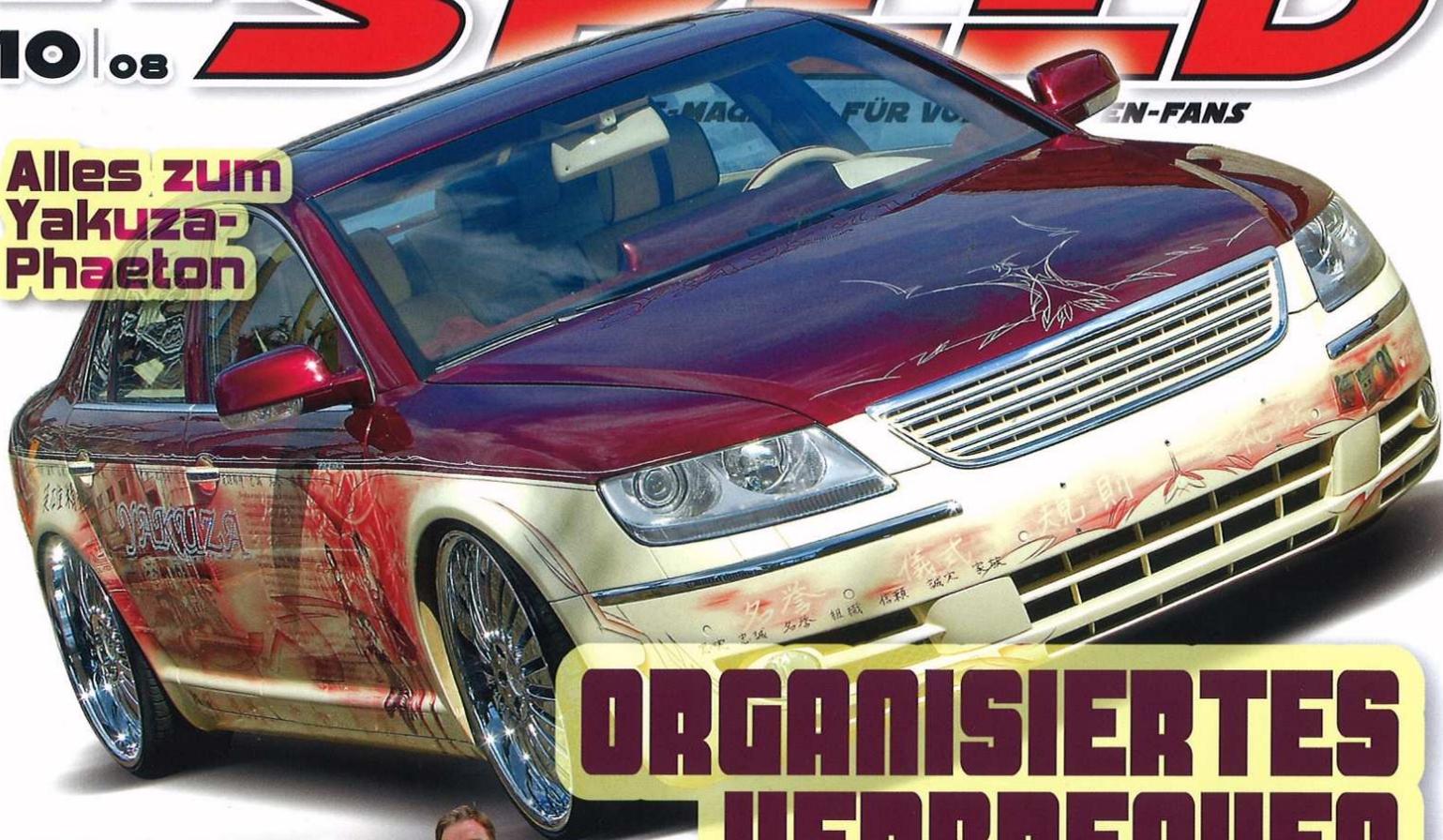
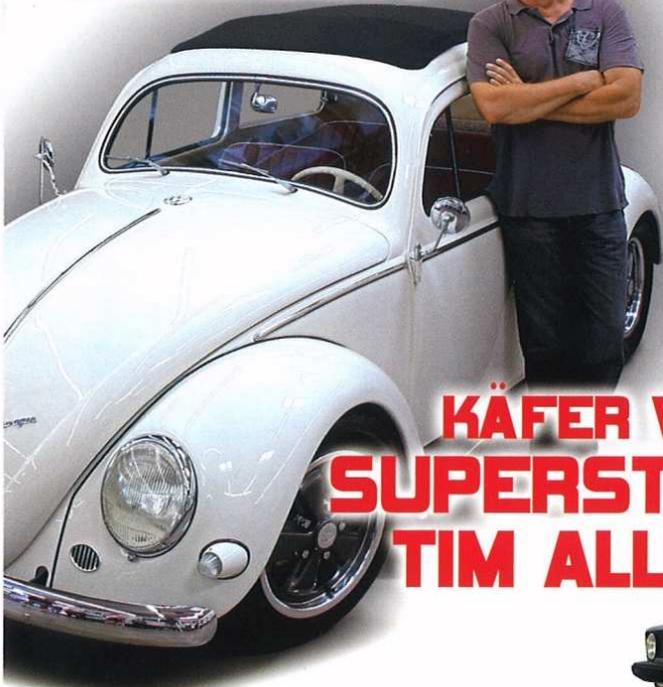


