett sauber mit Leder bezogen, der Fußraum auf den Millimeter genau mit Teppichboden ausgekleidet und die Schalen-sitze in Leder – mit der Prägung „Kurek“ in den Lehnen. Nirgends sitzt ein Detail schief, nichts wirkt amateurhaft. Selbst die Fugen zwischen den Karosserieteilen,

FOTOS: JURGEN GEBHARDT



Etwa 280 km/h schnell ist der Kurek GT7, der an den legendären Porsche 904 aus den 60er Jahren erinnert

Traumwagen

Etwa fünf Jahre hat der Mann konstruiert, gebaut und getestet. Dann war es so weit. Heinz Kurek bekam die Zulassung für seinen puristischen Sportflitzer **GT7**. Das Einzelstück ist sehr leicht, sehr schnell und trotzdem ziemlich sparsam

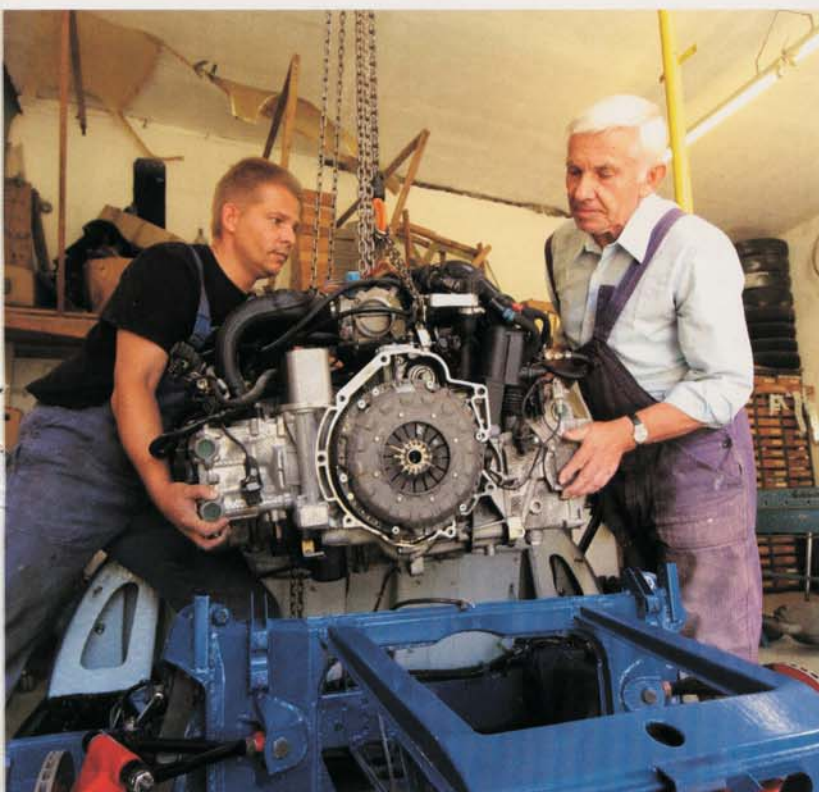
in der Autobranche ein Indikator für akurate Arbeit, sind überall gleich schmal. Wie aus einem Guss.

DER TÜV HAT DAS PROJEKT in jeder Bauphase begutachtet. An einem Tag im Sommer vergangenen Jahres war dann die Einzelabnahme, eine Art Reifeprüfung. Die steht immer an, wenn der TÜV Unikate auf ihre Straßentauglichkeit testet, um die Betriebserlaubnis zu erteilen. Normalerweise eine Schema-F-Angelegenheit – nicht so im Fall Kurek. Die Prüfer waren auch mit dem Herzen dabei. Rainer Schnell, stellvertretender Leiter des TÜV München, sagt: „Bei dem Auto ist keine Unterlegscheibe zufällig an ihrem Platz. Die Leistung liegt ingenieurmäßig auf hohem Niveau.“

