

1.50 DM 21.8.71 C21444D
Hft. 2. - Sfr. 2. - 6.5.13. - Gedruckt in Holland

AUTO

ZEITUNG Nr.18 1971

1.50 DM 21.8.71 C21444D

Untersuchung:

Ruinieren Waschanlagen unsere Autos?



Hier irrt Minister Leber:

**Tempo 100
bringt keine
Sicherheit**

**Test:
VW 1302
mit
75 PS**

Blechscha-

**Alle Tricks,
wie man
schneller an
sein Geld
kommt**

**Gürtelreifen-Test:
Alle Marken**



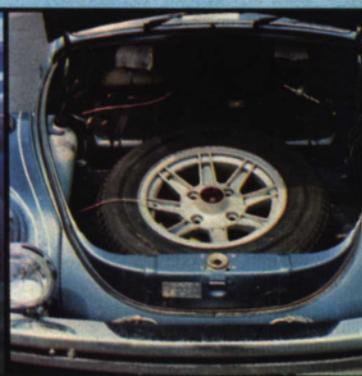
Vorteilhaftere Straßenlage durch schicke Leichtmetall-Felgen



Der TÜV erlaubt es: Dicke Gummi-Sohlen der Dimension 175 HR 14



Für die rechte Öltemperatur im Heck sorgt dieser Front-Kühler



Beansprucht den Kofferraum fast nur für sich: Das fette Reserverad

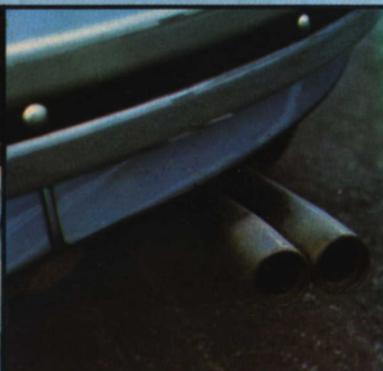
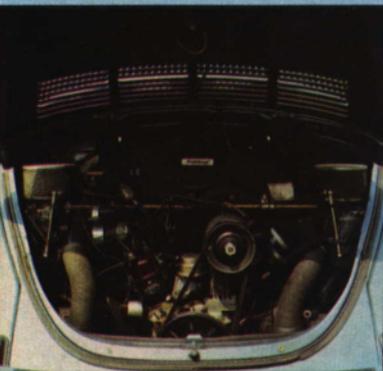
Ein Super-Käfer für 12000 Mark

AUTO TEST

Pop-Bemalung, dicke Socken, 75

PS und eine Auspuff-Trompete, die die Hymne an die Freude bläst — auch so kann ein Volkswagen sein. Doch dieser tolle Käfer kommt nicht aus Disneyland. Sondern von der Mahag in München. Für den Preis eines Sportwagens tunt man dort VWs, die jedem Sportwagen frech die Schau stehen





