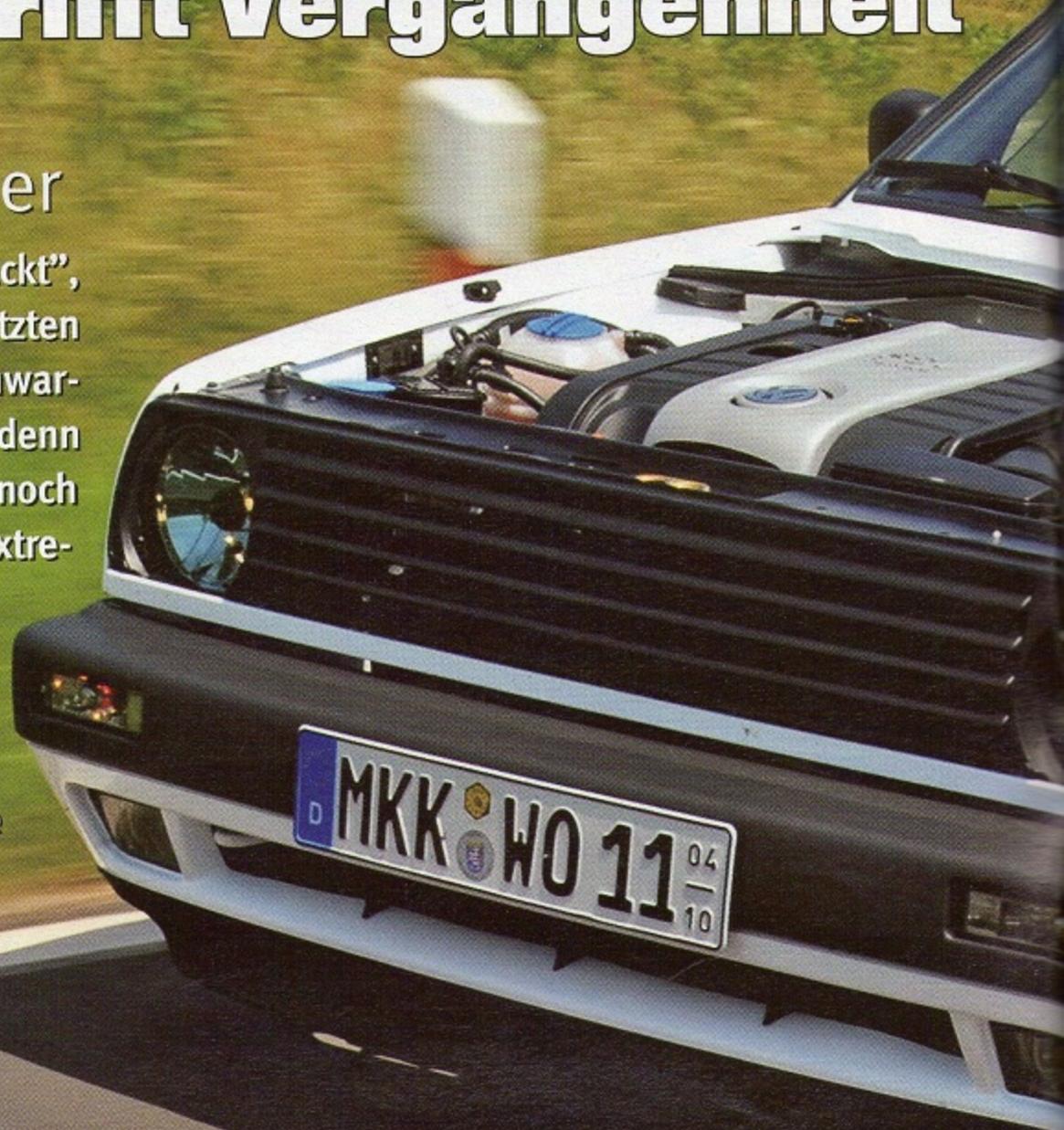


Die Zeitmaschine

Gegenwart trifft Vergangenheit

Geht doch:
Golf 5 TFSI im Zweier

„Es hat mich einfach nochmal gepackt“, grinst Mario Bacher, wenn er an die letzten sechzehn Monate denkt. Seinen schwarzen A6 hatte er zur Seite geschoben, denn sein Herz schlägt auch mit 35 Jahren noch für den „Zweier“. Freilich für ein extremes Einzelstück, das er mit Hilfe seiner Schrauber-Freunde auf die schwarzen Mercedes-Räder stellte: inklusive topaktuellem TFSI-Turbo aus dem Golf 5, Sechsgang-Getriebe und Golf-4-Armaturenbrett!



