



Express Car

Bis 1000 Kilometer sollten hohe Drehzahlen vermieden, kein Vollgas gegeben und nur bis zu zwei Dritteln der Höchstgeschwindigkeit beschleunigt werden – so die Einfahrvorschrift für den neuen Polo. Diese Regel gilt eigentlich auch für unsere beiden Testkandidaten. Denn sie sind brandneu und haben kaum mehr als 700 Kilometer auf dem Zählwerk. Aber sie sind getunt und ihre Motoren seit den ersten Umdrehungen schon etliche Kilometer auf den Prüfständen von B & B und Oettinger gelaufen. Ihre Jungfräulichkeit haben die quirligen 1,6-Liter-Maschinchen also spätestens beim Krafttraining von 75 auf satte 90 Pferdestärken verloren – eingetauscht gegen einen Leistungszuwachs von rund 18 Prozent.

Einfahrvorschrift hin oder her, nicht nur auf dem Prüfstand, auch auf der Teststrecke müssen die starken Polos ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen. Start zur Beschleunigungsmessung: Vollgas, das Kreischen der kurz durchdrehenden Räder und das Jaulen des hochbelasteten Motors stellen die Technik wie auch das Mitgefühl des testenden Redakteurs auf eine harte Probe. Von Zurückhaltung ist beim kleinen Schwarzen von Becker & Bentler wie auch im Kraftzweig von Oettinger nichts mehr zu spüren. Ungeahnter Biß steckt in den 1,6 Litern der hochverdichtenden Polo-Triebwerke. Schon

FOTOS: RECK, HAMMERMEISTER





Mit Sportfahrwerk und 90 PS wird der neue Polo zur Fahrspaßmaschine – Die ersten Power-Kits von B & B und Oettinger



Rein und raus bei Becker & Bentler: Für gutes Super Plus liefert der Polo-Motor satte 90 PS. Der Edelstahl-Fächerkrümmer ist im Tuning-Kit nicht enthalten und kostet 985 Mark extra

kurz nach dem Start liegt der Oettinger eine Handbreit in Führung. Die Elektronik errechnet eine zehntel Sekunde Vorsprung bei Erreichen von 80 und drei Zehntel Sekunden Zeitdifferenz bei 100 Kilometern pro Stunde. Jetzt die ersten Zwischenzeiten mit 11,0 für B&B und 10,7 Sekunden für den Oettinger. Der Friedrichsdorfer versucht, seinen Vorsprung weiter auszubauen, doch das Siegener Express-Car läßt ihm keine Chance, kann aber andererseits die verlorenen Zehntel auch nicht wieder aufholen. Zieleinlauf nach 190 Metern mit Fotofinish bei Tempo 140: Der Oettinger knapp drei Meter und 0,2 Sekunden vor B & B.

Trotz identischer Nennleistung haben die beiden Probanden unterschied-

liche Drehmomentcharakteristik. Während der Motor von Becker und Bentler bereits ab 1500 Umdrehungen pro Minute kräftig zupackt, tut's der Oettinger erst später – dafür etwas vehementer. Für den Drag von Null auf Hundert ist der untere Drehzahlbereich nicht gefordert. Wohl aber bei der Elastizitätsmessung im fünften Gang. In der Durchzugs-Disziplin von Tempo 60 auf 100 liegt der Siegener in Führung.

Unterschiedlich wie die Leistungsentfaltung sind auch die Wege, die beide Tuner zur Leistungssteigerung beschreiten. Einigkeit herrscht bei der Nockenwelle mit einstellbarem Nockenwellenrad sowie der angepaßten Motorelektronik. Dann aber scheiden sich die Geister. Während B & B allein auf Optimierung des Luftfiltersystems und einer Abstimmung der Maschine auf Super-Plus-Kraftstoff setzt, verbaut man bei Oettinger eine geänderte Ansaugluftführung, einen Sport-Endschalldämpfer und bearbeitet das Saugrohr. Dafür muß die Maschine nicht mit leistungsfördernden Anabolika gefüttert werden, es genügt „normales“ – aber bleifreies – Super. Den Friedrichsdorfer Mehraufwand gibt's natürlich nicht ohne Mehrpreis. Mit 2400 Mark inklusive Einbau und TÜV-Abnahme liegt der Oettinger-Umbau rund 450 Mark über dem Angebot von Becker & Bentler für 1950 Mark. Ganz ohne Zweifel, das Aufbautraining hat

