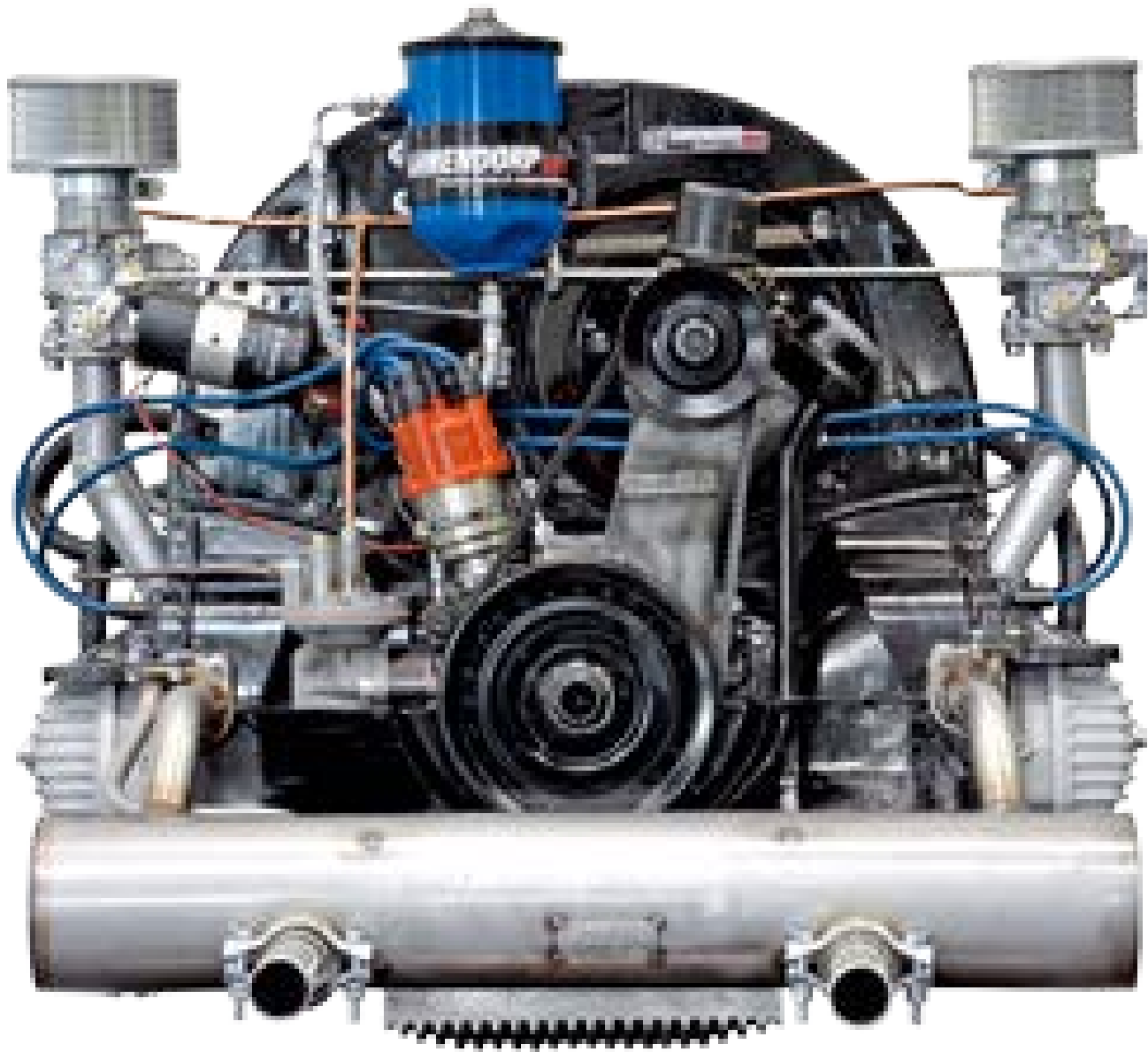


Porsche-Killer



Der 30 PS-Motor glänzt mit samtener Laufkultur, nicht aber mit überbordender Leistung. Das will Ahnendorp B.A.S. ändern und hat ein Update entwickelt. Das Ziel: mindestens ebenbürtige Power wie der stärkste zeitgenössische Porsche-Motor (356 Pre-A) – bei bester Standfestigkeit. Geht das Konzept auf?

Text A. Olerth Fotos Ahnendorp B.A.S., M. Jäger (1)



Ein gewaltiger Maschinenpark sichert genauso optimale Ergebnisse wie Michael Kiefers leidenschaftlicher Perfektionismus. So stabilisiert er die Luft-Temperatur in der Werkstatt auf das Zehntel-Grad genau – das sichert gleichbleibende Material-Ausdehnung bei jedem Bearbeitungsschritt. Nicht umsonst zählen namhafte Automobil-Hersteller zum Kundenkreis.