Für alle Fälle – wie Achsen und Bremse stammt auch das 5-Loch-Ersatzrad vom VR6-„Dreier“-Golf



„FSI“ für Direkteinspritzung, „Turbo“ für den Spaß – vielgelobter Golf-5-GTI-Motor

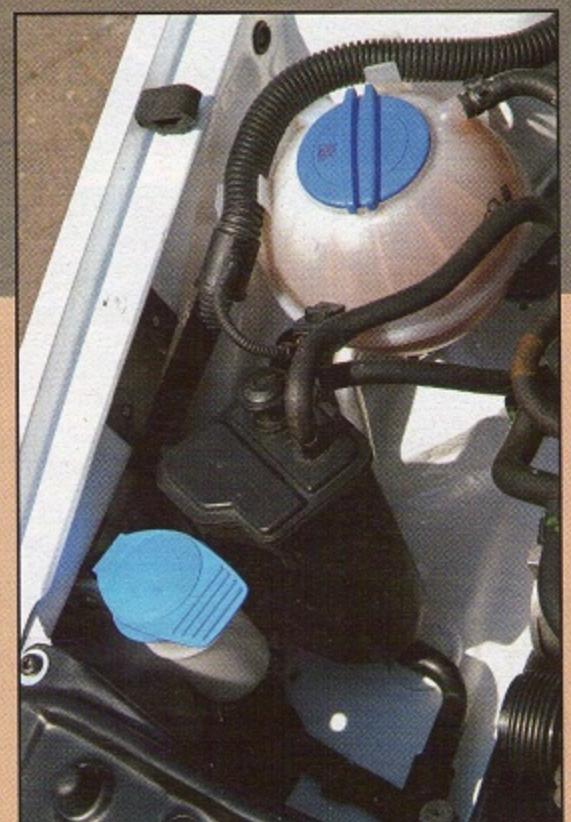
„2 in Motion“ – zwei angetriebene Räder und 200 PS haben Spaß mit dem relativ leichten Golf 2

Respekt, Mario – das sagen seine Kumpel, und das sagen wir! Der Motorraum sieht sauber verarbeitet aus, nichts wirkt gefriemelt oder mit heißer Nadel gestrickt. Der Golf scheint den „Zeitsprung“ gelassen wegzustecken, denn sein 200-PS-Turbo hockt im Vorderwagen, als ob er noch nie woanders zuhause gewesen wäre. Genau das war Marios Ziel: „Es sollte ausschauen, als ob das Auto gerade vom Werk kommt.“ („Kleinere“ Tuningmaßnahmen natürlich ausgenommen!)



Dass Mario auf den "Zweier" steht, konnte man schon in VW SCENE 4/99 nachlesen: Fette Felgen unter Plastikverbreiterungen zeichneten seinen "Green Machine"-GTI mit G60 aus. "Diesmal hatte ich optisch schon eine fixe Vorstellung", erzählt der Maschinenbau-Diplom-Ingenieur; "eben G60-Look." Er machte sich auf die Suche nach einem späten Zweitürer und kaufte schließlich 2005 das hier gezeigte 91er Modell, damals noch ein 70-PS-"Function" mit Schiebedach. Zwei Monate später fuhr Mario nach Essen, um sich mit schwarzen Klarglasscheinwerfern (ohne Fadenkreuz), klaren Nebelleuchten und

passenden Hecklichtern einzudecken – zugegeben, im Vergleich zum Rest die bei weitem einfachste Übung... Gleich anschließend zerlegte der Entwicklungsingenieur den Golf bis auf die letzte Schraube. Trotz der späten Erstzulassung waren etliche Schweißarbeiten nötig – am rechten hinteren Radlauf, an Heckabschlussblech und A-Säule sowie dem Schiebedachablauf hatte Gevatter Rost seine Signatur hinterlassen. Mario cleante noch gleich Seitenblinker und Heckklappe (soweit es die neuen, ultralangen "MKK"-Kennzeichen zulassen), schloss die senkrechten Dehnfugen und baute das Schiebedach



Vom Golf 5 stammen auch Aktivkohlebehälter (schwarz) und Kühlwasserausgleichsgefäß