**Alles zum  
Yakuza-  
Phaeton**



**ORGANISIERTES  
VERBRECHEN**

**Exklusiv**



**KÄFER VON  
SUPERSTAR  
TIM ALLEN**



**GOLF-  
SKULPTUR  
AUS  
EINEM  
GUSS**

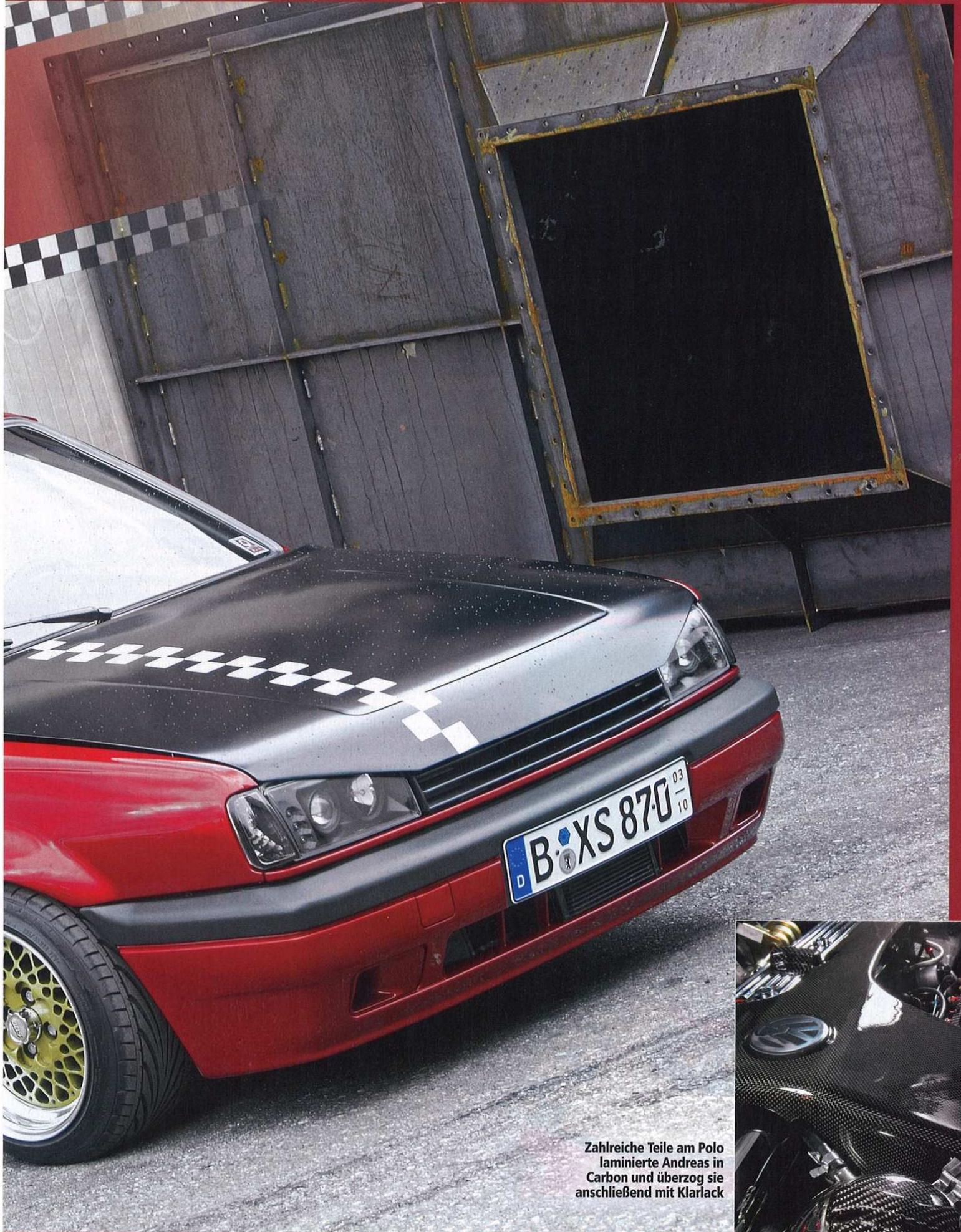


- Pirelli-Golf: Klassiker mit G60-Feuer
- Fenster-Bus: 67er T1 mit Überraschungen
- Polo 86c: Maximale Leistung aus 1,3 Litern
- ZWEI FETTE MEGA-POSTER ■ 100 Jahre Vogtland mit Quiz
- Massig private Kleinanzeigen ■ Treffen: Recaro Days / Bug In

**Dieser Polo ist wie ein Chamäleon - er passt sich ständig den Vorstellungen seines Besitzers an. Der wollte für die Saison 2008 vor allem Eines - Karo und Carbon. Race-Style wie**

**AIR AVUS**





Zahlreiche Teile am Polo  
lamierte Andreas in  
Carbon und überzog sie  
anschließend mit Klarlack





**Oben links:** Nichts versprüht mehr Renn-Flair als dreiteilige BBS-Felgen **Oben rechts:** Cockpit im Tourenwagenlook mit weißen Zifferblättern, Victor-Lenkrad und Anzeigen für so ziemlich alles **Links:** Schwarze Klarglasscheinwerfer mit DE-Linse **Rechts:** Mit dem KPU-Außenspiegeln startete der Umbau vor acht Jahren. Aus heutiger Sicht betrachtet ist das fast schon harmlos **Unten:** Um die Ansagen der Boxen-Crew besser verstehen zu können, verbaute Andreas einen Focal Woofer



TEXT MICHAEL ABELE FOTOS STEPHAN REPKE

