

Weich wie Seide

Daß der 320 VGS mit seinen knapp 150 PS dem Serien-323i auf der Straße überlegen ist, war zu erwarten, nicht jedoch die perfekte Laufkultur des getunten Motors

Solange es die BMW 320 und 323i gibt und besonders, seit das Spitzenmodell mit erheblichen Lieferfristen aufwartet, haben Tuner jeglicher Couleur versucht, dem Zweitliter 320 zu gleichwertigen Fahrleistungen zu verhelfen. Dies ist technisch kein Problem, bei uns in Deutschland aber illegal, wenn man es ohne den Segen des TÜV macht. Von einigen Einzelabnahmen mal abgesehen (die unterliegen speziellen Gesetzen), ist die Erlangung der TÜV-Freigabe in Verbindung mit der Unbedenklichkeitsbescheinigung des Fahrzeugherstellers (man braucht beides) eine know-how-, zeit- und kostenintensive Angelegenheit, so daß sich nur größere Betriebe an solch eine Aufgabe heranwagen. Obwohl der Interessenten-

kreis sicherlich erheblich ist, ist es unseres Wissens nach bei uns lediglich die Firma Viktor Günther (Gießener Straße 93-95, 5000 Köln 91), deutscher Importeur für die Weber-Vergaser aus Bologna, die sich für tiefgreifende Motor-Tuningmaßnahmen am BMW 320 den Segen des TÜV und des BMW-Werkes erkämpft hat.

Schon relativ bald nach dem Erscheinen des 6zylindrigen 320 hatten die Kölner einen aus drei Weber-Doppelvergasern samt gegossenem Ansaugrohr und Luftfilteranlage bestehenden Tuning-Kit entwickelt und vom TÜV abnehmen lassen (dabei dürfen u. a. die gesetzlich geforderten Abgas- und Lärmwerte nicht überschritten werden). Das steigerte die Motorleistung des serienmäßigen mit einem Doppel-Register-Vergaser

Der Einspritzer ist das beliebteste Modell der 320-Reihe. Die Folge: Lange Lieferfristen



