

Springbock – Simca Tuning

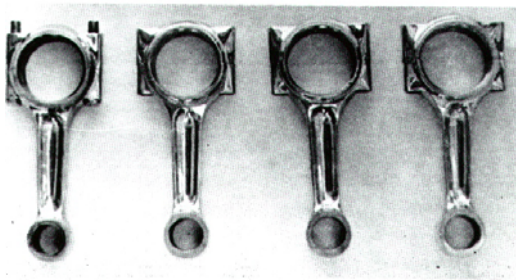
Die Edelsteinschmiede aus Idar Oberstein



Es beginnt wie so oft, eigentlich ganz harmlos. Wir befinden uns Mitte der Sechziger Jahre und die Motorisierung beginnt. Ein junger Mann Namens Gräf, interessiert an Autos, besucht ein Bergrennen und infiziert sich mit dem Virus Motorsport. Der Grundstein zum Springbock – Tuning war gelegt. Gegen die Rennambitionen des Sohnes legten die Eltern ihr Veto ein, was diesen jedoch nicht an der Ausübung hintern konnte. Die ONS (Oberste nationale Sportkommission) bot für solche Fälle die Möglichkeit eines Pseudonyms an. Es wurde ein von Heinz Liedl frasierter „ Voralpencarrera “ sprich Steyr Puch angeschafft und unter dem Namen “ Karl Kuhn “ die Berge Deutschlands unsicher gemacht.

Aus “ Karl Kuhn “ wurde “ Nick Knatterton “ und der Steyr Puch durch einen Abarth 850 TC ersetzt. Dem 850 TC folgte der 1000 TC, mit dem Johann Abt (Abt – Motorsport) um ein Haar Tourenwagen Europameister geworden wäre.

Satz Springbock Rennpleuel



extrem bearbeitet, gewichtserleichtert und ausgewogen auf
0,01 Gramm, hochglanzpoliert
geeignet für Simca: 1000 LS, 1000 GLS, 1000 Spezial, 1000 Rallye,
Rallye I + II
Bestell-No.: 01011 DM 650,-

Satz Springbock-Rennkipphebel, erleichtert und ausgewogen auf
0,01 Gramm, hochglanzpoliert (im Tausch)
geeignet für Simca: 1000 LS, 1000 GLS, 1000 Spezial, 1000 Rallye,
Rallye I + II
Bestell-No.: 01012 DM 200,-

Danach wurde von Franco Pilone ein hochkarätiger Abarth 1300 OT übernommen, mit dem man am Berg aber nicht so richtig zurecht kam. Nach Meinungsverschiedenheiten mit dem Haustuner wurde ein Simca 1000 angeschafft und man beschloss künftig das Auto selbst zu frisieren.

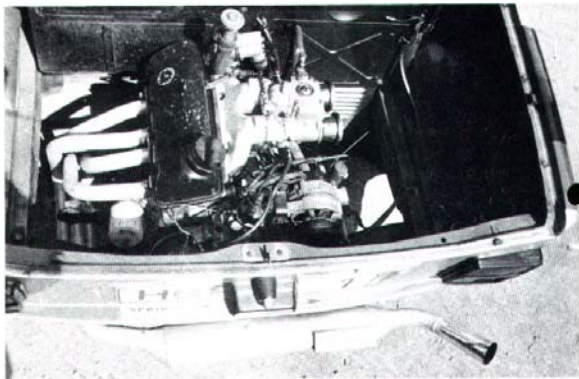
Anfang der siebziger Jahre wurde die Firma Springbock Simca Tuning aus der Taufe gehoben. Man ließ von einem Experten eine Nockenwelle entwerfen und baute den ersten Springbock Simca 1000 Rallye für Bergrennen auf. Nun war dieser erste Simca noch nicht der große Wurf, aber das Geschäft lief durch die angebotenen Motorsportteile für den neuen Rallye 1 gut.

Für die nächste Saison musste ein Rallye 1 als Basis für einen 1150 er erhalten. Dieser wurde weiterentwickelt, der Motor verfeinert und die ersten Erfolge stellten sich ein. Parallel zum Tourenwagen ließ man bei den Gebrüder Grzemeski ein Sportwagenchassis bauen. Mit einem in Idar - Oberstein entwickelten Simca Triebwerk ging der Chef Gräf selbst noch einmal auf Zeitenjagd am Berg.

Nun ist es ja bekanntlich heute noch so, dass sich die Leute in und um Idar – Oberstein beruflich mit Gold und edlen Steinen

beschäftigen und dieses mit der nötigen Feinarbeit und Präzision. So kam es das in dem kleinen Springbock – Team kein professioneller Automechaniker schraubte.