**E**s gibt Dinge, die kann man kaufen – alles Andere ist Handarbeit. Viel Handarbeit. Andreas Wolff kauft nicht, Andreas Wolff baut selbst. Seit mittlerweile acht Jahren und durch sieben Umbaustufen begleitet ihn sein 1988er Polo 86C. Das aktuelle Outfit für die Saison 2008 heißt „Radical NuSkool-Racer“. Dazu haben wir folgende Theorie entwickelt: Racer, weil der (natürlich selbstgebaute) 1,3 Liter Turbomotor „je nach Ladedruck und Laune“ laut Andreas mehr als 200 PS an die Vorderräder bringt und radical, weil für die diesjährige Saison der hochwertige, mit weißem Leder bezogene, Soundausbau der letzten Umbaustufe komplett rausflog. Seine Begründung: „zu schwer“ und außerdem „zu weiß“. Aber genug von der Vergangenheit, zurück in die Gegenwart.

Das Herzstück eines Racers ist der Motor. Aktuell werkelt unter der Haube eine aufgeladene Drehorgel auf Basis eines 1,3 Liter G40 Blocks. Andreas ließ ihm für den Turboubau zahlreiche Modifikationen angeedihen. Die originale Kurbelwelle wurde wie das Schwungrad und die Pleuel erleichtert und zusätzlich feingewuchtet. Eine 3F-Nockenwelle mit einstellbarem Nockenwellenrad übernimmt jetzt die Ansteuerung der Ventile. Die wurden umgeschliffen und poliert und machen es sich jetzt in einem Polo 8V-Querstromkopf mit aufgefästen Ventilsitzen bequem. Dessen Ein- und Auslasskanäle wurden maximal geweitet und anschließend geglättet, extrem strömungsbegünstigt sozusagen. Das Ganze klingt schon schnell, doch das wirkliche Geheimnis für 200 + X PS sitzt weiter vorne im Motorraum. Nein, nicht der zweite „kleinere“ Luftfilter am Ansaugrohr. Der mobilisiert höchstens „die letzten 0,02 PS“, wie Andreas lacht und verschließt den Anschluß der Kurbelgehäuseentlüftung im Ansaugrohr.

