

Special  
Zentral-  
vergaser

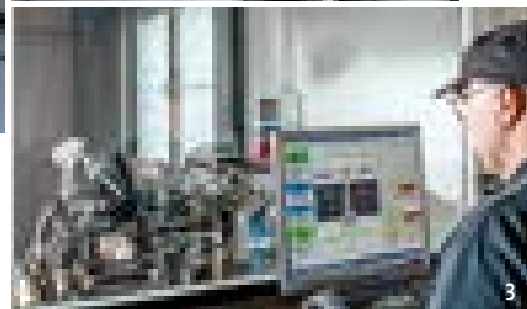
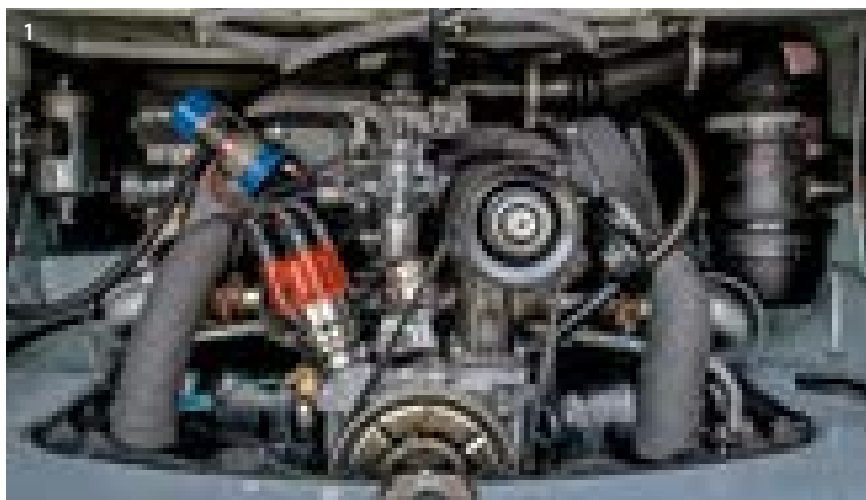


# Klassische Moderne



Text Arne Olerth Fotos Jan Bürgermeister

Ein Herz für Zentralvergaser: Ahnendorf B.A.S. bietet neben leistungsstarken Komplettmotoren ein ganzes Potpourri an speziell zugeschnittenen Bauteilen an. Neuester Coup: eine Einspritzanlage, versteckt im PICT-Vergaser



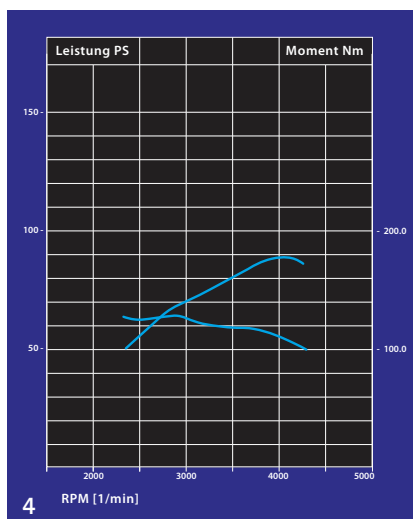
1. Auf den ersten Blick gibt sich der Einspritzer ganz original – das Benzin-Kit lässt sich auch unauffälliger installieren 2. Bei der Prototypen-Montage ist das Benzin-Kit (HD-Pumpe, Filter, Regler) gut zu erkennen 3. Auf dem Prüfstand bringt der Einspritzer mehr Dampf als der Vergaser, auf der Straße eine bessere Fahrbarkeit

**Z**ugegeben: Es klingt reichlich exotisch – und doch es gibt eindeutig eine Nachfrage danach.

Die Rede ist von Zentralvergaser-Motoren mit Einspritzung. Was sich auf den ersten Moment wie ein Paradoxon anhört, löst sich beim Betrachten der Hardware schnell auf: die „B.A.S. Zentralvergaser-Einspritzung“ von Ahnendorp bietet eine im Gehäuse eines klassischen Solex-Vergasers integrierte Einspritzanlage. Damit werden die Vorzüge einer modernen Gemischaufbereitung – etwa höhere Leistung und höheres Drehmoment, bessere Warmlaufeigenschaften sowie Fahrbarkeit bei geringerem Verbrauch – in das betörende Gewand der Serienoptik gehüllt. Eine wahrhaft charmante Liaison. „Ein Schlüsseldreh, und der Motor läuft rund. Auch nach Monaten des Stillstands“, verspricht Ahnendorp-Geschäftsführer Michael Kiefer.

