

DAS UNFERTIGE AUTO

Teile aus einem Kampfjet und über 600 PS: Der **Vector W8 Twin Turbo** sollte eine F-16 für die Straße sein, wurde aber ein riesiger Flop



DER SCHWEISS läuft mir die Schläfen herunter, ich bin komplett nass. Hier drinnen sind gefühlte 50 Grad. Ich sitze aber nicht in der Dampfsauna, sondern fahre den Vector W8 Twin Turbo – einen meiner automobilen Kindheitsträume.

Aber fangen wir vorn an und beginnen mit einer Fangfrage: Welche Erwartungen haben Sie an einen Neuwagen? Dinge wie moderne Technik, umfangreiche Ausstattung, hoher Sicherheitsstandard? Dass ein nagelneues Auto zuverlässig und vor allem voll

! Im Straßenverkehr wirkt ein Vector wie eine automobiler Fata Morgana

funktionstüchtig ist, versteht sich von selbst, oder? Nicht bei diesem Auto. Das ist die verrückte Geschichte des Vector W8 Twin Turbo.

Noch nie vom W8 Twin Turbo gehört? Kein Wunder! Zwischen 1990 und 1993 wurden nur 17 Kundenautos plus zwei Vorserienfahrzeuge gebaut. Selten ist noch maßlos untertrieben. In Europa gibt es nur drei W8 Twin Turbo. Einer steht in Romanshorn in der Schweiz und gehört zum Museum Autobau Erlebniswelt. Chassis 008 ist noch immer im Erstbesitz, und ich habe heute die Ehre, die „Hightech-

Waffe für die Straße“, wie Vector den W8 einst bewarb, zu fahren.

Doch bevor ich den Schlüssel umdrehe, müssen wir eine Geschichtsstunde einlegen. Der Mann hinter diesem Ufo auf Rädern hieß Gerald „Jerry“ Wiegert († 2021). Wiegert war ein Ingenieur und Visionär, nur leider kein besonders guter Geschäftsmann. Das hatte zur Folge, dass Vector nie ein profitables Unternehmen wurde und nach mehreren Inhaberwechseln 2021 gänzlich aufgelöst wurde.

Die Idee eines eigenen Sportwagens kam Wiegert bereits 1972.

Das Konzept war einfach: Der W2 sollte einen Zweiliter-Vierzylinder mit rund 250 PS haben und günstiger sein als eine Corvette. Doch es kam anders. Wiegert, der technischer Zeichner bei GM war, verließ das Unternehmen im Streit und gründete gemeinsam mit Lee Brown die Vehicle Design Force, aus der im Jahr 1978 die Vector Motors Corporation hervorging.

Schon bald reifte in Wiegert der Plan, den schnellsten Supersportwagen der Welt zu bauen – made in America. Noch im selben Jahr war der Prototyp des W2 fahrbe-

Haben Sie schon mal vom Vector W8 Twin Turbo gehört? Der futuristische Supersportwagen wurde zwischen 1990 und 1993 nur 17-mal gebaut

FOTO: AUTO BILD SYNDICATION

reit. Doch dann kam das Projekt ins Stocken. Zwar wurde der W2 über Jahre hinweg immer wieder medienwirksam gezeigt, mehrfach umlackiert und soll bis 1990 sogar über 100 000 Kilometer gesammelt haben, doch kein einziges Kundenauto wurde jemals ausgeliefert.

Aber Wiegert hielt an seiner Vision fest. 1987 wurde die Firma in Vector Aeromotive Corporation umbenannt, und Wiegert konnte endlich Investoren gewinnen, mit deren Hilfe das Unternehmen auf zeitweise bis zu 80 Mitarbeiter anwuchs. 1990 wurde mit dem W8

Twin Turbo der erste serienreife Vector auf der New York Auto Show präsentiert – knapp 20 Jahre nach der Idee zum W2.

