



Rauchmelder: Traktion läßt sich mit dem Tauber-Turmat jederzeit in weißen Qualm zerstäuben. Optimale Beschleunigung verlangt einen sensiblen Gasfuß

Ich fauche gern

TEST Tauber Motorsport- BMW 328i Turmat

Der Kompressor unter der Haube eines harmlos dreinblickenden 328i Coupés faucht respektvoll und bläst die Leistung auf 347 PS

Wenn es um Leistung geht, ist für Günther Tauber ein bißchen Mehr nicht genug. Der Mann aus Fürth fühlt sich nach Jahren im Topklasse-Motorsport auch in seiner Zweitkarriere als BMW-Tuner nur im PS-Oberhaus wohl (siehe Kasten rechts). Tauber und sein Partner Jörg Helming betreten daher die Tuning-Bühne mit Donner und Rauch. Qualmende 347 PS liefert ihr äußerlich ganz zivil auftretendes BMW 328i Coupé.

Als PS-Pumpe dient dem feinen Sechszylinder ein ZF-Kompressor namens Turmat. Das Gebläse bedarf, anders als ein Turbolader, des Antriebs durch die Kurbelwelle. Dies zapft zwar ein paar PS

aus der eindrucksvollen Leistungsbilanz. Sie fällt aber so üppig aus, daß der unvermeidliche Verlust leicht zu verschmerzen ist.

Der Turmat bedient sich des Verdichters eines KKK-Turboladers. Statt einer glühenden Turbine setzt ein cooles Planetenradgetriebe das Verdichterrad in Rotation. Eine Übersetzung der Kurbelwellendrehzahl im Verhältnis 1:16 ergibt maximale Laderdrehzahlen von rund 120 000 Touren. Den Kraftschluß zwischen Kurbelwelle, Aggregaten und Turmat besorgt ein Treibriemen von 2,5 Meter Länge und der Breite eines Jeans-Gürtels. Transmissionscheiben im Dragster-Format übernehmen die Führung des

gummierten, kevlarverstärkten Lindwürms. Er muß erhebliche Fliehkräfte in Zaum halten. Vor dieser Aufgabe mußte er im Test einmal kapitulieren: Bei Teillast auf der Autobahn sprang er von den Rollen und verhedderte sich wie ein gordischer Knoten im Lüfterrad. Sofortiges Abschalten der Zündung rettete dem Motor das Leben, da auch die Wasserpumpe mit dem Riemen-Abgang den Antrieb verlor.

Die Dramaturgie der Leistungsentfaltung rechtfertigt den erheblichen Aufwand dieses Umbaus. Wer nahezu 30 000 Mark Eintrittsgeld in die Zauberwelt von 347 PS und 465 Newtonmeter auf den Tresen geblättert hat, erlebt eine mitreißende Galavorstellung. Die Nadel des Drehzahlmessers zuckt fast so schnell nach oben, wie sich das Gaspedal dem Anschlag nähert. Die eindrucksvolle Beschleunigung muß sich allerdings kleine Abstriche gefallen lassen, weil selbst die 245 Millimeter breiten 17-Zöller auf der Hinterachse, vom groben Zugriff des Drehmoments überfordert, zum Durchrutschen neigen. Schlupf ist bis hinauf in den dritten Gang nahezu beliebig abrufbar.

Wer das Drehzahlniveau senken möchte, kann sich ein APA-Getriebe in den Antriebsstrang bauen lassen. Es verlängert, elektrohydraulisch ge-

schaltet, jeden Gang im Verhältnis 0,88:1.

Die Beschleunigung sorgsam dosiert, ergeben sich allerdings erbauliche Eckdaten. 100 km/h liegen nach 5,7 Sekunden an, 200 km/h stehen schon nach 19,7 Sekunden auf der Uhr. Damit pfeilt sich der Tauber-Turmat auf M3-Niveau (0-100 km/h: 5,7 s; 0-200 km/h: 20,5 s). Auch bei der Höchstgeschwindigkeit ergibt sich ein Remis. Der Testwagen war noch nicht von der ab Werk eingebauten elektronischen Drosselung befreit: 250 km/h markieren daher das vorläufige Ende.

Die Sprintübungen erledigt der fränkische Turmat-Wagen trotz seines Ringens nach Grip ohne großes Drama. Mit steiferen Gummilagern bestückt, hält die nur zu 20 Prozent gesperrte Hinterachse eisern ihren Kurs. So glatt und harmonisch der per Turmat gestärkte Motor seinem Dienst nachgeht, so zwiespältig gibt sich das Fahrwerk. Zumindest an der Vorderachse fallen Federung und

Dämpfung bei weitem zu straff aus. Die unnachsichtige Härte begrenzt zwar die Tendenz zum Übersteuern unter Last in Kurven. Bodenwellen spürt das Tauber-Coupé dafür mit seismographischem Feingefühl auf.

