

Reigenstr. 102, Dahnemark, geb. 22.7.0, Dresden, Dr. 25.
maler L. 1600, Japan, Dr. 135, Luxemburg L. 1. 105, Nieder-
lande mit 6, Österreich 05.38, Portugal, Esc. 340, Schweiz, Nr. 4.
Sachsen, Pfg. 360, Frankreich, Pf. 17.50.

magazin für auto + sport

Formel 1: GP von Spanien
Mansell-Drama
auf der Ziellinie

Neu: Civic 1,6-16
Geht ab
wie die
Feuerwehr

A bright yellow Lotus Evija electric sports car is shown from a front-three-quarter view. The car features distinctive black racing stripes and a black roof rack. In the background, the tail and wings of a large commercial airplane are visible, suggesting an airport or travel setting.



Preiswert: Gutmann-Peugeot 205
Attraktiver als
der Werks-Turbo

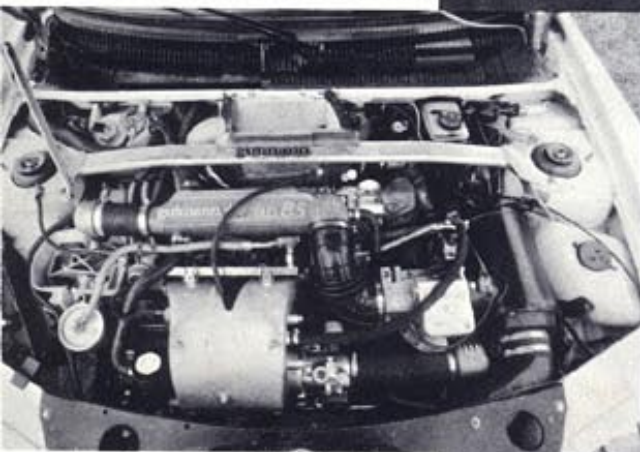
Lohnt das Tuning?

Strosek-944 Turbo und Serien-Porsche im Vergleich



test+technik Gutmann-Peugeot 205 Turbo 8 S

Rechts: Breite Reifen, breite Bakken, Lufthutze auf der Haube und 43 zusätzliche PS darunter — der Gutmann „Turbo 8S“ kann sich sehen lassen. Unten: Kein Platz für die Batterie — der Motorraum



Wer's schneller haben will, muß noch ein paar Monate warten — so stand es Ende '85 in rr. Jetzt ist es soweit: Der Turbo 8S rollt — und wie ...



Konkurrenz für den

Als die Rückenwirbel ihre Druckmeldung ans Gehirn weiterleiten, schalten alle Körpersensoren auf Habacht-Stellung. Tuner-PS drücken halt meistens bis aufs Mark. Vor allem, wenn sie in der Tuning-Küche des Badeners Kurt Gutmann, 37, zubereitet wurden. Sein neuestes Gericht gart noch nicht allzu lange — ein Peugeot 205 GTI, dessen Zusatzbezeichnung „Turbo 8 S“ verrät, woher der Wind weht: aus einer kleinen, für die üppige Verbreitung von Pferdestärken sich mächtig ins Zeug legenden Turbine. Im Falle des Gutmann-Peugeot mobilisiert das Turbo-System mit Ladeluftkühlung immerhin 148 PS — stramme 43 PS mehr als ein Serien-205 GTI.