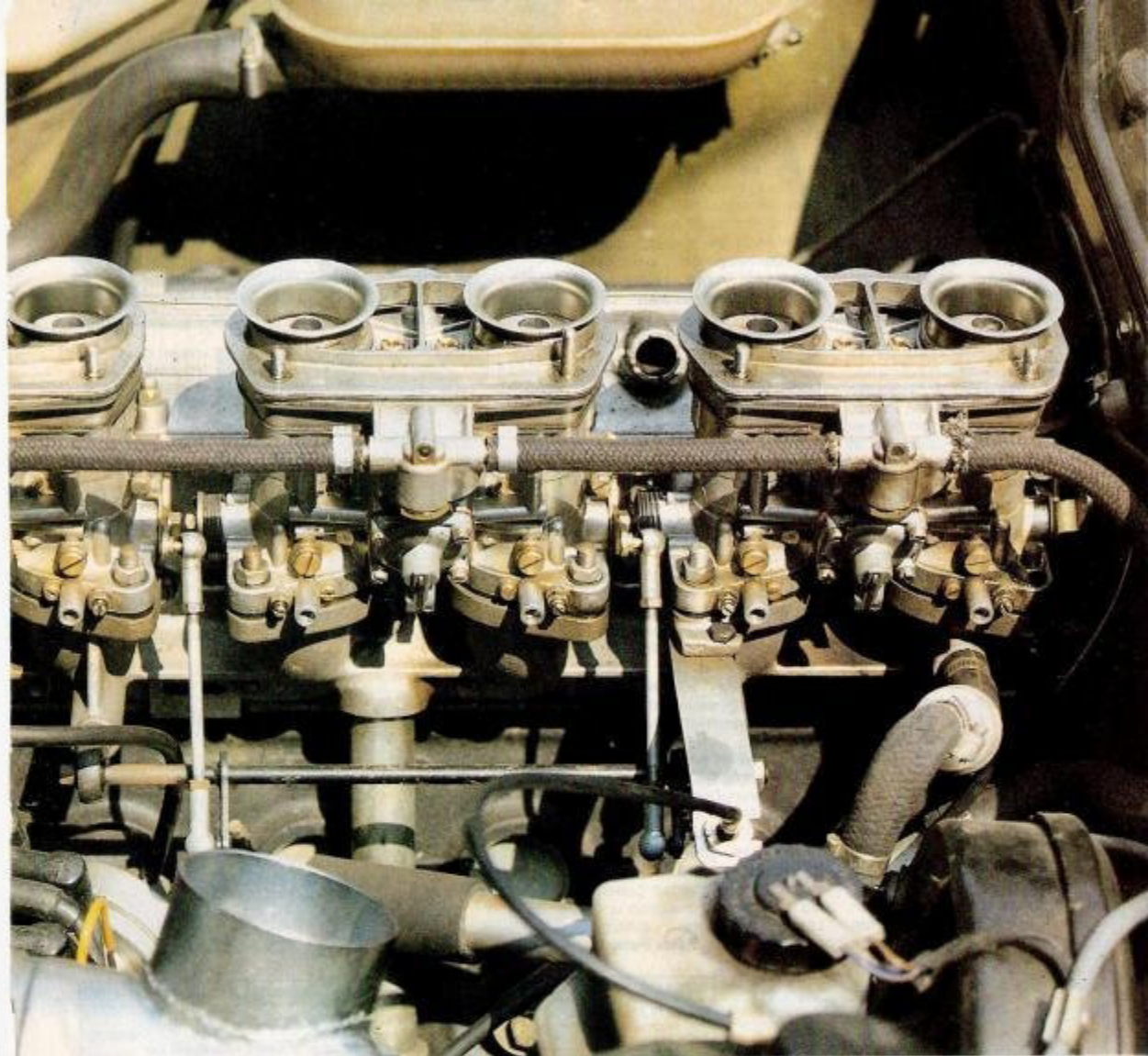
bestückten 320 um 10% von 90 kW (122 PS) auf 99 kW (135 PS).

Dabei ging so ein BMW schon ganz gut, aber immer noch nicht so gut wie ein 323i. Erst eine weitere, auspuffseitig vorgenommene Maßnahme brachte noch einmal 10%: Die Montage eines von Viktor Günther entwickelten Fächer-Auspuffkrümmers. Im Unterschied zum Serienexemplar, das aus Grauguß gegossen ist (im Herstellungspreis günstiger), ist der Günthersche Krümmer aus exakt dimensionierten Stahlrohren in weiten, strömungsgünstigen Bögen gefertigt. So wird das grund-

sätzlich auch bei Rennmotoren gemacht.

Das Tüpfelchen auf dem i ist dann noch der Austausch des Serien-Endschalldämpfers gegen einen mit großem Durchflußquerschnitt versehenen, nach Günthers Angaben gefertigten Gillet-Topf mit zwei Endrohren.

Für die drei Maßnahmen Vergaser, Auspuffkrümmer und Endtopf bescheinigte der TÜV bei seinen Messungen 110 kW (149,5 PS) bei 6800 U/min in Verbindung mit einem maximalen Drehmoment in Höhe von 171 Nm (17,4 mkp) bei 5500 U/min. Das hört sich gut an.



Und was ist mit dem Fahrwerk und den Bremsen? Bis 150 PS fordert BMW keinerlei Fahrwerksmaßnahmen, aber die Vorderachsbremsen müssen gegen die vom 323i mit innenbelüfteten Bremsscheiben ausgetauscht werden. Der Günther-BMW hatte sie. Beim Vergleich der Meßwerte ist es weiter wichtig, zu wissen, daß der 320 VGS (Viktor Günther Sport) mit der serienmäßigen Achsübersetzung des 320 (3,64:1) sowie dem ab Werk auf Wunsch erhältlichen Schon-Fünfgang-Getriebe (mit „langem“ 5. Gang für niedrige Motordrehzahlen bei höheren Geschwindigkei-