Mittels Passat-32B-Teilen wurde aus dem originalen Stahlschiebe- ein Schiebehubdach



Cockpit vom Jetta 5 TFSI – man beachte den superniedrigen Kilometerstand des Versuchswagen-Motors



Wegen des neuen Armaturenbretts angepasste Türverkleidung, Türtasche und Lautsprecher vom Golf 3



VW baute unlängst einen T1-Bus mit Elektroantrieb – ein Golf 2 mit Golf-5-Motor ist mindestens so cool



Armaturenbrett vom Golf 4, wegen der Nabe passt das moderne Raid, aber natürlich ohne Airbag



Ein 70 PS-Zweitürer mit 180.000 km war die Basis, Sondermodell "Funktion"

mit Passat-32B-Kassette zum Schiebehubdach um. An den Radläufen wurde im oberen Bogen Blech herausgetrennt; auch die später montierten G60-Verbreiterungen sind natürlich ausgeschnitten. Beim Spachteln der leeren Karosserie trat Lackmeister Marco auf den Plan. "Ich wollt zuerst einen 1.8T reinmachen", erinnert sich Mario. Als aber Kumpel Marco einen brandneuen Golf-5-TFSI-Motor besorgen konnte, war der Ingenieur sofort Feuer und Flamme. "Wir haben das Aggregat aus einem

Jetta-5-TFSI-Versuchswagen – der hatte nur 2.800 km drauf!" Samt Sechsgang-Box wurde der Direkteinspritzer-Turbo erstmal probeweise mit Hilfe der Kollegen in den Vorderwagen versenkt. Damit zusammenkommt, was eigentlich nicht zusammengehört, ging's nun erst richtig zur Sache! Alle drei Motorhalter sind aus dem Vollen in Eigenregie gefertigt; am Turbolader entfernte Mario kurzerhand den Geräuschdämpfer (Platzgründe). Alle Kabel und Leitungen mussten neu gelegt werden,



Eine dunkle, wohlige Hülle kleidet den "Zweier" im Innern, Alcantara auch an Dachhimmel und Säulen



So konnte man ihn am Wörthersee bestaunen, wo Marios High-Tech-"Function" erstmals öffentlich glänzte

Ladeluftrohre inklusive, da Mario einen C-Klasse-Intercooler hinter die G60-Schürze setzte. Kühlwasserbehälter und Aktivkohlefilter stammen vom Golf 5, das ABS-Aggregat vom Golf 3 VR6. Auch der Tank ist ein VR6-Teil, benötigt aber die mit einem eigenen Steuergerät versehene Golf/Jetta-5-Spritpumpe. Vom Spender-Versuchswagen Jetta 5 stammt die Abgasanlage, wobei das magische Wörtchen "modifiziert" gilt: Rohrbogen verändert, Lambdasonden (der TFSI hat gleich zwei davon) versetzt, Eigenbau-Verbindungsstück, Endtopf vom Golf 3 VR6 mit Diesel-Abschlussrohren vom Audi A3, wobei diese unterhalb der G60-Stoßstange enden (Auspufföffnung verschlossen).

CARPOWER

Gewinner des autohifi-Markenpokals

„CARPOWER erringt mit seiner sinnvollen Kombination den Testsieg. Die Anlage bietet Klang und Pegel gleichermaßen. Der Verstärker, der preiswerteste im Test, ist sein Geld wert. Das TWINSET-165 war ein Highlight, ein technisch und optisch toll gemachtes und durchdachtes Kompo (und Koax-System). Der Subwoofer PROBASS-112 sicherte sich, mit höchstem Maximalpegel und zugleich dem besten Klang, mit gigantischem Abstand den ersten Platz bei den Subwoofern. Dafür gebührt den drei Komponenten tosender Applaus!“
Preis/Leistung: ★★★★★



TWINSET-165

HPB-604

autohifi
TESTSIEGER

PROBASS-112

Spitzenklasse
Preis/Leistung: ★★★★★

3 JAHRE
Gewährleistung auf
alle Produkte von
MONACOR INTERNATIONAL



KOSTENLOS!