Wir spulen noch mal 35 Jahre vor. Ich stehe vor einem schwarzen Vector W8 Twin Turbo und bin sprachlos. Würde ich es nicht besser wissen, würde ich nicht im Leben daran glauben, dass dieses Ufo offiziell ein Oldtimer ist und dass das Design schon fast 50 Jahre alt ist. Denn auch wenn der W8 grundlegend neu entwickelt wurde, geht das futuristische Design auf den W2 zurück. >>

FASZINATION



Die Chance, einen Vector jemals auf der Straße zu sehen, ist extrem klein. In Europa gibt es nur drei W8 Twin Turbo

» Mein erster Berührungspunkt mit dem gleichermaßen skurrilen wie faszinierenden Vector datiert aus dem Jahr 2000, als der neunjährige Jan stundenlang das Rennspiel „Gran Turismo 2“ spielte. Umso bewegender ist dieser Moment. Ich stehe vor einem meiner automobilen Kindheitsträume – einem Auto, das so selten ist, dass die allerwenigsten Leute überhaupt jemals davon gehört, geschweige denn je einen gesehen haben. Voller Ehrfurcht bewundere ich das nur 1,08 Meter flache, aber 2,08 Meter breite Ungetüm. Türen und Motorhaube sind aus Aluminium, die restliche Karosserie besteht aus einem Kohlefaser-Kevlar-Mix und soll nur 45 Kilogramm wiegen. Das Monocoque ist ein Rohrrahmen, der mit Alu-Honeycomb-Waben verbunden ist. Für die Fertigung eines jeden W8 sollen insgesamt 5000 Nieten aus der Luftfahrt verwendet worden sein.

Trotz des enormen Aufwands soll der nur 4,37 Meter kurze W8 rund 1500 Kilogramm wiegen. Das liegt daran, dass Wiegert nicht auf Luxus verzichten wollte. Klimaanlage, elektrisch einstellbare Ledersitze, Tempomat und sogar ein Zehnfach-CD-Wechsler waren Serie. Angeblich



Kantig, kantiger, Vector: Der W8 sieht aus wie ein Ufo aus Rädern

sollen sogar ein Head-up-Display und eine Rückfahrkamera angedacht gewesen sein. Einzige Bedingung von Wiegert: Sämtliche Teile mussten in den USA hergestellt werden.

Dass das Beste gerade gut genug erschien, zeigen die aus dem Vollen gefrästen Lüftungsdüsen, die von einem Kampffjet stammen, sowie das Monochrom-Display, das einem Abrams-Panzer entliehen wurde. Neben Drehzahl und Geschwindigkeit kann der Fahrer hier unzählige Informationen über den W8 abrufen. Bemerkenswert ist, dass das Display knapp 35 Jahre nach Auslieferung noch einwandfrei funktioniert. Ein Verdienst, das auf das Konto von Besitzer Alfred „Fredy“ Lienhard und des Teams von Autobau Erlebniswelt geht.



Die Reifen in den Dimensionen 255/45 und 315/40 ZR 16 sind nicht mehr lieferbar



Die tropfenförmigen Außenspiegel sehen aus, als wären sie geschmolzen und an den Seiten heruntergerutscht



Klappscheinwerfer mal anders: Die Hauptscheinwerfer sind versteckt

Womit wir zu einer weiteren unglaublichen Wendung in der Geschichte des W8 Twin Turbo kommen. Nachdem im Jahr 1990 drei W8 fertiggestellt wurden, wurden auch im darauffolgenden Jahr drei Exemplare ausgeliefert. Einer der Kunden war Tennisstar Andre Agassi, der Chassisnummer 005 kaufte und darauf bestand, das Auto pünktlich zu seinem 21. Geburtstag geliefert zu bekommen. Wiegert habe Agassi mehrfach darauf hingewiesen, dass er diesen Zeitplan nicht einhalten könne, Agassi jedoch insistierte, den W8 am 29. April zu erhalten. Schlussendlich gab Wiegert nach und lieferte ein unfertiges Auto aus. Mutmaßlich, um andere prominente Kunden nicht abzuschrecken. Agassi, unzufrieden mit seinem nicht funktionstüchtigen W8, soll öffentlich zu Wiegert gesagt haben: „Bau mir ein Auto, das ich ohne Explosionsgefahr aus der Garage holen kann, dann kaufe ich es!“

Damit war der Ruf von Vector nachhaltig beschädigt, und auch wenn sich 1992 mit neun ausgelieferten Fahrzeugen zum erfolgreichsten Jahr von Vector entwickeln sollte, geriet die Firma in finanzielle Schieflage.

