

Blasmusik

Das Orchester hat nur einen Kopf...

174 PS und sechs Zylinder in einem Golf - das war 1991 die Sensation schlechthin. Inzwischen möchte man doch ein bißchen mehr „Performance“, angesichts eines Spritverbrauchs von 13 Litern auf 100 Kilometer. VR6-Fans dürfen sich freuen, denn: 300 PS sind machbar, Herr Nachbar!

Traurig, aber wahr - die 7,6 Sekunden, in denen ein Golf VR6 laut Werksangabe auf 100 km/h spurtet, werden heute von handelsüblichen Taxis unterboten. So ein „320 CDI“ beispielsweise macht das mit seinem serienmäßigen 7-Gang-Automatikgetriebe jedenfalls deutlich besser. Darauf scheinen manche mit Spoilerwerk und Kriegsbemalung zu reagieren. Die Taxi-Innung hält sich vor Lachen den Bauch...

Das muß nicht sein! Für unwesentlich mehr Geld als ein „Angeber-Bodykit“

inklusive Lackierung verschlingt, gibt's Power zum Nachrüsten, angesichts derer den Dieselkutschern das Lachen vergeht. Bei der Wahl der richtigen Komponenten schaden gewisse Kenntnisse jedoch keineswegs.

Zweifellos machen Turbos mächtig Druck. Sie erfordern aber Eingriffe in die Abgasführung, eine Ladeluftkühlung und meist auch die Reduzierung der Verdichtung. Das klingt nicht nur nach Aufwand... Die Alternative heißt Kompressor, und wer sollte sich besser darauf verstehen als SLS, jenes Unternehmen, das sich schon mit einer anderen Form der mechanisch angetriebenen Aufladung viele Jahre erfolgreich auseinandersetzt. Zum G-Lader gesellte sich inzwischen der Kompressor. Eine feine Sache, denn die Auspuffanlage bleibt auch bei Kompressornachrüstungen serienmäßig und auf jede Form der Ladeluftkühlung kann ebenfalls gestrost verzichtet werden.

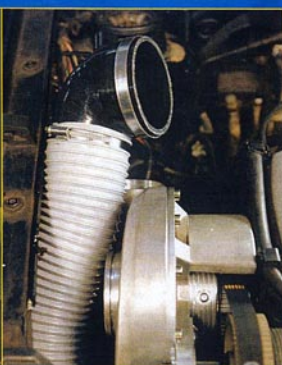
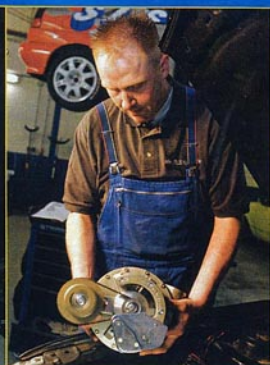
Einbau der Hardware

Selbst die Installation des genialen „Aufblasers“ ist keine Hexerei. Neulich durften wir den SLS-Jungs über die Schulter schauen und sogar einige Fotos schießen. Zuerst demontieren sie Luftfiltergehäuse, Ansaugschlauch, Spannrolle, Kühlergrill und Scheinwerfer, dann versetzen sie den Kohlefilter auf die (in Fahrtrichtung) linke Seite. Die Verlängerung der dazugehörigen Schläuche stellt keinerlei Problem dar.

Die beiden Motorankerpunkte rechts werden gelöst und das Triebwerk so-

weit angehoben, bis man die Lichtmaschine demontieren kann. Mittels spezieller Schrauben und Distanzhalter läßt





sich anschließend die Trägerplatte für den Kompressor zusätzlich montieren. Vor dem Einbau des Kompressors wird jedoch der Ansaugtrakt aus Platzgründen unter Verwendung zweier Schläuche abgeändert und mit einem offenen Luftfilter versehen. Hierfür sind auch die zum Luftmengenmesser führenden Stromkabel sorgfältig zu verlängern.



Der nächste Schritt ist der Einbau des Kompressors - auch für „Otto Normal-schrauber“ kein Akt, dank der leicht-verständlichen bebilderten Anleitung. Erneut ergibt sich ein Platzproblem, das sich jedoch durch die Befestigung der Spritleitung mittels abgewinkelte Druckrohrstücke aus Alu in Position zu bringen und danach mit Spezialkleber zu fixieren. Anschließend kann man sich bereits wieder um Führung und Spannung des Keilriemens kümmern und muß ein Rückschlagventil verbauen, das verhindert, daß Druckluft den Kraftstofftank aufbläst. Zudem ist der Originalbenzindruckregler gegen einen, dem Kit beiliegenden 4-bar-Druckregler auszutauschen.

