

Die besten!
Events 2006!



WOB!



Golf I
240 PS:
€60 im
Chromrausch

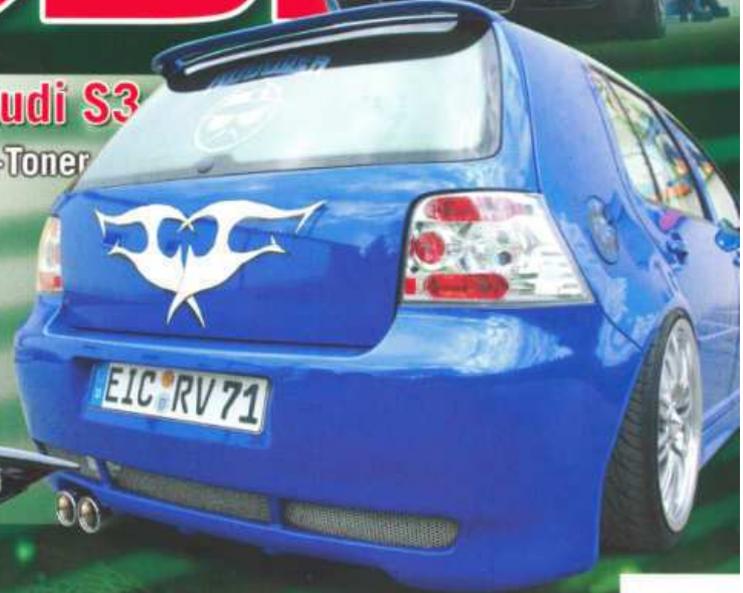


Audi S3
2-Toner

Polo 86c
Basstard als
Edel-Racer



Kult-Poster
im XXL-Format



324 PS
TURBO



D	350€
A	400€
L	450€
F	450€
E	500€
FIN	500€
SLO	500€
WOODSTY	
Benutzer	400€
Payroll	500€
GH	540€
CH	540€
NO	470€
WOODSTY	
D	350€



LAS VWGAS

SENSATION



PIMP
YOUR HANDY!

