

Der SLS-Kompressor bringt den V6 auf 330 PS.

+++ Schnellste Fahr



Info: Mit dem KW Geviertelwerk kommt der R32 etwa 80 mm tiefer. Links: R von Cupra und Kompressor-Schriftzug von Mercedes

TEXT RALF SCHRÖDER
FOTOS STEPHAN REPKE

Die vielleicht längste Praline der Welt soll Mädels zum Schmelzen bringen. Jungs schmelzen auch bei Schoko-Schwarz, aber nur, wenn es gut lackiert ist. Ob beim Harley-Biker oder Rechtsanwalt, ob MIB oder BND, Staatskarosse, Mafia-Gefährt oder getunte Kiste, Schwarz ist angesagt. Überall? Nein, in Fahrschulen nicht! Die bevorzugen gut sichtbare Farben und eine vernünftige Motorisierung: 75 PS reichen und gern darf es ein Diesel sein, der verzeiht den armen Fahranfänger viel.

Dirk Karl ist da anders drauf: Der Fahrlehrer aus Bad Kissingen kann gar nicht genug Leistung unterm Hintern haben. Es gibt viele Leute, für die ein R32 der Traum-Golf ist. Schließlich ist der V6 mit 241 PS ein echter Wolf im Schafspelz: außen braver Golf, innen jede Menge Power. Aber auch bei Wölfen gibt es Leittiere und Mitläufer. Mit Hilfe eines SLS-Kompressors hat Dirk seinen R32 zum Alpha-Tier in der Wollmeute gemacht: Etwa 330 PS sind es an der Kurbelwelle, am Rad wurden 310 PS gemessen. „Der

Damit hat Fahrlehrer Dirk Karl die vielleicht

schule der Welt +++





Ganz oben: Rockford Fosgate Bass so wie 8 Zoll-Monitor im GFK-Bassgehäuse im Kofferraum **Oben:** Verliebt ins Detail: Türschlossbügel in Chrom, Schrauben in Gold **Unten:** Audi TT-Klappe mit Goldschrauben **Ganz unten:** Mächtig gezackte 19 Zoll Budnik Trilogy III mit ultraflachen 225/35er Uniroyal RainSport-Reifen



Nur Kennern der Marke VW ist klar, warum sie bloß die Rücklichter sehen

SLS Kompressor mit Fiehkraftkupplung ist einer von drei Bausätzen in Deutschland", erzählt Dirk. Er wurde privat eingebaut, die Software anschließend aber noch einmal bei SLS abgestimmt. Die Fiehkraftkupplung sorgt dafür, dass der Kompressor bereits ab 1800 Umdrehungen zuschaltet. Ein Blick unter die Haube fasziniert nicht nur Technik-Freaks, sondern auch Ästheten. Alle Abdeckungen sind verchromt, Schrauben und Schlauchschellen hingegen vergoldet. Durch die große Fläche, die Ventildeckel und Ansaugbrücke bilden, wirkt der Motorraum wie vollverspiegelt. Die Serienauspuffanlage ist bereits ab Werk auf hohe Leistung ausgelegt, die Drosselklappe im Endschalldämpfer wurde vom linken auf das rechte Endrohr umgesetzt. Dadurch ändert sich der Rückstau, was zu besseren Laufeigenschaften führt. Am Heck lassen zwei fette 100er-Rohre von Projekt Two ahnen, dass unter der Haube jede Menge Power lauert. Normalerweise wird die Kraft mittels Traktionshilfen wie ESP auf die Straße gebracht. Der 28-Jährige hat einen Schalter, mit dem er alle Fahrhilfen wie ABS und ESP auf einmal abschalten kann. Dann

geht die volle Leistung ungebremsat auf alle vier Räder, denn der R32 hat Allradantrieb.