Eingriff ins Motormanagement

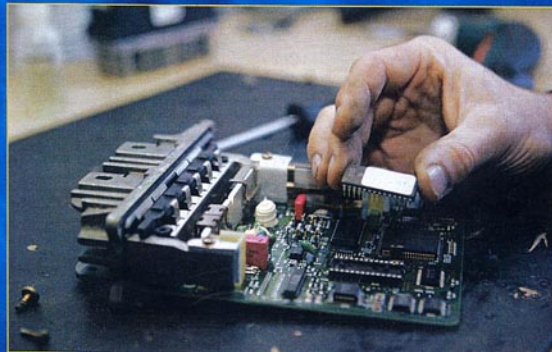
Soweit die „Hardware“, wie man sie auch schon zu früheren Zeiten hätte verändern können. Diese Aktionen endeten jedoch oft mit Schäden am Triebwerk, weil die Möglichkeit fehlte, das Motormanagement auf jede Lebenslage einzustellen. Mit dem serienmäßigen Steuergerät ist der „aufgeblase-ne“ Motor also nicht zu betreiben. Daher hat nun ein Vorgang zu erfolgen, den der Volksmund schlicht und einfach „Chip-Tuning“ nennt.

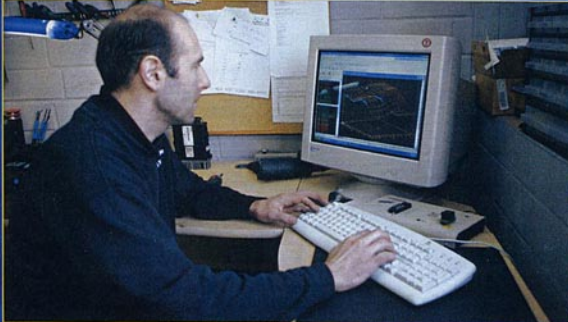
Es gilt, den elektronischen Baustein zu wechseln, der jedem Betriebszustand des Motors die entsprechenden Vorgänge zuordnet, der die Zündung ver-stellt, die Spritmenge reguliert, den Lambdawert im Auge behält und so weiter. Dieser einem Tausendfüßler ähnelnde Baustein ist bei einigen Steuergeräten nur „gesteckt“ wie ein Lego-Stein, bei anderen verlötet. Wer behutsam vorgeht, kann die „gesteckte Version“ selbst auswechseln, wobei darauf zu achten ist, daß keinerlei Verbindung auf der Leiterplatte zu Bruch geht, was jedoch relativ leicht passiert.

Verlötete „Chips“ sollte man beim besten Willen nicht selbst austauschen.

Hierfür ist nicht nur ein besonders feiner Lötkolben erforderlich. Man braucht zudem ein feststehendes Vergrößerungsglas sowie die Möglichkeit, das „alte“ Lötzinn nach der Demontage des Originalbausteins abzusaugen - also rückstandsfrei zu entfernen. Aus diesem Grunde muß das gesamte Steuergerät in diesen Fällen zum Tuner, beziehungsweise dem Hersteller des Kompressor-Kits.

Sobald alle Komponenten wieder an ihrem Platz sind, gilt es, eine Schlußkontrolle vorzunehmen. Hierbei ist darauf zu achten, daß der Kompressor frei von „Transportsicherungen“ (Klebestreifen über Ölentlüftung) ist und





recht einfach abstellen. Logischerweise sind langanhaltende Drehzahlorgien in dieser Phase noch nicht angesagt...

Wer seinen VR6 in dieser Weise aufrüstet, kann sicher sein, so schnell keinen ernstzunehmenden Gegner in Sachen Beschleunigung zu finden - vor allem wenn ab Werk ohnehin „syncro“ am Heck des Fahrzeugs stand. Um eine der Leistung entsprechende Endgeschwindigkeit erreichen zu können, empfehlen sich Änderungen an der Getriebeübersetzung. Aber das ist ein ganz anderes Thema.

die Riemen exakt nach Vorschrift gespannt sind. Darüber hinaus empfiehlt sich eine Kontrolle sämtlicher Verschraubungen, und es ist sicherzustellen, daß auch alle elektrischen Steckverbindungen wiederhergestellt sind.

en Lauf der Riemen zu kontrollieren, die - sauber in der Flucht - zentriert auf den Rollen laufen müssen. In den verschiedenen Drehzahlbereichen kann nun auch überprüft werden, ob es zu Berührungen mit der Karosserie kommt oder aus anderen Gründen Vibrationsgeräusche auftreten. Solche lassen sich in der Regel zu guter Letzt

Erst jetzt ist es Zeit, am Zündschlüssel zu drehen und sofort den einwandfrei

Fotos: Jochen Haupt
Text: L. Hasenberg