Nicht nur bei der Konstruktion. Ein Testfahrer des TÜV hat den GT7 auf dem



in Handarbeit



Mit Hilfe eines Flaschenzuges in ihrer Werkstatt lassen Heinz Kurek (r.) und Sohn Rainer den 220 PS starken Motor in das Chassis hinab

Gelände des Flugplatzes Jesenwang auch praktisch an die Grenzen gebracht. Das Ergebnis: „Sehr gut“, sagt Schnell. Sowohl beim Geradeauslauf, im Slalom als auch auf der Kreisbahn. Letztere Disziplin ist besonders wichtig. Wird beim Bremsen in der Kurve festgestellt, dass die Hinteradbremsen eher zubeißen als die vorderen, ist das fahrdynamisch eine glatte Sechser. Bei Autos mit Mittelmotor wie diesem führt es dazu, dass sie unkontrollierbar von der Piste kreiseln. Der Kurek blieb sauber in der Spur.

Und als der Wagen wenig später die allgemeine Betriebserlaubnis erhielt, mit „Kurek“ in der Spalte Hersteller, klemmte sich der 66-Jährige gleich für einen ersten kleinen Ausritt hinters Steuer. Es ging zum nahen Wörthsee. Ein paar Tage später etwas weiter zum Chiemsee. „Da bin ich kurz mal 230 oder 240 gefahren“, sagt er. „Ansonsten aber piano, ich wollte mein Auto nur mal spüren.“ Seine Freude darüber, dass das GT7-Baby perfekt funktioniert, drückt er so aus: „Das war Seelennahrung für mich.“ →



Vater und Sohn Kurek sitzen in den Türöffnungen ihres Renners, der etwa 400 000 Euro wert ist



Auffallend im Heck des Sportwagens ist der Doppelrohrauspuff und der Schriftzug „Kurek“



Zusammenbau des Armaturenbretts. Das Loch in der Mitte ist für die Lenksäule

80 Prozent des Renners sind **Eigenbau**

Die Ziffer Sieben bedeutet, dass es Vorgänger gab. Doch keiner wirkt so ausgereift wie der Neue, in ihm stecken alle Erfahrungen. Kurek hatte zwar mal erwogen, eine Kleinserie für Sportwagen-Enthusiasten aufzulegen, die auf Purismus stehen. Doch sein Geld reichte nicht. So bleibt der Renner ein Einzelstück, das aus drei Quellen finanziert worden ist: seiner Siemens-Pension, der staatlichen Rente und einigen Rücklagen. Kostenpunkt? Kurek: „Unter 100 000 Euro fürs Material. Wenn ich jedoch die 4500 Arbeitsstunden rechne, dann kommen an die 400 000 Euro raus.“ Kein Kredit? „Um Gottes willen, wir haben alles selbst bezahlt.“

Mit mir meint er Sohn Rainer, 38, und Franz Eichinger, 52, in Autodingen Kureks rechte Hand. Seit 1999 haben sich die drei abends und an den Wochenenden in der 60-Quadratmeter-Werkstatt getroffen, um detailversessen zu tüfteln, zu konstruieren, zu biegen oder zu schrauben. Und um viel zu telefonieren. Denn sie mussten Betriebe finden, die günstig Teile anfertigen. „Oft“, sagt Kurek, „habe ich mich wie ein Bettler gefühlt.“

Gut fünf Jahre lang ging es um kleine Dinge wie Rückleuchten, die sie von Hella kauften, ihnen aber nicht gut genug waren. Die Kunststoff-Fassungen wirkten billig. Deshalb montierten sie selbst gebaute aus Alu. Oder es ging um große

Dinge wie das Design. Die rassige Karosserie etwa ist nicht einem namhaften Zeichner aus Italien zu verdanken, sondern den Kureks. Monate vergingen, bis die Teile aus Glasfaser verstärktem Kunststoff so in Form gebracht waren, dass sie zusammengebaut dem legendären Porsche 904 aus den 60er Jahren ähnelten, einem Auto, für dessen Linien Kurek immer geschwärmt hatte.

