

FÜR VW-FAHRER

Mehr Leistung: Speed Rex Zweivergaseranlage

Zweivergaseranlagen waren schon immer eine sehr beliebte Methode, um die Leistung des serienmäßigen VW-Motors anzuheben. Daran hat sich auch mit dem Erscheinen des 1300 ccm VW-Motors nichts geändert. Der Grund für diese Beliebtheit ist leicht einzusehen: Bei keinem anderen Motor ist der Einbau einer Zweivergaseranlage so erfolgversprechend wie gerade bei dem VW-Boxermotor, da hier die serienmäßigen Ansaugwege recht lang und gewunden ausgefallen sind.

Das serienmäßige Ansaugrohr, wegen seiner skurrilen Form in einschlägigen Kreisen mit dem Namen „Hirschgeweih“ belegt, besitzt zudem eine Gemischvorwärmung, um die Kondensierung des Kraftstoffes auf dem Weg zum Zylinderkopf gering zu halten. Beide Faktoren, der lange und oftmals gewundene Weg und die Vorwärmung des Gemischs, sind einer optimalen Füllung nicht gerade zuträglich und kosten einige PS.

Um diese verlorenen Pferde wieder ins Gehege zu bringen, offeriert die Essener Firma Riechert ihre „Speed Rex“ Zweivergaseranlage, die für alle VW-Typen mit Käferkarosserie und den VW 1500 Transporter-Motor lieferbar ist.

Die Anlage besteht im wesentlichen aus zwei Solex-Vergasern 34 PCI, zwei Naßluftfiltern, zwei Saugrohren, einem exakt einstellbaren Gasgestänge und den zur Montage notwendigen Kleinteilen und Leitungen. Von einer Weiterverwendung des Original-Vergasers sah man im Interesse optimaler Leistungsausbeute ab. Aus den gleichen Gründen erwies sich auch der Austausch des unterdruckgeregelten VW-Zündverteilers gegen den fliehkraftgeregelten Bosch-Zündverteiler VJR 4 BR 25 als unumgänglich.

Dennoch ist der Preis der kompletten Anlage für den VW 1300 mit DM 385.— (ohne Zündverteiler) noch recht günstig. Hinzu kommt noch der Preis des Verteilers mit rund 40 Mark. Zu beziehen ist die ganze Geschichte bei Ing. Bernd Riechert, Vergaser-Dienst, 43 Essen-Holsterhausen, Menzelstraße 12. Den Einbau können praktisch alle VW-Vertretungen oder Vergaser-Dienste übernehmen. Dem einigermaßen

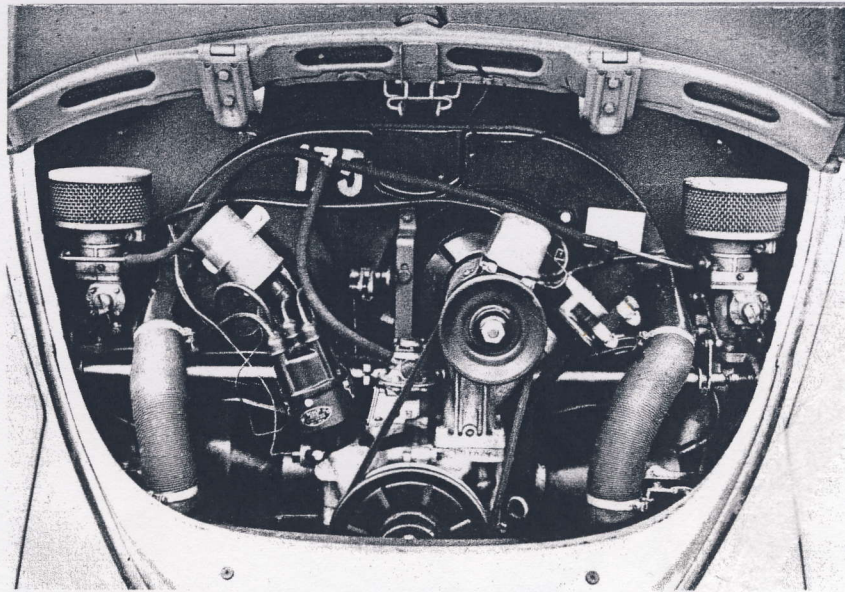
geübten Bastler dürfte aber auch der Selbsteinbau keine große Mühe bereiten, zumal die Anlage sehr sauber gearbeitet ist und demzufolge keine Schwierigkeiten mit schlecht passenden Teilen zu erwarten sind.

