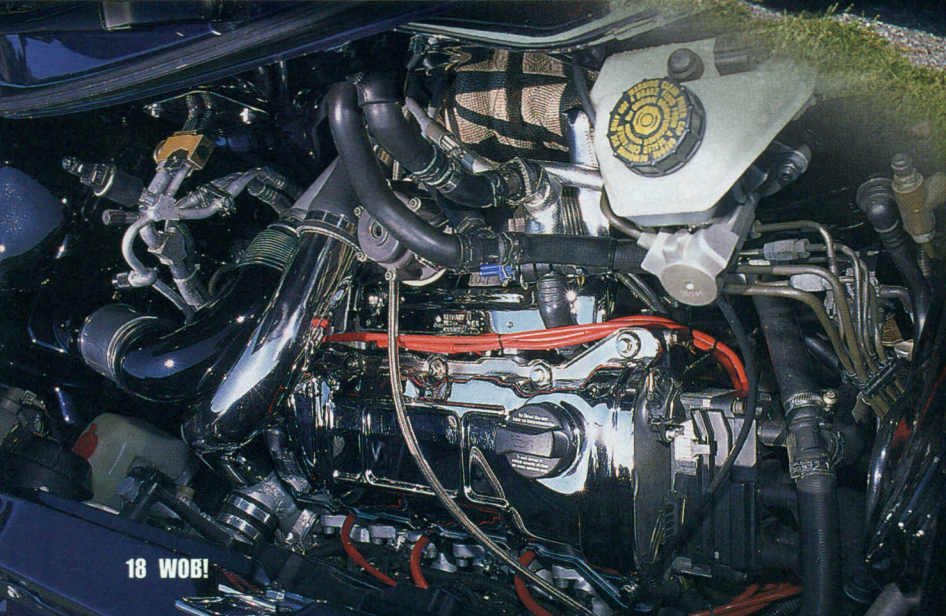


# SCHNELLBUS

Ein T4, der Ferraris jagt...

Mit seinem VR6-motorisierten Multivan Classic wählte sich Uwe Müller leistungsmäßig eigentlich "auf der sicheren Seite". Doch als ihm die drehmomentstarken TDI-Bullis immer noch davon zogen, erwachte sein Kampfgeist. Das einzigartige Resultat seht Ihr hier.





Luftfederbalg hinten

Ein Jetta I GTI 16V und ein Kompressor-Golf II bescherten Uwe Müller erste Tuning-Erfahrungen und völlig neue fahrdynamische Erlebnisse. Den Reiz der Beschleunigung mochte Uwe deshalb auch nicht missen, als er vor vier Jahren auf einen opulent ausgestatteten T4-Bus umstieg. Ein handgeschalteter Multivan mit der 140 PS-Spitzenmotorisierung, dem 2,8l-VR6, schien die gewünschte Sportlichkeit zu garantieren. Für den Bus hatte man die Drehmomentcharakteristik des vom Golf III abgeleiteten Aggregats werksseitig zu Lasten der Top-Power angepasst. Das klang vernünftig, und es klang nach überlegenen Fahrleistungen. Die seidenweiche Laufkultur des Sechszylinder-"Big-Blocks" tröstete Uwe sogar über die deftigen Kraftstoffkosten hinweg.

So weit die graue Theorie – die Praxis sah leider anders aus. Ständig musste Uwe mit seinem luxuriös motorisierten Raumgleiter die linke Autobahnspur frei geben, um sich von geizigen

"Diesel-Pieseln" mit ihren fröhlich nagelnden TDI-Bullis die Rußfahne zeigen zu lassen. Das wurde ihm bald zu bunt. Deshalb selbst auf einen Diesel umzusteigen, kam für ihn allerdings nie in Frage – aus gutem Grund, wie wir bald sehen sollten, denn in die Leistungsregionen, in die er nun vordringen wollte, ist wohl noch kein Selbstzünder-Bulli gelangt. Was mit aufgeladenen Benzinmotoren alles möglich ist, hatte Uwe nicht nur an seinem eigenen Zweier-Golf erlebt, sondern auch beim Turbo-Golf III VR6 eines Freundes. Dessen Umbau stammte aus dem Hause Rothe-Motorsport, und schon der Kundenservice durch Firmeninhaber Mike Rothe beeindruckte Uwe nachhaltig. Logisch, dass der im hessischen Schaaf-

heim ansässige Tuner auch für ihn die erste Adresse war.