Dem 1600er-Käfer-Motor 75 Pferde zu entlocken, kostet 2395 Mark

Bläst wie ein Formel-V-Rennwagen: Der Doppelrohr-Auspuff

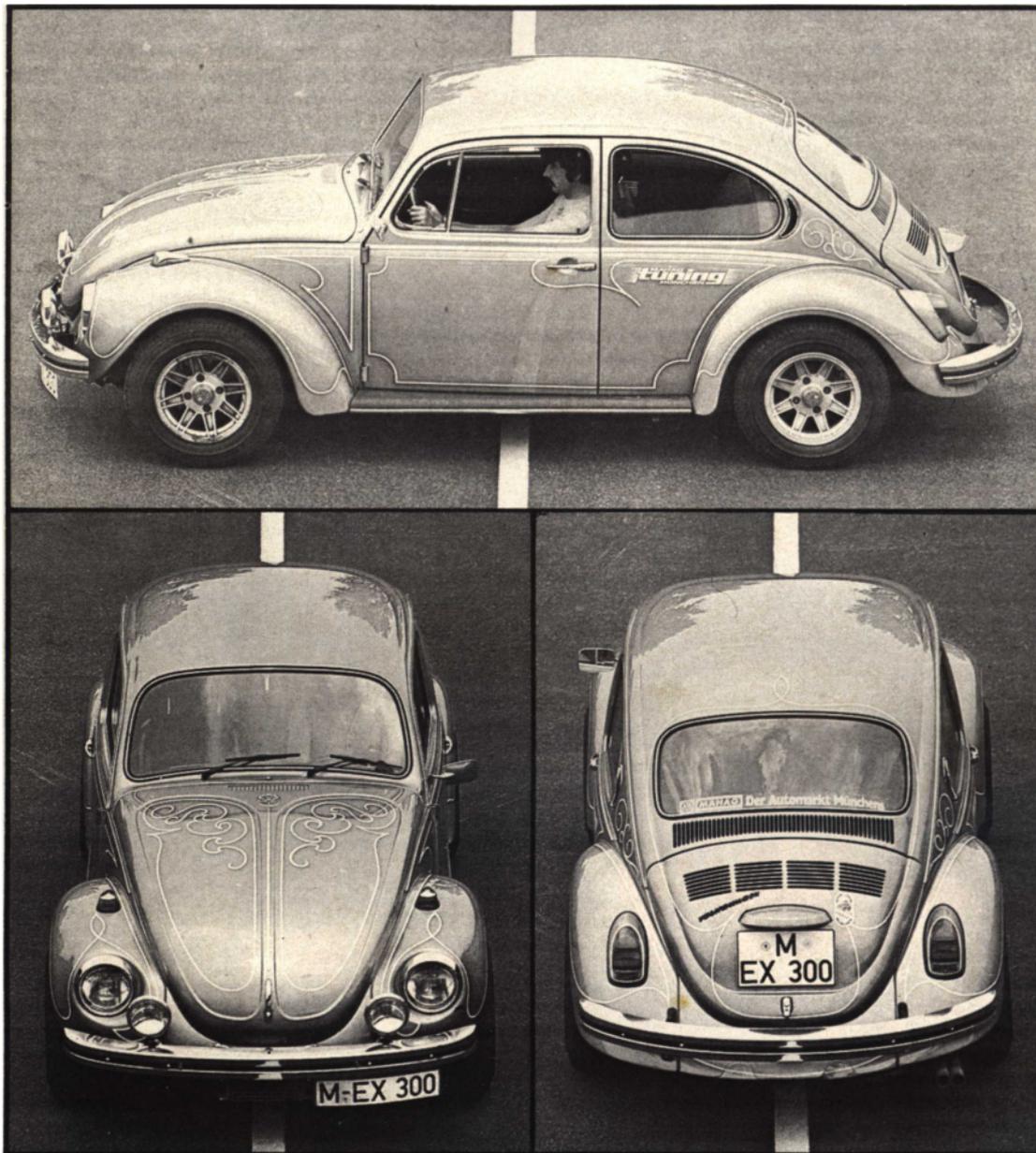
Schalensitze und jede Menge Zusatz-Instrumente in der Pilotenkanzel

Das kleine Lederlenkrad erfordert eisernes Zupacken



Nach einem Volkswagen
dreht sich kein Mensch mehr um.
Es sei denn, es handelt sich dabei um eine
Mischung aus Käfer,
Dune-Buggy und Formel-V-Rennwagen.
Das führt zum Volks-Auflauf

Anhalter reißen sich um diesen Käfer. Besonders die Polizei



mitdezentner Pop-Tätowierung auf metallic-blauem Lack ködert er die Blicke der Passanten. Superbreite Reifen heizen das Interesse der Kenner und Polizeistreifen an. Und sein Motorgeräusch hätte alle Chancen, im Rahmen der Kfz-Steuerreform unter die Vergünstigungssteuer zu fallen. Der Mahag-Käfer, ein von der Münchner VW-Vertretung nach allen Regeln der Tuning-Kunst aufgeblasener und ausgeschmückter 1302 S, hat mit seinen Großserien-Brüdern eigentlich nur noch die Form gemeinsam. Ansonsten ist er eine gekonnte Mischung aus

Käfer, Formel-V-Rennwagen und Buggy. Eine Mischung freilich, die nur solchen Feinschmeckern mundet, die runde 12 000 Mark in einen Spaß investieren wollen, der – allerdings ohne Spaß – bei anderen Firmen unter rationellen Gesichtspunkten weitaus billiger zu haben ist. Und so fragen sich nüchterne Autofahrer nach dem Abflauen der ersten Begeisterung immer wieder, ob man diesem Super-Käfer nicht lieber einen nahezu gleichzeitigen BMW 2002 Ti oder einen noblen Audi 100 LS vorziehen sollte.

