

## Tuning-Test: B & B Polo G40 mit 130 PS

# DYNAMO



### Dribbelkünstler für die Erste Liga – Noch mehr Fahrspaß im handlichen Sport-Polo mit dem Krafttraining von Becker & Bentler aus Siegen

**E**ine verlässliche Hintermannschaft, ein solides Mittelfeld und ein paar exzellente Sturmspitzen – das macht im Fußball eine echte Top-Elf aus. Um den Spielern, die für die Tore sorgen sollen, den letzten Schliff in Sachen Spieltechnik zu geben, schicken die Manager und Sportlehrer ihre Schützlinge gern ins Trainingslager oder lassen sie ein Krafttraining absolvieren, um ihre Kondition zu steigern.

Übertragen auf die Polo-Mannschaft zogen sich die Wolfsburger einen solchen Spitzen-Sportler in den

Je nach Geschmack der Kundschaft hat B & B Automobildesign gleich drei Leistungs-Varianten des Sport-Polo im Angebot: eine gemäßigte mit 130 PS (985 Mark Umbaukosten), eine deutliche heißere mit 150 PS (2500 Mark) und schließlich die top-getunte Ausführung mit sagenhaften 165 PS (5500 Mark), die dem leichten Kompakten das Temperament einer Kanonenkugel verleihen dürfte.

Wir hatten die Gelegenheit, die „schwächere“, aber sicher nicht minder interessante 130-PS-Version zu fahren. Ein Blick unter die Haube verrät dem Betrachter zunächst nur am Firmenaufkleber der Tuning-Schmiede, daß es sich hier um ein leistungsgesteigertes Auto handeln muß.

Die auf 70 mm Durchmesser verkleinerte Riemenscheibe des G-Laders entzieht sich nämlich dem Kennerblick. Der Spirallader läuft so gerüstet mit einer höheren Drehzahl und liefert mehr Ladedruck (0,85 statt 0,7 bar). Modifikationen an der Steuer elektronik sowie am Einspritzsystem runden den Umbau ab.

Aus diesen „sanften“ Eingriffen resultiert nach gewissen Einstellarbeiten ein Leistungsplus von 15 Prozent und ein um rund 17 Prozent höheres Drehmoment. In schlichteren Zahlen ausgedrückt: 130 statt 113 PS und 175 Newtonmeter bei 3800/min statt 150 Nm bei 3600/min. Das maximale Drehmoment liegt also bei einer nur unwesentlich höheren Drehzahl an als in der Se-

rie. Für die höchste Motorleistung muß die getunte Maschine ebenfalls in geringfügig höhere Regionen vordringen. Dem Serienwert von 6000/min stehen rund 6300 Kurbelwellenumdrehungen des B & B-Aggregats gegenüber.

Soviel zu den technischen Qualitäten des kleinen Stürmers. Nun heißt es, sich in einigen Testspielen zu bewähren. Nach einer ersten Sitzprobe auf dem Fahrersitz muß gesagt werden, daß das 32er MOMO-Lenkrad zwar optisch was her macht und auch recht gut in der Hand liegt. Andererseits nehmen die Lenkkräfte des Roadrunners durch den Miniatur-Volant stark zu, speziell beim Rangieren. Extreme Breitreifen tun dann ein übriges. Daher erscheint uns das serienmäßige G40-Lenkrad eigentlich klein genug. Eine Umrüstung geht klar zu Lasten des Lenkkomforts – für den ultimativen Sportfahrer ist das kleine Sportlenkrad freilich ein Muß.

**V**on der nicht ganz befriedigenden Ergonomie des Arbeitsplatzes für Großgewachsene im Polo einmal abgesehen, hält der G40 von Becker & Bentler, was sein Datenblatt verspricht: Er beschert seinem Pilot jenes aktive Fahrgefühl, welches man im Normalfall nur einem echten Sportwagen zugetraut hätte. Die sehr direkt ansprechende Lenkung, die Niederquerschnittreifen im 195/45er Maß auf 7Jx15 Felgen und die spezielle Fahrwerksabstimmung tragen ihren Teil dazu bei.

### Zentrum der Macht: Das kleine MOMO-Lenkrad verlangt nach einer starken Hand, insbesondere im Stand

eigenen Reihen heran – in Form des Polo G40. Doch wie es ein Transfer manchmal so mit sich bringt, fehlt es dem neu Verpflichteten in den Augen des Trainers hie und da an der nötigen Power, so daß er sich just diesen Neuling nochmal gesondert zur Brust nimmt.

