



Der „kleine“ Unterschied!

Nr. 12/1997 DM 6,- Insk 31,- Dr 1400,- Lit E. 500 mit 7,00 DS 45,- str 6,- Plus 675 dr 33,- str 39,- E 3883 E

sport auto

Auszug

Nach dem
Blackout

Laufen
Schumacher
die Fans
weg?

Im Test

Neuer Alfa 156

VW Polo
VR6

BMW 323ti
Compact
mit 217 PS



Alles über den neuen

VW Golf GTI

Tuning bis
235 PS
Neues
Zubehör



Birlenbacher Straße 126 · D-57078 Siegen · FON 02 71/8 50 33



Sonderdruck der Fa. B&B Automobiltechnik
- aus „sport auto“ Heft 12/97 -



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

B&B-VW Polo VR 6

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor, je eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Tassonateil

Hubraum	2792 cm ³
Böhrung x Hub (mm)	81,0 x 90,3
Leistung	200 PS (147 kW) bei 5900/min
Drehmoment	255 Nm bei 4400/min
Literleistung	71,6 PS/L

Kraftübertragung

mechanisches Fünfganggetriebe, Vorderradantrieb

Karosserie

Länge	3716 mm
Breite	1695 mm
Höhe	1460 mm
Tankvolumen	48 Liter
Gewicht	1067 kg
Leistungsgewicht	8,4 kg/PS

Fahrwerk

vorn Dreiecksquerlenker, Federbein, Stabilisator, hinten Verbundlenkerachse, Längslenker, Schraubfedern

Bremsen
Scheiben, vorn innenbelüftet und gelocht, Durchmesser 288/226 mm
Räder
205/45 ZR 15 und 7-Zoll-OZ-Felgen, Dunlop SP Sport 8000

Fahrleistungen

0-60 km/h	3,7 s
0-80 km/h	6,0 s
0-100 km/h	7,9 s
0-120 km/h	11,1 s
0-140 km/h	18,1 s
0-160 km/h	24,1 s
Elastizität	
im vierten Gang aus 80 km/h bis 100 km/h	3,7 s
160 km/h	14,8 s
im fünften Gang aus 80 km/h bis 100 km/h	5,0 s
160 km/h	21,5 s

Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Kleiner Kurz-Hockentest	1,21,5 Minuten

Bremsweg

kalt aus 100 km/h	42,4 Meter
Wärdegerang	9,1 m/s ²

Testverbrauch

Durchschnitt	11,5 l/100 km
Super plus blendfrei	

Preis

Testwagenpreis etwa 68 000 Mark

ADAC-Wertung

- Sehr gute Fahrleistungen, sportwagentypisch direktes Handling, neutrales Eigenlenkverhalten, effektive, standfeste Bremsanlage
- Hoher Preis, Neigung zum Übersteuern im Grenzbereich

VR macht lustig

Test B&B-Automobiltechnik brachte den VR6 im Motorraum eines Polo 75 unter. Damit stehen im kleinsten VW-Modell 200 PS parat. Geht das Power-Tuning nur an die Grenzen oder gar darüber hinaus?

Der Polo ist inzwischen in jene Rolle geschlüpft, die früher der Golf perfekt verkörperte: die kompakte, preisgünstige Sportlimousine für Jungdynamiker. Tuner B&B in Siegen hat sich nahezu vollständig auf die Verfeinerung des derzeit kleinsten VW-Modells spezialisiert. Das stärkste Stück im B&B-Programm ist der Polo VR6 mit gestandenen 200 PS. Er verspricht Fahrleistungen wie ein reiner Sportwagen. Dabei ist jedoch allein der Motor mit 33 750 Mark um glatte

10 000 Mark teurer als das Basismodell Polo 75 – Räder, Fahrwerk und Innenausstattung gar nicht mitgerechnet. B&B-Mitinhaber Michael Bentler: „Mit dem Polo VR6 wollen wir zeigen, was technisch möglich ist. Der Kundenkreis für dieses Auto dürfte zugegebenermaßen sehr beschränkt sein.“ Die Techniker in Siegen nutzen jeden Kubikzentimeter Raum unter der Motorhaube, um die komplette Antriebseinheit des Sechszylinder-Golf unter der Haube des Polo zu verstaufen. Dies

ging ohne Blecharbeiten ab. Dafür mußten aber spezielle Antriebswellen, ein passender Kühler und eine eigene Auspuffanlage ab Katalysator angefertigt werden. Die Mehrleistung von 26 PS (Serie 174 PS) erbrachten der Einsatz schärferer Nockenwellen, die Bearbeitung von Ansaugwegen und Drosselklappenleiste sowie eine Anpassung der Zünd- und Einspritzventile.

