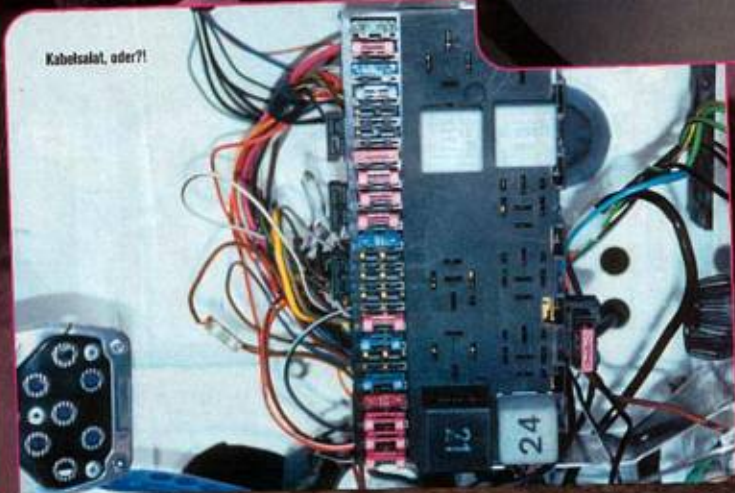


Kabelsalat, oder?!



# hte!

Text: Doc Geiff Foto: Steve Eye Jon



**Der Golf II ist bekanntlich** ein weitverbreitetes Objekt der Begierde, wenn es um den Begriff „Tuning“ geht. Laut Duden ist darunter eine nachträgliche Erhöhung der Leistung eines Kfz-Motors zu verstehen. Daß es damit aber nicht getan ist, dafür liefern wir in jedem Heft Beweise. Ein weiterer Kandidat zur Untermauerung der soeben aufgestellten These ist der 26-jährige Mario aus dem hessischen Hünfelden. Der Konstruktionsmechaniker hat sich nämlich einen ebensolchen VW Golf II, Baujahr 8/1985, zur Brust genommen. Und zwar mit Umbauten, die weit über das übliche Maß hinausgehen, wie Ihr Euch selbst überzeugen könnt ...

Die Rohfassung dieses Textes hat Mario übrigens selber geliefert.

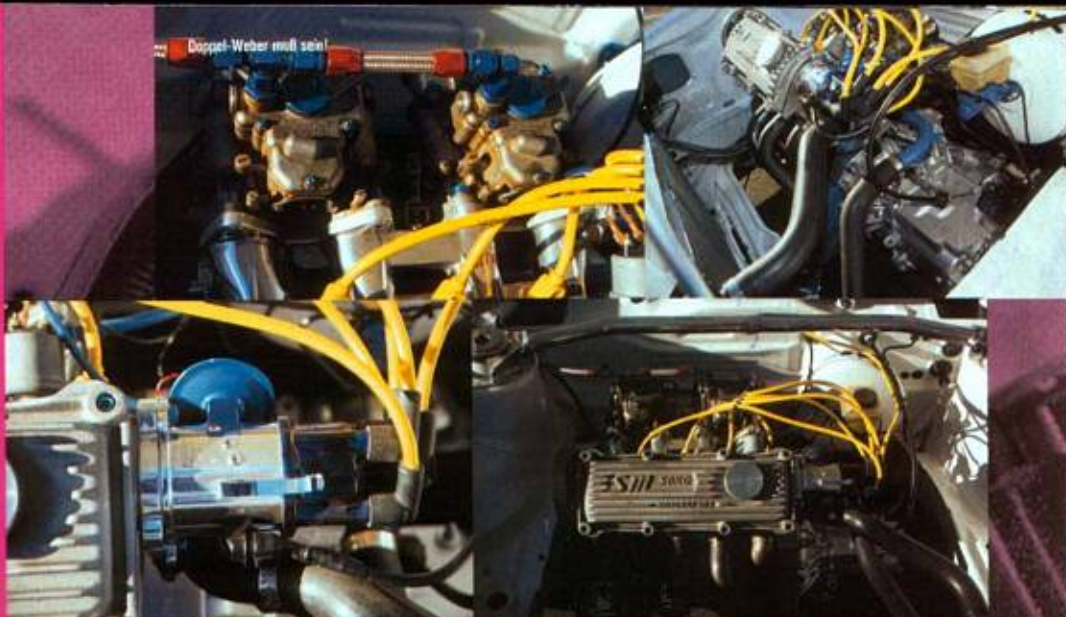
## Die Karosserie!