Gemeint ist vielmehr der dicke K 04-Upgradeturbolader, der es sich auf einem aufgefästen Rothe-Turbokrümmer direkt hinter dem Frontblech bequem gemacht hat. Die benötigte Luft saugt er durch einen offenen K&N-Sportluftfilter an, und schiebt sie dann mit 1,4 Bar Ladedruck weiter durch einen großen Ladeluftkühler der Marke Eigenbau. Ein verchromtes Ladedruckrohr transportiert sie anschließend zur Drosselklappe. Die sitzt selbstverständlich in einem verchromten Gehäuse.





**Oben links: Der Tankdeckel erlaubt tiefe Einblicke  
Unten links: Der Einarmwischer wurde aus optischen Gründen ebenfalls in Carbon laminiert Rechts: Selten sah viel Leistung gleichzeitig auch noch so fantastisch aus**



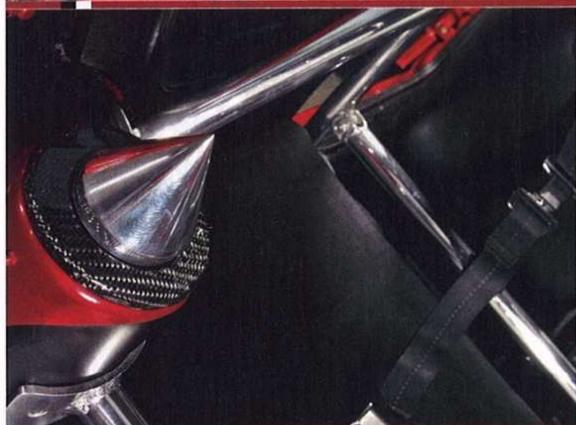
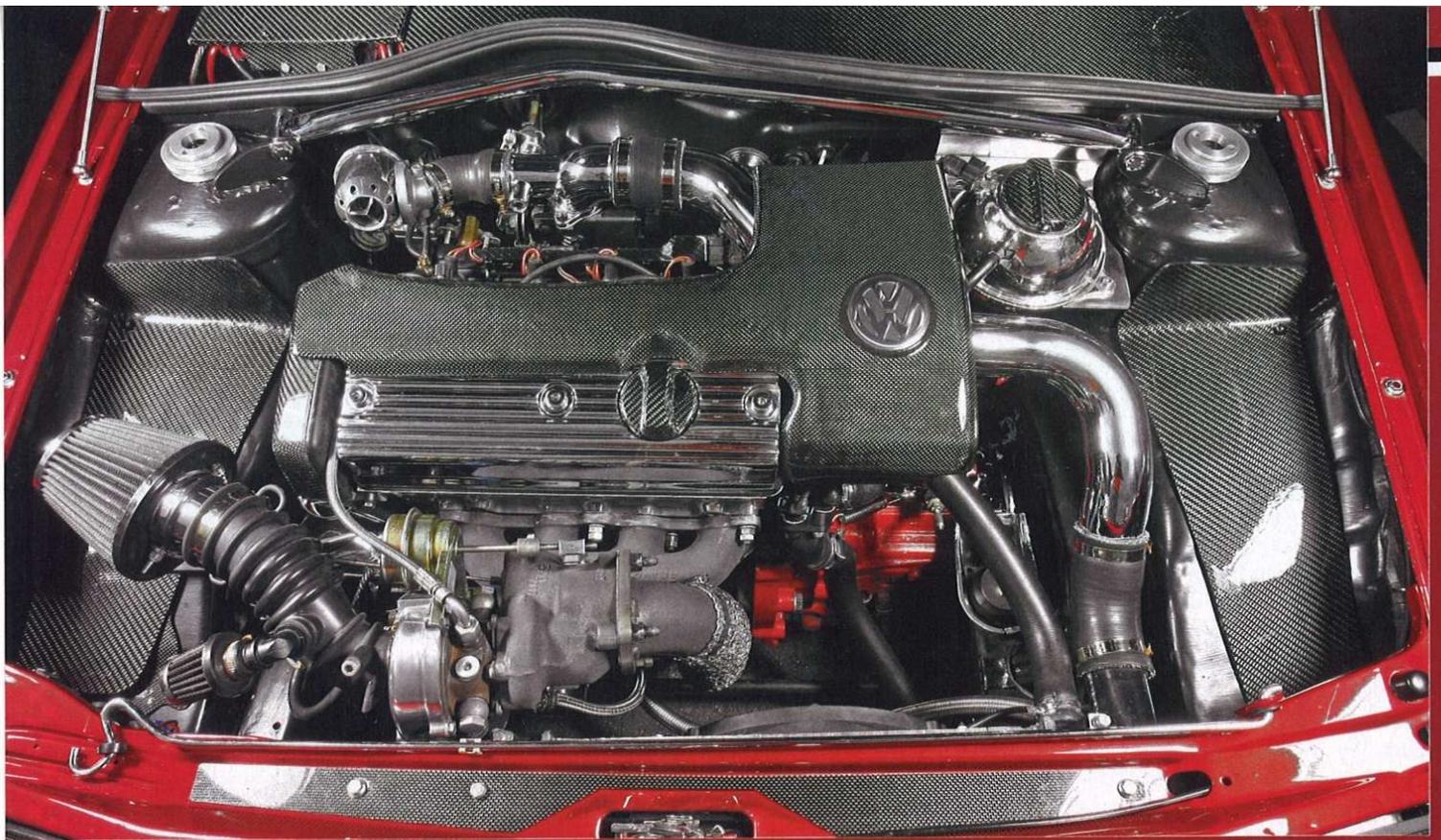
Wie ihr seht, ließ Andreas im Motorraum des Polos kein Teil unangetastet. Überschüssiger Druck entweicht geräuschvoll durch ein HKS Pop Off-Ventil, in Tuner-Kreisen liebevoll „Handgranate“ genannt. Die Ansaugbrücke wurde ebenfalls geweitet und geglättet. Für das perfekte Finish erhielt sie noch eine schwarze Pulverbeschichtung. Durch sie gelangt die verdichtete Luft schließlich in den Zylinderkopf. Eine G40 Digifant-Einspritzanlage mit G60 Düsen übernimmt die Benzineinspritzung. Den passenden Chip dazu hat Andreas selbst programmiert. Hier schließt sich also der