Jetzt den aktuellen CARPOWER-Katalog SOUND ATTACK 2007 anfordern.
Kataloghotline 0421/48 65 305 oder kataloge@monacor.de

CARPOWER – eine Marke der MONACOR INTERNATIONAL
Zum Falsch 36 Tel. 0421/48 65-0 Mail info@monacor.com
28307 Bremen Fax 0421/48 84 15 Web www.monacor.com

CARPOWER®
by MONACOR



Zum modernen "Upgrade" zählen die beim Neuaufbau verwendeten Torx-Schrauben



Das ABS sowie die gesamte Scheibenbremsanlage vorn/hinten stammt vom Golf 3 VR6



Michael Melms besorgte die glatten hinteren Griffe vom chinesischen Jetta-Modell



Teillackierte Mercedes-"Telefonfelge" in 7,5 x 16 Zoll mit Lochkreisadapter und 195/40-16 Dunlop



Viel Arbeit steckt allein im Motorumbau samt Getriebe; schwierigste Hürde war die Elektrik

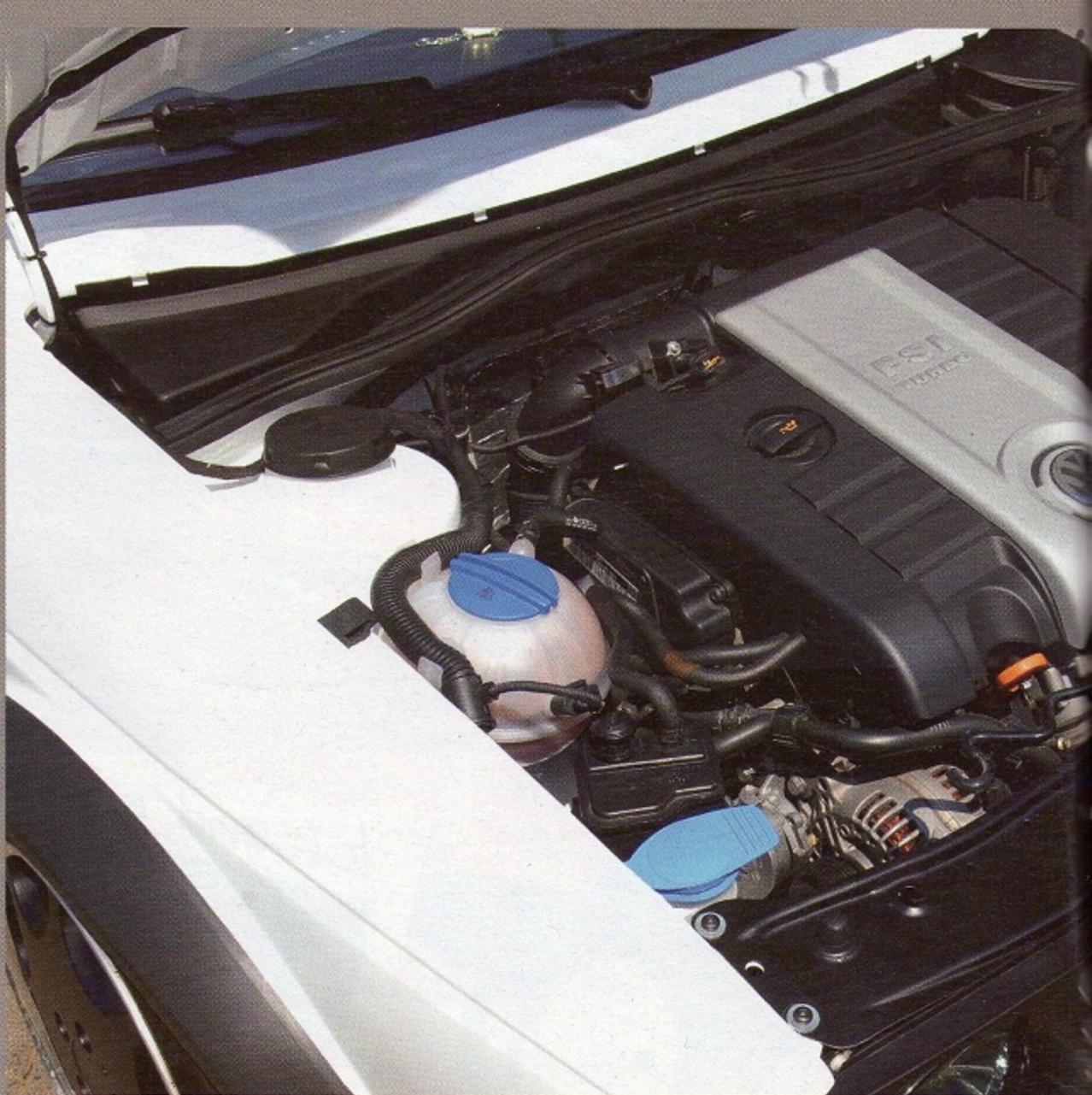
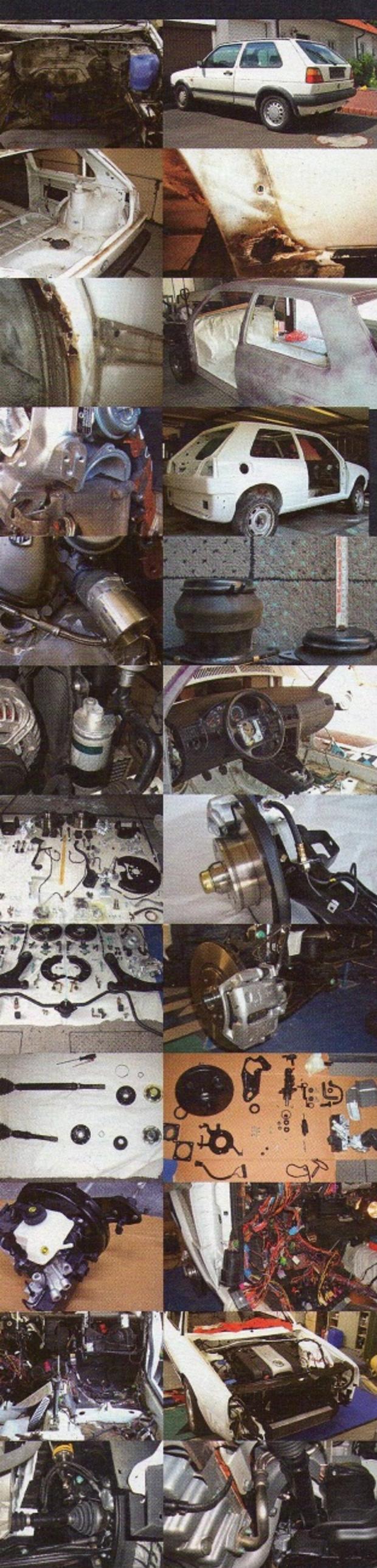
Das Getriebe? Natürlich sechs Gänge wie im Golf 5 GTI und hydraulische Kupplung! "Die Schaltseile mussten wir um 70 mm verlängern", berichtet Mario. Extra angefertigte Antriebswellen aus dem Prototypenbau eines Antriebswellen-Herstellers fanden den Weg in den Generationen-Golf, tauglich für 200 PS plus...