ten) ausgerüstet war. Zusätzlich war noch ein VGS-Frontspoiler und eine Heck-Abrißkante montiert. Üppig auch die Bereifung mit 205/60 R 13 Pirelli P6 auf 6x13 Zoll Mahle-BBS-Leichtmetallfelgen. Der 323i war rundum Serie (Hinterachsübersetzung 3,45:1), hatte aber das gleiche Fünfgang-Schon-Getriebe wie der VGS-BMW. Auch wir waren gespannt auf die Meßergebnisse - wie würde sich der hubraumschwächere Kandidat schlagen: Nun, der VGS-BMW (mit 110 kW) ist dem Serien-323i (mit 105 kW) in der Beschleu-

BITTE BLÄTTERN SIE UM

Oben: Die drei Weber-Doppelvergaser des VGS. Unten: Der Günther-BMW hat Front- und Heckspoiler



Weich wie Seide

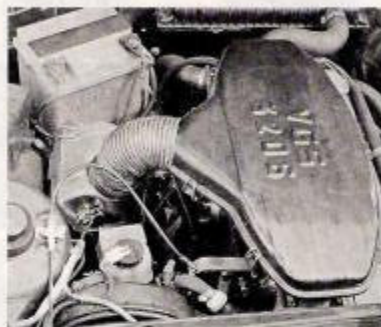
nigung in allen Bereichen überlegen. Das höhere Drehmoment (resultierend aus dem Mehr an Hubraum) nützt dem Einspritzer nichts, es wird durch die längere Gesamtübersetzung in allen Gängen kompensiert. Die Überlegenheit des Vergaser-BMW wächst mit steigender Geschwindigkeit immer mehr an, denn oben herum geht die bessere Aerodynamik (Front- und Heckspoiler) den sieben Mehr-PS zusätzlich zur Hand. Die Höchstgeschwindigkeiten unterstreichen es: Mit 207 zu 200 km/h geht der Kölner BMW ebenfalls ganz klar in Front – ein Superwert, den wir mehrmals überprüft haben. Beide Wagen wurden dabei übrigens im vierten Gang gefahren, wobei beide Kandidaten ihre Begrenzer-Drehzahl gerade erreichten. Das sind beim 323i etwa 6600 U/min und beim VGS-BMW rund 7200 U/min (215 km/h Tachoanzeige). Beim anschließenden Hochschalten in den Fünften sinkt die Höchstgeschwindigkeit ab, beim Kölner BMW auf etwa 198 km/h (echte) bei 5500 U/min. Man sieht, daß die Höchstgeschwindigkeit bei beiden BMW rein akademische Aussagekraft hat: wegen der am Maximum drehenden Motoren wird man sie höchstens mal Auge in Auge mit einem Konkurrenten ausprobieren. Ansonsten fährt man im von uns ausgiebiger geprüften BMW-VGS auf der Autobahn

ohne viel Gas zu geben mit Drehzahlen von 4500 bis 5000 U/min, das sind 170 bis 190 km/h Tachoanzeige, im fünften Gang natürlich. Das ist ein nervenschonendes Tempo, der Wagen macht es spielend. BMW-Motoren, insbesondere die Sechszylinder, sind bekannt für ihren seidenweichen, vibrationsfreien und lochfreien Motorlauf. Unser besonderes Interesse galt diesem Punkt des Günther'schen Exemplars, denn hier fallen frisierte Triebwerke oft runter. Doch die Überraschung war groß: Man glaubte, daß der Vergasermotor den Einspritzer noch übertrumpfte, noch saftpotziger, noch seidenweicher lief. Eine bemerkenswerte Leistung in Sachen Abstimmung durch die Kölner. Und wie steht es mit der Wartung, dem Service bei drei Doppelvergäsern? Muß man da jedesmal nach Köln? Einmal richtig eingestellt (nach der Installation der Anlage durch Günther oder eine seiner Vertragswerkstätten sowie jede sportlich orientierte Werkstatt), „steht“ so eine Anlage, wenn niemand daran herumfummelt. Aber auch nach umfangreicheren Arbeiten am Motor und eventuell erfolgter Dejustierung dürfte es in jeder größeren Stadt (neben den Weber-Vertragswerkstätten) Experten geben, die eine Synchronisation und LeerlaufEinstellung hinkriegen.