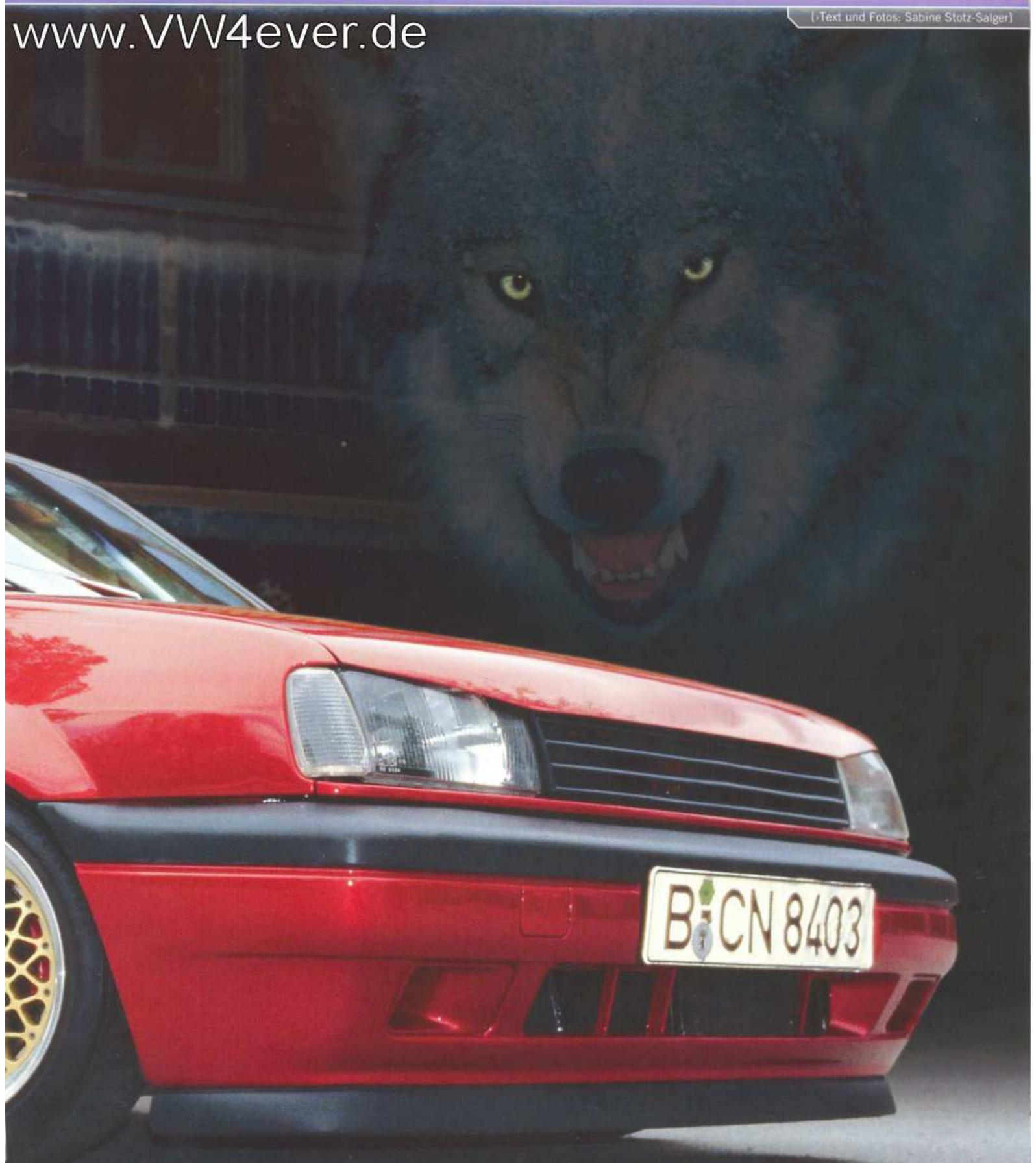


Hol dir dieses Auto aufs Display:
www.vw-wob.de



Mit dem Turpo(lo) auf die Überholspur

WOLFF IM SCHA



FSPPELZ

Ein cleaner Rücken kann auch entzücken, und die Gruppe-A-Anlage kann sich hören lassen



BBS E30-Rennsportfelgen in 8 und 9 x 14 Zoll mit vergoldetem Stern



Xenonscheinwerfer, Turbo, kompletter Motorumbau, über 200 PS ... – wenn der Vordermann wüsste, was sich da soeben frech hinter ihm in Position bringt. Alles am Polo II von Andreas Wolff ist übrigens eingetragen. Vielleicht brachte es ihm Glück, dass die Vorbesitzerin ausgerechnet beim TÜV ihr Brot verdiente.

Im Juni 2000 stolperte Andreas Wolff über einen marsroten Polo II, der ursprünglich einer älteren Dame vom TÜV gehörte. Ein Ort, an dem sich auch Andi mittlerweile so oft aufhält, dass man ihn glatt für einen Angestellten halten könnte. Immerhin weist sein Fahrzeugschein stolze 28 Eintragungen auf. Aber wie heißt es so schön, auch die weiteste Reise beginnt mit einem ersten Schritt.

Zusammen mit seinem schweißbegeisterten Kumpel Flemmi zerlegte der Systemadministrator den zwölf Jahre alten Polo zunächst und spielte bei diversen Rostnestern Feuerwehr. Da das 45 PS-Mobil irgendwann auch abgehen sollte wie selbige, musste zudem dringend ein „Spenderherz“ her. Ein günstig erworbenes G40-Schlachtmobil sowie ein „2F-Facelift“ vom Schrottplatz steigerten die Attraktivität schnell, auch wenn die Transplantation der neuen Front nicht ganz ohne Schwierigkeiten verlief. Dagegen war die Haubenverlängerung in Blech fast schon ein Spaziergang. Einmal aktiviert, stand das Schweißgerät nicht mehr still. Schließlich galt es Antennenloch und sämtliche Schlösser einzuebnen sowie bündige Türgriffe von Audi zu montieren. Ein anderes Verfahren musste her, um das hintere Wi-

schersloch zu cleanen, das beim 86C vor dem Facelift zum 2F noch in der Heckscheibe lag. Da ein hässlicher Stöpsel Andi nicht taugte, ließ er prompt ein neues Fenster ohne Aussparung und Heizdrähte anfertigen. Wir sehen, der Mann macht keine halben Sachen.

Dicke Lippe

Folglich zitierte Andi die Freunde Denis, Schachty und Oliver ebenfalls an die Baustelle, um den ehrgeizigen Terminplan bis zur Lackierung zu halten. Zierleisten, Embleme und Seitenblinker wurden herausgerupft, aerodynamische Tropfenspiegel, ein „nackter“ Grill sowie eine Frontspoilerlippe vom Polo 6N verbaut. Diese



Dank Turbo pfeift der 1.5 Liter ... weg von der Ampel



stellte jedoch nicht die einzige Modifikation der vorderen Stoßstange dar. Dort, wo für gewöhnlich die Nebelscheinwerfer sitzen, verpasste Andreas seinem VW Lufteinlässe vom BMW E30 zur besseren Kühlung der Bremsen. Letztere erfuhren vorsorglich schon einmal eine Aufwertung mit ATE-Powerdisc-Scheiben, Rennbelägen von EPC sowie Stahlflexleitungen. Schließlich hatte der 25-jährige Berliner noch Großes mit dem Kleinen vor. Und da bedeutende Dinge nun einmal ihre Schatten vorauswerfen, gab es „schwarze“ Bi-Xenon-Scheinwerfer sowie weiß-rote Rückleuchten „Marke Eigenbau“. Auch das originale Marsrot, das bereits den ersten GTI zierte, war Andi nicht mehr schnell genug, weshalb er sich für ein neues Lackkleid in Toreador Red Pearl entschied – glänzend geschützt unter zwei Schichten Klarlack.

