



Die Autoseite

Regelmäßigen Lesern der Stadtzeitung müssen wir Thomas Sandmann nicht mehr vorstellen. Im Gegenteil: Sie haben sich eine Rubrik mit dem bekannten Medien- und Motorsport-Macher gewünscht, und wir haben ihn gefragt.

Schon beim Tuning-Wettbewerb und der Wahl der Miss Superfast zeichnete es sich ab, spätestens nach seiner ganz-tägigen Moderation beim ATU-Sommerfest aber war es unübersehbar: Unsere Leser wollen Tuning-Themen und Motorsport-Flair. Und erzählen soll's nicht irgendwer, sondern am liebsten Sandmann.

Als wir ihn fragten, war er schon vorgewarnt, denn auch bei seiner Firma Superfast Cars liefen die Email-Drähte mit Anfragen unserer Leser heiss. „Mach' ich gerne für Euch“, lautete Sandmanns kurze Antwort. Voila: Ab sofort gibt es die Autoseite.

Sportfahrwerke

Ein tiefes und breites Auftreten ist für jedes Tuning-Auto obligatorisch. Damit sich das Fahrzeug dem Asphalt wie gewünscht nähert, sind kürzere Federn oder aber ein komplettes Fahrwerk fällig. Neben der Optik ist aber noch mehr zu beachten.



So ist es richtig: Genügend Platz durch Verbreiterung der Kotflügel, tief eingestelltes Fahrwerk bei gleichzeitig gutem Fahrverhalten

Die erste Fahrt mit dem neuen Fahrwerk führt in der Regel zu TÜV, DEKRA, GTÜ & Co., und nicht selten endet sie dort auch wieder. Was manchem auf den ersten Blick als Schikane erscheint, ist in Wirklichkeit erstens wichtig und zweitens keine Einschränkung. Denn meist gibt es Lösungen, die nicht nur ebenso gut aussehen, sondern sogar funktionieren. So hat man mehrere Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Es sieht gut aus, ist nicht mehr gemeingefährlich und hat im Idealfall Fahreigenschaften, die weit sportlicher ausfallen als das Original.

Damit ein Auto dem Asphalt näherkommt, müssen die Federn kürzer sein. Deren ursprüngliche Länge hat aber einen Sinn, über den Konstrukteure lange nachgedacht haben. Ändert man diese, werden weitere Gedanken fällig. Für maximales Einfedern steht weniger Weg zur Verfügung, die ausgeübte Kraft aber muss die gleiche sein. Das lässt sich bewerkstelligen, indem Federn mit größerer Federrate gewählt werden, die in der Lage sind, die benötigte Kraft mit weniger Weg aufzubauen. So wird die gleiche Funktion erreicht, ohne dass das Fahrzeug dauernd auf

die Federwegbegrenzer aufsetzt. Wer gleichzeitig breitere Räder verwendet, baut häufig dickere Begrenzer-Gummis ein, nur um Karosserie-Arbeiten zu umgehen. So etwas gehört ins Gruselkabinett, obwohl es oft sogar abnahmefähig ist. Wer es richtig macht, gibt dem einfedern den Rad durch Bördeln oder Aufweiten der Kotflügel den Platz zum Einfedern und hat neben einwandfreier Funktion auch noch den coolen Look dicker Backen. Diese entstehen übrigens nicht nur durch breitere Felgen und Reifen, sondern auch durch Felgen mit geringerer Einpresstiefe. Damit kommt das Rad bei gleicher Breite weiter nach außen, wodurch innen keine Platzprobleme durch Anschlagen entstehen, und außen läßt sich Platz schaffen durch Bearbeiten der Karosserie.

An der Hinterachse ist das alles kein Problem, an der Vorderachse jedoch geht die Einpresstiefe unmittlerbar in den so genannten Lenkrollhalbmesser ein. Dieses Maß wirkt sich unter anderem auf Lenkkräfte, Geradeauslauf und die Spurtreue beim Bremsen aus. Galt es in der alten Lehre, negative Lenkrollhalbmesser zu bevorzugen, fahren moderne ABS-Autos mit Werten um Null

Hart am Wind

In diesem Golf weht ständig eine steife Brise. Wer als Verursacher das offene Dach vermutet, liegt jedoch falsch. Der Orkan wird hinter den Sitzen erzeugt.