Der Juwelen – Goldschmied Hans Günter Krummenauer hatte schnell erkannt worauf es beim frisieren der Motoren ankam. Seine Kenntnisse holte er sich nicht nur durch viel Neugier und dem Zuschauen bei älteren Motorenbauern. Er verschlang die Bücher von Helmut Hütten (z.B. Schnelle Motoren, seziert und frisiert) und verfeinerte und polierte Kipphebel, Pleuel, Kurbelwelle und sonstige wichtigen Teile mit seinem Werkzeug um alles hinterher auf der Goldwaage auszuwiegen. In der Rennsport - Szene erwarb er sich schnell den Ruf eines brillanten Motoren – Technikers und machte aus einem Hobby für einige Zeit seinen Beruf.



Springbock-Sprint- 1 Doppelvergaseranlage Simca 1000 bis Rallye II

1 Weber-Doppelvergaser 40 DCOE (HD 150, LK 190, PD 35, LT 32)	DM 390,—
2 Trompeten (52840022)	DM 36,—
1 Luftfilter (Sport) No. 6256	DM 26,50
1 Anschluß für Gaszug	DM 32,—
1 Wasseranschlußrohr	DM 84,—
1 Ansaugrohr	DM 250,—
Dichtungen	DM 40,—

Diese Anlage bringt einen Leistungszuwachs von ca. 6 - 7 PS!

Seinen Sturzhelm hatte „Nick Knatterton „ inzwischen an den berühmten Nagel gehängt. Ingolf Arnold hatte Anfang der 70er auf seinem von Karl - Heinz Kehl vorbereiteten Simca von sich reden gemacht und wurde von Springbock für 1974 ins Team geholt. In erster Linie um den ONS – Bergpokal in Angriff zu nehmen. Mit einem Simca 1150 Gr. 2 gelang es ihm sofort unter den Top-Piloten mitzumischen. Die Klasse der Spezialtourenwagen bis 1150 ccm war eine der heiß umkämpfsten. Neben den Simca-Haudegen Heinz Wolber, Günter Trockel, Friedrich zu Leiningen um nur einige zu nennen, galt es auch sich gegen die höllisch starken Fiat 128 von Gerhard Zeller, Alois Schmitt und Franz Saaler durch zu setzen. Da kam es schon mal vor, das den „ Fünfmintutenbrennern am Berg“, auf der 11.2 km langen Schauinsland - Bergrennstrecke mit 730 Metern Höhenunterschied die Puste ausging, wie auch beim Springbock – Simca. Bei der Jagd nach dem Klassensieg hatte Ingolf Arnold den Motor hoffnungslos überdreht und die Pleuel schauten seitlich aus dem Motorblock.

Trotz zweier Motorschäden war die Saison 1974 für das Springbock – Team sehr erfolgreich und dieses in erster Linie durch Ingolf Arnold am Lenkrad des Simca 1150 EC.

Bei 24 Starts erzielte man 18 Klassensiege, 2 zweite Plätze und 1 dritten Platz. Hinter dem 140 PS starken Spiess NSU von Willi Bergmeister, Dieter Dahlemann auf dem Longman Mini, „Dr. X“ auf einem BMW 2002 und Hubert Sehringer auf einem Friedlin-Spieß NSU belegte Arnold den 5. Platz in der Gesamtwertung des ONS – Bergpokal 1974.



Hauenstein Bergrennen 1974
1. Platz Ingolf Arnold

Simca - Rallye 2 - Tuning Gruppe 2

1300er Renn-Motor maximal Gruppe 2, mit 45er Webervergaser, ca. 138 PS	DM 8.750,—
1300er Rallye-Motor Gruppe 2, mit 40er Webervergaser, ca. 122 PS	DM 6.500,—

Ingolf Arnold legte nach dieser Saison erst eine Rennpause ein, so dass Claus Düpre den 1150er für das Springbock Simca – Team fuhr. Mit Hubert Jahn am Lenkrad wurde noch ein 1300 ccm Gr.2 eingesetzt. Die Leistung des 1150er war über den Winter um runde 15 PS auf ca. 128 PS angewachsen, so dass eigentlich im angestrebten Bergpokal nichts schief gehen konnte. Eine neu installierte elektrische Wasserpumpe sollte für ausreichende Kühlung sorgen.

Zum Auftakt begab man sich zum ersten Lauf nach Zotzenbach, wo man aber erkennen musste, dass die neue Nockenwelle den Anforderungen nicht gewachsen war. Beim Teufelskopf Bergrennen lief es wieder nicht optimal, nur Platz 3 hinter Simcatreter Heinz Wolber der jetzt für Gutmann fuhr und dem Fiat 128 von G. Zeller. Nachdem man am Krähberg und am Pressberg auch nicht über Platz 3 kam, wurde bis Rotenburg eine Pause eingelegt und der Motor generalüberholt und danach lief es etwas besser.