Als eine der letzten noch verbliebenen Schwachstellen kristallisierte sich das Fahrwerk heraus, schließlich lag die anvisierte PS-Leistung des Polos mehr als viermal so hoch wie im Urzustand. Also senkte ein härteverstellbares Weitec Ultra TX das Gesamtniveau um 90 Millimeter und sorgt im Verbund mit im Sturz verstellbaren Salzmann-Domlagern, Teflon-gelagerter Hinterachse, neuen Querlenkern, verchromtem Stabi sowie Domstreben vorne wie hinten für beeindruckende Kurvengeschwindigkeiten. Auch die breiten Dunlop-Sport-Reifen mit den Maßen 195/45 und 225/40 tragen ihren Teil dazu bei. Sie schmiegen sich um die hochglanzpolierten Schultern dreiteiliger BBS E30-Rennsportfelgen mit goldbeschichteten „Sternen“ in den Dimensionen 8 und 9 x 14 (ET22/ET18). In diesem Zusammenhang

beschloss Andi die Radläufe vorn um 2,5 und hinten um drei Zentimeter je Seite zu ziehen.

Doch jetzt haben wir euch genug auf die Folter gespannt und verraten euch, wie es Andreas geschafft hat, nahezu die doppelte Leistung aus dem ehemals 113 PS starken Austauschaggregat zu quetschen. Keine große Sache eigentlich: G-Lader raus und ein Abgasturbo Typ KKK03 rein. Ach ja, und ein paar „unbedeutende Kleinigkeiten“: geänderte Kurbelwelle und Kolben sowie eine größere Bohrung für mehr Hubraum – jetzt 1.500 ccm –, Kopfbearbeitung durch umgeschliffene und polierte Ventile mit aufgefrästen „Sitzen“, maximal geweitete Ein- und Auslässe sowie erleichterte und polierte Pleuel, beschichtete Hochleistungs-Schmiedekolben, erleichterte Schwung-



Ja, die Nadel dreht bis ganz rechts



Andreas und sein ganzer Stolz



30er Victor-Lenkrad und TT-Pedalaufgaben



In weiß gekleidete Königs-Familie

scheibe (ca. 1,2 Kilo), 3F-Nockenwelle, CNC-gefrästes einstellbares Nockenwellenrad, eine zusätzliche Kurbelgehäuseentlüftung, bearbeitete Drosselklappe, geänderter Volllastschalter, einstellbarer Benzindruckregler (3,8 bar), verstärkte Öl- sowie Walbro-Hochleistungs-Benzinpumpe (max. 9,5 bar und 255 l/h), „grüne“ G60-Einspritzdüsen, HKS-SSQV-Pop off-Ventil und ein elektronisches Dampfventil für die Ladedruckregulierung. Kurz Atem geholt und weiter geht's: Ein 16 Reihen-Ölkühler mit Thermostat, ein großer Ladeluftkühler und ein SPAL-Lüfter mit geänderter Thermostatschalter halten die Temperaturen im grünen Bereich. Für eine ansprechendere Optik polierte Andreas unter anderem den Zylinderkopf auf Hochglanz und

ließ den Ventildeckel mit der 6N-Abdeckung, Motor- und Getriebehälter sowie Dutzende Schrauben und Kleinteile verchromen, vergolden, vernickeln oder mit Carbon überziehen. Um den Motorraum möglichst „leer“ zu halten, verlegte der Computerspezialist noch die Hupe unter den Kotflügel. Klar, dass sich auch das Getriebe auf G40-Basis der veränderten Gesamtsituation anpassen musste und nach einigen Umbauten nun völlig neue Übersetzungsverhältnisse aufweist. Mission erfüllt, je nach Ladedruck testierte der Prüfstand jetzt über 200 PS, welche die Gruppe A-Edelstahlaufpuffanlage von Bastuck ganz schön zum Wiehern bringen. Doch vorher müssen die Abgase noch den „auf-

gefrästen“ Rothe-Turbokrümmen sowie einen 100 Zellen-Metallkat passieren.