Früher haben wir diese Motoren entsorgt, die wollte doch kein Mensch haben.« Doch die Zeiten haben sich geändert – T1-Bullis stehen schließlich auch nicht mehr für ein paar Hundert Euro an jeder Ecke. Heute hat sich eine feste Fangemeinde rund um den 30-PS-Motor etabliert, stellt Michael Kiefer fest. Der Inhaber der

einen Ausweg ersonnen, eine zeitgenössische Frisur. Dabei ging es ihm weniger um maximale Leistung, die in einem nervösen Lauf und meist auch reduzierter Haltbarkeit mündet. Sein Motorkonzept soll vielmehr den Fahrer eines Alltagsklassikers verwöhnen, der eine klassische Motoren-Charakteristik mit zeitgemäßer Leistung kombinieren will.

den damaligen Top-Motor des Pre-A-Porsche 356, den 1500 S (70 PS, 108 Nm). Gleichwohl verspricht Michael die gleiche Standfestigkeit, die ein fabrikneuer 30-PS-Käfer-Motor hatte. Und jene war legendär.

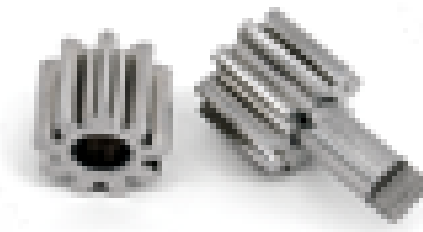
Neben der geschickten Auswahl an Komponenten, der bestmöglichen Präzision bei deren Bearbeitung und der Montage liegt gerade in der Veredelung des Motorblocks das Fundament für maximale Standfestigkeit. Dieser zeigt sich meist ausgeschlagen und verzogen – kein Wunder, nach bis zu sieben Jahrzehnten Betrieb. Michael plant beide Hälften des Blocks, wodurch dieser und die Lagerbohrungen schmaler werden. Letztere werden danach neu gebohrt. Ferner werden die mittleren Zuganker mit Passbuchsen versehen. Damit ist das Gehäuse strapazierfähiger als je zuvor. Eine neu angebrachte Rücklaufnut im Gehäuse verhindert Ölundichtigkeiten im Bereich der Keilriemenscheibe – Volkswagen führte das Feature erst in den Siebziger-Jahren ein. Ein umfangreich optimierter Ölkreislauf trägt ebenfalls zur Langlebigkeit bei. Dazu setzt Michael auf speziell angefertigte Pumpenräder in der Ölpumpe, die durch reduziertes Flankenspiel den Öldruck verbessern. Der blecherne Serien-Kühler fliegt raus, ein eigenes

Herausgekommen sind 71 PS und 130 Nm. Hier soll sich freilich noch das eine oder andere Pferdchen dazu gesellen.

Detailverliebt und perfektionistisch – der Anspruch der Münsterländer Motorenschmiede ist enorm. Das Eigenprädicat »Manufaktur« ist klar gerechtfertigt.

»Motoren-Manufaktur Ahnendorp B.A.S.«, die sich seit mehr als vier Jahrzehnten um den Wiederaufbau und die Veredelungen der luftgekühlten Boxer-Motoren aus dem Hause Porsche und Volkswagen kümmert, gibt an, dass »der Anteil der 30-PS-Motoren bei unseren Typ-1-Aufträgen innerhalb der letzten zwei Jahre von »sporadisch« auf rund 20 Prozent explodiert ist.« Und: Michael kann die Renaissance nachvollziehen, bestechen die Uralt-Boxer doch mit einer »sam-tigen Laufkultur«. Nur: Seine Spitzenleistung von maximal 30 PS erfordert im heutigen Verkehrsgewühl doch ein gerüttelt Maß an Nervenstärke. Doch Michael hat

Denn: Der Motor war bei der Messung noch nicht eingefahren, weshalb diese bei 4.500 Touren abgebrochen wurde. Doch schon jetzt sind diese Werte sehr beachtlich. Der Ahnendorp-Motor bietet deutlich mehr als das doppelte an Leistung, überflügelt gar

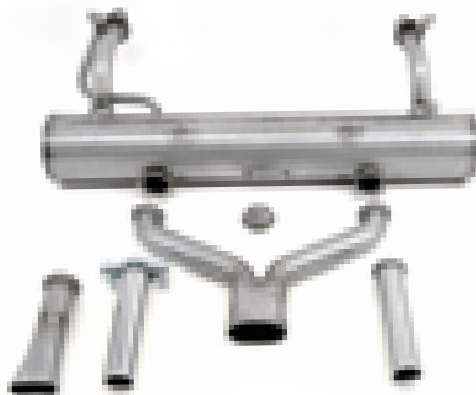


Spezielle Ölpumpen-Zahnräder mit reduziertem Flankenspiel stabilisieren den Öldruck.



konzipierter Thermostat (Öffnungstemperatur: 80° C) stellt die Verbindung zum externen Ölkühler her. Alternativ installiert Michael aber auch ein Alu-Pendant vom Porsche 356. Eine Erweiterung des Ölvrats mittels Zusatzsumpf (1,5 Liter) sichert die Langzeitqualitäten des Öls genauso wie der Nebenstrom-Ölfilter.