Wenn solche Gedanken quälen, sollte man ganz langsam in die

Garage gehen, sich in die Schalensitze des Pop-Käfers zwängen und – so steht es im Kfz-Schein – die 75 PS im Heck des Kraft-VW zum Leben erwecken. Die TÜV-gesegneten 75 Pferde sind den Münchner Boxer-Frisseuren nach Art der einheimischen Brauerei-Zugtiere gelungen: Sie stellen sich mit rustikaler Deftigkeit bei 4900 Umdrehungen ein (serienmäßig: 50 PS bei 4000 U/min), und es ist nicht vermessen, ihnen die Wirkung von rund 80 PS zu unterstellen. Für die Mahag ist das Frisieren von VW-Motoren schon seit Jahren keine Neuheit mehr. Die Münchner Firma mischt im

Formel-V-Geschäft seit den ersten Veranstaltungen mit, nahm ab 1968 an Rennen mit einer eigenen Entwicklung teil, dem Olympic, und liefert aus einer speziell eingerichteten Tuning-Abteilung präparierte Formel-V-Rennmotoren an die verschiedensten Konstrukteure und Rennställe. Jetzt wendet sich die Firma mit einem gestaffelten Tuning-Programm für Käfer an das breite Publikum. Das von Autozeitung getestete Fahrzeug stellt eine Zusammenballung des Angebots, ein rollendes Ausstellungsstück mit allen ausgeschöpften Frisier- und Ausrüstungsmöglichkeiten dar.

Der im Testwagen realisierten Tuning-Stufe gehen zwei weitere, etwas zahmere Frisier-Möglichkeiten voraus. Auf der Basis des 1,6-Liter-Motors aus dem VW 1302 S gibt es zum Preis von 165 Mark die Tuning-Stufe 1, die dem eigentlichen Sinn des Wortes, nämlich Abstimmen, noch am ehesten gerecht wird. Am Motor wird baulich nichts verändert, sondern lediglich auf der Ansaugseite ein Naßluftfilter installiert, der Lufttrichter modifiziert sowie für die dadurch verbesserte Atmung die Düsenbestückung des Serienvergasers angepaßt. Hinzu kommt ein Spezial-Zündverteiler. Alles zusammen, behauptet die Mahag, bringt fünf bis zehn Prozent Mehrleistung, was bei 50 Basis-PS wohl nur für sensiblere Fahrer spürbar ist.

Für größeren Schub sorgt die Tuning-Stufe 2, die – wie gesagt für Besitzer eines 1600er Käfers – 975 Mark kostet und neben den Stufe-1-Veränderungen eine schärfere Nockenwelle, bearbeitete Zylinderköpfe und somit höhere Verdichtung, härtere Ventildfedern für höhere Drehzahlen und Zündkerzen mit dem Wärmewert 175 T 1 beinhaltet. Der Umbau von 1300 auf 1600 ccm kostet noch 745 Mark zusätzlich, vom 1500er auf 1,6 Liter sind es 275 Mark. Ausgehend von den 50 Basis-Pferden des 1302 S, soll die zweite Tuning-Stufe 25 Prozent Mehrleistung bringen.

Im Testwagen schließlich wirkte Tuning-Stufe 3 zum Preis von 2395 Mark, die der TÜV gerade noch genehmigt und die dem Motor nicht nur über einen kurzen Drehzahlbereich Leistung abgewinnt, sondern kräftig, kernig und mit attraktiv röhrendem Motorgeräusch förmlich von unten heraus wirkt und Aufsehen erregt. Die

Voll-Frisur beginnt bei der Vergaseranlage: Zwei Zenith-Doppelvergaser 32 NDIX mit Naßluftfiltern und Leichtmetall-Ansaugstutzen sorgen für optimale Brennraumfüllung und halten die Ansaugwege kurz. Eine 308-Grad-Nockenwelle erlaubt höhere Drehzahlen. Damit der für eine weit aus niedrigere Belastung konstruierte Motor dabei noch schritthalten kann und sich nicht in seine Einzelteile auflöst, zerlegt ihn die Mahag vorher. Bei dieser Gelegenheit wird die Pleuellager elektrodynamisch ausgewuchtet, die Pleuel ausgewogen und Spezial-Pleuellager eingebaut. Ferner tauschen die Friseur Ventilfedern und Stößel gegen ihre bearbeiteten und verstärkten Eigenbau-Steuererelemente aus. Um das Öl – ein kritischer Faktor beim VW-Boxer-Tuning – wacker bei der Arbeit zu halten, umfaßt das Tuning noch den Einbau von Öl-Schwabbelblechen (damit es in Kurven nicht wegfiegen kann). Da höhere Drehzahlen auch höhere Temperaturen nach sich ziehen, gibt es noch einen zusätzlichen Ölkühler, der thermostatisch zugeschaltet wird und der unter der Front-Stoßstange installiert ist. Diese Platzierung weist den Betrachter des Pop-Käfers darauf hin, daß der Wagen mit seinen inneren Qualitäten durchaus seiner äußeren Aufmachung gerecht wird. Rund 1000 Umdrehungen später als beim Basis-Motor (4000 U/min) entwickelt der Kraft-Motor seine Höchstleistung. Dann sind aber immer noch reichlich Reserven vorhanden, so daß man den Motor beim Beschleunigen oder Überholen zumindest in den ersten beiden Gängen bis über 6000 U/min hochdrehen kann. Freilich läßt die Leistung in dieser Region dann doch spürbar nach.