Wundersames rankt sich um den Gutmann-Turbo. Bei ihm muß mit dem ansonsten un-

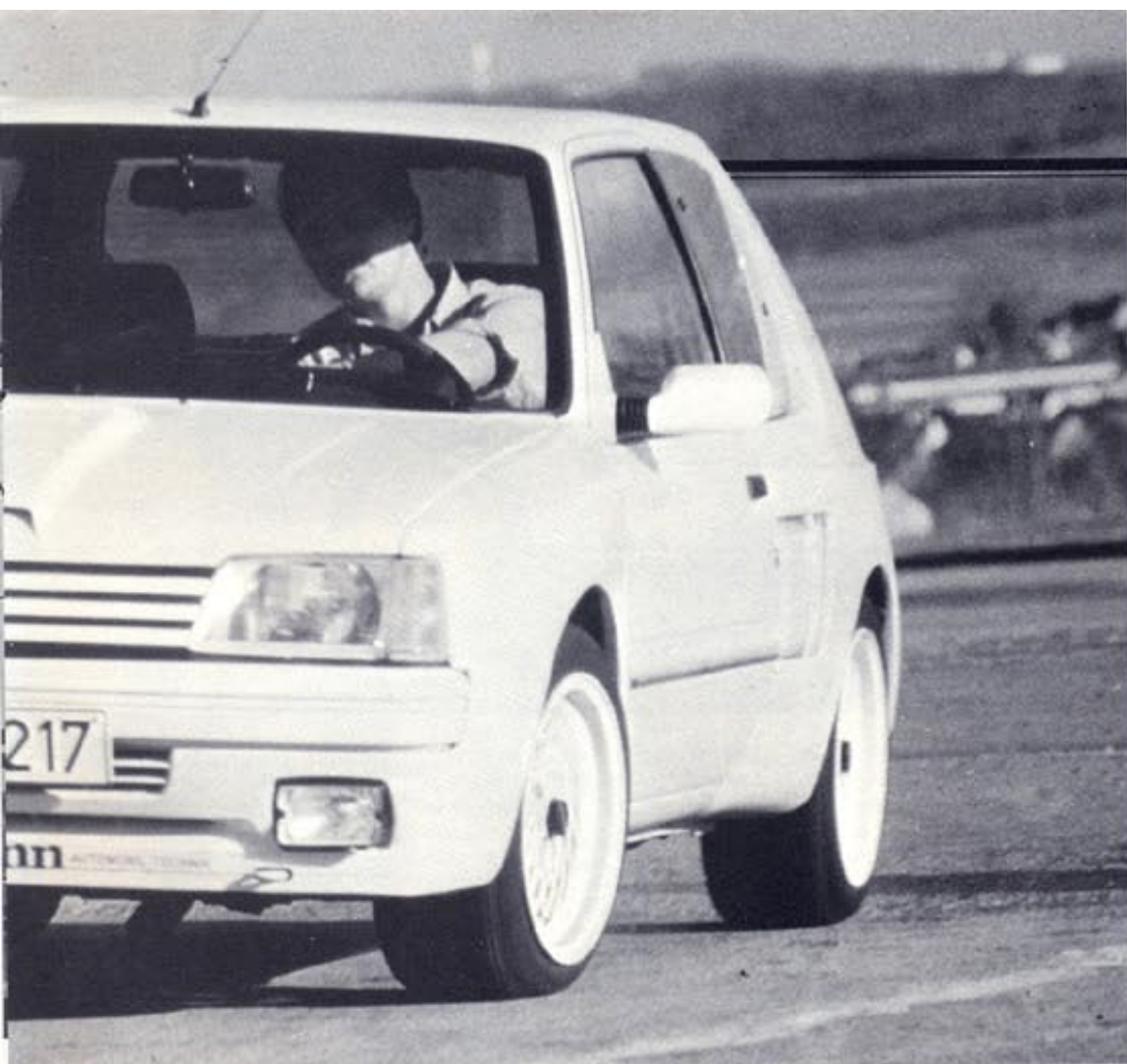
gebräuchlichen Turbo-Faktor „2“ kalkuliert werden. Freilich nur beim Preis: 21 882 Mark — soviel kostet sowohl die komplette Umrüstung zum französischen Blasebalg inklusive Sportfahrwerk und Karosserie-Muskeln, als auch das eigentliche Basismodell. Aber: Wie relativ ist doch diese Welt? Denn mit mindestens einem Auge schielt Kurt Gutmann, ansonsten ein Mann des klaren Blickes, auf die Gruppe B-Straßenversion 205 Turbo 16. Nicht, daß der Breisacher Größenwahnsinnig wäre. Er rechnet nur: 94 400 Mark kostet die gezähmte Rallye-Waffe. Dabei büßt der Turbo 16 mehr als die Hälfte seines Pferdestalles ein. Es verbleiben ihm 200 Rösser — im richtigen Rallye-Leben läßt ein Weltmeister wie Timo Salonen deren 450 wiehern. Also: 94 400 Mark, das sind, mit dem dicken Daumen ge-

rechnet, zwei Gutmann-Turbos. Und die Unterschiede in den Fahrleistungen sind minimal: Den 207 km/h des „Turbo 8S“ stehen 211 Werks-km/h gegenüber, und in der