Woher aber kommt der zusätzliche Dampf? Michael verwendet das »Okrasa-Performance-Kit« von Wolfsbürg West (s. S. 96), das er an entscheidenden Stellen ändert. Die 69,5-mm-Kurbelwelle wird zusammen mit dem aufgearbeiteten Original-Schwungrad mit acht Stiften versehen und fein gewuchtet. Michael verwendet modifizierte Serienpleuel, denen er hoch belastbare Buchsen verpasst. Kolben und Zylinder im 82,5er-Maß stammen vom Porsche 356. Ergo liegt der Hubraum nun bei 1.486 Ku-

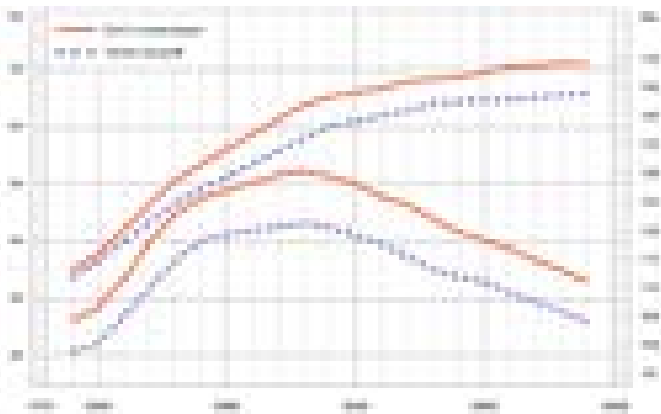


Der neue Customsport-Auspuff mit Primärrohr-Längenausgleich bietet drei Endrohr-Varianten. Er ist auch für aufgeladene Motoren zu haben.

bikzentimetern – fast 300 ccm mehr als in Serie. Doch der eigentliche Leistungszuwachs kommt durch die Entdrosselung. Zu diesem Zweck hatte Gerhard Oettinger bereits 1953 seine legendären Doppelkanal-Köpfe entwickelt, die deutlich besser strömen als die Serien-Pendants. Wolfsbürg West hat diese

jetzt neu aufgelegt und komplettiert die Ansaugseite mit zwei Solex-32PBIC-Vergasern nebst Nassluftfiltern. Nach umfangreichen Versuchen auf dem Prüfstand setzt Ahndorp aber auf größere Ventile (35,2/30 mm statt 33/28 mm). Sitze, Ringspalt und Führungen werden umfangreich optimiert. Die Kanäle selbst aber bleiben unverändert – der Prüfstand hat dies für diese Ansaugrohre und Vergaser so bestimmt. Der Ventiltrieb besteht aus Federn und Tellern von WW sowie Stößeln mit separaten Alu-Stößelstangen. Die Kombi ist stabiler und leichter als das starre Serien-Pendant – das sorgt für mehr Drehfreude. Als besonderes Schmankerl kommen Speedwell-Kipphebel mit einem auf 1,25:1 vergrößerten Verhältnis zum Zuge. Die Nockenwelle selber ist eine Ahndorp-Eigenentwicklung, die mehr Hub, aber weniger Steuerzeit als

Spezialität des Hause: Der Edestahl-Schalldämpfer in Serien-Optik setzt brachliegende Potentiale frei – das gilt für den Serien-Motor, erst recht aber für einen frisierten Boxer.



Beim Boxermotoren-Bau entfällt etwa die Hälfte auf Porsche-, der Rest auf VW-Motoren. Jeder einzelne wird mit größter Sorgfalt montiert.

die WW-Welle aufweist. In Sachen Zündung kommt die bewährte 123-Ignition- Elektronikzündung ohne Unterdruckverstellung zum Einsatz, bei der Kupplung eine modifizierte Porsche 356-Druckplatte. Und der Auspuff? Hier hat Michael einen komplett neuen Edelstahl-Schalldämpfer im Serien-Look entwickelt, den »30-PS-Customsport«. Und dieser ist alleine für 5 PS und 11 Newtonmeter verantwortlich. Hier hat der Kunde die Wahl zwischen einem ovalen oder zwei runden Endrohren. Oder gar der sportiven »Sebring-Style«-Variante mit mittigem Zentral-Endrohr. Dieses passt übrigens auch solo an den VW-Serienpott.

Was kostet der Spaß? 4.900 Euro der Bausatz, 7.800 Euro der einbaufertige Motor. Speedwell-Kipper, 123-Verteiler und Nebenstrom-Ölfilter gehen extra, der aufwendig gefertigte Customsport-Pott kommt auf 1.200 Euro ohne Endrohr(e). Angeliefert werden müssen dazu immer ein gereinigtes Gehäuse, Pleuel, Schwungrad sowie die gesamte Verblechung.

Und sonst? Ist bei 71 PS noch lange nicht Schluss, Aufstockungen sind durchaus möglich. Sinnvollerweise aber sollte sich der Leistungswunsch im zweistelligen Bereich bewegen – alles darüber drückt dann doch auf die Haltbarkeit. 🏠

Adresse

Ahnendorp B.A.S.
www.ahnendorp.com
 Telefon: 02874-4047