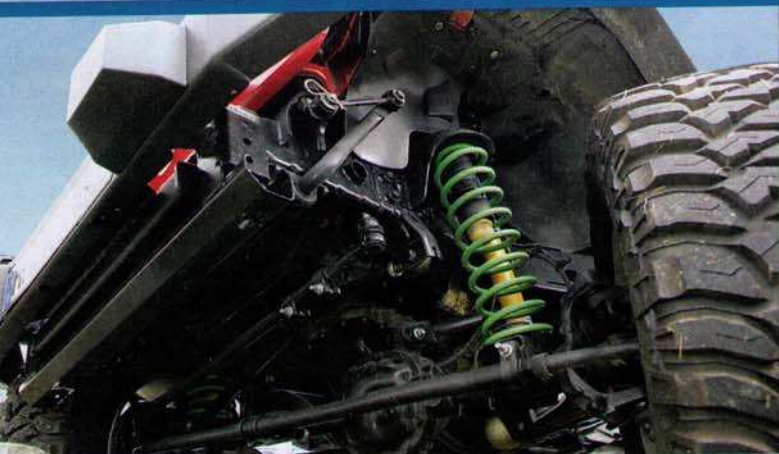


**FARBENSPIEL**

Blaugelbe Dämpfer, grüne Federn und glänzender Endschalldämpfer aus Edelstahl. Am Heck sitzt eine Stoßstange mit Wagenheber

**RAUBEIN**

Feister Frontschutzbügel, riesige Radhäuser, grobstollige Gummis und viel Bodenfreiheit – ideal zum Kraxeln in schwerstem Gelände

AUFSATZ

Zusatzkonsole aus Karbon mit Anzeige für den Ladedruck und Schaltern für Zusatzscheinwerfer oder eventuelle Differentialsperren

**K&S WRANGLER SPORT**

American

4Wheeler aus den USA – vom Serienmodell bis zum Extremumbau. Was sie können,

NACHHILFE

Der zusätzliche Kompressor (Kreis) macht dem 3,8-Liter-V6 ordentlich Druck. K&S-Tuning kitzelt so bis zu 300 PS aus ihm heraus

**DATEN****WRANGLER SPORT 3.8****LISTENPREIS¹ 25 990 EURO****ANTRIEB¹**

Sechszylinder-V-Benzinmotor vorn längs, zwei Ventile pro Zylinder, 3778 cm³, 146 kW/199 PS bei 5000 U/min, Drehmoment 315 Nm bei 4000 U/min, zuschaltbarer Allradantrieb Command Trac mit 2,72:1-Untersetzungsgetriebe

AUSSTATTUNG¹

Viergang-Automatikgetriebe, Soft Top-Stoffverdeck mit Sonnendachfunktion

K&S-UMBAU

Flex-Fahrwerk 80 Millimeter höher, Bilstein-Stoßdämpfer, Stahlflex-Bremsleitungen, verstärkte Kardanwellen, Einrohr-Sportauspuffanlage aus Edelstahl, selbst entwickelte Motorhaube, verbreiterte Kotflügel, Leistungssteigerung mit Kompressor auf etwa 300 PS, Räder: Alu Alcoa Classic 9 x 17 Zoll mit M/T-Reifen Micky Thomson 35 x 12,5 Zoll

PREIS FÜR DEN KOMPLETT-UMBAU AUF ANFRAGE

¹ Angaben gelten für Serienmodell ohne K&S-Umbau

Blubbernde PS-Monster mit eimer großem Hubraum, heulende Kompressoren und armdicke Auspuffrohre – wer schon mal ein Treffen amerikanischer 4Wheeler besucht hat, ist infiziert. Was gefällt, ist zu haben – inklusive diverses Zubehör, oft ebenfalls direkt aus den USA. Ein Modell hat es der Fan-Gemeinde besonders angetan: der Jeep Wrangler. Bei ihm geraten Bastler ins Schwärmen, denn kaum ein anderer Offroader lässt sich so umfangreich und individuell verändern wie der Klassiker aus Toledo, Ohio.