Uwe beschloss sofort, "Nägel mit Köpfen" zu machen, das hieß: ein Lader ist halber Kram, zwei sind besser, um sich nicht nur die Diesel-Bullis dauerhaft vom Hals zu halten. Nun zählen



Biturbo-Busse auch bei Rothe nicht gerade zum Alltagsgeschäft. Es gab zwar schon zwei Kundenautos, die mit Garrett-Ladern auf 280 bzw. 340 PS kamen. Uwe fragte aber gleich, ob da nicht noch mehr ginge. Mit einem etwas anderen Konzept seien wohl auch über 400 PS drin, lockte Mike Rothe. So kam es, dass eine ganze Reihe von Lösungen speziell für Uwes T4 entwickelt werden mussten. Sein Bus bekam zwei modifizierte KKK 27-Lader mit Wastegate. Weil die allerdings sehr dicht an der Spritzwand sitzen, musste ein Edelstahlblech als Hitzeschutz eingeschweißt werden. "Da sind gerade mal 15 mm Luft nach hinten," erklärt Uwe, der die gesamten Montagearbeiten selbst durchführte. Um den natürlichen Bewegungsdrang des Triebwerks einzudämmen, verwendete er doppelte Aufhängungen. "Bis alles passte, habe ich den Motor bestimmt 20 bis 30 mal aus- und eingebaut," sagt er. Auch im Motorinnen ging es ans Eingemachte: Der Hubraum wuchs durch Aufbohren des Blocks auf knapp 3 Liter, außerdem kamen beschichtete Mahle-Schmiedekolben, Rennsport-La-

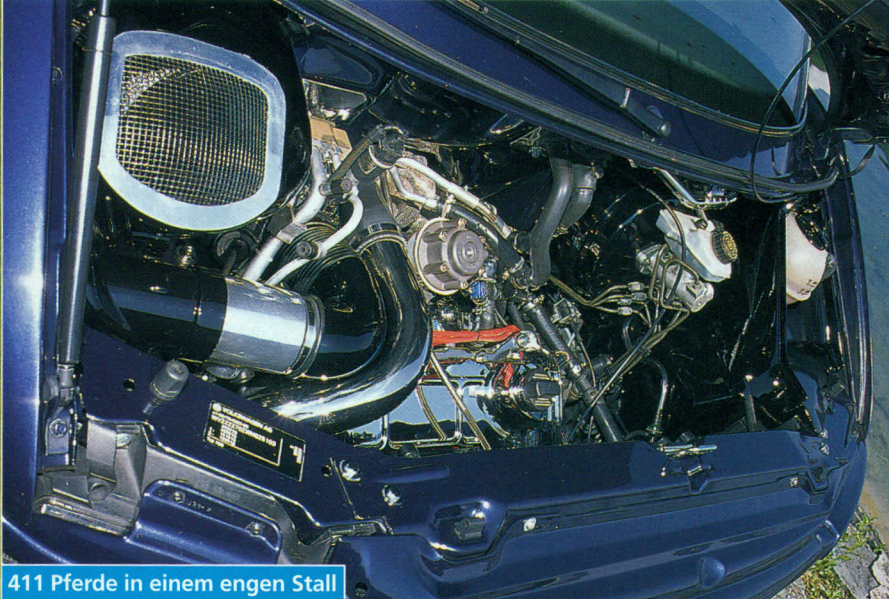
gerschalen, Audi RS2-Einspritzdüsen und ein geänderter Luftmassenmesser zum Einsatz. Die komplette Abgasanlage ist ab dem Rothe Turbo-Gusskrümmer Marke Eigenbau. Angesichts der perfekten Betreuung, die auch Uwe erlebte, nahm er es Mike nicht übel, als der eines Tages zwei Hochleistungsschalldämpfer, gut vier Meter Edelstahlrohre und einige Bögen auf den Ladentresen legte und grinsend sagte: "Da ist dein Auspuff." Mike kannte Uwe inzwischen gut genug, um zu wissen, was er ihm zumuten konnte. Trotzdem folgten sieben harte Tage mit Flex- und Schweißarbeiten, um die Anlage fertig zu stellen. Saugseitig war ebenfalls Ideenreichtum gefragt, der in zwei Ladeluftkühlern (einer von Rothe, der andere von Uwes bisherigem "Erzgegner", dem 150 PS-TDI) Gestalt annahm. Beide lassen sich durch Klappen im Ansaugtrakt parallel oder einzeln schalten. "Der TDI-Kühler sitzt hinter dem Klimakühler, und da merkt man vor allem im Sommer im Stadtverkehr durchaus einen gewissen Leistungsverlust", so Uwe. Zum Abstimmen brachte er

