

Ein Brasilianer als Vorbote der neuen Zeiten in Wolfsburg

Im Frühjahr 1971 überraschte Volkswagen die automobile Welt mit einem Auto, das damals niemand von den damals noch erzkonservativen, immer noch auf den Käfer fixierten Unternehmen erwartet hätte: den Volkswagen SP. Die beiden Buchstaben standen für Sport und für ein äußerst dynamisch gestaltetes Sportcoupé, niedrig auf der Straße kauern, große Räder, lange Haube, markante Doppelscheinwerfer - und eher mäßige Fahrleistungen.

Zwar wurde er der Öffentlichkeit in Deutschland vorgestellt, seine Wurzeln liegen aber viele tausend Kilometer entfernt in Brasilien. Dort übernahm 1968 Rudolf Leiding, zuvor Direktor des Volkswagen Motorenwerks in Kassel und Vorstandsvorsitzender von Audi NSU in Neckarsulm, die Leitung von Volkswagen do Brasil. Leiding hatte 1968 von Volkswagen Generaldirektor Heinrich Nordhoff den Auftrag bekommen, das südamerikanische Werk wieder auf die Erfolgsspur zu bringen. Er nahm diese Aufgabe unter der Bedingung an, für den Markt auch eigenständige Modelle realisieren zu können.

Höchstpersönlich skizzierte Leiding demnach seine Idee eines zweisitzigen Sportcoupés, das er von einem jungen Team zur Serienreife bringen lassen wollte. Als Entwicklungspartner dienten damals die Produktionsspezialisten von Karmann-Ghia do Brasil. Die Vorgabe an die Entwickler war eindeutig: Mit der Verwendung möglichst vieler Serienteile aus dem Baukasten der brasilianischen Modellpalette sollten die Kosten niedrig gehalten werden. Als technische Basis für das neue Sportcoupé diente der Volkswagen 1600, die brasilianische Version des Typ 3 mit eigenständiger Karosserie.

Von ihm wurden das Fahrwerk mit vorderer Kurbellenkerachse und Pendelachse hinten sowie der Motor übernommen. Die Doppelscheinwerfer stammten ebenfalls vom 1600. Während sie dort die Front einer bürgerlichen Limousine zierten, wurden sie beim SP zum prägenden Designmerkmal. Die Stahlkarosserie hingegen war eine weitgehend eigenständige Entwicklung.

Bei Fahrversuchen erwies sich der serienmäßige 1,6-Liter-Boxermotor aus dem Typ 3 mit 54 PS als dem sportlichen Anspruch nicht angemessen. Man beschloss, diese

Motorisierung in einer etwas einfacher ausgestatteten Version als Volkswagen SP 1 anzubieten. Um über ein stärkeres Aggregat zu verfügen, wurde der sogenannte Flachmotor auf 1678 ccm Hubraum aufgebohrt. Er leistete nun 65 PS bei 4600 Umdrehungen pro Minute und ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von 156 km/h.

Während man den SP 1 nur in sehr geringer Stückzahl baute, wurde der SP 2 von Juni 1972 bis Februar 1976 immerhin über 10 000 Mal gefertigt. Offiziell nie in Europa angeboten, kam ein Exemplar jedoch auf regulärem Weg nach Deutschland: Rudolf Leiding wurde bereits 1971 wieder zurück nach Wolfsburg gerufen, wo er als neuer Vorstandsvorsitzender die Modelle Passat und Golf auf den Weg brachte. Als Geschenk für seine Ehefrau orderte er nachträglich einen SP-2 nach Wolfsburg. Ihr war das Sportcoupé jedoch im deutschen Straßenbild zu auffällig. Sie verkaufte es nach kurzer Zeit.

Heutzutage befinden sich einige Volkswagen SP 2 in der Hand europäischer Sammler. Volkswagen Classic wird das Sportcoupé auch in diesem Jahr bei einigen klassischen Veranstaltungen wie der Kitzbüheler Alpenrallye im Mai zeigen, wo man sich von der dynamischen Form dieses wahren Exoten aus der Volkswagen Produkthistorie begeistern lassen kann. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Volkswagen SP 2 (1973).



Volkswagen SP 2 (1974).



Volkswagen SP-2 von 1971.
