

# PROTOTYP



Von einem anderen Stern: Die 20-Zoll-Chromräder von Velocity



Klarglas und Chrom machen die Heckleuchten zum Eyecatcher

**Cooler Look, starker Motor und clevere Elektronik. So stellt sich Flugspezialist Lars Müller einen Passat vor**

**M**anche Winter dauern ziemlich lang: Lars Müller & Co. begannen mit dem Umbau des Passat im November 2003. Erstaunlicherweise dauerte dieser Winter bis September 2004. Erst dann, nach einem knappen Jahr Akkordarbeit an den Wochenenden, war die Limousine bereit für ihren großen Auftritt – unter anderem beim TÜV, der 21 Abnahmen durchführte. Die Gutachter dürften das geheimnisvolle Gefährt zunächst für einen Prototypen gehalten haben. Allein schon die Frontpartie hatte mit dem braven Gesicht eines Serien-Passat nichts mehr gemein. Mit Hauptverlängerung und mächtiger Schürze von Pro Street blickte der 3B-Fenster drin: Vorbei an den Rieger-Schweltern und klinkerfreien Türen führte der TÜV-Rundgang zum cleanen Heck, das mit Scheibenblende und Klarglasleuchten verfeinert wurde. Die auf Miniaturformat verkleinerte Kennzeichenmilde setzten Kallichkatoden in Szene. Etwas genauer blickte das Auge des Gesetztes auf die vierflutige Edelstahl-Abgasanlage, die in Eigenregie entstanden ist. Dabei wurde ein Endschalldämpfer von Bastuck halbiert.

28 VW TUNING 4/06



Fürs Foto legt der Passat die JDM-Öhrchen an



die beiden Hälften bekamen neue Deckel und je ein Doppelendrohr von FK. Was vergleichsweise simpel klingt, kostete von der Planung bis zur Fertigstellung 300 Stunden Arbeit. Schließlich musste für die Abgasanlage auch noch ein Tunnel in die Reserveradmulde eingeschweißt werden. Große Beachtung wurde ebenfalls den verchromten Rädern von Velocity geschenkt. Und das nicht nur aufgrund ihrer Monstervermaße von

8,5x20 Zoll. Auch die Reifen selbst, amerikanische BF Goodrich-Gummis mit Tribal-Profil, sorgten beim technischen Überwachungsverein für Gesprächsstoff. Die Diskussion, ob nun das Reifenprofil oder die Effektlackierung Catalunya Splash cooler ist, hält bis heute an. Über die Zulässigkeit der Tieferlegung um 60 respektive 40 Millimeter war man sich indes sofort einig. Nächster Punkt auf der Checkliste: Der Motor. Eine Ladedruckerhö-

hung des Serien-Turbos ließ die PS-Zahl ansteigen. Lars schätzt die Leistung des zwangsbeatmeten 1.8 T auf stramme 220 PS. Mit lackierten und polierten Teilen erhielt der Maschinenraum eine optische Auffrischung. Der Einsichter sollte aber noch mehr Pfiff bekommen – und zwar im wahrsten Sinne des Wortes: Um das typische Zischen beim Schließen der Drosselklappe akustisch präsenter zu machen, wurde ein Blow-Off-Ventil installiert. Der

**220 PS und mehr als 200 Meter Kabel**

Unsichtbar wurden in diesem Passat über 200 Meter Kabel verlegt, um aus der Zweibege-Alarmanlage eine clevere Kommandozentrale zu machen. Zum Beispiel übernahm die Alarmanlage die gesamte Tür-

steuerung. So lassen sich die Türen samt Heckklappe per Fernbedienung zu öffnen. Das Aussteigen ermöglichten Knöpfe in der Mittelkonsole. Das Alarmsystem hat aber noch mehr Tricks auf Lager: Ein einfacher Knopfdruck genügt und schon springt der Motor an. Vergleichsweise zurückhaltend wurde der Innenraum neu gestaltet – könnte man meinen. Das Interieur ist Serie pur. Allerdings handelt es sich nicht um die Originalteile der

328-Limo sondern um das komplette Innenleben eines 38G. Sitze, Leder-Alcantara-Bezüge, Armaturen, Türverkleidungen und Mittelkonsole stammen aus dem Nachfolger. Auch diese kleine Schummerei dürfte dem TÜV nicht entgangen sein. Sei's drum. Ohne einen dreiseitigen Fahrzeugschein macht die Pokaljagd nur halb so viel Spaß.

■ Text Magdalena Ochab  
■ Fotos Andy Füllborn

**VWTUNING-Facts**  
**Passat 1.8 T, Bj. 1999**

- **Besitzer:** Lars Müller  
0162-2768243, 01328 Dresden
- **Karosserie:** Standox-Lack Catalunya Splash, Haube verlängert, Heck und Türen gebleicht, Frontschürze und Heckschürzenansatz von Pro Street, Rieger-Schweller, Grill und Rückleuchten von FK, Wärmeschutzverglasung und Chromleisten vom Passat 38G, JDM-Spiegel
- **Motor:** 1.8 T mit ca. 220 PS, Serien-Turbo mit erhöhtem Ladedruck, Blow-Off-Ventil, Eigenbau-Abgasanlage mit Komponenten von Bastuck und FK, lackierte und polierte Teile
- **Fahrwerk:** Silverline Gewindefahrwerk von FK, Tieferlegung 1/1 60/40 mm, W898-Folien von Velocity in 8,5 J x 20 auf G-Force Showreifen von BF Goodrich
- **Interieur/Sound:** Innenausstattung vom Passat 38G, Leder und Alcantara
- **Danke an:** David S., der beim gesamten Umbau geholfen hat, an Mirco U., Schlöni, an André R. von der Wheelscompany und an Thomas Bauer für die Lackierung



Keine Griffe, dafür viel Platz für den Effektlack



Turbo mit Pfiff. Mehr Leistung durch mehr Ladedruck im 1.8 T



In dieser vierflutigen Anlage stecken rund 300 Stunden Arbeit



Schleudersitz? Das sind die Knöpfe für die Türverriegelung