braucht er höhere Tempi nicht mehr von einem Fahrradtacho abzulesen, den er allerdings zum Speichern von Durchschnitts- und Top-Speed nach wie vor im Auto belässt.

**Die gebotenen Fahrleistungen** verlangten nach einer speziellen Sachs-Sintermetallkupplung, um die Wahnsinnskräfte über ein extrem lang übersetztes Getriebe überhaupt auf die Straße zu bekommen. Darüber hinaus war auch ein adäquat modifiziertes Fahrwerk nötig, um die Fuhre unter Kontrolle zu behalten. Anfangs installierte Uwe ein R&H-Fahrwerk mit speziell angefertigten Federn für noch mehr "Tiefgang". Dazu gab's vorne eine Mov'-it-Bremsanlage auf Porsche 993 Biturbo-Basis mit 320 mm Scheibendurchmesser. Um RH-Räder in 8x17 ET35 montieren zu können, brauchte Uwe wegen der großen Bremse vorne zusätzlich 5 mm Spurverbreiterungsplatten. Hinten blieb es bis jetzt bei der Serienbremse. Außer den Rädern lassen sich an dem nach wie vor im Originallack "Windsorblau-Metallic" gehaltenen Aufbau nur wenige Änderungen ausmachen. Den RSL-Frontspoiler mit den großen Öffnungen wählte Uwe, weil man einen Ölkühler optimal dahinter montieren konnte, die Lufthutze eines Renault 19 bringt mehr Kühlung ins enge Motorabteil, und der RSL-Dachspoiler eignete sich hervorragend, um eine dritte Bremsleuchte aufzunehmen. "Das ist aber auch schon alles, was ich an Plastik am Auto dulde", bekräftigt Uwe, der es optisch eher dezent liebt.



Diese Drehstab-Einstellbolzen ersetzte Uwe durch Hydraulikzylinder



411 Pferde in einem engen Stall

**Das Understatement** geht so weit, dass er inzwischen froh ist, auf Knopfdruck sogar wieder mit einer Karosserie in Serienhöhe fahren zu können. Möglich macht dies Uwes nächster Bastel-Coup – die Kombination aus einem Bavaria-Airride-Fahrwerk an der Hinterachse und einem Hydraulik-Set an der Vorderachse. Hier ersetzte er einfach die beiden Gewindestangen für die Höheneinstellung der originalen Drehstabfedern durch zwei speziell angefertigte Hydraulikzylinder (von einer Firma für Landmaschinenzubehör), was naturgemäß den höchst angenehmen Serien-Fahrkomfort erhält. Als Stoßdämpfer kommen vorn und hinten rote Konis zum Einsatz.