Der Karosserie-Umbau allein nahm schon etwa drei (!) Jahre in Anspruch, begann bereits 1999 und endete irgendwann in 2001. Soviel Zeit muß man schon investieren, wenn man eine Karosserie bis auf die letzte Schraube zerlegt! Der Unterbodenschutz wurde entfernt und dünn neu aufgetragen. Stütliches Dämmaterial im Innen- und Motorraum hatte ausgedient, die Kotflügel vorne (ohne Blinker) und hinten wurden im Hinblick auf die zu montierende Rad/Reifen-Kombination vorsorglich gezogen. 90er Türen mit Audigriffen ohne Schlösser und ohne Zierteile fanden ein neues Zuhause. Embleme sind doch eigentlich überflüssig und stören eher. Die Front zierte ehemals einen Rallye-Golf. Daher stammten auch die Schweinwerferleiste und die großen Stoßstangen mit schwarzen Blinkern. Ein Einarmwischer mußte her. Die Heckklappe wiederum wurde aus GFK gefertigt und mußte ihr Dasein ohne Wischer und Schloß fristen. Sowohl die Heckscheibe als auch die hinteren Seitenscheiben wurden aus Makrolon gefertigt. Die Türen mit den verchromten Audischlössern wurden mit blau eloxierten Aluschrauben befestigt.

Mario ist stolz wie Daxel!



Anleihe aus dem Formel-Sport!



## Motor & Co!

Die 1,3 Liter Hubraum wurden neu gebohrt und neue Mahle Kolben mit erhöhter Verdichtung (auf 1/10 Gramm genau ausgewogen) verbaut. Sämtliche Pleuelstangen hat Mario eigenhändig auf einer CNC-Frasmachine abgefräst und poliert. Die Pleuelbolzen wurden mittels Boritritdrehstahl ausgedreht und ausgewogen, während die Pleuelwelle neu geschliffen, auf 3.450 Gramm abgedreht und feinstgewuchtet wurde. Pleuel-, Pleuel- sowie Hauptlager sind von VW Motorsport. Die Schwungscheibe selbst wiederum ist auf 3,5 kg abgedreht und - wegen der Genauigkeit - auf einer Auswuchtwaage für Schleifsteine ausgewuchtet. Die Kupplung trägt den Schriftzug Sachs und ist selbstverständlich verstärkt. Der geplante und stark bearbeitete Zylinderkopf verfügt über größere, strömungsoptimierte Ein- und Auslassventile. Doppelte Ventilfedern mit Titanfedertellern und eine 298 Grad Nockenwelle sind auch nicht zu verachten. Ein 40er Weber Doppelvergaser ist mit blau eloxierten Aluschrauben an der ihrerseits polierten Ansaugbrücke verschraubt. Der Gaszug wurde an einem selbstgefrästen Halter aus Alu (ebenfalls blau eloxiert) befestigt. Auslassseitig ist ein Edelstahl-fächerkrümmer aus dem Rennsport montiert, dem eine Gruppe A Rennsportanlage mit 62,5 mm Durchmesser folgt. Am Ende ist noch ein Supersprint Endschalldämpfer zu finden.

All diese Maßnahmen ergeben eine Leistung von 102 PS und eine standhafte Drehzahl von 9.850 U/min sowie eine kurzfristige Maximaldrehzahl von 10.800