Da die Käfer-Form nicht sonderlich strömungsgünstig ist und es wenig Wert hat, von der Getriebeübersetzung her auf eine hohe Endgeschwindigkeit hinzuwirken, verfügt der Power-Käfer über die kurze Achsuntersetzung. In Verbindung mit 175er Reifen auf 14-Zoll-Felgen (serienmäßig: 15 Zoll), die das Übersetzungsniveau noch mehr verkürzen, ist der Wagen vor allem im Sprint enorm stark. So kräftig wie das Triebwerk im Heck klingt, ist es denn auch: Ohne Tricks mit schlupfender Kupplung und ohne daß eine genaue Beobachtung

Doch diese VW-Technik ist zwar brisant. Aber nicht verboten

(in Klammern Werte des 1302 S)

MOTOR

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck des Fahrzeugs eingebaut
Bohrung x Hub: 85,5 x 69 mm
Hubraum 1584 ccm
Verdichtungsverhältnis 8,5:1, (7,5:1)
Leistung 75 PS bei 4900 U/min (50 PS bei 4000 U/min), max. Drehmoment 16,0 m/kg bei 3800 U/min (10,8 m/kg bei 2800 U/min)
Literleistung 47,4 PS pro Liter (31,6 pro Liter)
Motorkonstruktion: Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe (bearbeitet) aus Leichtmetall mit Graugußzylinder, vielfach gelagerte, elektrodynamisch ausgewuchtete Pleuellager, zentral liegende, modifizierte 308° Nockenwelle, ausgewogene Pleuel, verstärkte Pleuellager, über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, zwei Zenith-Doppelvergaser 32 NDIX, Luftkühlung, zusätzlicher, über Thermostat gesteuerter Frontölkühler, Hauptstromölfilter. Kraftstoff: Superbenzin, Füllmengen: Motoröl 4 l, Tank 40 l
Batterie 12 V/36 Ah
Lichtmaschine: Gleichstrom (360 W)

KRAFTÜBERTRAGUNG

Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung, Mittel-

schaltung mit verkürzten Schaltwegen, Antrieb auf die Hinterräder
Übersetzung

1. Gang	3,80 : 1
2. Gang	2,06 : 1
3. Gang	1,26 : 1
4. Gang	0,89 : 1
R. Gang	3,88 : 1
Achsantrieb	4,375 : 1

FAHRWERK

Plattformrahmen und mitttragende Ganzstahl-Karosserie, vorne Einzelradaufhängung an Federbeinen und Querlenkern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, vorne verkürzte Schraubenfedern, hinten Drehstäbe, vorne und hinten Teleskop-Stoßdämpfer (Bilstein-Gasdruck), Felgenreife 5 1/2 x 14 (Testwagen 6 x 14), Reifengröße 175 SR 14.
Bremsanlage: Hydraulische Zweikreisbremse vom Typ 3 (VW 1600), vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Schneckenlenkung
Abmessungen: Länge 4080 mm, Breite 1585 mm, Höhe 1500 mm, Spur vorne 1379 mm, hinten 1352 mm, Radstand 2420 mm

GEWICHTE

Leergewicht ca. 870 kg, zul. Gesamtgew. 1270 kg, Leistungsgew. 11,6 kg/PS
Testverbrauch: 13,8 l/100 km