Die Fahrdynamik des Bullis beschert nicht nur Uwe einprägsame Erlebnisse, sondern auch seinen Beifahrern und "Opfern" (wobei letztere oft selbst eher dem "Täterkreis" zuzurechnen sind). Eine der besten Anekdoten ergab sich erst kürzlich auf der Heimfahrt von einem Treffen. Als Uwe und einem Mitinsassen die Fahrerei nach einer guten Stunde etwas langweilig wurde, sinnierten beide, dass jetzt eigentlich mal ein ernst zu nehmender "Kandidat" kommen könnte. Kaum hatten sie daran gedacht, machte sich in Uwes (englischem) Fahrer-Rückspiegel eine flache Ferrari-Flunder breit. Genauer über den Typ wussten beide zunächst nicht. Die Verkehrslage ließ nur Geschwindigkeiten zwischen 180- und 220 km/h zu, die Uwe optimal im vierten Gang fahren kann. Dann passierte, was passieren musste: Der Ferrari fühlte sich vom Bus "gekitzelt"

und gab merklich sein Bestes. Doch Uwe hing dem Boliden über eine Viertelstunde im Nacken, und sein Copilot quietschte nur vor Vergnügen: "Der kommt nicht weg, der kommt nicht weg!" Wie sich im Nachhinein herausstellte, handelte es sich um einen Ferrari 550 Maranello mit 485 PS unter der Haube ...

**Das Wegkommen** dürfte dem Italiener aus Schumis Rennstall im nächsten Jahr noch schwerer fallen, denn Uwe hat Mike Rothe erzählt, dass der "Eclair-Bus" laut GPS-Tempomessung angeblich 272 km/h "geht". "Das schaffen wir auch," versprach Mike. Deshalb muss im Winter neben anderen Modifikationen wohl noch mal der Kopf runter ...

**Text und Fotos: Martin Henze**



Corrado-Uhren stehen dem T4

# WOB!-tec

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

**Basisfahrzeug:** T4 Multivan VR6

**Baujahr:** 8/97

**Motor:** Mahle-Schmiedekolben mit Spezialbeschichtung, zwei modifizierte KKK27-Turbolader mit Wastegate vom Audi RS2, RS2-Einspritzdüsen, zweite Kraftstoffpumpe, elektrisches Dampftrad, Rennsport-Lagerschalen (Rothe), geänderter Luftmassenmesser, zwei Ladeluftkühler (1x Rothe, 1x 150PS-TDI, über Klappen im Saugkanal parallel oder einzeln schaltbar, Sachs-Sintermetallkupplung mit erhöhtem Anpressdruck

**Hubraum:** 2.998 cm

**Leistung:** 411 PS

**Auspuffanlage:** Rothe-Turbo-Gusskrümmer, Rest Eigenbau aus Edelstahl

**Getriebe:** Langes Fünfganggetriebe

**Fahrwerk:** Hinten Airride-Komponenten (Bavaria Tuning), vorne Hydraulikzylinder anstelle der Federeinsteller, rote Koni-Stoßdämpfer

**Bremsanlage:** Vorne Mov'-it-Bremsanlage (Basis: Porsche-993 Biturbo) mit 320 mm-Bremsscheiben und Stahlflexleitungen, hinten Serien-Scheibenbremsen

**Felgen:** RH Phoenix, 8x17 ET35, vorne 35 mm-Spurverbreiterung

**Bereifung:** Dunlop SP 9000 (mit spezieller Freigabe), 235/45/17

**Karosserie:** Frontstoßstange mit Spoiler (RSL), Kühlergrill ohne Emblem, Scheinwerferleisten, weiße Blinker und abgedunkelte Scheinwerfer, Lufthutze Renault 19, Eigenbau-Einarmwischer aus Audi A6-Komponenten, modifizierter engl. Außenspiegel links, RSL-Dachkantenspoiler mit 3. Bremsleuchte, schwarz-rote Rückleuchten (Hella) Lackierung: Windsorblau-Metallic Innenraum: König-Sportsitze in Leder-Alcantara, übrige Ausstattung nachträglich daran angepasst, hintere Rahmenkopfstützen von Opel-Astra, schwarzer Teppichboden und Fußmatten individuell angefertigt, Corrado-Instrumenteneinheit mit MFA, Innentürgriffe carbonisiert

**HiFi:** Pioneer KEH-B6600R, Axton C200-Endstufe, Rotec-Soundsystem in den Türen, hinten herausnehmbare Basskiste mit Kenwood-Verstärker KAC 821,

**Dank an:** Mike Rothe und sein Team sowie an Uwes Frau Daniela für die moralische Unterstützung