U/min. Möglich werden derartige Drehzahlen nur deshalb, weil der Motor ein Quadrahuber mit 75,5 mm Bohrung und 76 mm Hub ist. Um das alles bündigen zu können, ist an der Vorderachse eine 16V Bremse mit Audi B4 Bremskraftverstärker, einem Hauptbremszylinder vom 5-Zyl. Santana, Stahlflex-Leitungen und gelochten sowie geschützten Bremscheiben installiert. An der Hinterachse verzögern serienmäßige Audi B4 Bremsen, die „nur“ durch Stahlflex-Leitungen optimiert wurden. Die Hinterachse selber stammt aus einem Golf 16V. Sie wurde zusammen mit dem Aggregatträger sandgestrahlt und schwarz pulverbeschichtet. Dazu kamen noch blaue Bonrath Gummilager. Der Motor ist mit Alulagern am Aggregatträger befestigt, sitzt also bombenfest! Auch die Dreieckslenker, in blauen Lagern von Bonrath, wurden natürlich sandgestrahlt und schwarz pulverbeschichtet, allerdings zusätzlich noch nachgeschweißt. Aus einem Golf III VR6 stammt der Stabilisator, der jetzt mit Teflonlagern im Iler seinen Dienst tut. Fast selbstverständlich ist die Tatsache, daß alle Stahlhülsen in den Gummilagern durch Aluhülsen ersetzt wurden. Das Fahrwerk stammt von Koni und ist per Gewinde in der Höhe und von außen in der Härte verstellbar. Die an der VA montierten Dämpfer sitzen in spur- und sturzverstellbaren Alu Rennsportlagern, während an der HA blaue Lager von Bonrath zum Zuge kamen. Die (bereits erwähnte) Rad/Reifen-Kombination besteht aus Azov Folgen Typ A in den Maßen 7,5 x 16 Zoll mit Dunlop SP 9000er Bereifung in der Dimension 195/40/16 bzw. 9 x 16 mit 215/35/16.



Sportlenkrad mit Wildleder!



Spartanischer Anblick!



Das ist Liebe zum Detail!



Aufgeräumt, einfach alles raus!

## Spartanisch!

Der Innenraum ist völlig leerräumt! Sämtliche Gummiversiegelungen über den Schweißnähten sind entfernt. Während die hinteren Verkleidungen in Marios Augen ihre Existenzberechtigung verloren hatten, wurden vorn Türverkleidungen aus Carbon verbaut. Fensterkurbeln aus Carbon mit eloxierten Aluschaublänen waren da schon unbedingt notwendig. Hingegen hatten Himmel, Armaturenbrett, Heizung und Lüftung ausgedient. Dafür war die Sicherheitszelle der Gruppe H an 17 Punkten (bis in die vorderen Dome!) mit der Karosserie verbunden. Die Zelle ist mit polierten V2A Linsenkopfschrauben, blau eloxierten Unterlegscheiben und Trännmuttern verschraubt. Hinter dem abnehmbaren, mit verchromter Nabe und blau eloxierter Mutter verschraubten 30er Wildlederlenkrad ist ein Stack Renntacho montiert. Darauf werden der Öldruck, die Öltemperatur, die Wassertemperatur, die Bordspannung, die Rundenzeiten, Tages- und Gesamtkilometer sowie die Geschwin-

digkeit digital angezeigt. Hingegen ist die Drehzahl (bis 10.000 U/min) analog ersichtlich. Die Vollschalenitze stammen aus einem Porsche und bestehen aus Kohlfaser und ultraleichtem Kevlargetebe. Die maximal zwei möglichen Insassen in diesem Golf werden von 6-Punkt Sabelt Gurten mit 76 mm Breite gehalten. Ohne jegliche Dämmung ist eine Verständigung während der Fahrt unmöglich. Deswegen übernimmt eine Terraphone Gegensprechanlage diesen Part. Für die Sicherheit im Brandfall wurde noch ein polierter Halonlöscher aus Alu gemäß FIA Vorschrift montiert. Beschleunigt, gekuppelt und gebremst wird mit Alupedale. Eine selbstgefräste Schaltung übernimmt das Wechseln der Gänge. Und noch eine Seltenheit: eine Gelbbatterie (eigentlich für Flugzeuge bestimmt) ist hinter dem Beifahrersitz in einer aus Alu gefrausten Halterung befestigt. Abschließend seien noch der selbstgedrehten Aluschaublänen und Mutter für die vorderen Domstreben erwähnt, eigentlich nur der Vollständigkeit halber. **ee**