Doppelt fährt sich's besser

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h machen die 7,4 Sekunden des Tuning-Objekts mächtig Staat im Vergleich zu den 7,3 Sekunden des Peugeot-Flaggschiffs. Natürlich gibt es auch noch wesentliche Unterschiede. Nicht nur, daß der Peugeot 205 Turbo 16 seine Blasmusik Dank Allrad-Antrieb auf allen Vieren geradezu virtuos zu spielen versteht, während das Gutmann-Gewächs doch in manchen Fahrzuständen seine liebe Not damit hat, alle

Kraft effektiv via Vorderräder auf die Straße zu übertragen. Es ist auch das kraftstrotzende Gehabe, was dem badi-schen Turbo abgeht. Seine seitlichen Backen passen zwar zum mächtigen Brunn- gesang des Sportauspuffs, doch die angedeuteten Verrippungen sind halt nur Attrappen, an denen der Wind enttäuscht vorbeipfeift. Schließlich — und das ist einer der bemerkenswertesten Unterschiede — vermag sich der Turbo 16 zu entblättern wie eine Tänzerin im besten Pariser Nachtclub. Dabei fördert er dann einen „Kofferraum“ zutage, den das Triebwerk ganz und gar ausfüllt. Regelrecht bieder-konventionell trägt der Gutmann-Peugeot demgegenüber sein Herz noch unter der Frontklappe. Lediglich eine an die Haube laminierte Gfk-Lufthutze, die dem zentral ange-



Werks-Turbo

ordneten Ladeluftkühler Fahrtwind zufächelt, ist neben den Karosserie-Verbreiterungen die einzige äußerlich sichtbare Extravaganz. Soviel zum (eigentlich unstatthaften) Vergleich der beiden Über-Peugeots. Der „Turbo 8S“ (die „8“ markiert

die Ventil-Fülle — wiederum im Kontrast zum Werks-16-Ventiler) ist sich eigentlich allein schon genug. Zum Beispiel der Motorraum: Bis zu eben jenem Tag, da der Gutmann-Turbo das Licht der Welt erblickte, hätten es wohl nur Träumer jemals für mög-

lich gehalten, soviel Schläuche, Kabel und Aggregate auf so kleinem Raum in friedlicher Koexistenz zusammenzuführen.

Allein die Batterie konnte dem Gutmannschen Treiben nicht standhalten. Sie trat den Rückzug in den Kofferraum an. Dort verrichtet sie nicht nur das solide Werk der kurzzeitigen Stromspeisung, sondern führt auch die Gewichtsverteilung des Kleinwagens zu besseren Werten. Den Batterie-Stamplatz nehmen derweil weit wichtigere Bauteile ein, wie etwa der Luftmengenmesser — fürs Leben im Zeichen eines sparsamen und umgänglichen Einspritzer-Turbos unentbehrlich. Aber auch der klobige Luftfilter, der sich eng an den Waschwasser-Behälter anschmiegt.

Wer das „Fallrohr“ aus dem Gehäuse für den Ladeluftküh-

ler verfolgt, wird schließlich auch in Sachen Turbolader (K 24 von KKK) fündig. Der versteckt sich gekonnt im „Windschatten“ des quer liegenden Vierzylinder-Blocks, da wo der Wind der Abgase bläst. Thermische Probleme sind dem Tuner-Turbo dennoch fremd. Nicht nur, daß der Ladeluftkühler unter Vollast das durchströmende Gas um rund 50 Grad herunterkühlt und sich so als wesentlicher Leistungsquell bemerk-

Kalt bis ins Turbo-Herz

bar macht. Auch der Ölkreislauf wurde durch einen größeren Kühler um fast einen Liter vergrößert. So ist die Anlaufzeit, bis gesunde Temperaturen erreicht werden, eine Geduldsprobe.

Für Kurt Gutmann, als ehrgeiziger Techniker und erfolgreicher Peugeot-Händler im Breisgau bekannt, geriet das Turbo-Projekt schon ab Herbst 1984 zur „Prestige-Sache und Herausforderung“. Seither investierte er „eine sechsstellige Summe an Entwicklungskosten“, rund 2500 Prüfungsstunden und 100 000 km Tests.

