

Der Lenz ist da

Bericht aus **sport auto** Nr. 7 /Juli 1991 mit Text und Fotos.



Bisher wirkte der Meister des Keyboards vorwiegend im Verborgenen. Seine weitreichenden Software-Kenntnisse investierte der bayerische Computer-Experte Josef Lenz in die meist aufgeladenen und stets PS-gewaltigen Motoren aus dem Hause Lotec.

Meriten verdient er sich zunehmend auch im Motorsport. Langstrecken taugliche 850 PS verordnete er per Steuerprogramm dem modifizierten BMW-Formel 1-Turbo in dem Sportprototyp von Peter Stürtz (siehe sport auto 2/91). Mit seinem ambitionierten Projekt hofft Stürtz, demnächst in der amerikanischen IMSA-Serie vorn mitzumischen.

Mit seiner Firma Lenz-Motorentechnik verstärkt der Münchner nun die kleine, aber feine Gilde der BMW-Tuner. In Sachen Mechanik steht ihm Dieter Schey als Partner zur Seite, der in Alsenz eine BMW-Vertretung betreibt.

Für seine neue PS-Küche in Kirchseeon bei München schaffte der Elektronikfex einen aufwendigen Motorenprüfstand an. Derzeit reißt ein 450 PS starker Kompressormotor an den stählernen Halterungen des Testbetts. Noch brüllt er hinter den dick bedämpften Wänden seine High-Tech-Verlieses. Doch bald wird er die gestrenge Befragung durch den wissbegierigen Ingenieur hinter sich haben und wieder seinen Stammplatz zwischen den Vorderrädern eines Münchner M-Wagens einnehmen. sport auto wird in Kürze berichten.

Ihr Debüt geben die Tuner Lenz und Schey jedoch mit einer maßvoll gestärkten und gestrafften Version des BMW 535i. Lenz: „Unser Entwicklungsziel war ein Motor mit viel Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich und ansprechender Spitzenleistung ohne drastisch gesteigerte Drehzahlen.“

Einem Leistungszuwachs von 23 Prozent (260 statt 211 PS) steht ein Drehmomentzugewinn von gut 14 Prozent (349 statt 305 Nm) gegenüber. Allerdings: Schon ab 2600/min liegen mehr als 300 Nm am der Schwungscheibe.



Den Schlüssel zu diesem erfreulichen Ergebnis lieferte Dieter Schey mit einer neuprofilierten Nockenwelle. Sie erhöht die Gesamtsteuerzeit gegenüber der Serie um 24 auf 284 Grad und öffnet die Ventile maximal 10,8 statt 9,7 Millimeter.

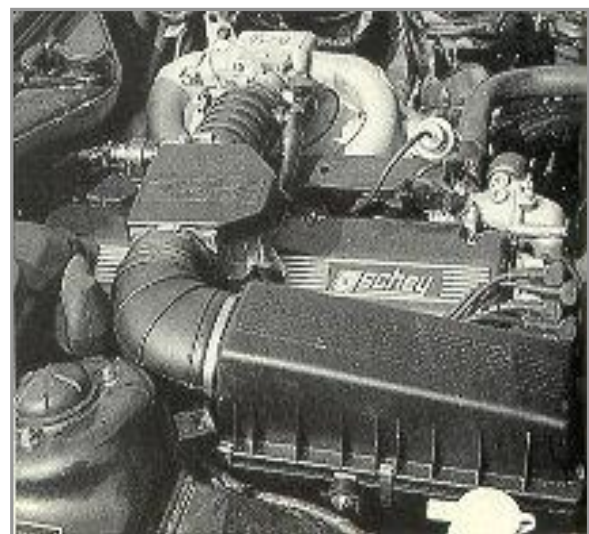
Die um 1,4 Millimeter vergrößerten Zylinderbohrungen füllen spezielle Autothermik-Kolben von Mahle, die jenen des M5 nicht unähnlich sind. Der geänderte Brennraum soll für eine günstigere Verbrennung sorgen. Den Erfolg des Unterfangens unterstreichen Abgaswerte, die laut TÜV-Gutachten noch unterhalb der Serie angesiedelt sind. Den veränderten Schwingungsverhältnissen trägt ein abgestimmter Fächerkrümmer aus Edelstahl Rechnung. Er leitet das Abgas den Katalysator-Elementen aus dem BMW M5 zu. Auch die zweiflutige Auspuffanlage erbte der Lenz-Wagen von dem weißblauen Renommierstück (6650 Mark). Den verbesserten Füllungsgrad in den Brennräumen setzt die von Lenz neuprogrammierte Bosch Motronic in zählbare Zusatz-PS und –Newtonmeter um. Zudem sei es gelungen, so der Entwickler, durch Optimierung der Einspritzkennung im Teillastbereich den Benzinverbrauch freundlicher zu gestalten.