Die auf dem Prüfstand ermittelte Mehrleistung durch die Speed Rex Zweivergaseranlage beträgt nach den Angaben des Herstellers beim 1300 ccm VW-Motor rund 6 PS bei 4000 U/min. Wir hatten Gelegenheit, einen solchen Zweivergaser-VW zu messen und mit unserem gewiß nicht langsamen Serien-Dauertestwagen zu vergleichen. Das Ergebnis läßt darauf schließen, daß die 6 Mehr-PS tatsächlich vorhanden sind:

	VW 1300 Zweivergaser	VW 1300 Serie
Beschleunigung		
0 bis 40 km/h	3,4 s	3,9 s
0 bis 60 km/h	7,0 s	7,6 s
0 bis 80 km/h	12,4 s	14,0 s
0 bis 100 km/h	20,4 s	24,5 s
1 km mit stehendem Start	40,1 s	41,4 s
Höchstgeschwindigkeit	132 km/h	126 km/h

Mit diesen Fahrleistungen läßt sich ein VW schon ganz flott bewegen. Besonders der Zuwachs an Beschleunigung macht sich im Verkehr wohltuend bemerkbar. Die Gänge lassen sich dank der besseren Füllung im oberen Drehzahlbereich weiter ausdrehen als beim Serienwagen (I. Gang bis ca. 40 km/h; II. Gang bis ca. 75 km/h; III. Gang bis ca. 110 km/h), was man besonders beim Überholen zu schätzen weiß.

Auch sonst machte die Speed Rex-Zweivergaseranlage einen recht guten Eindruck. Der Leerlauf des Wagens war stets einwandfrei und durch nichts aus der Ruhe zu bringen — zweifellos ein Verdienst der speziellen Drosselklappenhebel, die eine exakte Synchronisierung der beiden Vergaser ermöglichen. Selbst nach kühlen Nächten sprang der Motor so an, wie man das von einem Volkswagen gewöhnt ist, nämlich auf den ersten Schlüsselruck. Da die beiden Vergaser keine Startvorrichtung aufweisen — was übrigens auch nicht nötig ist — muß man allerdings vorher mit



dem Gaspedal etwas „pumpen“, um auf diese Weise zündfähiges Gemisch in die Zylinder zu fördern. Die Kaltlaufeigenschaften waren gleichfalls recht gut, denn schon nach wenigen hundert Metern Fahrtstrecke lief der Motor rund, mit sauberen Übergängen beim Gasgeben.

Als überraschend leichtgängig erwies sich die Gaspedalbetätigung, wozu in erster Linie die sehr sorgfältige Ausführung des in Kugelpfannen gelagerten Gasgestänges beigetragen hat. In der Elastizität erlitt der Motor keine nennenswerte Einbuße. Man kann ohne weiteres aus 45 km/h im IV. Gang beschleunigen, was auch den Ansprüchen extrem schaltfauler Fahrer genügen dürfte. Lediglich das Ansaugergeräusch des Motors ist etwas kräftiger als beim Serienauto, wurde aber von uns nicht als lästig empfunden.

Erwartungsgemäß lag der Verbrauch des Zweivergaserwagens nur unwesentlich höher als bei unserem serienmäßigen Dauertest-VW (11,1 Liter/100 km gegen 10,7 Liter/100 km). Wenn man die gleichen Fahrleistungen wie beim Serienwagen voraussetzt, könnte man sogar die Werte des Einvergasermodells unterbieten, da zwei Vergaser eine günstigere Gemischverteilung und damit einen geringeren spezifischen Verbrauch erlauben.

Die Beschäftigung mit der Speed Rex-Zweivergaseranlage hat wieder gezeigt, daß diese Methode der Leistungsverbesserung beim VW nicht zu Unrecht beliebt ist. Hierbei spielen auch andere Vorteile, wie z. B. schneller Einbau, keine höhere Reparaturanfälligkeit, Erhalt der Serienmäßigkeit der wichtigsten Motorteile usw. eine Rolle, da viele VW-Fahrer zwar den Drang nach mehr Leistung verspüren, aber vor einem größeren Eingriff in das Innenleben des Motors zurückschrecken. Auch steht der Anschaffungspreis zumindest bei dieser Anlage in einem realen Verhältnis zum Leistungsgewinn, der mit rund 6 PS den Wünschen zahlreicher VW-Fahrer entsprechen dürfte. Schließlich steht einer weiteren Leistungssteigerung nichts im Wege, zumal die Speed Rex-Anlage mit ihren relativ großen Vergasern hierzu recht gute Voraussetzungen bietet.