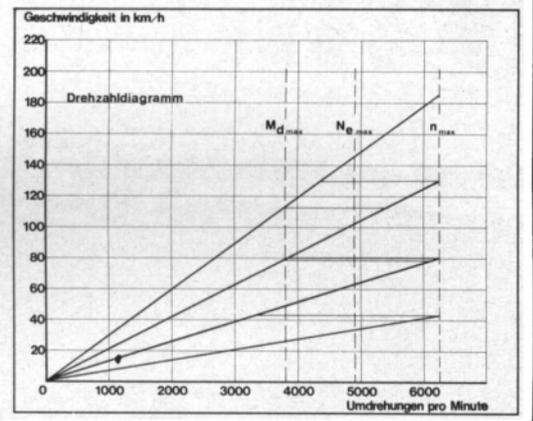
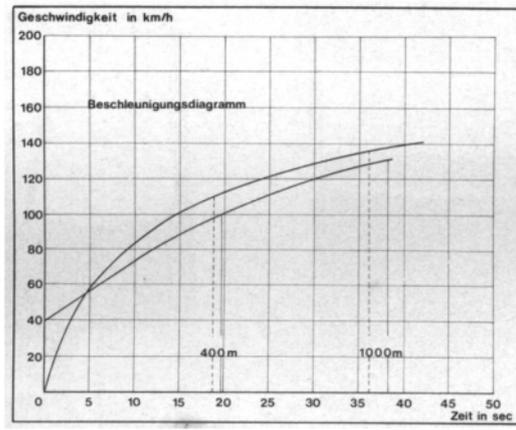
FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung aus dem Stand:
0–40 km/h 2,7 sec
0–60 km/h 5,3 sec
0–80 km/h 9,1 sec
0–100 km/h 14,5 sec
0–120 km/h 24,0 sec
0–400 m 18,8 sec
0–1000 m 36,2 sec
Beschleunigung im 4. Gang aus 40 km/h:
40–60 km/h 6,0 sec
40–80 km/h 12,0 sec
40–100 km/h 19,7 sec
40–120 km/h 30,1 sec
Höchstgeschwindigkeit 151 km/h

PREIS

(Testwagen) ca. 12 000,— DM
Einzelpreise:
Tuningstufe 1 (Leistungssteigerung ca. 5–10%) 165,— DM
Tuningstufe 2 (Leistungssteigerung ca. 25%) 975,— DM
Tuningstufe 3 (Leistungssteigerung auf 75 PS) 2395,— DM
Leichtmetallfelgen 5 1/2 J x 14 Vierloch je 166,50 DM
Fahrzeug vorne und hinten tieferlegen 295,— DM

HERSTELLUNG UND VERTRIEB:
MAHAG-Tuning, 8 München 80, Schleibingerstr. 8, Tel. 45 95 14 50



von Drehzahlmesser und Tachometer erforderlich wäre, kann jeder Normal-Fahrer den Wagen optimal beschleunigen. Zum Vergleich:

Mahag-Käfer 1302 LS			
0–60 km/h	5,3 sec	7,3 sec	
0–80 km/h	9,1 sec	12,8 sec	
0–100 km/h	14,5 sec	19,7 sec	
0–120 km/h	24,0 sec	35,4 sec	

Da fast alles am Mahag-Käfer Zusatz- oder Sonderausstattung ist, verfügt der Wagen auch über einen kurzen, gekröpften Schalthebel, mit dem sich das Getriebe auf kurzen Wegen bedienen läßt.

Damit auch das Fahrwerk mit der kräftigen Leistungsspritze zu recht kommt, mußte es in einigen

Punkten geändert werden. Leichtmetallfelgen der Dimension 6.00 x 14 zierten den Testwagen (nicht jeder TÜV gibt hier bedenkenlos sein o.k.), und die Reifen der Größe 175 SR – 14 geben dem Wagen nicht nur im Fahrverhalten seine eigene Note. Hinten und vorn (durch Kürzung der Federn) ist der Wagen tiefergelegt, und Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfer runden das recht straffe, jedoch immer noch nicht unkomfortable Fahrverhalten des Wagens ab. Zwei Personen können es sich vorn in zwei Schalensitzen bequem machen (Recaro, Stück 246,18 Mark). Solche Details treiben den Preis

Punkt für Punkt in die Höhe, denn die zahlreich vorhandenen Zusatzinstrumente, der Überrollbügel, die Sitzkonsolen sowie das kleine, allerdings recht ungriffige Lederlenkrad wollen im Detail bezahlt sein. Dafür gibt es dann freilich noch einen Spaß: Man entgeht mit dem Pop-Käfer kaum einer Polizeistreife. Und es verschafft unbezahlten Genuß, den uniformierten Zweiflern die Rechtmäßigkeit der technischen Veränderungen zu beweisen. Verblüfft vergessen unsere Freunde und Helfer dann meist, den Führerschein zu kontrollieren.

Günter Wiechmann