Puuh, ganz schön viel Technik! Werfen wir einen Blick auf den Style, aber vorher bitte die Sonnenbrille aufsetzen! Dieses "Super-Weiß" von Spiess-Hecker schreit die Netzhaut nämlich förmlich an – "reinstes Misch-Weiß, wie es der Lackierer verwendet, um andere Töne zu erzeugen", weiß Marco, der dem Golf sein (heißes) weißes Kleid aufs Blech zauberte. Dazu knallharter schwarzer

Kontrast vom G60-Verbreiterungskit bis zum umgearbeiteten Bonrath-Grill (mit Jetta-Leiste unten). Wo es ging, verwendete Mario Bacher Neuteile – Frontstoßstange, Verbreiterungen und Zierleisten bekam er noch neu beim VW-Händler. Hier gleich der Dank an Michael Melms, VW-Typexperte, der jedes Bauteil auftrieb und quasi frei Haus lieferte – was bei den schlossfreien Türgriffen vom China-Jetta (hinten) wenigstens nicht so "schwer" war (schließlich besorgte "MM" auch das wuchtige Golf 4-Armaturrenbrett:-). Auffällig die Mercedes Felgen mit poliertem Horn, einer von Benny eingearbeiteten "Schattenkante" und strukturschwarzer Lackierung. 7,5J x 16" messen die Benz-Alus, die von Adapterplatten (5/100 auf 5/112) auf

Heckstoßstange ohne Auspufföffnung; Emblem, Schloss und Wischer gecleant, klare Rückleuchten





Moderne Zeiten – wie selbstverständlich sitzt der Golf 5 TFSI sauber eingebettet im Golf 2!