Außerhalb der Pokalwertung errang der Saarländer zwar einige Klassensiege, aber der große Wurf war es nicht. Ein schöner Saisonabschluss für die Springböcke war hier der Klassensieg bis 1300 ccm von C. Brauer und W. Huth beim Bilstein – Cup (Langstrecke) auf dem Nürburgring.

Das Jahr 1975 war also mehr ein Probejahr, zumal man sich mit Claus Düpre erst zusammenraufen musste, auch in persönlicher Hinsicht. Er brachte viele neue Ideen mit, die umzusetzen nicht so ganz einfach waren. Aber für das Jahr 1976 war man guter Dinge. Gebhard Zeller der große Klassenkonkurrent hing den Helm an den Nagel und Heinz Wolber kam von Gutmann zu Springbock und ersetzte Huber Jahn.

Neben dem Straßentuning für den Rallye 2 wurde die Nachfrage nach Rennsportteilen immer mehr. In der Gr.1 standen bei Bergrennen oder Slalom bis zu 30 Teilnehmer mit ihrem Rallye 2 am Start. Ebenso auf der Rundstrecke und dem 1974 neu ins Leben gerufenen Langstreckenpokal auf dem Nürburgring.

Über den Winter entwickelte die Springbockcrew um H. G. Krummenauer einen 1150 ccm Einspritzmotor mit ca. 132 PS. Die Autos wurden Silber lackiert und bekamen Schwarz-Rot-Goldene Streifen und Claus Düpre wurde wieder auf den Bergpokal angesetzt. Wobei er bei den ersten Läufen noch dem Vergasermotor vertraute, um Punkte für die Meisterschaft zu sichern. P. Priebe testete in der gleichen Klasse im zweiten Auto den Einspritzmotor unter Wettbewerbsbedingungen. Düpre gewann die ersten Läufe und führte gemeinsam mit Walter Struckmann (BMW) und Luggi Nieberle (NSU) die Pokalwertung an. Danach ging man der kleinen Klasse aus dem Weg und nannte den Düpre-Simca für die nächsten Läufe in der 1300er Klasse. Der Grund: Ab dem Wasgau – Bergpreis stellte F.W. Fricke bei den 1150ern das Maß aller Dinge an den Start. Er pilotierte nicht wie gewohnt seinen Nothelle - NSU sondern einen signalroten Nothelle - Audi 50 mit Einspritzmotor.

Aber der Schachzug brachte der Springbock – Crew nicht den gewünschten Erfolg, bei den 1300ern war es schwer gegen die Hähn – Alfa's und Spieß NSU zu gewinnen. Nach zwei zweiten Plätzen war die Pokalführung futsch. Ab Rotenburg / Fulda kehrte man in die kleine Klasse zurück und nahm den Kampf an.

Mit Saugrohreinspritzung und einer gehörigen Portion Wut im Bauch fuhr Düpre in allen Wertungsläufen Bestzeit und hatte am Ende sechs Sekunden Vorsprung vor dem Nothelle Audi 50. Nach dem Gewinn des Hausrennens Edelstein – Bergrennen kam es im Schauinsland zum zweiten Vergleich mit dem Audi 50. Nothelle vertraute hier auf den Eingeborenen F. Paul. Dieser ließ sich nicht zweimal bitten und verblies den Simca auf der langen Europameisterschafts - Bergstrecke. Damit war die Führung im Bergpokal wieder abhanden gekommen.



Claus Düpre in seiner ersten Saison 1975 im Springbock Simca Team

Renn-Nockenwelle Springbock II

speziell für Rundstreckenrennen entwickelte Hochleistungs-nockenwelle

(Leistungsbereich von 7500 bis 9000 UpM)

geeignet für Simca 1000 LS, GLS, Spezial, 1000 Rallye, Rallye I + II, 1100 + 1300

Bestell-No.: 01008

DM 550,-



Renn-Nockenwelle Springbock III

speziell für Bergrennen entwickelte Hochleistungsnockenwelle

(Leistungsbereich von 6000 bis 9000 UpM)

geeignet für Simca: 1000 LS, GLS, Spezial, 1000 Rallye, Rallye I + II, 1100 + 1300

