

# Die Liliput-Tuner

Rolf Nothelle, Kurt Gutmann und Helmut Kissling haben an die Einsteiger ins Tuning-Geschäft gedacht und bieten leistungsgesteigerte Versionen der Kleinwagen VW Polo G 40, Peugeot 205 GTI 1.9 und Opel Corsa an.

**T**uning ist ein schwieriges Handwerk geworden. Wo früher oftmals eine Doppelvergaser-Anlage genügte, um ein paar zusätzliche PS herauszukitzeln, ist die Leistungssteigerung im Zeitalter elektronischer Einspritzanlagen und aufwendigerer Serientechnik komplizierter und teurer geworden. Schließlich bieten längst alle namhaften Automobilhersteller sportliche Modelle an, ohne daß dabei Komfort, Sicherheit oder Alltagstauglichkeit auf der Strecke bleiben. Nur allzu leicht werden diese Aspekte von manchen Autoredern vernachlässigt.

Trotz erheblicher Kosten scheint an Kunden, die sich vom Tuner Individualität kaufen wollen, selbst bei jugendlichem Publikum mit begrenzten finanziellen Möglichkeiten kein Mangel. An diese Gruppe wenden sich drei getunte Autos, die zwischen 27 500 und 31 000 Mark kosten: der VW Polo G 40 von Nothelle, der Peugeot 205 GTI 1.9 von Gutmann und der Opel Corsa von Kissling.

Es gibt ihn wieder, den Polo G 40. Rolf Nothelle in Mülheim an der Ruhr will dem ohnehin flinken Wolfsburger noch mehr auf die Sprünge helfen. Das gelingt. Die Kombination aus härteren Federn und Dämpfern macht den VW Polo G 40 von Nothelle so knochenhart, daß er über Unebenheiten mehr hopst und springt, als daß er federte. Durch das Tieferlegen der Karosserie um gleich 55

Fotos: U.P. Seufert

## VW Polo G 40 Nothelle

Eine kleinere Riemenscheibe sorgt für eine geänderte Übersetzung des nun von längeren Keilriemen angetriebenen G-Laders. Das Resultat: eine Er-



höhung des Ladedrucks. Die Sportnockenwelle rundet die Leistungssteigerung ab. Härtere Federn und Dämpfer schmälern den Fahrkomfort

## Peugeot 205 GTI 1.9 Gutmann

Voluminöserer Luftansaugschlauch, Zündkerzen mit höherem Wärmewert und eine schärfere Nockenwelle sind Indizien für die



Mehrleistung. Der Sebring-Endtopf dient nur der Optik. Die härteren Federn vorne wirken sich positiv auf das Fahrverhalten aus

## Opel Corsa 1.6 Kissling

Zwei Weber-Doppelvergaser, größere Kolben und geänderte Pleuel sowie die neue Kurbel – und die schärfere Nockenwelle sorgen zusammen mit der



durchsatzfreudigeren Auspuffanlage für eine Leistungssteigerung auf 135 PS. Federn und Dämpfer sind ausgesprochen hart abgestimmt



Millimeter ist der Polo beinahe jeglichen Federwegs beraubt. Längsrillen erfordern geschickte Hände, um den getunten Polo auf geradem Kurs zu halten. Dagegen meistert er selbst sehr schnell gefahrene Biegungen mit weitgehend neutralem Eigenlenkverhalten und ohne den Fahrer vor Probleme zu stellen.

Durch eine Erhöhung des Ladedrucks auf 0,8 bar und den Einbau einer anderen Nockenwelle steigern die Mülheimer die Leistung von 115 PS (85 kW) auf 135 PS (99 kW) bei 6000/min. Zunächst ist aber von der zusätzlichen Potenz nichts zu spüren. Für die Beschleunigung von null auf 100 km/h benötigt sowohl das seinerzeit gemessene Wolfsburg Serienautomobil als auch der leistungsoptimierte Polo G 40 8,2 Sekunden. Bei den Elastizitätsmessungen erwies sich der Serien-G 40 sogar geringfügig überlegen. Wer auf der Autobahn lange genug auf dem Gas bleiben kann, hat dann endlich das ersehnte Erfolgserlebnis: Mit der Höchstgeschwindigkeit von 204 km/h läuft der Nothelle-Polo dem Original um sechs km/h davon.