Halbe Sachen kennt der Rennsport-erfahrene Badener nicht. Der TÜV bescheinigte seinem Turbo-Kit mittlerweile sogar „bedingte Schadstoffarmut“ und somit eine Eingliederung in die Stufe A, was jedem Besitzer eine Steuerersparnis einbringt.

Gutmann ging sein Werk denn auch höchst seriös an. Er probierte allein zehnerlei verschiedene Auspuffkrümmer-Typen, und als mehrfach mal eine Flanschdichtung nicht standhielt, mußten neue Stehbolzen her. „Echte Wahnsinnsbolzen“, beteuert er. Den Innereien des Triebwerks rückte er nur bedingt zu Leibe. Er sorgte für eine Kolbenboden-Spritzschmierung, ließ aber den Brennraum unangetastet („der ist so gut, da kann man nichts verbessern“), nahm die Grundverdichtung auf 8,0 : 1 herunter und fixierte den Ladedruck bei 0,55 bar.

Und wenn dem Laien beim

BITTE BLÄTTERN SIE UM



Bei seinen Freunden und Kollegen im Breisgau als ehrgeiziger Techniker in gutem Ruf: Der 37jährige Kurt Gutmann, dessen Turbo fast an die Leistungen des Werks-Peugeot heranreicht, aber nur ein Viertel soviel kostet...

Konkurrenz für den Werks-Turbo



Die Schlitzte an der Seite dienen — im Gegensatz zum Werks-Turbo — nur der Optik. Beim Turbo 8 S liegt der Motor vorn, die Kühleluft für den KKK-Lader findet ihren Weg durch die Hutze auf der Haube. Im Innenraum blieb alles serienmäßig — bis auf einen kleinen Schalter

Anblick des „Quellkörpers“ Motor vor Verwirrung die Augen tränen, dann sollte er sich die Worte von Kurt Gutmann merken: „Es hätte alles viel schlimmer kommen können.“ Wenn er zum Beispiel nicht den Aufwand getrieben hätte, um 16 (in Worten: sechzehn) verschiedene Gußformen anfertigen zu lassen: vom eigentlichen An-

saugsystem bis hin zum Halter für den neuen, „sauber gekühlten“ Benzinfiler. Wenn nicht: „Es wäre ein Chaos aus Schläuchen geworden.“ Den Innenraum des Testwagens beließ Gutmann völlig serienmäßig. Lediglich ein kleiner Druckschalter, der offensichtlich Tuner-Werk entsprang, lugt zusätzlich vorwiegend über den Schaltstock. Das Geheimnis dieses Schalters nennen Firmen wie Alpina „Dampfrad“. Beim Gutmann-Turbo bewirkt der Druck auf den „Dampfkopf“ freilich nicht nur die Steuerung des Ladedrucks, sondern vielmehr auch die Ansteuerung zweier verschiedener Schaltkreise im Luftmengemesser. In Abhängigkeit von Drehzahl und Ansaugluft-Temperatur wird so der maximale Ladedruck manipuliert. Tuner Gutmann gibt zwar zwischen beiden Leistungsstufen eine Differenz von 13 PS an, während der Tests ließ sich jedoch kaum ein fühl-

barer Unterschied ermitteln. Die Kraftentfaltung des Wanzlings ist zwar der eines Turbos der modernen dritten Generation entsprechend zivilisiert, doch nur wirklich Unerschrockene können sich des ganzen Könnens des Gutmann-Autos bedienen. Das fängt beim heftigen Beschleunigen auf Fahrbahnen mit Längsrillen an. Die breiten 195er Pneus lassen sich dann kaum auf geradem Kurs halten. Hingegen ist das Rückstellmoment in der Lenkung überraschend zahn, geradezu angenehm. Auch die in der Lenkung spürbaren Antriebskräfte sind für Routiniers problemlos beherrschbar. Beim Test-Exemplar irritierten vielmehr die wie ungefiltert zur Lenkung dringenden Stöße.

