

Auto

ZEITUNG

C 5337D
5.573
Nr. 10
2-DM

**Rallye-
Abenteuer:**
Herzjagd durch Afrika



Mehr Kraft für den Käfer

Außerdem: Die wichtigsten
Informationen über alle sportlichen
Familienautos

Dauertest:

50000 km mit dem Fiat 127

Geld:

Die günstigste Auto-Finanzierung

Leser-Aktion:

Opel Manta im Alltags-Test



Grelle Bemalung und sportliche Ausstattung, doch in der Serie nur 50 Pferdestärken: Die Gelb-Schwarzen Renner aus Wolfsburg

Test: Oettinger-Käfer mit 75 PS

Der aufgeblasene VW

Die gelb-schwarze Sonderserie des VW-Käfer verspricht aufgrund ihres Sportlooks äußerlich weit mehr Leistung, als das biedere 50-PS-Triebwerk halten kann. Auto Zeitung fuhr einen vom Frankfurter Tuningmeister Gerhard Oettinger aufgeblasenen Gelb-Schwarzen Renner, bei dem Aussehen und Leistung zueinander passen. Welchen Gegenwert erhält der Käufer für fast 12 000 Mark, die Käfer und Tuning verschlingen?

Pop-Käfer gehören seit Jahren schon zum gewohnten Straßenbild. Allerdings waren diese Kreationen immer nur der Privatinitiative entsprungen. Der Hersteller selbst konnte sich nicht dazu entschließen, sein für Farbmalerie prädestiniertes Krabbeltier etwas bunter zu gestalten. Wenn Wolfsburg auch alljährlich - anlässlich der Modelländerungen - neue, freundlichere Farben kreierte, so war damit aber auch schon der Spaß am Bunten erschöpft.

Plötzlich jedoch, im letzten Winter, trat der für Wolfsburger Verhältnisse totale Gesinnungswandel ein. Zur Belebung der (zu) ruhigen Verkaufszeit leg-



Auf Serie-70-Reifen erreichen die Gelb-Schwarzen Renner erstaunliche Kurvengeschwindigkeiten. Das gute Käfer-Fahrwerk zahlt sich



erst in guten Versionen richtig gut



Serienmäßig: Die 5½-Zoll-Sportfelgen aus Stahl



Für wichtige Zusatzinstrumente bleibt im Käfer-Armaturenbrett nur die Radio-Einbauöffnung



Am serienmäßigen Käfer-Motor nicht zu finden:



Zwei Vergaser und eine zweite Ölpumpe kauf - die Sonderserie war schnell vergriffen. Auf der Straße bewegt sich der Gelb-Schwarze Renner genauso behäbig wie seine biederen Brüder. Wolfsburgs Mut zum Ungewöhnlichen hatte sich nämlich auf reine Äußerlichkeiten beschränkt. Beim Leistungsangebot blieb man sparsam: serienmäßiger Motor mit 1600 ccm und 50 PS. Die „Soft and Kraft“-verleiende sportliche Verpackung versprach somit mehr, als der Motor halten konnte.

Doch zum Glück gibt's Tuner und neuerdings sogar ein VW-Werk, das der Arbeit dieser Leute aufgeschlossen gegenübersteht. Zu den Fahrzeug-Ber-



ten die Niedersachsen eine Serie von 5000 Käfern auf Band, die sich allesamt in lebhaft-auffälligen Gelb-Schwarz-Look präsentieren. Außerdem spendierte man dem Sonder-Käfer serienmäßig ein Lederlenkrad sowie zwei leicht schalenförmige Sportsitze, eine heizbare Heckscheibe und dicke Reifen der Dimension 175/70 HR 15 auf 5½-Zoll breiten Felgen. Das Ganze wurde zu einem interessanten Preis (7650 Mark) und unter der Bezeichnung „Gelb-Schwarzer Renner“ angeboten.

Zu einem Renner wurde dieser Extra-Käfer tatsächlich, allerdings nur im Ver-

gleitpapiere der Gelb-Schwarzen Renner gehört ein Adressverzeichnis der VW-Friseure (siehe Seite 27).

Einer der ältesten und erfahrensten VW-Tuner ist der Frankfurter Dipl.-Ing. Gerhard Oettinger. Auto Zeitung ordnete von ihm einen Gelb-Schwarzen Renner, bei dem Verpackung und Inhalt besser zueinander passen.