Höher hinaus möchte auch das Siegener Tuner-Gespann Becker und Bentler mit dem Polo G40. Dabei ist der mit 113 PS stärkste Polo aus der Serienproduktion schon ein quicklebendiger Zeitgenosse. Ein Null-auf-hundert-Sprint in 8,3 Sekunden und eine Spitzengeschwindigkeit von 197 km/h sind eindrucksvolle Eckdaten.

### Geheimnis der Kraft: Der erhöhte Ladedruck mobilisiert 17 Extra-PS



Fotos: Petzel



# SIEGEN



Insbesondere das Fahrwerk mit Koni-Dämpfern, das den Wagen um 50 mm näher an den Asphalt bringt, verdient eine Erwähnung. In Verbindung mit den 15 Zoll großen Breitreifen ermöglicht es dem Wolfsburger Mini-Sportler extrem hohe Kurvengeschwindigkeiten, die erahnen lassen, wie sich ein Formel-3-Rennwagen fährt. Deutlich schlechter wird hingegen der Geradeauslauf — eine negative Begleiterscheinung der Breitreifen. Kurze, heftige Stöße lassen den recht

hart abgestimmten Wagen zudem bei hoher Geschwindigkeit sehr leicht werden. Es bedarf höchster Konzentration, um den Power-Polo auf dem rechten Kurs zu halten. Der kurze Radstand von nur 2335 mm ist hier natürlich mitentscheidend.

**U**nangenehm weiterhin, daß bei unserem Test-G40 die Vorderäder beim starken Einfedern an den Innenkotflügeln schleiften.

Vielleicht sollte man die Radhäuser bei B & B in Siegen noch großzügiger ausräumen.

Dafür versöhnt der aufstiegsorientierte Amateur-Sportler mit weitgehend neutralem Fahrverhalten und dem sahnemäßigen Handling eines Go-Carts. Durch gezielten Einsatz der Motor-Power läßt sich das Heck in schnellen Kurven zum Eindrehen bringen, eine Übung, die man jedoch nur auf abgesperrter Rennstrecke probieren sollte. Für 1535 Mark bieten

## Test: VW Polo G40 mit B & B-Tuning

Becker & Bentler den Fahrwerkskit inklusive Einbau an — ein reeller Preis. Nochmal 2200 Mark werden für die Niederquerschnittsreifen nebst B & B-Alurädern fällig. Die bereits erwähnte Umarbeitung der Radausschnitte wird für rund 300 Mark erledigt. Darüber hinaus findet man in den B & B-Preislisten noch eine ganze Reihe von Stabilisatoren und Dom-



streben, die allesamt das gleiche Ziel haben: Das Fahrwerk des Polo ruhig zu stellen und stabilitätsgefährdende Verwindungen der Karosserie im Keim zu ersticken.

Nichts ist also unmöglich bei B & B, auf ein leichtes Fahrwerkstuning sollte man in Verbindung mit der höheren Leistung jedoch nicht verzichten. Schlichtweg vorgeschrieben ist allerdings — und damit kommen wir zur brennenden Frage nach den erreichbaren Fahrleistungen — die Bereifung der Geschwindigkeitskategorie VR.

So hat der Vorwärtssdrang des quirligen B & B-G40 nach einigem Anlauf tatsächlich erst bei 212 km/h ein Ende (Serie: 197 km/h). Bis hinauf zu diesem Traumwert erfreut das 130 PS starke Ladertriebwerk dank eines speziellen Endschalldämpfers (300 Mark) mit einer absolut standesgemäßen Geräuschkulisse, die den Fahrer völlig vergessen läßt, daß die Maschine ihre erstaunliche Kraft aus nur knapp 1300 cm<sup>3</sup> Hubraum schöpft.

Nur in zwei Drehzahlbereichen gibt es — rein akustisch betrachtet — Grund zur Klage. So ist das monotone Gequängel um

2200 Touren recht nervig und hat nur den einen Effekt, daß man die Maschine so selten wie möglich im Drehzahlkeller agieren läßt. Doch bei flotter Fahrweise spielt das eine ebenso untergeordnete Rolle wie das lästige Brummen um 4000/min.

Beindruckender noch als die Höchstgeschwindigkeit sind die exzellenten Beschleunigungswerte, die beim gekonnten Umgang mit Gas und Kupplung zu erzielen sind. So liegt der B & B-Polo mit seinen 7,6 Sekunden von null auf 100 km/h auf einer Ebene mit dem immer-

hin 190 PS starken Wendland-Golf (GUTE FAHRT 8/91). Fairerweise muß hier angemerkt werden, daß der Golf ein Mehrgewicht von 250 Kilogramm in Bewegung zu setzen hat, seine Kraft aber auch besser auf die Straße bringt.