Serienmäßig steht der R32 auf 18-Zöllern, doch auch hier muss Dirk noch eins draufsetzen: 8x19 ist das Maß der Budnik Trilogy III, die durch ihr scharfes Design auffallen. Die Felgen werden aus einer Aluminium-Legierung gefertigt, die sechs Prozent Titan-Anteil enthält. Die Sterne sind aus dem Vollen gefräst. Obwohl das Fahrwerk des R32 schon sportlich ausgelegt ist, ließ unser Mann sich nicht davon abbringen, ein KW-Gewindelfahrwerk in der Variante 2 mit einstellbarer Zugstufe zu installieren. Dass der Golf trotz etwa 80 mm Tieferlegung nicht brutal flach auf der Straße sitzt, liegt an den großen Felgen, ist aber ein gewollter Effekt. Damit die Kraft ganz sicher auf die Straße kommt, hat Dirk auch in der Breite noch einmal zugelegt. Serienmäßig sind die Felgen beim R32 75 Zoll breit, jetzt sind es wie gesagt acht Zoll. Damit alles ohne Eingriffe an der Karosserie ins Radhaus passt, wurden ultraflache Uniroyal RainSport in der Dimension 225/35-19 aufgezogen. Überhaupt legte der VW-Fan keinen großen



Wert auf äußerliche Veränderungen. Lediglich kleine Details, die nicht sofort ins Auge fallen, modifiziert er. Die Haube wurde zwar geelant, aber auf einen bösen Blick verzichtet der Fahrlehrer. Die Türgriffe haben kein Schloss und ein Tankdeckel vom Audi TT zielt die rechte Heckseite. Die rückwärtige Ansicht wurde nicht geelant. Im Gegenteil: Der Schriftzug R32 wurde um „SLS Kompressor“ erweitert. Dafür hat Dirk die Kennzeichenmulde hinten verkleinert und

vorn die Kennzeichenverstärkung entfernt. So entstand eine dezente, seriennahe Optik, die nicht vermuten lässt, dass hier ein vor Kraft nur so strotzender Golf es allen zeigen wird. Doch es ist nicht so, dass Dirk schon das Gefühl hat mit dem Wagen fertig zu sein. Die beim Fototermin noch serienmäßige Innenausstattung mit den König R32-Sitzen soll ausgetauscht werden gegen eine zimtfarbene Leder-Garnitur. Und mit einem Ladeluftkühler sowie geänder-



Der Innenraum präsentiert sich noch im Serienzustand, aber Dirk hat schon was in Planung

KARL-GOLF R32

KAROSSERIE: Golf R32, Bj. 2003, Haube und Stoßstange vorne geelant, Audi TT-Tankdeckel, Kennzeichenmulde hinten verkleinert, Türgriffe ohne Schloss, R-Schriftzug Seat Cupra

INTERIEUR: VW Navi Plus, digitales Soundsystem VW, Rockford Fosgate-Bass, GFK-Bassgehäuse, DVD-Player, 8 Zoll Monitor im Heck

MOTOR: 3,2 l-V6, SLS Kompressor-Kit, Fliehkraftkupplung, ca. 330 PS, Endschalldämpfer modifiziert, 100 mm Projekt Zwo-Endrohre, Ansaugbrücke, Ventildeckel und Kompressor verchromt, Schrauben versgoldet

FAHRWERK: VW-Gewindefahrwerk Variante 2, Budnik Tilley III-Alu in 8x19, Uniroyal Rain-sport 225/35-19er Reifen

DANK AN: SLS, K-tec, Reifen-Simon, Manni

ten Einspritzdüsen hofft der Franke die Leistung seines Vierers auf etwa 350 PS an den Rädern steigern zu können.

Eines müssen wir bei diesem schnellen Fahrlehrer aber noch klären: Der Golf R32 hat keine zweite Pedalerie und auch keine doppelten Innenspiegel. Wer als Fahrschüler das Glück hat, mit Dirk im R32 mitzufahren, sitzt bitteschön rechts. Kann ja schließlich nicht jeder Anfänger gleich mit über 300 PS loslösen, oder? □