### Perfekt getarnt

Ölbadluftfilter, zentrales Ansauggeweih mit Serien-Endstücken und dazwischen die vermeintlich originale Solex-Gemischfabrik – man muss schon zweimal hinsehen, um die moderne Gemischaufbereitung zu entlarven: Am Vergaser mündet neben dem klassischen Spritschlauch ein zweiter Schlauch ähnlichen Kalibers – das war's! Dieser führt sämtliche Steuerleitungen zu



4./5. 77 PS und ein schönes Drehmoment-plateau (max: 133 Nm) – der 1.8 (1.835 ccm, 280°, 041 Retro) ist ein wahrer Alltags-schmeichler und sichert dem T1 wartungs-armen Vortrieb. Auch nach langen Pausen

einer Blackbox, die im besten Fall außer Sichtweite montiert ist. Starter-Klappe, Leerlauf-Abschaltventil und Beschleunigerpumpe? Alles da, doch ohne Funktion. Im Innern misst ein Sensor die Temperatur der Ansaugluft, ein weiterer, am Block installierter, die des Motors. Eine zentrale Rolle fällt einem unscheinbaren, schwarzen Gummischläuchlein zu, das einen Druck-Sensor in der Blackbox mit dem Saugrohr verbindet. Unterdruck und Temperatur – daraus wird die Benzin-Menge errechnet, die über ein im Solex PICT installiertes Ventil eingespritzt wird. Das war's auch schon. So einfach dies erscheint, so wichtig sind profunde Grundlagen-Kenntnisse in Sachen Gemischaufbereitung, gibt Michael dem Selber-Schrauber mit auf den Weg. Ahnendorp liefert das System mit einem Basis-Mapping (1.6, 1.8 & 2.1) für den jeweiligen Motor aus. Die Politur beim Kunden





erfolge via CO-Tester, oder, effektiver, durch eine Lambda-Messung. Natürlich bietet Ahnendorp eine Abstimmung auf dem hauseigenen Prüfstand an. Hubraum-Beschränkungen gibt es keine, je nach Motorgröße kommt das System im hauseigenen Vergasergehäuse mit 34er, 37er oder 39er Drosselklappe. Für schärfere Nockenwellen empfiehlt Michael anstelle des Unterdrucksensors ein am Vergaser montiertes Poti, das den Kit-Preis reduziert. Mit 3.900 fällt dieser dennoch nicht eben günstig aus. Deswegen ist sich Michael bewusst: „Wir nutzen aktuell die Erfahrungen mit dieser Anlage, um ein vergleichbares, ähnlich performan-

tes System zu entwickeln, das deutlich günstiger sein wird.“

### Selberschrauben macht glücklich

Wem das alles zu modern erscheint, der findet in Ahnendorp B.A.S. einen kompetenten Partner für klassische Zentralvergaser-Motoren. Neben Komplett-Motoren (siehe Test *KÄFER REVUE* 1/2015), haben die Münsterländer einen ganzen Strauß an Spezialteilen dafür entwickelt. Neben einer 280° Schleicher-Nockenwelle mit 8,81 mm Hub (395 Euro), die einen deutliche Leistungs- und Drehmomentzuwachs schon beim Se-

## Neben Komplett-Motoren liefert Ahnendorp auch etliche Spezialteile für Zentralvergaser-Motoren

rienmotor bieten soll und mit Serien-Federn betrieben werden kann, stechen vor allem die hauseigenen Vergaser (580 Euro) hervor, die Ahnendorp mit gleich vier Drosselklappendurchmessern listet: 34, 37, 39 & 40 mm. Diese zweite Generation kommt von einem neuen Lieferanten, Überprüfung und Endmontage erfolgen im Hause Ahnendorp. Damit ist eine noch höhere Maßhaltigkeit und Dauerhaltbarkeit sichergestellt. Neue „041 Retro“ Köpfe (EV/AV: 39/32 mm) mit hauseigenen Ventilführungen sowie -sitzen, bearbeitet im exklusiven „Super Finish“-Verfahren, sollen besser strömen als Serienköpfe und ein Plus an Drehmoment bieten. Die Langgewinde-Köpfe kosten 680 Euro.

Ein besonderes Schmankerl: die H-Kennzeichen tauglichen Customsport-Schalldämpfer aus Edelstahl. (ab 900 Euro). Trotz seriennaher Optik und zurückhaltender Lautstärke bieten sie ein deutliches Plus in Sachen Drehmoment und Leistung. Neben einem speziellen Kammeraufbau zeichnet dafür insbesondere der integrierte Primärrohr-Längenausgleich verantwortlich. Speziell für ZV-Kunden bietet Michael jetzt auch extraschlanke Endrohre (AD/ID: 41/25 mm) für 140 Euro an, die mehr Drehmoment bei niedrigen Touren sowie eine weiter reduzierte Lautstärke versprechen.

### Kontakt:

Ahnendorp B.A.S.  
Dreibömerweg 15, 46419 Isselburg  
02874-4047, info@ahnendorp.com  
www.ahnendorp.com

1. Die 2. Generation der PICT-Nachbauten (34, 37, 39, 40 mm) setzt neue Qualitätsstandards 2. Seit 2018 residiert die Manufaktur in neuer Halle mit doppelter Fläche