Ordentlich, aber für Tuning-Freaks unspektakulär präsentiert sich der Golf von außen

Christin Neumann aus Westoverledingen ist kompromisslos. Sicher gibt es viele Gründe, ein Auto zum reinen Zweisitzer umzurüsten. Sportlichkeit ist einer, ästhetisches Aussehen ein anderer. Für Christin aber sind das kleine Fische, da muss schon Wichtigeres her. Gewichtigeres, um genau zu sein, nämlich zentnerschwere Subwoofer. Neben den Hauptlautsprechern, die vorne in die originalen

Einbau-Öffnungen eingesetzt wurden und hinten Platz in einem die Rückbank ersetzenden Soundboard fanden, hämmert in Christins Zweisitzer-Golf eine dicke Endstufe mit noch dickeren Subwoofern den Takt ins Fahrerhirn. Pioneer und Audiobahn mit Namen, eingebaut mit Liebe zum Detail: In den Lederbezug wurden erhabene Tribals eingearbeitet. Fallen den Passanten bei Stadtfahrten dieses Soundmons-

ters reihenweise die Mützen vom Kopf, muss es jedoch nicht am Schreck liegen. Es könnte auch schlicht und einfach der Schalldruck sein.

Damit zum Fundament der Techno-Beats auch noch die Trompeten von Jericho erklingen, hängt unter dem Golf ein Hartmann-Endtopf und erinnert daran, dass das Gefährt auch fährt. Dazu rollen vorn Gummis im Format 195/45 über die Straße, hinten sind es sogar 225/40. Das sieht auf 14-Zoll-Felgen von Power Tech auch schon ganz ordentlich aus und läßt den Golf ob des geringen Durchmessers die typisch geduckte Haltung annehmen, die durch das FK-Gewindefahrwerk noch unterstützt wird. Eine Front ohne VW-Logo, schwarze Fadenkreuz-Scheinwerfer und klare Blinker zeigen designtechnisch schon von außen, dass es innen weitergeht. Hier prägen Riffelblech-Türverkleidungen nebst passenden Fußmatten den Gegenpol zum Wolfsburg-Edition-Look, sportlich unterstützt durch ein sehr kleines 28er Raid-Lenkrad und



Golferin Christin Neumann

schicken Zusatz-Instrumenten. „Als nächstes kommen Lederstühle rein“, verrät uns Christin zum Abschied, steigt ein und fährt los. Aber so leicht verschwindet sie auch beim Abbiegen um die Hausecke nicht, denn wir hören sie noch.



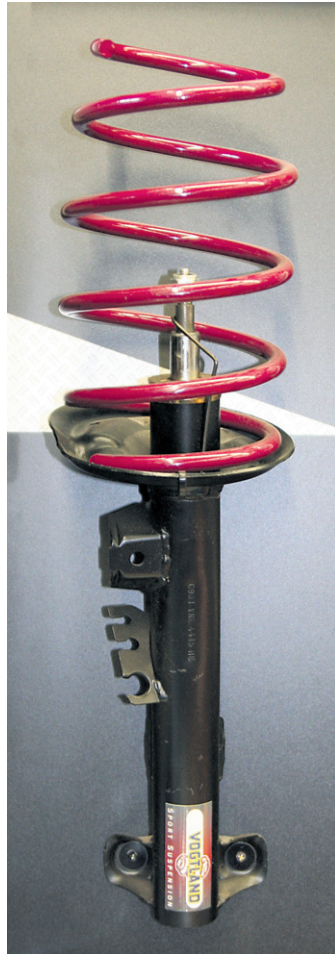
Ein Blick über den Rand des Erdbeerkörbchens offenbart Erstaunliches

Auto ELIT
... die freundliche ELITE KFZ-Werkstatt

26871 Aschendorf
Bokelerstraße 122
Telefon 0 49 62/69 25 02
Notdienst 0 49 62/90 19 10
auto-ELIT@t-online.de

Unsere Angebote für Sie!

Für Ihr Wohlbefinden		
Klimacheck (empfohlen alle 2 Jahre) Bei fehlendem Kältemittel werden 6,- € pro 100 Gramm extra berechnet	Innenraumfilter für jeden gängigen Fahrzeugtyp	
NUR 39,- €	MAX. 18,- €	
Für Ihre Gesundheit: Klimaanlagen Desinfektion (Bei muffigem Innenraumgeruch und Bakteriensammlung)	Für Ihre Sicherheit: Bremsflüssigkeitswechsel und Bremscheck - Sichtprüfung und Funktionstest (empfohlen alle 2 Jahre)	
NUR 28,- €	NUR 28,- €	
Für Ihre Geldbörse: Evtl. anfallende Reparaturen können nach Absprache mit Ihnen, zu unseren günstigen Werkstattkonditionen durchgeführt werden (Alle Fahrzeugtypen)	Für Ihre Zeit: Terminabsprache empfohlen.	