Bestell-No.: 01009

DM 550,-

Satz Rennventil-Federn



Federdruck auf Nockenwelle Springbock II + III abgestimmt

geeignet für Simca: 1000 LS, GLS, Spezial, Rallye, Rallye I + II

1100 + 1300

Bestell-No.: 01010

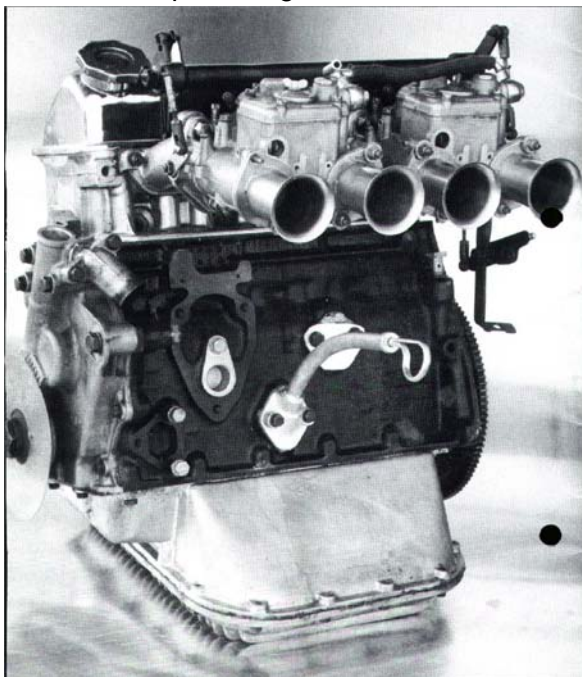
DM 120,-

Für die nächsten Läufe vertraute man wieder auf den Vergasermotor, aber trotz folgenden Klassensiege konnte man die verlorenen Punkte nicht wieder aufholen und Claus Düpre belegte am Ende den dritten Rang in der Deutschen Bergmeisterschaft. Für ihn und das Team Springbock Simca Tuning bis dahin der größte Erfolg ihrer Karriere. Alle anderen Piloten der Crew standen natürlich etwas im Schatten, aber die Springbock Simcas waren in diesem Jahr auch auf der Rundstrecke sehr erfolgreich. Man gewann die Klasse bei den 750 Meilen, wurde zweiter beim Reinoldus und beim Adenauer Rundstreckenrennen. Alles auf dem Nürburgring.

Dieses sollte auch die erfolgreichste Saison für das Springbock Team bleiben. Claus Düpre verließ das Team und sein Nachfolger Harald Ulmen konnte die Lücke nicht schließen. Ingolf Arnold kam zurück an den Berg, zwar mit Springbock Material aber nicht unter dessen Bewerbung. Man wollte sich höheren Aufgaben widmen.

In der Motorenküche entstand ein 1300er Kompressormotor mit dem Umrechnungsfaktor 1,4 also 1970 ccm. Dieser Motor sollte von Heinz Wolber in einem Gruppe 5 Fahrzeug gelegentlich bei Europa-Bergmeisterschaftsläufen eingesetzt werden.

Nebenbei mussten auch die immer mehr werdenden Straßenkunden betreut werden. Man entwickelte Spoiler, Motoren-Kits und legte später eigene Rallye 3 Verbreiterungen auf.



Front-Spoiler

für alle Simca 1000er Typen
mit TÜV-Gutachten

DM 145,-



Simca-Motoren für Gruppe 5 und Prototypen

Kompressor-Motor 1118 ccm = 1600 ccm mit 150 PS	DM 12.000,-
Kompressor-Motor 1300 ccm = 1820 ccm 160 PS	DM 12.500,-
Kompressor-Motor 1407 ccm = 1970 ccm 175 PS	DM 13.500,-
1138er Renn-Motor maximal Gruppe 2, mit 40er Webervergasern, ca. 132 PS	DM 8.750,-
1138er Renn-Motor maximal Gruppe 2, mit Kugelfischer Einspritzung, ca. 138 PS	DM 12.000,-

Im Januar 1980 konnte man in der Zeitschrift Sportfahrer unten stehende Anzeige lesen. Man trennte sich von den eigenen Simca Rennautos und versuchte sein Glück mit einem Formel 2.

Wir verkaufen unsere Spitzen-Rennautos

Simca EC, 1138 ccm, Gruppe 2 (Ingolf Arnold)	DM 15.000,-
Simca Rallye 1, 1298 ccm, Gruppe 2	DM 10.000,-
Simca Rallye 3, 1298 ccm, Gruppe 1 B	DM 12.500,-
Simca Rallye 2, 1298 ccm, Gruppe 1 B	DM 13.500,-

Wir suchen Formel II mit oder ohne Motor

Springbock-Simca-Tuning
Magdeburger Str. 8, 6580 Idar-Oberstein 2,
Tel. nach 18.00 Uhr 0 67 52/28 71 und 0 67 81/4 22 76