Go-Kart-Feeling im B & B-Polo:
Das Momo-Sportlenkrad mit mageren
320 Millimetern Durchmesser



Breit, stark, schwarz: 195er Reifen
auf 15 Zoll-Felgen für gute Traktion und
optimale Kurvenhaftung



Brand New: Der Rivale mit Frontgrill,
Bugspoiler-Ecken und 195/45 R 15-Reifen
auf der neuen Oettinger-Felge



Von Zurückhaltung ist bei den kleinen Schwarzen nichts mehr zu spüren – soviel Biß steckt in 1,6 Liter Hubraum des Polo

sich gelohnt. Schon mit 90 PS avanciert der Polo zur Fahrspaßmaschine erster Wahl. Dabei spielt die bei beiden Kandidaten identische Spitzengeschwindigkeit von 180 Kilometern pro Stunde eine eher untergeordnete Rolle. Der Spaß kommt aus der Kurve, aus agilem Beschleunigungsvermögen, aus Harmonie zwischen Motor und Getriebe. Und einer Wendigkeit und Leichtigkeit, die nicht ohne nachhaltigen Eindruck bleibt.

Um diese Empfindung zu verstärken, haben Becker & Bentler ihrem kleinen Sportler ein recht knackiges Fahrwerk mit Reifen im Format 195/45 auf 15 Zoll-Felgen verpaßt. Breit, stark, schwarz steht er da, 40 Millimeter näher am Boden wie die Serie. Intensiven Bodenkontakt vermittelt das Fahrwerk seinem Fahrer wie auch dem Polo selbst. Die fast schon rennsportgeeignete Abstimmung läßt einerseits ungeahnte Kurvengeschwindigkeiten zu, andererseits informiert sie den Fahrer recht ungefiltert über den jeweiligen Straßenzustand.

Eine etwas sanftere Linie verfolgt Oettinger mit seiner Fahrwerksabstimmung. Der Friedrichsdorfer duckt sich nur 30 Millimeter tiefer auf den Asphalt als das Serien-Pendant und hinterläßt trotz straffer Dämpfung ein Quentchen Restkomfort. Vorbildlich zurückhaltend: Die Antriebseinflüsse am Oettin-

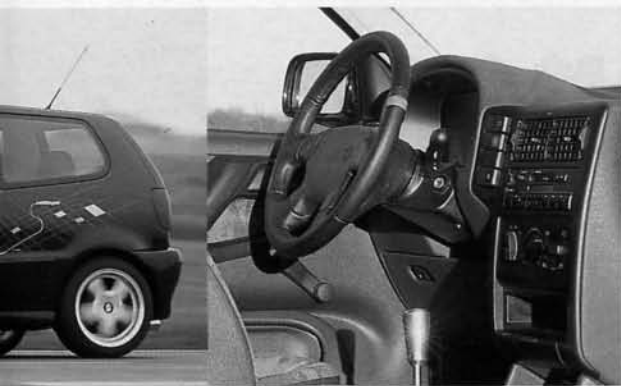
ger-Airbag-Lenkrad. Trotz dicker Socken im Format 195/45 auf 15 Zoll-Oettinger-Felgen und reichlich Leistung zeigt sich das Volant nahezu unbeeindruckt. Nicht so beim Sproß von Becker & Bentler. Aus optischen Gründen drehen sich die Walzen absolut außenbündig unter den Kotflügeln. Hier wurden – gegenüber den 33 Millimetern Einpreßtiefe bei Oettinger – Felgen mit einer Einpreßtiefe von nur 25 Millimetern gewählt. Damit wird natürlich die Wirkung der störkraftreduzierenden Plus-Achse zunichte gemacht, was im Lenkrad durch deutliche Antriebsinflüsse und mangelndes Rückstellmoment spürbar wird. In Sachen Laufkultur, Startverhalten, liegen beide Kandidaten gleichauf. Der rauhere Motorlauf des B & B wird hier durch den zu kernigen Auspuff-sound des Oettinger aufgewogen. Doch, so versichern die Turner, an der Feinabstimmung werde noch gearbeitet. Auch in Sachen Leistung sei mit 90 PS das Leistungspotential des 1,6-Liter-Motors noch nicht voll ausgeschöpft. Für den Polo, so ist aus dem Hause B & B zu hören, soll ein Leistungs-Kit auf etwa 100 PS entwickelt werden. Nur zu, denn eingefahren ist er jetzt.