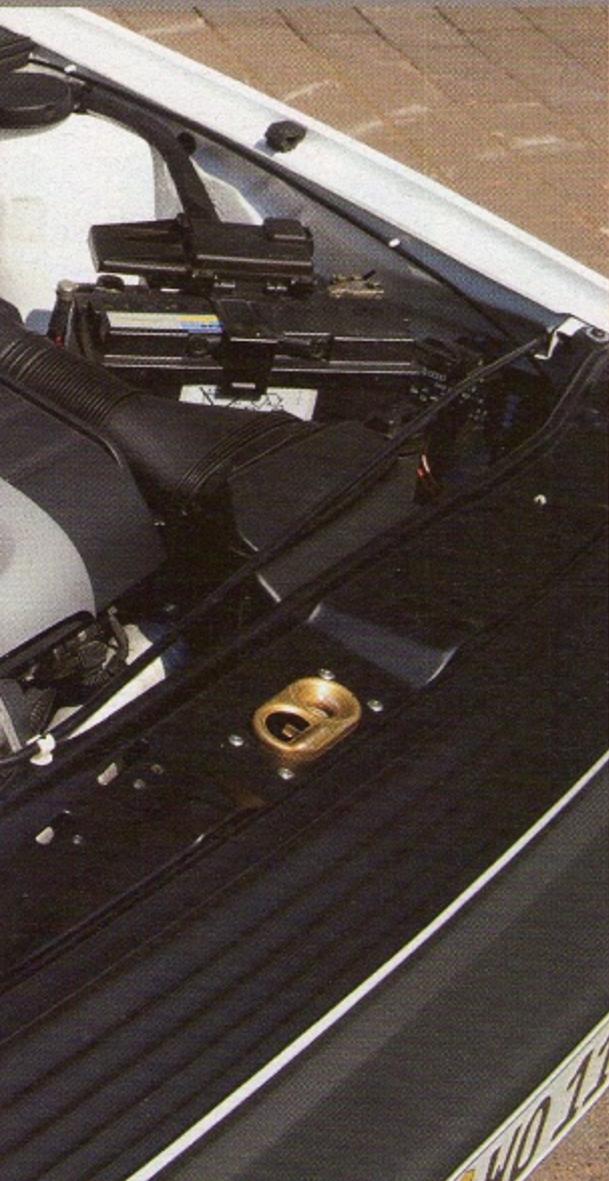
Einpresstiefe 21 (vorn) und ET 6 mm (hinten) gebracht werden (Bereifung: 195/40-16 Dunlop). Mario hat auch ein 5-Loch-Ersatzrad vom Golf 3 VR6 an Bord, denn vom VR6 stammen schließlich beide Achsen ("Plus-Fahrwerk") samt Stabis und kompletter Bremsanlage. Vom Golf 3 wäre vielleicht auch das Armaturenbrett übernommen worden, aber dann schneite Michael Melms mit einem unwiderstehlich günstigen Angebot herein: Golf-4-Armaturenbrett samt Climatronic und dem kompletten Kabelbaum eines Golf 4 von vorne bis hinten! Weil auch die

Lenksäule vom "Vierer" stammt, musste die Spritzwandbohrung versetzt werden, damit die Lenksäule genau ans VR6-Lenkgetriebe passt. Vorteil: wegen der Golf-4-Nabe konnte das "moderne" Raid-Airbaglederlenkrad drauf, wengleich natürlich ohne schützenden "Luftsack". Das Armaturenbrett an der Rückseite um rund zehn Zentimeter zu kürzen, die Golf-2-Türverkleidungen seitlich entsprechend anzupassen – darüber macht Mario nicht viele Worte "aber die Elektrik, die hatt's in sich!" Drei Monate vergingen, bis der TFSI seinen ersten Murrer machte, bis die



Der Schlüssel ist vom Golf 5, aber Mario will noch irgendwas vom Golf 1 einbauen: "Zweier bis Fünfer hab ich ja schon drin"





Dienst. Mario beauftragte einen Sattler, um die Sitzbahnen mit schwarzem Alcantara zu beziehen. Dachhimmel, Türen und Seitenteile verkleidete der Gründauer selbst, die Dachsäulen übernahm Benny – ja, solche Sitze in dunkler, edler Optik könnten durchaus ein aktuelles VW-Sportmodell zieren. Mario verwendete auch bewusst "modernere" Kleinteile wie Torx-Schrauben anstatt der zu Golf-2-Zeiten üblichen Sechskant (z. B. Kotflügel). Und wenn bei einem derart komplexen Technikumbau mal eine (unkritische) Fehlermeldung im Display auftaucht, ist Mario ehrlich: "Ein paar Detailfunktionen in der MFA müssen wir noch hinkriegen." Schließlich steht am Heck ja "Erprobungswagen" – in 16 Monaten kann man so ein Auto zwar bauen, aber für Elektronik-Details, die zu Golf-2-Zeiten noch in ferner Zukunft lagen, darf's schon ein bisschen mehr sein.