Wenigstens hat das Tuning-Aggregat nichts von der Alltagstauglichkeit des Serienntriebwerks eingebüßt. Der Nothelle-Motor besitzt – trotz der schärferen Nockenwelle – den gleichen stabilen Leerlauf und hängt genauso spontan am Gas. Immerhin kann er mit einer geringfügig größeren Drehfreudigkeit aufwarten. Selbst Drehzahlen bis 7000/min läßt sich das Triebwerk nahezu spielend entlocken, ohne daß der Schub wesentlich nachläßt. Dabei hält sich die Geräuschentwicklung, bis auf den charakteristischen singenden Ton des G-Laders, im durchaus erträglichen Rahmen, ebenso wie der Testverbrauch von 10,6 Liter verbleitem Superbenzin auf 100 Kilometer.

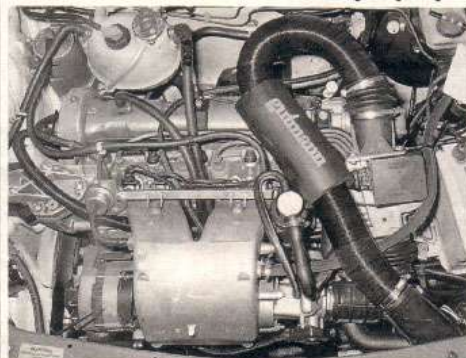


**Opel Corsa 1.6**  
Lederlenkrad und anders gestylte Armaturen samt Tachometer bis 240 km/h kosten zusammen 859 Mark



**VW Polo G 40**  
Drei Rundinstrumente (Ladedruck-, Öldruck- und Öltemperaturanzeige) dienen der Kontrolle des Motors

**Peugeot 205 GTI 1.9**  
Nur der größere Luftansaugschlauch mit dem Schriftzug auf dem Luftfilter weist auf eine Leistungssteigerung hin



Die Nothelle-Verbesserungen kosten nicht nur Komfort, sondern daneben auch noch eine Menge Geld: insgesamt 5530 Mark. Mit 1740 Mark schlägt die Fahrwerksveränderung zu Buche. Weitere 1900 Mark sind für die Felgen der Größe 6 J x 14 und die Dunlop D 40-Reifen der Dimension 185/55 VR 14 fällig. Für zusätzliche 1890 Mark macht das Nothelle-Motortuning den Polo G 40 um gerade sechs km/h schneller.

Peugeot Deutschland setzt offensichtlich viel Vertrauen in die Arbeit des Breisacher Tuners Kurt Gutmann: Die Werksgarantie bleibt nach der Kur im Badischen in vollem Umfang erhalten, und in der Tat lief der Peugeot 205 GTI 1.9 von Gutmann während des gesamten Testbetriebes klaglos. Allerdings ging Gutmann auch äußerst zurückhaltend zu Werke. Außerlich weist nur ein Sebring-Auspuffkopf mit einem voluminösen Endrohr auf Veränderungen hin. Unter der Haube übernimmt eine schärfere Nockenwelle die Steuerung der Ventile und sorgt in Zusammenarbeit mit der geänderten Einstellung der Einspritzanlage und des angepaßten Luftmengenmessers dafür, daß die Leistung von 128 PS (94 kW) bei 6000/min (ohne Kat) auf 140 PS (103 kW) bei 6150/min ansteigt.

Das Serienpendant bleibt der Gutmann-Version im Sprint von null auf 100 km/h indes nichts schuldig: Beide benötigen für diese Pflichtübung 8,5 Sekunden. Erst oberhalb dieser Marke spielt das Tuning-Aggregat seine größere Drehfreudigkeit aus und beschleunigt den 205 rund drei Sekunden schneller auf 160 km/h; in der Höchstgeschwindigkeit ist der Gutmann-GTI mit 209 km/h gerade zwei km/h schneller als der Serien-205. Bei den Elastizitäts-Messungen fährt das Serienauto sowohl von 60

bis 100 km/h im vierten Gang als auch von 80 bis 120 km/h im fünften dem getunten Exemplar hingegen davon. Die längeren Überschnellungen bei den Ventilöffnungszeiten bewirken beim Tuning-Aggregat einen ungünstigeren Drehmomentverlauf im unteren Drehzahlbereich.