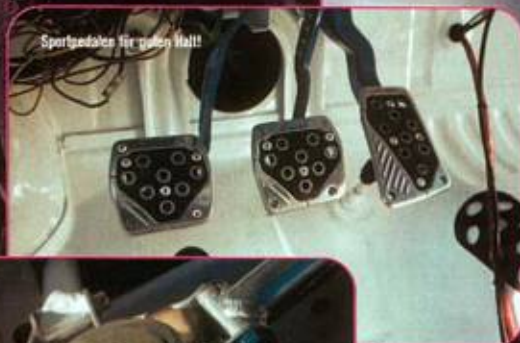
Türingriff mal anders!



Für den Notfall!



Sportpedale für guten Halt!



Besten Halt auch für den Beifahrer!



Perfekte Verarbeitung!



Da macht schalten Spaß!



Eigentlich geht's nach höher!



Die Verbreiterung paßt haarscharf!

## VW GOLF

**Fahrzeugtyp:** VW Golf II  
**Erstzulassung:** 8/85  
**Hubraum:** 1300 ccm  
**Motorleistung:** jetzt 102 PS  
**Rad/Reifen:** Aziev Felgen Typ A in 7,5 und 9 x 16 Zoll mit Dunlop SP9000 in 195/40/16 und 215/35/16  
**Fahrwerk:** Konil Gewinde höhen- und härteverstellbar

**Motor:** Hubraum neu gebohrt, neue Mahle Kolben mit erhöhter Verdichtung auf 1/10 Gramm ausgewogen, Pleuel abgefräst und poliert, Pleuelbolzen mit Boritrit-drehstahl ausgedreht und ausgewogen, Pleuelbolzen neu geschliffen und auf 3.450 Gramm abgedreht und feinstgewichtet, Pleuelwellen-, Pleuel- und Pleuelager von VW-Motorsport, Pleuel-scheibe selbst abgedreht auf 3,5 kg und feinstgewichtet, verstärkte Kupplung von Sachs, Pleuelkopf geplant und stark bearbeitet, deswegen größere Ein- und Auslaßventile, strömungsoptimierte Ventile, doppelte Ventildüsen mit Titan Federteilern, 298 Grad Nockenwelle, 40er Weber Doppelvergaser, polierte Ansaugbrücke, Gaszug an selbstgefrästem Halter, Quadrathuber mit 78,5 mm Bohrung und 76 mm Hub

**Karosserie:** komplett zerlegt, Unterbodenschutz entfernt und neu (dünn) aufgetragen, Dämmmaterial im Innen- und Motorraum entfernt, Kotflügel v/h gezogen, 90er Türen mit Ausdriften ohne Schösser und Zierleisten, keine Blinker im Kotflügel, Embleme entfernt, Heckklappe aus GFK ohne Wischer und Schloß, Einarmwischer, Front vom Rallye Golf mit Scheinwerferleiste, große Stoßstangen mit schwarzen Blinkern, hintere Seitenschalen und Heckscheibe aus Makralon  
**Lackierung:** reinweiß

**Innenausstattung:** Innenraum komplett leerräumt, Gummiuersiegelung über den Schweißnähten entfernt, vom Turverkleidungen aus Carbon, hinten ganz ohne, Himmel, Armaturenbrett, Heizung und Lüftung fehlen komplett, Sicherheitszelle Gruppe H an 17 Punkten der Karosserie befestigt, 30er Wildlederlenkrad (abnehmbar), dahinter ein Stack Renntachometer mit diversen Digitalanzeigen, Drehzahlmesser analog, Vollschalensitze von Porsche, 6-Punkt Sabelt Gurte in 76 mm, Terraphone Gegensprechanlage, polierter Halonlöscher aus Alu nach FIA Vorschrift, Alupedalserie, selbstgefräste Schaltung, Gel-Batterie

**Sonstiges:** Edelstahlkrümmer aus dem Rennsport, Gruppe A Rennsportanlage mit 62,5 mm Durchmesser, Supersprnt Endschalldämpfer

Batterie unter Verdichtung

Reinweiß sieht gut aus

Hier wird Strom produziert!

Doppelt hört man besser!