Beste Resultate bringen nur Feder-Dämpfer-Systeme, die aufeinander abgestimmt sind.

bei den teureren Lösungen ist die Charakteristik der Dämpfer sogar einstellbar. Ob man das braucht, hängt von der Nutzung ab. Wer sein Auto nicht auf der Rennstrecke bewegt, wird sehr wahrscheinlich ohnehin nicht dauernd an den Dämpfern herumschrauben, braucht diese Verstellung daher nicht und kann sich über einen günstigeren Preis des Fahrwerks freuen.

Ein Fahrwerk ist jedoch immer nur so gut wie derjenige, des es einbaut und vor allem einstellt. Was hierbei zu beachten ist, lesen Sie in der kommenden Ausgabe der Stadtzeitung.

Millimeter, was schon durch eine Differenz der Felgen-Einpresstiefe von nur wenigen Millimetern empfindlich beeinflusst wird. Der TÜV erlaubt hier Veränderungen bis zu zwei Prozent der Spurweite, ausschließlich sportlich und weniger optisch interessierte Fahrer schöpfen dieses Maß aber nicht aus.

Anstatt Felgen mit geringerer Einpresstiefe zu kaufen, kann man die Räder auch durch Distanzscheiben weiter nach aussen bringen. Da sich hier die Fehler bei nicht exakter Maßhaltigkeit addieren und auch die Festigkeit eine wichtige Rolle spielt, ist ein Gutachten unabdingbar. Doch zurück zu den Federn. Bei richtiger Federrate klappt das Einfedern gut, jedoch kommt dem Ausfedern eine fast noch wichtigere Rolle zu. Bei Fahrten über unebene Straßen muss sich das Rad nämlich nicht nur nach oben, sondern auch nach unten bewegen können. Der hier benötigte Weg hängt verständlicher Weise von vielen Parametern ab, von denen sich aber keiner durch die Tieferlegung ändert. Folglich muss das Rad auch bei kürzeren Federn gleich weit ausfedern können wie vorher. Hier sehen sehr viele Fahrwerk-Lösungen alt aus. Aber es gibt sie, die Fahrwerke, die auch das leisten. Ihnen ist klar der Vorzug zu geben, wenn die Fahrt über Buckelpisten nicht zum wörtlich zu nehmenden Ausflug werden soll.

Härtere Federn mit den alten Serien-Dämpfern sind nicht optimal. Damit nicht das typisch unterdämpfte Verhalten solcher Lösungen entsteht, braucht man auch andere Dämpfer. Die Kombination aus Federn und Dämpfern ist ein Thema für Experten, deshalb greift man am besten zum Komplettfahrwerk eines Markenherstellers. Hier sind Federn und Dämpfer schon aufeinander abgestimmt,

IHR BEULENDOCTOR
AUSBEILEN VON PARKPLATZDELLEN
GOLDB
HAGELSCHADEN
OHNE NACHLACKIERUNG
BIS ZU 70% BILLIGER ALS NEULACKIERUNG

Nissan X-Trail Diesel Geländewagen, Bj. 5.2003, 83600km, Klima AHK CD-Wechsler jetzt 14.690,- €	Nissan Almera Tino DCI, Diesel Bj. 3.02, 67550km jetzt 9.590,- €
Seat Alhambra TDI Stella, Bj. 4.02, 116 PS, 72tkm, Silber, Klima, ABS, ZV, EPS, Color, uvm. jetzt 13.250,- €	VOLVO V70 Bj. 4.02, 84900km, grau-met. Leder, Sitzheizung, Tempomat, Klimaautomatik, 4x el. Fensterheber AHK abnehmbar, uvm. jetzt 14.590,- €
VW-Beetle Silber Bj. 5.00 98500km, Klima, ABS, TV, el. Wegfahrsperre, el. Fensterheber jetzt 7.590,- €	

Und viele weitere Fahrzeuge aller Marken ALLE FAHRZEUGE TÜV-AU NEU, ALLE MIT GARANTIE

Automobile Stefan Magh
Telefon 0 49 61/55 51
Telefax 0 49 61/67 00 5
Kirchstr. 79-87 • 26871 Papenburg