ETWA 80 PROZENT der blauen Flunder sind Eigenbau. Der Rest wurde gekauft und ebenfalls verändert. Selbst der Motor, ein Sechszylinderboxer von Porsche mit 2,7 Liter Hubraum und 220 PS, der nun 30 Kilo weniger wiegt. Jedes Konstruktionsmerkmal hat Heinz Kurek penibel in fünf Ordnern notiert.

Ebenso präzise hat Kurek mit klitzekleiner Handschrift in einem anderen Ordner Buch geführt, was zu welchem Preis woher gekommen ist. Beispielsweise Frästeile. Die wurden von den Azubis der Lehrwerkstatt der Stadt München angefertigt. Noch für alte 100 Mark. Den Tankverschluss (80 Euro) beschaffte er sich in England, die Windschutzscheibe (700 Euro) in Finnland, die Software für die Motorsteuerung (2000 Euro) im bayerischen Kirchhaslach. Und die eigens gegossenen Radträger ebenso wie Tacho und Drehzahlmesser wurden von zwei

kleinen Firmen in Ulm auf Maß gefertigt. Letztere im Stil alter Porsche-Armaturen – aber mit Kurek-Schriftzug.

Immer ging es bei der Suche nach den besten und gleichwohl preisgünstigen Zulieferern um Ministückzahlen. Mal vier Stoßdämpfer, die Bilstein nach Kureks Vorgaben baute. Mal vier Stahlfedern, die ein kleiner Betrieb in Witten bei Dortmund mit eigens errechneter Spannkraft anfertigte. In den Büchern stehen die Namen von 87 Zulieferern für das Projekt. Natürlich lief nicht immer alles glatt. Kurek: „Einige Male musste ich mir von großen Firmen anhören, dass man über 20 000 Stück verhandeln könnte, nicht aber über vier.“ Andere redete er mit seinem charmant-leisen Ton weich, bei dem spleenigen Vorhaben mitzumachen.

Bei der Sache mit der Aerodynamik wäre ein Test im Windkanal sehr hilfreich, aber nicht zu bezahlen gewesen. Stattdessen nahm das Trio eine alte Sauerkrautdose, befestigte darin ein Messinstrument, das auf Luftzug reagiert, montierte die kuriose Apparatur abwechselnd an verschiedenen Stellen des Fahrzeugs so, dass die Skala mit Zeiger von innen ablesbar war, und fuhr unzählige Tests. Jedes Mal wenn der Zeiger wild pendelte, bedeutete dies Verwirbelungen. In der Werkstatt wurden die fraglichen Stellen geglättet, und ab ging's wieder zum Testen. Aus den gesammelten Daten ergab sich schließlich ein Wert, der Klarheit darüber verschaffte, ob sie einen groben Klotz auf Räder gestellt oder tatsächlich ein windschnittiges Auto geschaffen hatten. Beträgt dieser so genannte Luftwiderstandsbeiwert null, trifft die Luft auf keinen Widerstand. Kureks GT7 erreicht 0,3, was ziemlich gut ist.

Ein heikler Punkt bei Selbstbauten ist die Crash-Sicherheit. Lange hatte Heinz Kurek da nur Papierwerte vorzuweisen. Man konnte sie glauben oder nicht. Und darauf hoffen, dass nichts passierte. Ein Crashtest kam nicht infrage, weil das Einzelstück dabei vernichtet worden wäre. Im vorigen Herbst gab es unfreiwillig den Ernstfall. Ein Prototyp, in der Basiskonstruktion mit dem GT7 nahezu identisch, hatte einen schweren Auffahrunfall: Als er vor einer Ampel stand, knallte ihm ein Wagen mit etwa 75 km/h ins Heck. Total Schaden.

Fahrer und Beifahrer wurden bis auf ein Schleudertrauma nicht ernstlich verletzt – weil Kureks Konstruktion die Aufprallenergie vorbildlich schluckte. ★

HARALD KAISER