Erdverbunden

Wer so ein heißes Geschoss bewegt, sollte auch an die eigene Sicherheit denken. Andreas installierte also nicht nur einen hochglanzpolierten Wiechers-Überrollkäfig, sondern auch ein Paar statische Schroth-Hosenträger. Nicht zu überschätzen ist freilich ein tiefer Schwerpunkt, weshalb die König-Sportsitze knapp über dem Bodenblech montiert sind. Die weiß belederten Sessel ergänzen gleich ausgestattete Doorboards, während der Him-

Fahrzeugbesitzer: Andreas Wolff
Beruf: Systemadministrator
Alter: 25

Basisfahrzeug: Polo 86C, 45 PS

Baujahr: 1988

Motor: Vierzylinder-Turbo auf Basis G40

Motorextras: Hubraumerweiterung, Umbau auf KKK03-Abgasturbolader, offener K&N-Sportluftfilter, bearbeiteter Kopf und Saugrohr, 3F-Nockenwelle, einstellbares Nockenwellenrad, Kabelbaum verlängert und umgelötet, durch die Kotflügel verlegt, etliche Teile poliert, verchromt oder vergoldet

Leistung: ca. 200 PS

Hubraum: ca. 1.500 ccm

Auspuffanlage: Rothe-Turbokrümmen, Bastuk-Gruppe

A-Edelstahl-Auspuffanlage, 100 Zellen-Metallkat
Fahrwerk: Weitec Ultra TX, Salzmann-Domlager mit Sturzverstellung, Hinterachse mit Teflonlagern, neue Querlenker, verchromter Stabi, Domstreben vorn/hinten
Bremsanlage: ATE-Powerdisc-Bremsscheiben, EPC-Rennbremsbeläge, Stahlflexbremsleitungen
Felgen: dreiteilige BBS-E30-Rennsportfelgen, 8 x 14 Zoll ET22, 9 x 14 ET 18, vergoldeter Stern, Außenbett poliert

Karosserie: Facelift-Front mit schwarzen Scheinwerfern und Blinkern, Xenon-Umbau, gezogene Radläufe, vorn 2,5, hinten 3 cm, Zierleisten, Seitenblinker, Schlösser und Antennenloch entfernt, Bonrath-Einarmwischer, Tropfenspiegel, Audi-Türgriffe ohne Schlösser, weiß-rote Eigenbau-Rückleuchten, Frontspoilerlippe vom Polo 6N, Grill ohne Emblem, Heck-

scheibe ohne Heizdrähte und Wischerloch, Motorhaube in Blech verlängert

Lackierung: Toreador Red Pearl

Innenraum: polierter Wiechers-Käfig, vergoldete Domstrebe hinten, 2F-Armaturen Brett mit diversen Carbon-Parts, weißbelederte König-Sportsitze und Türverkleidungen, 30er Victor- Sportlenkrad, weiße Tachofolie mit blauer Beleuchtung, Schroth-Hosenträgergurte, schwarz lackierter Himmel, TT-Pedalauflagen

HiFi: kompletter Ausbau mit weißem Leder bezogen, 12 Zoll-Audiobahn-Woofer Typ 1206, Velocity VR6000-6-Kanal-Endstufe, 16er-Zweigesystem von Cerwin Vega vorn, 13er Kicx hinten, 6fach-CD-Wechsler, Boss-DVD-Player, Alpine-5,6 Zoll-TFT in Mittelkonsole

Dank an: Flemmi, Denis, Schachty, Oliver, Stephy und meine Mutter

Der Audiobahn-Woofer thront in weißem Leder



mel Schwarz trägt. Jedoch nicht aus Trauer um das alte Armaturen Brett, das einer attraktiveren Variante aus dem Schlacht-2F Platz machen musste. Ein Alpine-TFT-Monitor, weiße Tachofolie mit blauer Beleuchtung, diverse Carbon-Applikationen, TT-Pedalauflagen sowie ein 30er Victor-Lenkrad setzen weitere Akzente. Einen Platzverweis gab es hingegen für die Rückbank. Andi dachte, den Platz sinnvoller zu nutzen.

Kaum hatte der 25-Jährige seinen ersten Entwurf für einen HiFi-Ausbau skizziert, schwang er schon die Säge und zimmerte eine Unterkonstruktion aus MDF, um sie später mit schlichtem weißem Leder zu drapieren. So kann sich der 12 Zoll-Audiobahn-Woofer, Mo-

dell 1206Q, mit seinen verchromten Flammen optimal in Szene setzen. Derweil spielt eine verchromte Velocity-Sechskanal-Endstufe namens VR6000 „Mädchen für alles“ und wandelt die Signale der Pioneer-Headunit Typ DEH-P 9000R nicht nur für den Woofer, sondern auch für die Zweige-Lautsprecher von Cerwin Vega beziehungsweise Kicx um.

Anders als in Österreich ist HiFi aber zum Glück hierzulande nicht eintragungspflichtig. Dass auch beim Rest alles so reibungslos verlief, hat Andreas nicht nur den freundlichen Prüfern zu verdanken, sondern auch seinen Freunden, die ihn immer mit Rat und Tat zur Seite standen.



Velocity VR6000 6-Kanal-Endstufe