



Rauchwolke: Die 8x19 Zoll großen Raptor-Felgen sind von Budnik



TEXT THORSTEN ELBRIGMANN  
FOTOS STEFAN BAU

**E**s geht doch nichts über einen Neuwagen: Der wird so ausgestattet, wie man ihn haben will, den hat noch niemand gefahren, der riecht neu – der ist irgendwie langweilig. Alexander Rauch aus Bad Camberg ist es ungefähr so ergangen, als sein Golf GTI TDI mit 150 PS und Vollausrüstung (allerdings ohne Schiebedach und das Me-

mory-Paket) im November 2002 vor ihm stand. Genau sechs Wochen hat es gedauert, dann war auch schon der Umbautermin für das Airride-Fahrwerk bei HPS in der Schweiz ausgemacht. Für das Airride-Fahrwerk sprachen gute Gründe. „Erstens hat das bisher kaum einer und zweitens wollte ich mal was Neues probieren“, erzählt Alex, der vorher eigentlich immer mit H&R-Gewindefahrwerken glücklich gewesen ist.

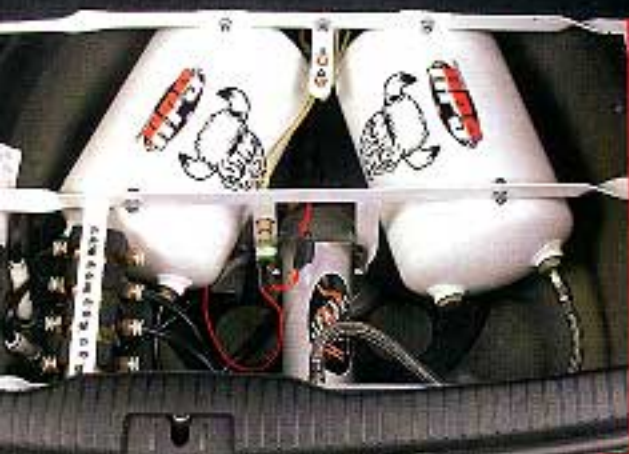
Airride – der Begriff faszinierte den VW-Schrauber. Den Job der üblichen Spiralfedern



Rauchart: Filigranes  
Budnik-Lenkrad aus  
Edelstahl gefräst

Als Alex Rauch seinen Golf 4 kaufte,  
wusste er, was er wollte: Per Air-  
ride-Technik machte er ihn zur

# Rauch Bombe



**Räucherkammer:** Zwei Druckbehälter, Verteilung und ein großer Kompressor für die Airride-Show

**Nichtraucher:** Statt des Aschenbeckers ist in der Mittelkonsole die HPS-Technik untergebracht



oder Torsionsstäbe übernehmen luftgefüllte Gummi-Elemente. Damit sich die Fahre nicht aufschaukelt, werden konventionelle Dämpfer verbaut, die sich aber in Zug- und Druckstufe von der Serienware unterscheiden. Ein Luftfahrwerk stellt andere Ansprüche an den Dämpfer. Zudem ist die Abstimmung solcher Fahrwerke eine heikle Sache, so auch in diesem Fall. „Als der Wagen aus der Schweiz zurückkam, war er auf der Hinterachse schwammig. Das gefiel mir nicht“, erinnert sich Alexander. Da der Kontakt zu HPS über die Firma Bullock-Style zu Stande gekommen war, kümmerte man sich dort bestens um das Problem. Flugs waren härtere Gummielemente verbaut – leider mit mäßigem Erfolg, denn nun bockte der Golf. Erst im dritten Anlauf klappete es. Es könnte daran liegen, dass beim Die-

sel die Gewichtsverteilung doch etwas anders ist als beim Benziner. Das beeinflusst das System. Ist es aber einmal richtig abgestimmt, funktioniert es problemlos, so Alexander.