Oettinger verordnete dem Boxermotor eine Totalkur, die alles beinhaltet, was gut und teuer ist. Zunächst einmal vergrößerte er die Bohrung von 85,5 auf 88 mm und den Hub durch eine neue Kurbelwelle von 69 auf 74 mm. Dadurch ergibt sich eine Hubraumvergrößerung auf 1799 ccm. Die geschmiedete Kurbelwelle erhielt zwecks vibrationsärmeren Laufs Gegengewichte und wurde oberflächenvergütet. Durch einen gewölbten Kolbenboden stieg die Verdichtung von 7,5 auf 8,3: 1. An den Zylinderköpfen wurden die Kanäle überarbeitet und die Ventillöffnungen erweitert. Zur besseren Gemischzubereitung erhielt die Maschine zwei Solex-Fallstromvergaser 32 PICB.

Alle diese Maßnahmen entlocken dem überarbeiteten Triebwerk 75 ehrliche und leistungsfreudige PS. Damit sie auch bei Dauerbelastung standfest bleiben, investierte Oettinger weiteren Aufwand in Schmierung und Ölkühlung. Hinter der durchbrochenen Frontschürze verbirgt sich ein Ölkühler, dessen Kreislauf thermostatgesteuert ist. Damit die Ölumwälzung unter allen Umständen gesichert ist, installierte der Tuner im Motorraum eine separate Pumpe. Sie wird über einen Riemenriemen von der Lichtmaschinen-Riemenscheibe angetrieben. Die Praxis zeigt, daß sich der Aufwand lohnt, denn: Die Öltemperatur steigt selbst bei langen Vollgasfahrten nicht über 90 Grad, zudem bleibt der Öldruck auch in langen und schnell gefahrenen Kurven konstant.

Wie macht sich die immerhin um 50 Prozent erhöhte Motorkraft in den Fahrleistungen bemerkbar? Diese Gretchenfrage ist, wie bei jedem getunten Auto, beim Oettinger-Renner kurz mit „beeindruckend“ zu beantworten. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h braucht der Wagen 13,1 Sekunden und erarbeitet sich damit gegenüber dem serienmäßigen 1303 S einen Vorsprung von fünf Sekunden. Diese Differenz wird noch beeindruckender, setzt man die Beschleunigung bei 120 km/h fort. Dann braucht der Oettinger-Wagen 20,5 Sekunden, der Serienbruder 30,5 Sekunden. Entsprechend deutlich fallen auch die Unterschiede in der Höchstgeschwindigkeit aus: 150 km/h stehen hier 139 km/h gegenüber. Ebenfalls beeindruckend ist die Elastizität des Motors.

Dabei muß zugunsten des Oettinger-VW außerdem noch gesagt werden, daß die Meßbedingungen nicht optimal waren: Feuchtes und kühles Wetter und ein noch nicht ganz eingefahrener Motor, der maximal bei 5500 U/min ge-

Der Oettinger-Käfer

MOTOR

Luftgekühlter Viertakt-Vierzylinder-Boxer-Motor
Konstruktion: Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, geschmiedete und nitrierte Kurbelwelle, erhöhte Kolben, Zylinderköpfe bearbeitet, größere Ventile, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, zusätzlicher Ölkreislauf mit Ölkühler im Bug, thermostatisch gesteuert, separate Ölpumpe

Motordaten:

Bohrung x Hub	88 x 74 mm (85,5 x 69 mm)
Hubraum	1799 ccm (1584 ccm)
Nennleistung	75 PS/4400 U/min (50/4000)
Spez. Leistung	41,7 PS/Liter (31,7)
Max. Drehmoment	14,2/2800 (10,8/2800)
Vergaser	2 Solex Fallstrom 32 PICB (1,34 PIC)
Motorölinhalt	5,0 Liter (2,5 Liter)

KRAFTÜBERTRAGUNG

Mechanisch betätigte Einseiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe mit Mittelschalthebel, Antrieb auf die Hinterräder

Getriebeübersetzungen:

1. Gang	3,780:1
2. Gang	2,090:1
3. Gang	1,260:1
4. Gang	0,930:1
R-Gang	3,610:1
Achsantrieb	3,675:1

FAHRWERK

Rahmen mit tunnelförmigem Mittelträger, mit Karosserie verschraubt, vorne Einzelaufhängung an Querenkern und Federbeinen, hinten Einzelaufhängung an Schräglängern, Drehstabfederung, Querstabstabilisator vorne, Bremsanlage: Hydraulisch betätigte Zweikreisbremseanlage, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen
Felgenreöße 5 1/2 x 13
Refengröße 175/70 HR 13
im Test Pirelli CN 36, Abrollumfang 1920 mm

GEWICHTE

Leergewicht	915 kg
zul. Gesamtgewicht	1290 kg
Leistungsgewicht	
betankt/beladen	12,2/17,2 kg/PS
Testgewicht	1095 kg

