



# Vergaser- Geschichten

VW-VERGASER serienmäßig eingebaut und hunderttausendfach bewährt

## Heiß umstritten

**Alex Büttner** behandelt als erster den Zweivergaser- und Kompressorbetrieb für den VW-Motor. Von allen Seiten bestürmten uns unsere Leser immer wieder, dieses Thema einmal aufzugreifen. Der heutige Beitrag umfaßt noch nicht alles, was es darüber zu sagen geben wird. Weshalb wir uns vorbehalten, später noch weitere Stellungnahmen dazu zu veröffentlichen.

Daß in jedem Kraftfahrer ein Quäntchen sportlichen Ehrgeizes schlummert, ist eine Binsenweisheit. Darum gibt es auch unter den Hunderttausenden von VW-Fahrern unzählige, die unterwegs prinzipiell kein anderes Auto — auch keinen VW — vor sich sehen können. Diese Gaspedal-Durchtreter sind auch ohne weiteres bereit, eine gewisse Leistungssteigerung ihres Motors mit mehr oder minder großem Kostenaufwand zu erkaufen, wenn sie dadurch nur in die Lage versetzt werden, jeden anderen abzuhängen!

Diese Idee des Noch-schneller-fahren mit dem VW hat sich geradezu epidemieförmig ausgebreitet, seit eine bekannte deutsche Motorrad-Vergaserfirma, zum erstenmal im Frühjahr 1950 auf der Frankfurter Zweirad-Ausstellung, einen komplett einbaufertigen Zweivergasersatz speziell für den VW-Motor zeigte und kurz darauf auch in den Handel brachte. Und sie bekam neuen Nährboden, als Motosacoche in Genf ihren nach dem Roots-System arbeitenden Italmeccanica-Kompressor gleichfalls für den VW-Motor-Einbau empfahl und nun neuerdings unter der Bezeichnung „Okrasa“ wiederum ein VW-Spezialaggregat propagiert wurde, das im wesentlichen aus zwei Vergasern mit Beschleunigerpumpe sowie zwei besonderen Zylinderköpfen mit größeren Ventilquerschnitten besteht.

### Nicht mehr ganz normal

Was kann es schon schaden, so sagten die passionierten Nachschneller-Fahrer, wenn ich diesen ausgesprochenen Drosselmotor

mit seinen serienmäßigen 3300 Touren durch solche Hilfsmittel ein bißchen kitzele, daß er 500 Touren mehr dreht und statt der normalen 25 vielleicht 30 PS leistet? Laufen denn nicht seit Jahr und Tag in den Sportwagenrennen mehrere Eigenbau-VWs, bei denen die Motorleistung auf über 55 PS gebracht wurde, so daß ihre Spitzengeschwindigkeit bei 170 km/h liegt? Nun, um das gleich vorweg zu nehmen: diese rennsportlichen VW-Versionen, wie sie als erste der Braunschweiger Kurt Kuhnke und sein Landsmann Petermax Müller sich mit enormem Kostenaufwand bauten, sind keineswegs nur durch Mehrvergaser-Ausrüstung, Spezialzylinderköpfe und erhöhte Kompressionsdrücke, sondern mit zahllosen anderen technischen Kunststücken und Kniffen zu den erstaunlichen Spitzenleistungen hochgetrimmt worden: angefangen bei der Fahrwerk-Erleichterung bis zur aerodynamisch ausgebildeten Leichtmetallkarosserie und der Verwendung von Spezial-Brennstoffgemischen. Der bei diesen frisierten Hochleistungs-Motoren auftretende Triebwerkverschleiß ist aber so enorm, daß ihre Lebensdauer vielfach kaum für die — stets unter 100 km gelegenen — Renndistanzen ausreichte.

### Genügt das Zweivergaser-Aggregat?

So schnell, meinen die geschwindigkeits-freudigen VW-Besitzer, wollen wir ja nun auch nicht fahren! Klar, sie wollen nur wenigstens jedes amerikanische Wüstenschiff nicht nur am Berg, sondern auch auf der Autobahn spielend fertigmachen. Und hierzu genügt also doch wohl das Zweivergaser-Aggregat? Denkstel!, muß man hierauf antworten, nachdem heute die genauesten Versuchsergebnisse für solche Spezialaggregate von authentischer Seite vorliegen. Diese sozusagen offiziellen Feststellungen dürften gewiß jeden interessieren, der über dem Schnellermachen seines VW-Motors schon lange gebrütet hat.