Bis auf die instabile Leerlaufdrehzahl zeigt der lei-

stungsgesteigerte Motor gute Manieren und erweist sich dem Alltagsbetrieb voll gewachsen. Auch der Testverbrauch (10,5 Liter verbleites Superbenzin/100 km) liegt nicht über dem des Serien-GTI.

Bei der Fahrwerksabstimmung bewiesen die Breisacher eine glückliche Hand. Die vorderen Federn wurden gegen kürzere und härtere ausge-

tauscht. Durch die entsprechende Angleichung der hinteren Drehstäbe duckt sich das Tuning-Auto insgesamt um 30 Millimeter tiefer in den Wind. Zwar fielen die Federratten straff, aber dennoch nicht überhart aus, so daß auch längere Strecken zu ertragen sind. Der serienmäßig gute Geradeauslauf hat nicht gelitten. Bei schneller Kurvenfahrt über-

zeugt der getunte 205 sogar mit problemloseren Fahreigenschaften als das Serienprodukt: Der überraschende Übergang vom Untersteuern ins Übersteuern ist weitgehend ausgeschaltet.

Individualität nach Tunerart läßt sich Kurt Gutmann mit 516 Mark für die Fahrwerksänderung bezahlen – eine für sportlich ambitionierte Fahrer

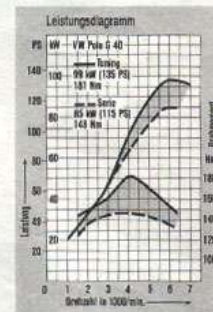


**VW Polo G 40 Nothelle**

<b>Motor</b>	Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1272 cm <sup>3</sup> , Bohrung x Hub 75,0 x 72,0 mm, Leistung 99 kW (135 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 181 Nm bei 4370/min, Verdichtungsverhältnis 8,0 : 1, Ventilsteuerung über obenliegende Nockenwelle und Kipphebel, Gemischaubereitung elektr. Einspritzung, mech. Kompressor, Ladeluftkühlung.	Elastizität	in s
		60-100 km/h (IV. Gang)	7,5
		80-120 km/h (V. Gang)	11,8
<b>Testverbrauch</b>	10,6 L/100 km		
<b>Preis</b>	DM 27 530,-		

<b>Karosserie und Fahrwerk</b>	
Leergewicht	825 kg
Felgenreiße	6 J x 14
Reifenreiße	185/55 VR 14

<b>Fahrleistungen</b>	
Höchstgeschwindigkeit (V. Gang)	204 km/h
Beschleunigung	in s
0-60 km/h	4,0
0-100 km/h	8,2
0-160 km/h	22,1
1 km mit steh. Start	29,4



## Der Alltagstaugliche

Das aufgeladene Nothelle-Aggregat kann seine Mehrleistung nur bei der Endgeschwindigkeit voll ausspielen

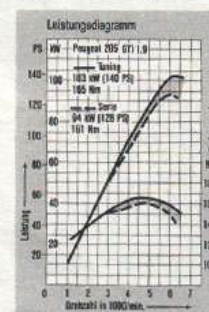


**Peugeot 205 GTI 1.9 Gutmann**

<b>Motor</b>	Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1905 cm <sup>3</sup> , Bohrung x Hub 83,0 x 88,0 mm, Leistung 103 kW (140 PS) bei 6150/min, max. Drehmoment 165 Nm bei 4300/min, Verdichtungsverhältnis 9,6 : 1, Ventilsteuerung über obenliegende Nockenwelle und Tassenstößel, Gemischaubereitung elektr. Einspritzung.	Elastizität	in s
		60-100 km/h (IV. Gang)	8,5
		80-120 km/h (V. Gang)	11,8
<b>Testverbrauch</b>	10,5 L/100 km		
<b>Preis</b>	DM 27 990,-		

<b>Karosserie und Fahrwerk</b>	
Leergewicht	880 kg
Felgenreiße	6 J x 15
Reifenreiße	185/55 VR 15

<b>Fahrleistungen</b>	
Höchstgeschwindigkeit (V. Gang)	209 km/h
Beschleunigung	in s
0-60 km/h	4,0
0-100 km/h	8,5
0-160 km/h	22,6
1 km mit steh. Start	29,7



## Der Pflegeleichte

Der Gutmann-Motor besitzt gute Manieren, ist drehfreudig und sparsam. Die Elastizität bei niedrigen Drehzahlen hat dagegen gelitten