(Leistungs-)Kreis. Die Entsorgung der Abgase vertraute der Bastler einer Bastuck-Auspuffanlage mit 60 Millimetern Innendurchmesser und Metallkat an. Die ganze Komposition funktioniert seit mittlerweile fast zwei Jahren prächtig, doch war für Andreas nie mehr als ein Zwischending. Ihm steht der Sinn nach mehr Hubraum. Seit dem Fotoshooting schraubt er wieder in der Garage und arbeitet daran, einen frisch aufgebauten 1,5 Liter Block mit Gimmicks wie einer Kolbenbodenkühlung in den Motorraum zu quetschen – Turboladung obligatorisch.

Der Rest des ehemals so brav wirkenden Kleinwagens steht allerdings keineswegs hinter dem aufwändigen Motor zurück. Bei den Schweißarbeiten an der Karosserie halfen Andreas Freunde Flemmi und Denis. Die wohl auffälligste Änderung ist die verbaute 2F-Front, für die die kompletten Träger

**Große Spoiler oder dicke Schweller sucht man vergebens – der Polo wirkt puristisch**





**Oben: Spitze Domcaps sorgen bei zufälligem Kontakt für bleibende Erinnerungen Oben rechts: Ein kleiner Heckspoiler sorgt für Abtrieb**

geändert werden mussten. Mit Polo 2-Front und Polo 3-Heck mutierte der Wolfsburger so zum Polo 2,5 – aus voller Absicht: „Die Front vom Dreier und das Heck vom Zweier gefallen mir einfach am Besten“, so Andreas. Im Laufe des Umbau-Rennens standen sämtliche Schlösser, Seitenblinker, Lüftungsgitter und das Antennenloch der Höchstgeschwindigkeit im Weg. Dafür finden sich jetzt windschnittige Audi-Türgriffe, ein böser Blick und die Farbe „Toreador Red Pearl“ am Polo 2,5. Die Haube wurde leicht angestellt und erhielt rallyetypisch eine Schicht seidenmattschwarz mit aufgeklebtem Karostreifen.