Und was kostet nun ein solcher Polo à la Becker & Bentler? — Nicht einmal 1000 Mark verlangen die Sie-

gener für das Tuning inklusive Montage, ein echtes Sonderangebot. Eine Komplett-Lösung vertreiben B & B über den Siegener V.A.G.-Händler Knebel in Form des Polo G40 „Black Edition“, wie er auch uns zum Test zur Verfügung stand. Im Preis von 32 900 Mark sind das Tuning auf 130 PS, das Spezialfahrwerk sowie das Sportlenkrad und der Auspuffendtopf enthalten. Der Wagen wird — wie der Name schon sagt — in schwarz geliefert und ist mit Colorverglasung und einem Schiebedach ausgestattet.

Die laufenden Unterhaltskosten des heißen Renners liegen im übrigen nur marginal über denen des Serien-Polo G40. Wie es mit den anfallenden Kosten für den Kraftstoff aussieht, zeigt der direkte Vergleich. Nur rund neun Liter Super Plus genehmigte sich der G40 von der Stange im Schnitt.

Da verlangt der B & B-Polo nachdrücklich einen Betriebskosten-Zuschuß: 10,6 Liter auf 100 km dürfen es im Mischbetrieb schon sein.

Läßt man sich dann noch vom heiseren, herausfordernden Geburme des Lader-Motors provozieren und nutzt das hervorragend abgestufte und leicht schaltbare Fünfgang-Getriebe zu sportiver Fortbewegung, so tendiert der Verbrauchswert deutlich in Richtung 13 Liter. Und es muß das teure Super Plus sein. Doch jedem Auto der Sprit, der ihm gebührt. Super Plus aus der Zapfsäule für den Super-Polo G40 von Becker & Bentler. Solche Stürmer-Stars wünschen sich die Fans!

Wolfgang Petzel

### B & B Polo G40

#### Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, vorn quer eingebaut, vollelektronisches Zünd- und Einspritzsystem (Digifant), G-Lader mit erhöhtem Ladedruck (maximal 0,85 bar), Ladeluftkühler, geregelter Katalysator (US-Norm)

Hubraum	1272 cm <sup>3</sup>
Bohrung/Hub	75,0/72,0 mm
Verdichtung	8,0
Leistung	96 kW (130 PS) bei 6300/min
Drehmoment	175 Nm bei 3800/min

#### Kraftübertragung

Frontantrieb, Serienfünfgang-Getriebe

#### Fahrwerk

Vorn B & B-Federbeine mit De Carbon- oder Koni-Dämpfern, Querlenker mit Stabilisator, 50 mm tiefergelegt

Hinten B & B-Federbeine mit De Carbon- oder Koni-Dämpfern, Koppellenkerachse, Stabilisator, 50 mm tiefergelegt  
Räder 195/45 ZR 15 auf 7 J x 15

#### Fahrleistungen (GF-Meßwerte)

Tachoaussage 100	eff. 97 km/h
Höchstgeschw.	212 km/h
Beschleunigung	
0—60 km/h	4,0 s
0—80 km/h	5,5 s
0—100 km/h	7,6 s
0—120 km/h	10,2 s
0—140 km/h	13,6 s
80—120 km/h	4,8 s
Elastizität	4. Gang 5. Gang
60—80 km/h	3,2 s 4,8 s
60—100 km/h	6,2 s 9,2 s
60—120 km/h	9,6 s 14,0 s

#### Verbrauch

Testverbrauch	10,6 l/100 km
Minimum	8,8 l/100 km

Maximum	12,5 l/100 km
Tankinhalt	42 l
Kraftstoffart	Bleifrei Super Plus

#### Jahreskosten

Steuer	172 DM
Haftpflicht (unbegr.)	1469 DM
Teilkasko (SB 300)	228 DM
Vollkasko (SB 650)	2366 DM
(VVD-Tarif: Stuttgart 100 %, Tuning berücksichtigt)	

#### Preise

Motorumbau	985 DM
B & B-Felgen 7 J x 15 mit Reifen 195/45-15	2200 DM
Spezialfahrwerk	1300 DM
Auspuffendschalldämpfer	300 DM

Anschrift  
Automobildesign  
Becker & Bentler,  
Hüttenstraße 8,  
5900 Siegen-Geisweid