

# Alles außer Auspuff

**E-Mobilität** | Mit seinem Unternehmen „Lautlos Performance“ hat sich Jaroslaw Jendrus dem Tuning von E-Fahrzeugen verschrieben. Tiefer, schneller und breiter lautet die Devise. Aber auch mehr Komfort, geringerer Verbrauch und weniger Geräusche sind gefragt.



Foto: Dieter Vathroder

Der Betrieb von Jaroslaw Jendrus in Bad Wimpfen erfüllt Tuning-Wünsche für E-Fahrzeuge.

**B**isher hatte Jaroslaw Jendrus im Verlauf seiner Karriere stets damit zu tun, Autos schneller und lauter zu machen. Im Rahmen eines begleitenden Projektes schnupperte er erstmals in die Tuning-Branche, wo er auch in den Folgejahren in verschiedenen Firmen arbeitete. Bis der Entschluss zur Selbstständigkeit reifte. Zunächst begann er in Stutt-

gart 2018 mit „normalem“ Tuning, schrieb Software zur Leistungssteigerung, verbaut Sport-Abgasanlagen. Ein einschneidendes Erlebnis war dann die erste Fahrt in einem BMW i3. Jendrus hatte Blut geleckt und sich kurz danach einen Jaguar i-Pace ausgeliehen: „Ich nahm meine Freundin und viele Freunde mit, es herrschte allgemeine Begeisterung“, blickt Jendrus zurück. Die wurde noch größer, als Jendrus sich zu seinem Geburtstag das taufrische Tesla Model 3 Performance bei einem Vermieter holte. Gleichzeitig schaute er sich nach Tuning-Firmen für E-Fahrzeuge um und fand: nichts!

## Am Anfang war das Rad

So kaufte er sich mit Unterstützung seiner damaligen Lebensgefährtin einen Tesla Model 3 Performance als Projektfahrzeug

und stellte fest: „Die Autos sind im Auslieferungszustand im Innenraum relativ laut. Früher habe ich Autos lauter gemacht, warum nicht jetzt E-Fahrzeuge leiser machen?“ So entstand auch der Firmenname für den Kfz-Betrieb Lautlos Performance, den er 2023 in Bad Wimpfen bei Heilbronn neu eröffnete. Jendrus hat seinen Tesla gedämmt, ein neues Fahrwerk verbaut, einen Überrollkäfig eingebaut, die Bremsen modifiziert und alles vom TÜV abnehmen lassen. „Das gab es bis dahin nicht. Ich habe dann viele Rennstrecken und Veranstaltungen quer durch Europa besucht.“ Schnell hatte sich sein Spezialgebiet vor allem unter den Tesla-Fahrern herumgesprochen. Doch die ersten Anfragen gingen in eine andere Richtung: „Tesla liefert ab Werk mit 20-Zoll-Rädern aus, viele Kunden wollen aber im Winter nur 19 Zoll fahren. So kam mein erster Kunde zum Räderwechsel aus Hamburg angereist. Es hatte sich auch herumgesprochen, dass ich Sonderabnahmen mache“, erinnert sich Jendrus. Es entstanden erste Videos für die sozialen Netzwerke und so kamen auch immer mehr Kunden zur Individualisierung und für Sonderumbauten.

Vor allem Tesla-Kunden sehen Bedarf, das Fahrzeug im Innenraum ruhig zu stel-

## Kurzfassung

Das Tuning von E-Fahrzeugen ist noch nicht weit verbreitet. Lautlos Performance in Bad Wimpfen bei Heilbronn ist ein Pionier in diesem Bereich. Kunden kommen sogar aus dem Ausland, um ihre Stromer zu optimieren.



Foto: Dieter Vathroder

Deutlich ist der Unterschied zwischen Serienfeder (l.) und dem Tuning-Produkt zu sehen.



Foto: Dieter Vähröder

**Jaroslaw Jendrus (l.) und Johannes Winzig, der extra aus Oberösterreich angereist kam.**

len. „Vor allem die ersten Modelle waren schwach gedämmt“, weiß Jendrus. Zur Entdröhnung rüstet er Radläufe, Türen und den Schwellerbereich mit Dämmmatten und neuen Dichtungen aus. „So kann ich die Innenraumgeräusche um bis zu viereinhalb Dezibel senken“, so Jendrus.

