auto motor und sport

Australien $ 1.–, Belgien bfr 32.–, Dänemark dkr 5.25, Finnland Fmk 3.50, Frankreich FF 4.20, Griechenland Dr 30.–, Großbritannien £ –.35, Island Kr 80.–, Israel I£ 3.50, Italien Lit 600, Jugoslawien Din 13.–, Kanada can $ 1.–, Luxemburg lfr 32.–, Niederlande hfl 2.40, Norwegen nkr 5.– (inkl. moms.), Österreich öS 17.– (inkl. MwSt.), Portugal Esc 22.50, Spanien Ptas 55.–, Schweden skr 4.25 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2.50, Südafrika Rd –.80, Tunesien din –.50, Türkei TL 12.–, USA US $1.–. Printed in Germany

E 1418 D

Heft 18 31. August 1974 DM 2.–

Autoabsatz '74

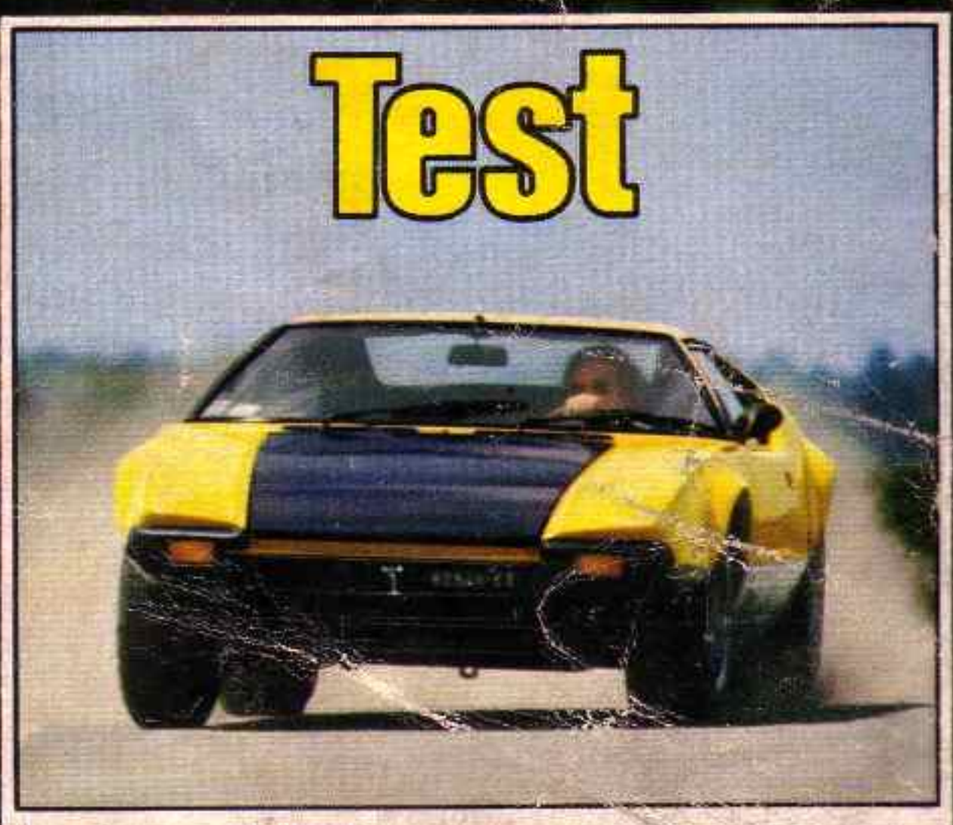
Gewinner und Verlierer

50000 km mit dem

Opel Kadett

Ein Auto ohne Probleme?

Test



De Tomaso Pantera GTS

NEU Citroen CX 2000

Auch VW Bus-Fahrer können sich den Wunsch nach einer zusätzlichen Kraftspritze erfüllen. Die Tuningfirma Oettinger liefert für dieses Auto einen auf 2,3 Liter vergrößerten Motor mit 90 PS.