Wer einen nagelneuen 3,5-Liter-Motor bei Lenz abliefert, bekommt für 16 986 Mark ein geschärftes Triebwerk installiert, komplett vom geglätteten Saugrohr bis zum polierten Auspuffendstück.

Das Wirken des Lenzschen Sahnestücks kündigt bereits im Stand untrüglich die Nadel des Drehzahlmessers. Sie pendelt etwas um die 1000/min-Marke. Dieser leicht holperige Leerlauf ist der einzige spürbare Nachteil der geänderten Nockenprofile.

Ansonsten erwirbt der Motor sich durch dezentes Auftreten ausnahmslos die Sympathien seiner Fahrer. Leistung und Drehmoment entfaltet er ungemein entspannt. In aller Selbstverständlichkeit setzt er den gewichtigen 5er bereits aus niedrigeren Drehzahlen schwungvoll in Gang. Sein Temperament findet erst am unerbittlichen Drehzahlbegrenzer eine Schranke.

Dabei hält er sich hinsichtlich der Geräuschentwicklung wohltuend bedeckt. So werden auch Langstrecken-Sitzungen zum Vergnügen. Die serienmäßige Achsübersetzung lässt den sportlichen Charakter dieses Motors voll zur Geltung kommen. Schaltfaules Fahren, meist im fünften Gang, ist angesagt. Lediglich auf schnellen Autobahnpassagen gleitet die Hand des Fahrers öfter mal versonnen zum Schaltstock – um einen sechsten Gang zu suchen.



Die Höchstgeschwindigkeit von 243 km/h lotet sicher nicht die Reserven aus, die in diesem Motor stecken. Doch auf dichtbevölkerten Straßen beschert die Spurtstärke der Lenz-Limousine ein Maß an Souveränität, das durch ein paar km/h mehr Topspeed kaum aufzuwiegen ist.

100 km/h erreicht der 1,6 Tonnen schwere Wagen denn schon nach 7,3 Sekunden. Von 60 bis 160 km/h verstreichen im vierten Gang gerade 20,8 Sekunden.

Ein geändertes Fahrwerk hilft, die addierte Leistung angemessen auf den Asphalt zu übertragen. Die Radhäuser füllen 16zöllige Räder. Sie sind mit Breitreifen von Dunlop (D 40) bezogen. Die Dimensionen lauten 225/45 hinten. Sie garantieren viel Grip in nahezu allen Fahrsituationen, zeigen allerdings Neigung, Längsrillen nachzulaufen.

Dafür bewahrt das von Schey speziell abgestimmte Fahrwerk trotz seiner betont sportlichen Note ein Maximum an Komfort. Die 20 Millimeter kürzeren Federn sind progressiv gewickelt und bescheren daher fast so gutes Ansprechverhalten auf kleine Unebenheiten wie die linearen Serienteile. Dafür begrenzen sie bei Kurvenfahrt die Seitenneigung des agilen 536 DS auf ein Minimum.

Die Dämpfer arbeiten in der Druckstufe nahezu entlang der Serienkennlinie. Sie setzen der Feder jedoch beim Expandieren weit größeren Widerstand entgegen. Daher folgt der Fahrzeugaufbau beim Ausfedern nach Bodenwellen weit nachdrücklicher der Straßenkontur, als dies bei der komfortorientierten Serienabstimmung der Fall ist.



Die im Serienauto gute Lenkung mit ihrer deutlichen Servounterstützung steht hier in eigentümlichem Gegensatz zur Agilität des Fahrwerks. Sie verlangt bedächtiges und gezielt ausgeführtes Manöver am Volant.

Wer in zügig angefahrene Kurven allzu hektisch einlenkt, siegt sich leicht mit Ausbruchversuchen der Hackpartie konfrontiert. Sie sind zwar leicht zu korrigieren, können weniger geübte Drifter aber nachhaltig verunsichern.

Das Fahrwerk will via Lenkung zunächst gefühlvoll in die Federn gesetzt sein, bevor es sich mit sicherem Schwung entlang der Reifenhaftgrenze um die Kurven bewegen lässt. Die Übung erledigt der Lenz-BMW dann allerdings in erstaunlichem Tempo und mit untadeliger Sicherheit. Mit ihrem 536 DS geben Lenz und Schey einen rundum gelungenen einstand auf der Tuning-Szene. Der Kraftwagen aus Kirchseeon nutzt geschickt jene Lücke, die sich zwischen 535i und M5 befindet. Mit seinem nächsten Projekt wird Lenz in die Welt jenseits davon vorstoßen.