FAHRLISTUNGEN

Höchstgeschw.	150 km/h, Tacho 162 km/h
Beschleunigung aus dem Stand auf eff. km/h:	
0-40 km/h	2,6 sec. (1,3:3)
0-60 km/h	5,0 sec. (1,6:4)
0-80 km/h	8,6 sec. (11:3)
0-100 km/h	13,1 sec. (18:3)
0-120 km/h	20,5 sec. (30:5)
0-1000 m	34,6 sec. (38:6)
Beschleunigung aus 40 km/h im 4. Gang	
40-60 km/h	6,9 sec. (1,7:0)
40-80 km/h	12,7 sec. (14:3)
40-100 km/h	17,5 sec. (23:2)
40-120 km/h	27,5 sec. (35:2)
1000 m aus 40 km/h	37,7 sec. (40:0)

INNENGERÄUSCHE/VERBRAUCH

Innengeräuschmessung im 4. Gang nach dB (A)	
bei 50 km/h	66 dB (66 dB)
bei 100 km/h	75 dB (75 dB)
bei Höchstgeschw.	85 dB (84 dB)
Testverbrauch	ca. 13,1 Liter
Tankinhalt	41,0 Liter
Reichweite	ca. 310 km

VERTIKAL/PREIS

Preis des Testwagens	11 900,- DM
Vertrieb	
Dipl.-Ing. Oettinger, Frankfurt, Alt-Niederursel 2	

dreht werden durfte, erlaubten keine volle Triebwerksbelastung. Nach der Einlaufphase dagegen verbirgt sich Oettinger für Standfestigkeit bis 5800 U/min. Angenehm fällt an dem überarbeiteten Motor weiter auf, daß er seine Kraft nicht mit pseudo-sportlichem Geräusch freisetzt, sondern in der Geräuschentwicklung fast identische Serienkäfer-Meßwerte liefert.

Kaum Platz für Zusatzinstrumente

Ein weiterer Pluspunkt: Der Benzinverbrauch hält sich in vertretbaren Grenzen. Wird das Auto richtig scharf gefahren, so holen sich die Vergaser zwar mehr als 14 Liter pro 100 Kilometer, bei normalem Käfertempo (Schnitt von 115 km/h) kommt man jedoch mit gut zehn Litern aus. Der Verbrauch über den gesamten Testzeitraum, bei dem natürlich härtere Bedingungen als im Privatbetrieb vorlagen, pendelte sich bei 13,1 Liter ein.

Zur Überwachung der Motorsundheit installiert Oettinger Öltemperatur- und Öldruckanzeige sowie einen Drehzahlmesser. Dabei zeigt sich, daß das neue VW-Armaturenbrett für Zusatzinstrumente ungeeignet ist. Die Oettinger-Lösung (Instrumente in der Radio-Einbauführung) kann nicht befriedigen, da die Skalen zu klein ausfallen. Andere Einbaulösungen existieren nicht. Abhilfe kann wohl nur mit Zusatzkonsolen geschaffen werden.

Das Fahrwerk des Testwagens ließ Oettinger unberührt. Damit präsentiert sich der Gelb-Schwarze Renner typisch: Guter Geradeauslauf, der allerdings durch jeden kleinen Seitenwind heftig gestört wird. In engen Kurven verhält sich der Wagen sanft untersteuernd. Dank der vorhandenen Kraft kann aber - zumindest in den unteren beiden Gängen - das Heck zum Ausweichen bewegt werden. Aufgrund der serienmäßigen 70er Reifen sind etwas höhere Kurvengeschwindigkeiten als mit dem Normal-Käfer möglich.

Der gute Gesamtkomfort des Wagens, an dem die ausgezeichneten Sitze maßgeblich beteiligt sind, wird durch die harten und breiten Reifen nur minimal beeinträchtigt. Wenn die zur Zeit nur als HR-Reifen lieferbare Größe 175/70-15 in Kürze auch als weichere SR-Version gebaut wird, dürfte sich der Komfortverlust noch verringern.

Obwohl immer mehr Firmen - darunter nun auch VW - bereit sind, den Wünschen der Kundschaft nach mehr Leistung entgegenzukommen, bleibt Tuning eine Sache für den besonderen Geschmack. Der aber ist bekanntlich schon immer etwas teurer gewesen. So kostet der Oettinger-Käfer in der beschriebenen Tuning-Stufe denn auch 11 900 Mark und liegt damit in der Preisklasse eines Audi 100 LS, BMW 1802 oder Peugeot 504.

Gert Röhlig