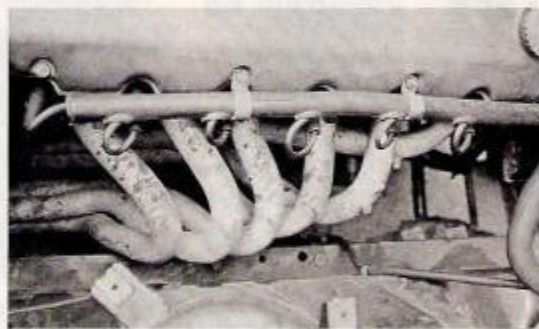
Peter Hellgut



Oben: Deutlich erkennbar die Einspritz-Anlage des Serien-323i



Links: Der gleiche Blick auf den VGS mit großem Luft-sammler und (vor der Batterie) Filter. Unten: Der von Günther entwickelte Auspuff-Krümmer



	BMW 320	BMW 323i	BMW320 VGS	Preise des BMW 320 VGS
Bohrung x Hub (mm)	80,0 x 66,0	80,0 x 76,8	80,0 x 66,0	BMW 320 mit 5-Gang Schongangtriebe
Hubraum (ccm)	1990	2315	1990	Vergaseranlage (bestehend aus 3 Vergaser Weber 40 IDF, Luftfilter und Luftsammler, Ansaugkrümmer, Zubehör)
Verdichtungsverhältnis	9,2:1	9,5:1	9,2:1	Fischerauspuff-Krümmer
max. Leistung (KW/PS) bei U/min	90/122 bei 6000 U/min	105/143 bei 5800 U/min	110/149,6 bei 6800 U/min	„Glilat“-Auspuffkopf
max. Drehmoment (Nm/mkp) bei U/min	160/16,3 bei 4000 U/min	190/19,4 bei 4500 U/min	171/17,4 bei 5500 U/min	Montage des Motor-Kits (8 Std. à DM 50,-)
Gemischauferbereitung	ein Fallstrom-Registervergasers Solex 4 A1	mech. Kraftstoffeinspr. Bosch K-Jetronic	drei Weber-Doppel-Fallstrom-Vergaser 40 IDF	Vordrachtsbremsanlage des BMW 323i (bei vorliegender ATE-Bremsanlage bestehend aus 2 innenbelüfteten Brems-scheiben, Bremsattelumbausatz und 2 Abdeckblechen, bei vorliegender Girling-Bremsanlage erhöht sich der Preis um weitere 200 Mark)
Hinterachsübersetzung	3,64	3,45	3,64	Montage des Brems-Kits (2 Std. à DM 50,-)
Getriebe	5 Gänge, Schongang (5. Gang 0,805)	5 Gänge, Schongang (5. Gang 0,805)	5 Gänge, Schongang (5. Gang 0,805)	Frontspoiler (in Wagenfarbe lackiert) und Heckspoiler (schwarz)
Testverbrauch Superbenzin (l/100 km)	14,0	12,5	12,0	Montage von Front- und Heckspoiler (2 Std. à DM 50,-)
Preis (DM) incl. MwSt.	20540,-	23190,-	25590,32	TÜV-Abnahme mit Eintragung in den Kfz-Brief
Beschleunigung aus dem Stand (s)				13% Mehrwertsteuer
0-60 km/h	4,6	3,9	3,8	
0-80 km/h	7,4	6,0	5,8	
0-100 km/h	10,7	8,5	8,1	
0-120 km/h	15,4	12,8	11,9	
0-140 km/h	21,7	17,1	16,0	
0-160 km/h	32,5	24,2	20,5	
Höchstgeschwindigkeit	181	200	207	