**D**en Einbau inklusive einiger Sonderwünsche hat HPS binnen zwei Monaten erledigt. Zu den Extras zählte zum Beispiel die Verlängerung der Seitenschweller um fünf Zentimeter in Blech inklusive der Lackierung. Auch die Kunststoffteile sollten in Wagenfarbe erstrahlen. Insgesamt würde der Auftritt des Vierers aber

**Rauchabzug:** Auf Wunsch geht's hoch her am Golf

dezent ausfallen, so der Plan. Geschwärzte Embleme, entfernte Schriftzüge und ein kleiner Außenspiegel links vom Japan-Modell – mehr durfte es nicht sein.

Dezent sollte auch die Technik untergebracht werden. Den Einbau der gesamten Airride-Anlage realisierte HPS in der Reserveradmulde. Dort finden der recht große Kompressor, zwei zehn Liter große Druckbehälter und die Verteilung zu den vier Rädern samt Sperr-





## Rauchschwarz: Per Fernbedienung ganz abgelassen kauert der 2002er Golf am Boden

ventilen ihren Platz. Liegt die Kofferraummatte darüber, kommt niemand mehr auf die Idee, was da drunter stecken könnte.

Der Motor präsentiert sich ebenfalls als Wolf im Schafspelz. Per MTM-Chip kommt der ab Werk 150 PS starke TDI auf 180 PS. „Der Verbrauch ist um einen halben Liter gestiegen und etwas rußen tut er auch, aber das Leistungsplus ist gerade beim Durchzug deutlich spürbar“, bilanziert Alexander Pro und Contra des Chips.

So umgebaut ist der Wagen laut Alex auch für etwas sportlichere Fahrten geeignet. „Nur bei Bordsteinen und Schlaglöchern heißt es höflich aufzupassen“, meint er dann noch. Das hat aber nichts mit dem Airride-System zu tun, sondern mit den Budnik Raptor-Felgen. Sie gilt es zu schützen. Die Niederquer-

schnittreifen in 215/35 helfen da nur unzureichend. Zu leicht könnten die Schläge der Fahrbahn die schönen Felgen beschädigen. Da heißt es vorsichtig fahren.

Doch derzeit holt Alexander seinen Golf eh nur am Wochenende raus. Für den Weg zur Arbeit hat er noch einen Lupo. Auf Treffen aber ist er meist mit seinem Golf zu finden. Dort steht er dann zur Tarnung in Originalhöhe. Doch wenn dann jemand die Felgen bestaunen will, kann es schon mal sein, dass Alex nicht weit weg steht und unauffällig in der Hosentasche aufs Knöpfchen drückt und den Wagen bis auf die Erde absenkt – in Sekundenbruchteilen.

Ein klasse Show, die immer wieder für verdutzte Gesichter und Gelächter sorgt. Eben einfach nur bombig, dieser Vierer. □



**Rauchsignale:** Der GTI TDI ist per Chip auf runde 180 PS getunt

**Rauchware:** Ein Luftfedererelement ersetzt die Spiralfeder, daneben sitzt wie gewohnt ein Stoßdämpfer



### RAUCH-GOLF 4

**KAROSSERIE:** VW Golf 4 GTI TDI in Vollausstattung, Bj. 2002, im November 2002 als Neuwagen gekauft. Schweller um fünf Zentimeter in Blech verlängert, linker japanischer Außenspiegel, Kunststoffteile in Wagenfarbe lackiert, Schriftzüge entfernt, Original-Lack

**MOTOR:** 1.9 l TDI PD mit ursprünglich 150 PS, per MTM-Chip auf 180 PS gebracht

**FAHRWERK:** HPS Airride-Fahrwerk, per Funkfernbedienung von außen ansteuerbar, 120 mm Verstellbereich, H&R-Stabi vorn, Bremsen original, Budnik-Alufelgen Typ Raptor in 8x19 mit 215/35er Reifen, vorn und hinten je 5 mm Spurverbreiterung pro Rad

**DANK AN:** die Firmen Bullock-Style und Speed-Garage