Eilbus

Beim stärksten serienmäßigen VW-Bus mit 1,8 Liter-Motor stehen 68 Pferdestärken zum Antrieb von 1320 Kilogramm bereit. Das entspricht einem Leistungsgewicht von 19,4 kg/PS – bei voller Belastung (2300 kg) erhöht sich dieser Wert auf 34 kg/PS und liegt über dem Leistungsgewicht eines mit vier Personen besetzten 2 CV 6. Für spurtfreudige Bus-Fahrer, die vornehmlich im Kreise der Camper und Wohnanhänger-Freunde vermutet werden, offeriert die Tuningfirma Oettinger neuerdings einen 2,3 Liter-Boxermotor mit 90 PS Leistung. Der von weitaus kraftvolleren Rallycross-Maschinen abgeleitete Vierzylinder erfüllt die Abgas-Vorschriften und genießt zudem das Wohlwollen des Stammhauses – einer TÜV-Abnahme steht also nichts im Wege. Die Hubraumvergrößerung um rund einen halben Liter erfordert tiefgreifende Änderungen, da sowohl Hub als auch Bohrung verändert werden müssen. Eine Spezial-Kurbelwelle mit angeschmiedeten Gegengewichten sorgt für eine Verlängerung des Hubes um acht auf insgesamt 74 Millimeter, durch die Verwendung größerer Kolben mit 98 mm Durchmesser, die in stärker verrippten Leichtmetall-Zylindern laufen, werden die übrigen Kubikzentimeter gewonnen. Die weiteren Tuning-Maßnahmen entsprechen üblichem Standard: Zylinderköpfe mit überarbeiteten Brennräumen und Gaskanälen, Zweivergaser-Anlage. Das Resultat der Kur sind 90 PS Nennleistung bei 3900 U/min (Serienmotor: 68 PS bei 4200 U/min) und ein Drehmomentzuwachs von knapp 50 Prozent. Während die Serienmaschine bei 3000 Touren ihren Drehmoment-Bestwert von 13,4 mkg erreicht, stehen bei dem 2,3 Liter-Motor schon im Bereich von 1800 bis 2800 U/min stattliche 19 Meterkilogramm zur Verfügung.

Was bescheidene Literleistung (40,2 PS/Liter) und 445 ccm Hubraum-Plus vermuten lassen, wird im Fahrbetrieb schon auf den ersten Metern zur Gewißheit: Der vergrößerte Boxer schöpft aus dem Vollen. Schon knapp oberhalb der Leerlauf-Drehzahl tritt der Kurzhuber kraftvoll an und wartet bis etwa 4000 Touren mit einem für VW-Motoren ungewohnt bulligem Durchzugsvermögen auf. Das zeigen auch die Meßwerte (in Klammern Werksangaben für den 68 PS-Bus): Ab 40 km/h beschleunigte der bullige Bully im vierten Gang in 10,4 (22,7) Sekunden auf Tempo 80 und passierte nach 16,8 (35,7) die 100 km/h-Marke – damit ist dieser VW sogar elastischer als ein Opel Commodore mit 2,5 Liter-Motor. Daß die Höchstgeschwindigkeit – der Bus lief 135 km/h – nicht in gleichem Maße wie die übrigen Fahrleistungen von der Leistungssteigerung profitierte, ist unter anderem auf die Drosselung des Motors im oberen Drehzahlbereich zurückzuführen und auch beabsichtigt, denn fahrwerksseitig wurde das auf 185er-Gürtelreifen rollende Auto im Serienzustand belassen.

Das Ganze ist nicht gerade billig; der Umbau kostet rund 3000 Mark, ein neuer 2,3 Liter-Bus in einfacher Ausführung kommt also auf knapp 17 000 Mark. *W. S.*

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	**135 km/h**
Beschleunigung	
0 bis 40 km/h	3,0 s
0 bis 60 km/h	6,2 s
0 bis 80 km/h	10,1 s
0 bis 100 km/h	17,1 s
0 bis 120 km/h	27,0 s
1 km mit stehendem Start	**37,8 s**
Elastizität	
40 bis 60 km/h	5,2 s
40 bis 80 km/h	10,4 s
40 bis 100 km/h	16,8 s
40 bis 120 km/h	27,2 s
1 km ab 40 km/h	37,3 s

90 PS und 50 Prozent mehr Drehmoment: 2,3 Liter-Motor von Oettinger.

FOTOS: SEUFERT