Wie es der Zufall wollte, übernahm Unternehmer und Rennfahrer Fredy Lienhard mit seiner Firma Lista zu dieser Zeit einen Auftrag und lieferte Lagereinrichtungen an Vector in die USA. Als das Unternehmen offene Rechnungen nicht bezahlen konnte, kam es zu einem kuriosen Tauschgeschäft. Wiegert bot Lienhard an, einen W8 Twin Turbo zum Bruchteil des Neupreises zu kaufen. Statt einer kolportierten Summe von 489 000 Dollar bezahlte Lienhard 189 000 Dollar.

Als der W8 mit Chassisnummer 008 in der Schweiz ankam, begann die eigentliche Arbeit, wie mir Fredy Lienhard jr. aus erster Hand berichtet. Die ersten fünf Jahre war



Mit 1,83 Metern habe ich genügend Platz, die Sitzposition ist dennoch ungewohnt



Twin Turbo: Der Name ist Programm

das Auto nur in der Werkstatt und musste erst mal fertiggestellt werden. Mittlerweile läuft der Vector zuverlässig, was auf mühselige Detailarbeit zurückzuführen ist.

Für mich ist der große Moment gekommen. Ich öffne die Scherentür, deren aufwendiger Türgriff 800 Dollar gekostet haben soll, und schwinde mich in das

„Bei einer Probefahrt fing der Vector Feuer – das erklärt den XXL-Feuerlöscher im Fußraum.“
Jan Götze, Redakteur

kanzelartige Cockpit. Die schwarzen Recaro-Ledersitze sind tief montiert, aber bequem. Die Sitzposition ist vorsichtig ausgedrückt gewöhnungsbedürftig. Der Fahrersitz ist leicht nach rechts geneigt, und das Lenkrad, das mit seinem wulstigen Pralltopf aussieht, als wäre es aus einem Autoscooter, ist in die Mitte versetzt. Das ist aber noch nichts gegen die Position der Pedale. Die sind ebenfalls nach rechts versetzt, können aufgrund des fehlenden Mittel隧nells aber auch vom Beifahrer betätigt werden. Verrückt!

Der V8 ist quer verbaut, was für Thermik-Probleme sorgt. Die Leistung wurde seinerzeit mit 625 hp, also umgerechnet 634 PS, angegeben





Der Vector W8 Twin Turbo kann im Museum Autobau Erlebniswelt in Romanshorn (Schweiz) bestaunt werden



Das Monochrom-Display hat vier unterschiedliche Modi



Sogar offene Türen und Hauben werden angezeigt



Für einen Supersportwagen ist der Innenraum überraschend hell - und heiß



Die Recaro-Ledersitze sind tief montiert und sehr bequem

nach oben und dann nach hinten. Der erste Gang ist eingelegt, ich nehme den Fuß von der Bremse und kann es kaum glauben: Ich fahre einen Vector W8 Twin Turbo!

Ein Blick auf das Monochrom-Display verrät, dass das Auto nur 2247 Kilometer gefahren wurde, was daran liegt, dass der W8 trotz aller Bemühungen in der Schweiz keine Zulassung erhält. Dank Garagennummern darf ich den W8 dennoch auf öffentlichen Straßen bewegen. Was mir sofort auffällt: Die Lenkung ist überraschend leichtgängig, also nicht nur der Pralltopf erinnert an Autoscooter. Abgesehen davon fährt der W8 zivil. Das Getriebe ist enorm lang übersetzt, weshalb mir Fredy noch mit auf den Weg gegeben hat, die Fahrstufen mittels des Hebels selbst zu wechseln, was nach kurzer Zeit ganz gut funktioniert.

Nachdem das Auto Betriebstemperatur erreicht hat, beschleunige ich das erste Mal und bin überrascht: Nach über 600 PS und 800 Nm fühlt sich das nicht an. Natürlich schnupft die Automatik einiges an Leistung, aber mein Bauchgefühl sagt mir, dass da eher 300 bis 400 PS an die Hinterräder gehen. Im Nachgang wird mir Fredy erklären, dass der Ladedruck runtergeschraubt wurde, da der W8 notorische Thermik-Probleme hat. Das wiederum ist darauf zurückzuführen, dass der V8 quer hinter mir verbaut ist und die Ladeluftkühler denkbar ungünstig auf der Beifahrerseite platziert sind.