Die Kräfte des kompakt bauenden Sechszylinders werden von Reifen des Formats 205/45 ZR 15 auf die Straße

Die Basisversion

Polo 75

Motor Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub (mm) 72,5 x 86,5, Hubraum 1990 cm³, Verdichtung 8,8:1, Leistung 75 PS (55 kW) bei 4800/min, maximales Drehmoment 135 Nm bei 2800/min, Literleistung 46,9 PS/L, Kraftübertragung I:3,48, II:2,10, III:1,48, IV:1,10, V:0,89, Achsübersetzung 3,33
Fahrwerk Vorn Dreiecksquerlenker, Federbein, Stabilisator, hinten Verbundlenkerachse, Bepanlung 175/65 R 13 T, vorn Scheibenbremsen, innenbelüftet, hinten Trommeln, ABS
Fahrleistungen 0-100 km/h in 11,5 s, Höchstgeschwindigkeit 173 km/h
Grundpreis 23 215 Mark

■ Gute Führung: Die Schalensitze von D&W bieten guten Seitenhalt, das Momo-Volant verbreitert Sportwagenflair



■ Raum-Ökonomie: Der VR6 paßt trotz Spezialkühler millimetergenau unter die Haube



■ Fahraktiv: Trotz des hohen Gewichts auf der Vorderachse neigt der Polo VR6 im Grenzbereich eher zum Übersteuern, was eine kundige Hand erfordert.



■ Stillsicher: Der starke Polo tritt äußerlich dezent auf, weshalb er oft unterschätzt wird.

auf ein sehr geringes Maß. Um die dynamische Wucht des Power-Polo zu beherrschen, verordnete ihm B&B die Scheibenbremsanlage des Golf VR6. Das System ist hinreichend effektiv und thermisch gesund. B&B beweist, daß 200 PS im Polo durchaus Sinn und Spaß machen – wenn auch zum exorbitanten Preis von rund 68 000 Mark. Wem das zu teuer ist, der kann den 1,6-Liter-Polo bei B&B mit einem Turbo-Kit auf 125 PS, den 1,4 16 V auf 150 oder 180 PS dopen lassen. Klaus Rosshuber

übertragen. Sie sitzen auf OZ-Rädern der Abmessung 7 x 15 Zoll. Bei Bedarf erstürmt der B&B-Polo die 100-km/h-Marke in nur 7,8 Sekunden. Hierbei glänzt der 1087 Kilogramm leichte Sportler mit sehr guter Traktion. Dies beweist er auch auf der Rennstrecke. Aus der kritischen Ameyenkurve auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim beschleunigt der zierliche Athlet zumindest im Trockenen klaglos. Prickelnde Fahrspaß vermittelt dabei eine sehr direkte Lenkung.

Die Rundenzeit von 1,21,5 Minuten bleibt damit nur knapp zwei Sekunden unter der eines Mercedes C43 AMG. Das nach B&B-Maßgaben abgestimmte Konifahrwerk besichert ein weitgehend neutrales Eigenlenkverhalten, das erst im Grenzbereich in leichte Übersteuerung wechselt. Von Kopflastigkeit ist trotz ungleicher Gewichtsverteilung (vorn 728 kg, hinten 359

kg) nichts zu spüren. Diese Abstimmung macht den Polo schnell und verlangt nur in Extremsituationen einige Fertigkeiten am Volant. Bei 40 Millimeter tiefergelegtem Chassis bleibt ausreichend Federweg auf holperigen Landstraßen. Stabilisatoren, vorn 21, hinten 22 Millimeter stark, begrenzen die Seitenneigung in Kurven trotz ansprechenden Restkomforts

That's just the little difference!



Automobiltechnik
GmbH



Automobiltechnik
GmbH