Im neuen Modell JK sind bolternde V8-Triebwerke allerdings passé. Ab Werk stehen den Tunern nur ein Vierzylinder-Diesel mit 177 PS und ein Sechszylinder-Benziner mit 199 PS zur Verfügung. Dass der V6 das Zeug zum Mitröhren hat, demonstriert die Firma K&S-Tuning (www.ks-tuning.de). Die Spezialisten aus Gundelsheim bei Heilbronn knöpfen sich den Wrangler Sport 3.8 vor und zeigen, was auf dieser Basis möglich ist. Zunächst spendieren sie dem Sechszylinder einen Kompressor, ändern Ansaugtrakt und Motorsteuerung. Ergebnis: 300 PS und etwa 400 Newtonmeter Drehmoment. Das aufgepumpte Aggregat versteckt sich unter einer selbst entwickelten Leichtbau-Motorhaube. Sie besteht wahlweise aus GFK (899 Euro) oder einem GFK-Carbon-Mix (1199 Euro) und lässt die Motorhitze über zusätzliche Lüftungsschlitze ▶

Fotos: Augustin

**KLETTERTERUFEL**

Potenten Fahrwerk und bombastischer Antrieb – der Wrangler JK von K&S ist der King on the Rocks

Drive

wie man sie bekommt, wo sie sich treffen

schneller entweichen. Die Serien-Auspuffanlage wird durch eine Einrohr-Edelstahlvariante von Magnaflow ersetzt. Nächster Punkt: das Fahrwerk. Der K&S-Wrangler hat acht Zentimeter mehr Bodenfreiheit als das Original, längere Federn und speziell abgestimmte Bilstein-Dämpfer. Dazu gibt es Stahlflex-Bremsleitungen sowie eine vorn und hinten verstärkte Kardanwelle. Die Räder legen zu: Auf polierte 17-Zöller vom Typ Alcoa Classic II zieht K&S Micky Thomson-Reifen mit groben Stollen im Format 35 x 12,5 Zoll (Komplett-radsatz 2139 Euro). Die superbreiten Kotflügelaufläufe (949 Euro) darüber stammen von der amerikanischen Firma Bushwacker (www.bushwacker.com). Blink- und Standlicht sind weiße LED-Leuchten.

Sound vermissen – ein Tribut an den Turbodiesel.

Geiger legt den Wrangler mit einem selbst entwickelten Fahrwerk (3207 Euro) ganze zehn Zentimeter höher und stellt ihn auf riesige matschwarze 20-Zoll-Alus. Zusammen mit den Cooper Discoverer STT-Gummis im Format 33 x 12,5 Zoll und Distanzscheiben kostet der komplette Radsatz stolze 5382 Euro. Trotz der aufwendigen Eingriffe und des hohen Schwerpunkts bleibt der Geiger-Rubicon absolut komfortabel. Zwar thront man nun deutlich weiter oben, fahrdynamisch lässt sich jedoch kaum ein Unterschied zum Serien-Modell feststellen. Dank der etwas breiteren Spur scheint er sogar satter auf der Straße zu liegen. Sein wahres Können zeigt der dunkelgrüne Geiger-Wrangler

WRANGLER - IDEAL FÜR INDIVIDUELLES TUNING

K&S montiert an die Front einen stabilen Stahlbügel, ans Heck eine Jeepman-Stoßstange mit Hi-Lift-Wagenheber. Schon jetzt könnte der K&S-Wrangler jeden Schönheitswettbewerb gewinnen. Doch in Gundelsheim gibt es noch weitere Optionen: Achssperren, Unterfahrschutz, Zusatzscheinwerfer, Sportsitze – das Potenzial des roten Klettermaxe ist längst noch nicht erschöpft. Auch Karl Geiger aus Mühl-

allerdings erst im Gelände. Durch die gewaltige Bodenfreiheit von 345 Millimetern verlieren sogar tiefste Spurrillen ihren Schrecken, und dank der gigantischen Verschränkung kennt der umgebaute Wrangler nun endgültig keine Hindernisse mehr. Geiger nimmt sich übrigens auch andere Fahrzeuge wie den Hummer H2 zur Brust – siehe Kasten rechts.