Der zieht sich komplett durch den ganzen Innenraum. Vorbei an einem Victor Sportlenkrad, den Wiechers Vollschalensitzen mit extratiefen Eigenbau-Sitzkonsolen und unter dem vollpolierten Wiechers Käfig bis zum 9 Zoll TFT-Monitor in der Heckklappe. Etliche Teile am ganzen Wagen laminierte

## Die Leistung: Über 200 satte PS – je nach Ladedruck und Laune

### POLO 2

#### ANDREAS WOLFF

**KAROSSERIE:** Polo 2 86C, Bj. 88, Farbe: Toreador Red Pearl, Umbau auf 2F Front, Karosserie clean, Audi Türgriffe, Radläufe gezogen, schwarze Klarglasescheinwerfer, rot/weiße Rückleuchten, KPU-Außen Spiegel, zahlreiche Teile mit Carbon laminiert

**INTERIEUR:** vollpolierter Wiechers-Käfig, Wiechers Sportschalensitze, Victor Sportlenkrad, Zusatzinstrumente, 2F-Armaturenbrett, Carbon an vielen Teilen, Pioneer DEH-P MP Radio, CD-Wechsler

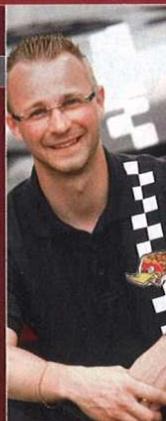
**MOTOR:** 1272ccm, PY Block für Turbo-Umbau modifiziert, bearbeiteter Polo 8V Querstromkopf, 3F Nockenwelle, einstellbares NW-Rad, G40 Digi-fant Einspritzanlage mit G60 Düsen, verstellbarer Benzindruckregler, Chip selbst programmiert, K04 Upgrade Turbolader, bearbeiteter Roth Turbokrümmen, zahlreiche Teile aus Carbon, mit Carbon laminiert, verchromt oder poliert

**GETRIEBE:** G40-Getriebe mit langer Übersetzung, Schaltwegeverkürzung

**FAHRWERK:** Weitec Ultra TX, BBS-Felgen

**DANK AN:** Denis, Olli, Flemmi, Schachty, Lars, meine Frau Astrid, meine Mutter

**KONTAKT:** webmaster@vw4ever.de, www.vw4ever.de



Andreas mit Carbon. Neben dem Motor gibt ein Pioneer DEH-P 9400 MP Steuergerät mit abgeschlossenem sechsfach CD-Wechsler im Innenraum den Ton an. Die angesteuerten Helix Boxen verstecken sich in selbstgefertigten Doorboards, während es sich der Focal Subwoofer in der Reserve radmulde bequem macht. Um ein Ersatzrad hat sich schließlich die Boxencrew zu kümmern. Unter dem Rennzweig drehen sich dreiteilige BBS E30-Rennsportfelgen in wuchtigen 8x14 ET22 an der Vorder- und 9x14 ET 18 an der Hinterachse. Toyo Proxes T1-R Reifen in 195/45 vorne und 225/40 hinten sorgen zusammen mit dem Weitec-Fahrwerk für die perfekte Straßenlage und eine fast schon DTM-mäßige Tieferlegung von 95 Millimetern.

Wer noch viel mehr über den Turboubau oder zu allen Details und Geschichten rund um diesen einmaligen Turbo-Polo erfahren möchte, dem legen wir dringend einen Besuch auf seiner Homepage [www.vw4ever.de](http://www.vw4ever.de) ans Herz. Unter „myCars“ könnt ihr dort die ganze Geschichte von Andreas' Werk nachlesen. Von Tag Eins bis vorgestern. Selten ist ein derartiger Umbau so gut dokumentiert worden. Respekt, Andreas! □



Oben: Schwarz, Rot, Carbon – mehr Farben braucht eigentlich niemand. Auch Im Innenraum hat Andreas das Konzept sauber durchgezogen Unten links: Die Handbremse ist fast zu schön zum Benutzen Unten rechts: Die Helix-Tieftöner stecken in Doorboards Marke Eigenbau



Links: Wiechers Sport Vollschalensitze mit extratiefen Eigenbau-Sitzkonsolen  
Oben: 60 Millimeter Innendurchmesser misst die Bastuck-Auspuffanlage mit Metallkat  
Unten: Misst man am Dach, liegt der Polo jetzt ganze 94 Millimeter tiefer als beim Verlassen des VW-Werks 1998



W-CONCEPT