Die beinharte Abstimmung in Verbindung mit der abtriebfördernden Spoilerlippe läßt den 328i zwar ungemein willig einlenken, dafür verlangt der Tauber-Turmat dauernde Lenkkorrekturen, um auf Linie zu bleiben.

Bis auf ein diskretes Raseln des Laderantriebs kündigt äußerlich kaum etwas von der erstaunlichen Potenz dieses Tuning-BMW. Ein klassischer Fall für Leute, die das bißchen Mehr nicht zeigen wollen.

Klaus Rosshuber



Per Wippschalter auf dem Schaltknopf läßt sich zu jedem der fünf Gänge ein Overdrive belegen

Dampfgesänge: Mit Antriebsrasseln macht der Kompressor (rechts unten) auf sich aufmerksam



Foto: HOFMANN



Die Fahrwerksabstimmung begrenzt zwar den Hang zum Übersteuern, ist aber im Komfort bei weitem zu hart geraten

Der Tauber-Turmat ist so schnell wie ein BMW M3

Tauber Motorsport

Neuer BMW-Tuner

Seit 1980 ist Günther Tauber, 51, im Motorsport aktiv: als Rallye- und Tourenwagenspezialist, seit Mitte letzten Jahres als Tuner. Tauber hat sich mit dem Präparieren von Wettbewerbsautos für sich und andere Privatteams einen Namen gemacht. Von 1987 bis 1993 war Tauber Motorsport sogar in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) dabei. Tauber: „Irgendwann wurde die Serie für Privatlerner einfach zu teuer.“ Neben Sohn German war unter anderem auch der australische Ex-Formel-1-Fahrer Alan Berg mit den schnellen BMW aus Fürth unterwegs.

In der DTM 1992: Tauber-Fahrer Franz Duffer (rechts)



Technische Daten

Tauber-BMW 328i Turmat

Motor

| | |
|-----------------|----------------------|
| Zylinder | 6 R |
| Vorteile | 4, deht |
| Bohrung x Hub | 84 x 84 mm |
| Hubraum | 2793 cm ³ |
| Verdichtung | 9,2:1 |
| Leistung | 347 PS (255 kW) |
| bei | 5850/min |
| Umschlag | 124,2 PS/L |
| max. Drehmoment | 465 Nm bei 3950/min |

Kraftübertragung

| | |
|-------------------|---|
| Antriebsart | Hinterantrieb |
| Anzahl der Gänge | 5 |
| Überverzögerungen | I 4,28 (3,70), II 2,49 (2,19), III 1,66 (1,46), IV 1,24 (1,09), V 1,00 (0,88) |
| Achsübersetzung | 2,93 |

Fahrwerk

| | |
|-----------|--|
| vorn | Dreiecksquerlenker, Federbein, Stabilisator |
| hinten | Multilinkachse, Stabilisator |
| Brücken | Schalen, vorn innenbelüftet, Ø 315/280 mm |
| Benennung | 215/45 ZR 17 vorn, 245/40 ZR 17 hinten auf 7,5-Zoll-Felgen |

Karosserie

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Abmessungen (LxBxH) | 4430 x 1690 x 1353 mm |
| Gewicht vollgelad. | 1407 kg |
| z. Ktz.-Schein | 1395 kg |
| z. Gesamtgewicht | 1780 kg |
| Lastvermögen | 4,1 kg/PS |
| Tankvolumen | 65 Liter |

Fahrleistungen

| | |
|-----------------------|------------------------------------|
| 0-40 km/h | 2,8 s |
| 0-60 km/h | 3,8 s |
| 0-80 km/h | 4,2 s |
| 0-100 km/h | 5,7 s |
| 0-120 km/h | 7,5 s |
| 0-140 km/h | 9,5 s |
| 0-160 km/h | 12,5 s |
| 0-180 km/h | 15,5 s |
| 0-200 km/h | 19,7 s |
| Elektronik | 4. Gang 5. Gang |
| 90-100 km/h | 7,1 s 10,0 s |
| 90-120 km/h | 10,1 s 14,2 s |
| 90-140 km/h | 15,7 s 22,5 s |
| Höchstgeschwindigkeit | 258 km/h (elektronisch abgeleitet) |

Testverbrauch 14,4 l/100 km Super plus
Störungen im Testbetrieb Antriebsriemen abgesprungen

1000 Preise

| | |
|-----------------|---|
| Grundpreis | 58 400 Mark |
| Wichtige Extras | Motoruning 29 900 Mark, Fahrwerk (Bilstein, höhenverstellbar plus Achslager) 5300 Mark, Räder 4500 Mark, APA-Getriebe 4950 Mark |
| Testwagenpreis | ca. 108 000 Mark |
| Steuern | 369,60 Mark |
| Hilfszulagen* | 2293,50 Mark |
| TKV** | 53413474 Mark |
| Adresse | Tauber Motorsport Bgm.-H.-Tauber-Weg 8 90587 Obermühlbach Tel.: 0911-76 29 37 |

* Auswahlfachlicher jährlicher Beitrag für ein in Berlin zugelassenes Auto in 9-Klasse 100 Prozent