Übrigens: wer sich die fast 7000 Mark für die Breitspuroptik und die 500 Mark für das Sportfahrwerk sparen möchte, sollte wissen, daß der 14 592 Mark teure Turbo-Kit vom TÜV auch fürs schmalbrüstige Serien-Modell zugelassen wird. Nicht einmal eine leistungsfähigere Bremsanlage wird verlangt. Lediglich eine andere Bremsflüssigkeit mit höherem Siedepunkt sowie hitzebeständigere Beläge gönnt Gutmann seinen Turbo-Kunden. In der Praxis reicht das auch völlig aus.

Was die Motor-Charakteristik anbelangt, so ist es dem Südbadener zwar gelungen, ein recht frühes Lader-Ansprechen zu gewährleisten, das Kunststück, mangelnden Wirkungsgrad im Bereich unter 2300 Umdrehungen zu kompensieren, brachte jedoch auch Kurt Gutmann nicht fertig. So wirkt der Turbo-GTI im Drehzahl-Unterschloß eher müde. Um so spontaner und lebensfroher gebärdet er sich auf dem Weg zum Gipfel, der dank eines verlängerten fünften Gangs bei etwa 6200 Umdrehungen 207 km/h (trotz Breitfahrwerks) bedeutet.

Keine Frage: Fahrspaß ist bei diesem Turbo ein im Cockpit erlebtes Wort. Agil sein ist das Motto des Gutmann-Bläasers. Sowohl bei der Leistungsentfaltung als auch in

punkto Handling. So balanciert das Sportfahrwerk (vorne zwei neue Federn, hinten manuelles Tieferlegen) auf einem schmalen Pfad zwischen Fahrsicherheit und Nervosität. Es verlangt nach höchst exakten Steuer-Manövern, dankt dies mit Kurvengeschwindigkeiten, die so manches Hirn blutleer laufen lassen, und quittiert Fehler mit

Fleiß zahlt sich eben aus

relativ gutmütigen Übersteuer-Tendenzen. Nur auf Nässe demonstriert der „Turbo 8 S“ recht kurzentschlossen, daß die Leistungsgrenzen irgendwo über den Vorderrädern in Richtung Kurvenaußenrand angesiedelt sind. Und daß das Sportfahrwerk nicht der Sänften-artigen Fortbewegung dient, muß jedem, der keine Kompromisse sucht, klar sein.

Das neue Gutmann-Gewächs ist ein Turbo für alle Fälle, nicht für alle Fahrer. 40 bis 50 „Turbo 8“ will Kurt Gutmann verkaufen. Er ist damit so bescheiden wie sein Produkt selbst. Denn nicht nur, daß der automobiler Muskelzweig die Luft nicht über Gebühr belastet, er geht auch für einen Turbo wohlthuend sparsam mit dem Treibstoff um: Zwischen 9,5 und 12,8 Liter pro 100 Kilometer pendelt sich sein Durst ein. Ein echter Asket: stark und genügsam.

Viel Gefühl ist gefragt

Rolf Häring

Daten und Preise

Motor (Werte in Klammer Serienmodell): Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut. Bohrung x Hub 83 x 73 mm, Hubraum 1580 cm³, Leistung 109 kW/148 PS b. 5900/min (76/105 b. 6250), max. Drehmoment 228 Nm b. 3300/min (132 Nm b. 4000), Verdichtung 8,0 : 1 (10,2 : 1), Turbo-Aufladung mit Ladeluftkühlung, KKK-Lader K24, max. Ladedruck 0,55 bar. Zusätzliche Ölkühlanlage, Sport-Auspuffanlage mit einem Topf. **Getriebe**: längere Übersetzung, verstärktes Schaltgestänge. **Fahrleistungen**: Beschleunigung

0—100 km/h 7,4 (9,5) Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 207 km/h (190). **Preise** (Tuning-Maßnahmen): Turbo-Kit, komplett inkl. Getriebe, Bremsen, Montage DM 14 592,—; Karosserie-Kit (neue Kotflügel vorne, anilinierte Verbreiterung hinten, 7 x 15-Alu-Räder und Reifen 195/50 R15) DM 6794,—; Sportfahrwerk (zwei neue Vorderfedern, hinten manuelles Tieferlegen — 35 mm —) DM 496,—. (Alle Preise inkl. MwSt.) **Anschrift**: Kurt Gutmann-Automobil-Technik, Gerberstr. 1, 7814 Breisach.