THIEMO FLECK

Rein und raus bei Oettinger: Besserer Gaswechsel durch Ansaugwegoptimierung, Saugrohrbearbeitung und Sportendschalldämpfer



**Sicher, aber auch etwas teurer:
Ein Airbag-Sportlenkrad im Austausch.
Bei Oettinger gegen 750 Mark Aufpreis**



POLO-TUNING – B & B gegen Oettinger

	B & B	Oettinger
MOTOR	Hubraum 1598 cm ³ , Leistung 66 kW (90 PS) bei 5300/min, max. Drehmoment 138 Nm bei 2950/min, Verdichtung 9,8:1. Spezialnockenwelle mit einstellbarem Nockenwellenrad, Optimierung des Luftfiltersystems, modifizierter Motorelektronik, Abstimmung auf Super Plus-Kraftstoff	Hubraum 1598 cm ³ , Leistung 66 kW (90 PS) bei 5400/min, max. Drehmoment 140 Nm bei 3000/min, Verdichtung 9,8:1. Spezialnockenwelle mit einstellbarem Nockenwellenrad, geänderte Ansaugluftführung, Saugrohrbearbeitung, modifizierter Motorelektronik und Sportendschalldämpfer
TUNING		
KRAFTÜBERTRAGUNG	Serie	Serie
FAHRWERK	B & B Sportfahrwerk, Tieferlegung um ca. 40 mm, Reifen 195/45 – 15 auf Felgen 7 J x 15	Oettinger-Sportfahrwerk, Tieferlegung um ca. 30 mm, Reifen 195/45 – 15 auf Felgen 7 J x 15
FAHRLEISTUNGEN		
0 – 60 km/h	4,5 s	4,4 s
0 – 80 km/h	7,1 s	7,0 s
0 – 100 km/h	11,0 s	10,7 s
0 – 120 km/h	18,4 s	16,3 s
0 – 140 km/h	24,5 s	24,3 s
Elastizität	4. Gang/5. Gang	4. Gang/5. Gang
60 – 80 km/h	5,4 s/8,2 s	5,3 s/8,4 s
60 – 100 km/h	10,6 s/16,6 s	10,4 s/16,7 s
60 – 120 km/h	16,5 s/25,8 s	16,2 s/25,5 s
Tachoaussage 100	97 km/h	97 km/h
Höchstgeschw.	180 km/h	180 km/h
VERBRAUCH	Super Plus bleifrei	Super bleifrei
Testverbrauch	8,2 l/100 km	7,8 l/100 km
JAHRESKOSTEN		
Steuer	212 DM	212 DM
Haftpflicht (unbegr.)	1518 DM	1518 DM
Teilkasko (SB 300)	196 DM (Typ 28)	197 DM (Typ 28)
Vollkasko (SB 650)	1578 DM (Typ 17)	1579 DM (Typ 17)
	<small>(VVD-Tarif: Stuttgart 100 %)</small>	
PREISE	Leistungssteigerung mit Einbau und TÜV-Abnahme 1950 DM, Fächerkrümmer 985 DM, Sportfahrwerk 1395 DM, Komplett-Räder 1995 DM, Carbon-Look 248 DM, Sportlenkrad 348 DM	Leistungssteigerung mit Einbau und TÜV-Abnahme 2400 DM, Sportendschalldämpfer 520 DM, Sportfahrwerk 1640 DM, Komplett-Räder 2300 DM, Bugspoiler 175 DM, Frontgrill 298 DM
ANSCHRIFT	B & B Automobiltechnik, Birlenbacherstraße 126 57078 Siegen	Oettinger Technik GmbH, Max-Plank-Straße 36 61381 Friedrichsdorf