### Großer Bedarf an Fahrwerken

Den Großteil seiner Umbauten machen jedoch mittlerweile die Fahrwerksmodifikationen aus, die vom Federtausch bis zum Einbau von Gewindefahrwerken reichen. Dass hier Bedarf herrscht, zeigen die langen Anfahrtswege der Kunden: Viele kommen aus dem europäischen Ausland. So wie Johannes Winzig, der mit seinem Model Y aus Oberösterreich angereist kommt. Der Handelsvertreter hatte sich im Februar das neue Fahrzeug zugelegt und beklagt neben dem verbesserungswürdigen Fahrverhalten vor allem den enormen Reifenverschleiß. „Mein Reifen-

## „Früher habe ich Autos lauter gemacht, warum nicht jetzt E-Fahrzeuge leiser machen?“

Jaroslaw Jendrus, Lautlos Performance

händler gab mir den Kontakt zu einem Tesla-Kunden, der die gleichen Probleme hatte. Dieser hat mich an Lautlos Performance verwiesen. Nicht nur, dass meine Reifen nach gut 20.000 Kilometern in der Innenseite deutlich abgefahren waren, auch das Fahrverhalten vor allem in Kurven ist sehr ungenau“, so der Kunde. Nach einem Anruf bei Jendrus mit Beratungsgespräch hat er sich für einen Satz Eibach-Federn mit drei Zentimetern Tieferlegung sowie eine leichte Spurverbreiterung entschieden. Während Jendrus mit seinen Arbeiten beginnt, nutzt Kunde Winzig den frei verfügbaren Arbeitsplatz in der Wartelounge. Die Federn sind schnell getauscht, jeder Handgriff sitzt. Nach dem Aufstecken der Distanzscheiben werden die Räder mit verlängerten Radmuttern befestigt. Doch der wichtigste Teil der Arbeit kommt erst. So widmet sich Jendrus intensiv der Fahrwerksvermessung und -einstellung, für die er andere Geometriewerte nutzt als Tesla. Außerdem führt er die Fahrwerkseinstellung mit Fahrer und üblicher Zuladung im Fahrzeug durch. „Es geht um Nuancen, aber die sind entscheidend“, so Jendrus.

Laut Jendrus sind die Fahrwerke und Bremsen von Tesla für US-Verhältnisse ausgelegt. Die Feder- und Dämpfer-Kom-

bination fahre sich holprig und ruppig und sei bei hohen Geschwindigkeiten unterdämpft, auch die Bremse zeige sich bei Verzögerung aus höheren Geschwindigkeiten zu schwach.

### Kundenwünsche entscheiden

Vor einem Umbau erfragt Jendrus bei den Kunden das spezifische Fahrprofil, um das optimale Fahrwerk auszuwählen. Allein mit den Eibach-Federn liegt das Fahrzeug deutlich satter auf der Straße. Die Tieferlegung bewirkt zudem einen niedrigeren Luftwiderstand, sodass sich auch die Reichweite steigert. Für Kunden, die es auf der Autobahn zügig angehen lassen, empfiehlt Jendrus Gewindefahrwerke von Öhlins oder KW Automotive und verbaut auf Wunsch größere Bremsen von Giro Disk oder Vmaxx. Auch spezielle Bremsbeläge von Endless und Stahlflex-Bremsleitungen von Fischer-Hydraulik sind möglich, ebenso wie stärkere Stabilisatoren von H&R sowie Spoiler. Über einen Partner können auch Scheibenfolierungen mit Keramikbeschichtung durchgeführt werden, die weniger Infrarotstrahlung ins Auto lassen und so den Energiebedarf der Klimaanlage senken und die Reichweite steigern.

Dieter Vähröder



Foto: Dieter Vähröder

**Der Ausbau der Federn und Federbeine unterscheidet sich nicht von anderen Fahrzeugen.**



**Die neuen Federn legen den Tesla Model Y um drei Zentimeter tiefer.**



Foto: Dieter Vähröder

**Die exakte Fahrwerksvermessung und -einstellung führt Jendrus gewissenhaft durch.**