



Clever & Smart

Es muss nicht immer die klassische Weber-Anlage sein: Dass mit einem 34er Vergaser bei 1,6 Liter noch lange nicht Schluss sein muss beweist der neueste Coup von Ahnendorp B.A.S. – seit Jahrzehnten eine top Adresse in Sachen Käfer-Motoren. Der neue, Drehmoment-starke Typ 1-Motor in aufgeräumter Serienoptik ist für Busse der ersten und zweiten Generation gedacht und wird als Bausatz (ab 4.500 Euro) oder komplett montiert und vorabgestimmt angeboten (ab 5.900 Euro plus 50 PS-Altmotor). Er serviert deutlich mehr Dampf als die Serie, gebärdet sich dabei aber genauso problemlos und zuverlässig wie der Serienmotor – auch bei der großen Urlaubsfahrt. Wartungsanspruch: Ventile einstellen und Ölwechsel – das wars. Die gesparte Zeit beim Service kann ganz in den Genuss des Bulli-Fahrens investiert werden.

Ahnendorp B.A.S. hat den perfekten Sorglos-Motor für den Bulli entwickelt: 85 PS mit Serien-Vergaser – Ölkühlung überflüssig

Text Arne Olerth **Fotos** Michael Claushallmann

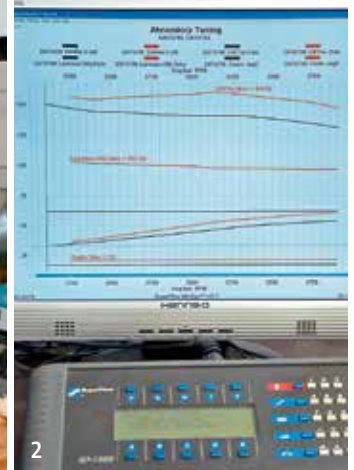
Mit auf dem Motoren-Prüfstand gemessenen 85 PS / 4000 min und 161 Nm bietet Ahnendorps Motor mehr Dampf als jeder T2 Typ 4-Motor mit Serien-Zweivergaseranlage. Die Besonderheit: Das Aggregat ist Plug&Play, verwendet den Serien-Luftfilter und bedarf weder einer elektrischen Benzinpumpe noch einer Ölkühlanlage. Bitte? Locken die technischen Daten wohl kaum einen Leistungsjunkie hinter dem Ofen hervor, so stellt die thermische Ausrichtung doch Grundsätze des Frasierens auf den Kopf.

Firmeninhaber Michael Kiefer und sein Team haben durch unzählige Versuche, ge-

schicktes Kombinieren der entsprechenden Komponenten und meisterliches Know-How bei der Montage einen ungewöhnlichen Motor entwickelt, auf den viele Bus-Fahrer wohl gewartet haben dürften. Als Testfahrzeug stellte Michael einen 15-Fenster T1 bereit (Video: www.facebook.de/Kaeferrevue).

Ruhig dreht der Boxer im Leerlauf. Der Klang der hauseigenen Customsport-Anlage ist fülliger als bei einem Serien-Motor, doch zurückhaltend genug für die Langstrecke. Der Ölbad-Serienluftfilter bietet einen Akustikkomfort der Extraklasse. Schon beim

1. Der intensive Einsatz des hauseigenen Prüfstands hat den innovativen Motor überhaupt erst möglich gemacht 2.,
4. Der VW-Serienpott (schwarze Linie) kostet gegenüber dem Ahnendorp Customsport (rote Linie) 10 PS & 20 Nm
3. Der neue Motor adaptiert Bulli-Fahren perfekt an den heutigen Verkehr bei unveränderter Motor-Charakteristik



Einfädeln in den fließenden Verkehr wird klar, dass hier kein nervöser Sportmotor, sondern ein enorm druckvoller Souverän den Bus antreibt. Er bietet genau das Löffelchen Butter mehr, um sich im modernen Verkehrsgewühl zu behaupten – ohne dabei die Basis zu verleugnen. Das heißt: 40 km/h im Vierten funktionieren ohne Murren und Ruckeln. Vollgas – und der 1.8 dreht ohne Aussetzer kraftvoll bis weit über das Landstraßen-Limit hoch. Klasse: Ein echter Alltagsschmeichler, dem Extra-Wartungsarbeiten wie Vergaser-Synchronisation genauso abgehen wie Zündung einstellen.

Nie wieder Vergaser synchronisieren

1.835 Kubik sind eine solide Basis für mehr Dampf, die dünnen 92er Zylinder aber ungewöhnlich für einen Busmotor. Sorgen um deren Dichtvermögen kann Michael durch den

profunden Montage-Erfahrungsschatz der Ahnendorp-Spezialisten aus dem Weg räumen. Die Zylinder leiten die Hitze deutlich besser ab als die dickeren 90,5er eines 1776 ccm-Motors. Thermische Stabilität soll zudem ein gewaltiger 1,9 Liter Filter-Ölumpf sichern, eine Ölfilter-Pumpe einen verschleißreduzierten Betrieb. Viel Know-How steckt in den sehr aufwendig bearbeiteten 041er Köpfen, die mit 39er Einlass- und 35,5er, natriumgefüllten Auslass-Ventilen optimal mit der 296°-Schleicher und dem Zentralvergaser harmonieren. Der Solex-Nachbau wird bei Ahnendorp komplett zerlegt und umfassend überarbeitet. Beruhigend auf lange Sicht sind verschraubte Kipphebelwellen, ein vollständig gewuchteter Kurbeltrieb mit 8-fach verstiftetem Schwungrad sowie die 123 Zündanlage mit Unterdruck. Der hauseigene Auspuff trägt einen beachtlichen Teil zu der gelungenen Motorcharakteristik bei, wie ein

Prüfstandvergleich mit einem Serien-Pendant entlarvt. Sämtliche Bauteile werden bearbeitet – vom Ölumpf bis zum Ansaugrohr. Bei der Verblechung kommen ausschließlich Neuteile zum Einsatz.

Michael sichert dem Motor eine ausgezeichnete thermische Stabilität zu – wir konnten 75° C bei der Probefahrt nicht überschreiten –, rät für die Alpenüberquerung aber dennoch zum Einsatz eines Ölthermometers. **KÄFER REVUE** empfiehlt: Der pfiffige Hot-Oilsensor (savemybug.com, KR 1-12) würde den tollen Ahnendorp-Motor perfekt ergänzen, da er keine zusätzlichen Instrumente erfordert.

KONTAKT:

Ahnendorp B.A.S.
 Industriestraße 2, 46419 Isselburg
 Tel.: 02874 4047
www.ahnendorp.com