Am Steuer habe ich jedoch nur bedingt Zeit, mich mit der gefühlten Leistung zu beschäftigen, denn ich habe ein ganz anderes Problem: Es ist richtig heiß im Cockpit. Im Vorfeld wurde mir noch gesagt, dass die Klimaanlage nicht befüllt ist, da das Auto oft monatelang in der Ausstellung des Museums steht. Was ich zu diesem Zeitpunkt nicht wusste, ist, dass sich die Fenster nicht öffnen lassen. Sowieso ließe sich nur ein kleiner Teil der oberen Scheibe öffnen, was aufgrund des

komplizierten Mechanismus aber nicht mehr funktioniert. Für mich heißt es: Keine Frischluft, denn auch das Glasdach lässt sich nicht aufstellen, sondern nur im Ganzen entnehmen. Was sich erst mal halb so wild anhören mag, wird nach einer guten halben Stunde Fahrt kritisch. Die Kombination aus Glasflächen und einem großvolumigen V8 im Rücken an einem 28 Grad warmen Tag führt dazu, dass mir der Schweiß in Rinnalen die Schläfen herunterläuft. Ich brauche eine Pause – und Wasser.

Zeit, um sich den V8 einmal näher anzuschauen. Ich öffne die Motorhaube und blicke in einen Motorraum, in dem jeder Zentimeter genutzt ist. Fredy erklärt, welche Änderungen vorgenommen werden mussten, um den W8 überhaupt fahrbereit zu machen. Neben der Elektronik

wurden viele der sündhaft teuren Originalteile gegen günstigere Parts getauscht. Ein Beispiel: Schlauchschellen aus der Raumfahrt, die einst über 100 Dollar kosteten. Heute tun es Teile für fünf Euro. Bei der Ersatzteilsuche heißt es erfinderisch sein. Schließlich sind nicht mal mehr die Michelin-XGT-Plus-Reifen noch lieferbar.

In der Zwischenzeit bin ich abgekühlt und bereit für eine zweite Runde. Auch dieses Mal ist das Vergnügen von kurzer Dauer, denn ein plötzlicher Regenschauer macht es unmöglich, den W8 richtig zu testen. Immerhin kann ich auf diese Weise den Scheibenwischer ausprobieren, der von einer Boeing 747 stammt. Zum Ende meiner Probefahrt trocknet es ab. Ich gebe noch mal Gas, der Sound ist nicht nur aufgrund der Fehlzündungen spektakulär, wirklich schnell ist das Auto aber nicht.

Als ich zum Gelände der Autobau Erlebniswelt zurückkehre, habe ich gemischte Gefühle: Einerseits bin ich froh, aussteigen zu können, denn die Fahrt im heutzutage zwischen 500 000 und 800 000 Euro wertvollen W8 war



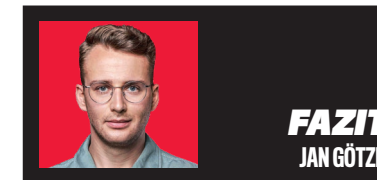
Erinnert nur mich das airbaglose Lenkrad an einen Autoscooter?



Vor 25 Jahren bin ich den Vector W8 Twin Turbo bei „Gran Turismo“ gefahren, jetzt war es in der echten Welt so weit

körperlich anstrengend, andererseits war das Fahrerlebnis nicht so spektakulär wie gedacht. Der Vector W8 Twin Turbo lebt von seiner unfassbaren Optik und den unzähligen Details, und so ist es nicht verwunderlich, dass es eine Vector-Fangemeinde gibt.

Und während ich erneut abkühle, schleiche ich langsam um dieses schwarze Ufo herum, sauge jedes Detail auf und bin angesichts dieses Designs und des Mutes, ein solches Auto Realität werden zu lassen, immer noch sprachlos. Ich ziehe meinen imaginären Hut vor Gerald „Jerry“ Wiegert und seiner Vision. Der Vector W8 Twin Turbo ist und bleibt einer meiner automobilen Kindheitsträume! 🚗



FAZIT
JAN GÖTZE

Ich bin schon viele spektakuläre Autos gefahren, aber der Vector W8 Twin Turbo toppt sie alle. Die Optik, der Detailreichtum und die Exklusivität sind unvergleichlich und trösten über das eher überschaubare Fahrverhalten hinweg. In meinen Augen hat der Vector W8 Twin Turbo nie die Anerkennung erhalten, die er verdient.