Entsprechend oft verschwand Mario in der Garage – deshalb gilt sein größter Dank Frau Tanja, die das Projekt durch ihren Rückhalt überhaupt erst ermöglichte und ihn davon abhielt, einen Doppelscheinwerfergrill zu verbauen, wofür ihr auch die Kumpels auf ewig dankbar sein werden.



G60-Stoßfänger, knackiger Weiß-Schwarz-Kontrast, Gewinde-Setup von KW in Edelstahl

"Verheiratung" von Golf-4-Grundkabelbaum und Golf-5-Maschine samt dessen lebensnotwendiger Kabel und Steuergeräte weitgehend abgeschlossen war. Das Kombiinstrument vom Spender-Jetta TFSI ist Pflicht, denn dort ist ja auch die Wegfahrsperre hinterlegt. Auch Zündschloss und -schlüssel sind Originalteile vom 200 PS starken Top-Jetta 5. Ausnahmsweise im Golf 3 VR6 taten früher mal die Sportsitze samt Rückbank

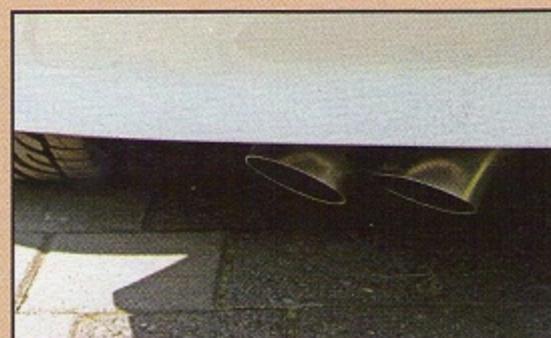
Weiters geht ein dickes Dankeschön – neben den bereits erwähnten Marco Reinert und Michael Melms – an Josef (einige Alu-Schweißarbeiten) und Benny Euler (Drehteile). Benny ist auch der richtige Mann, wenn man das Gefühl hat, dass sich die Beifahrertür seit geraumer Zeit nicht mehr öffnen lässt und der seinen Touran als Fotofahrzeug für VW SCENE lenkte...

Text & Fotos: Gerald Sandrieser

Scene Facts*

Typ: Golf 2 • **Baujahr:** 11/91 • **Motor:** 2,0 TFSI (vom Jetta 5/Golf 5 GTI) mit Turbo und Direkteinspritzung, Eigenbau-Motorhalter, Geräuschdämpfer vom Turbolader entfernt, Mercedes-C-Klasse-Frontladeluftkühler, Eigenbau-Ladeluftleitungen, Batterie und Ausgleichsgefäße versetzt, Benzinpumpe mit Steuergerät vom Jetta-5-TFSI, Tank Golf-3-VR6, Golf-4-Kabelbaum, Jetta-5-Motorelektronik • **Leistung:** 200 PS (147 kW) • **Auspuff:** Jetta 5 TFSI-Anlage, modifiziert, Rohrbogen verändert, Lambdasonden versetzt, Eigenbau-Verbindungsrohr zum Golf 3 VR6-Endschalldämpfer, Audi A3 (8P) Diesel-Doppelendrohre • **Kraftübertragung:** 6-Gang (Jetta 5 TFSI) mit um 70 mm verlängerten Schaltseilen, Umbau auf hydraulische Kupplung, Prototyp-Antriebswellen • **Fahrwerk:** Vorder- und Hinterachse mit Stabis vom Golf 3 VR6 (5-Loch), KW-Gewinde in Inox-Line • **Bremsen:** rundum Scheibenbremsanlage vom Golf 3 VR6 (vorn innenbelüftet) • **Felgen:** Mercedes-"Telefonfelge" strukturschwarz/poliert 7,5 x 16" ET 51; vorn je 30-mm-, hinten je 45-mm-Lochkreisadapter • **Reifen:** Dunlop "SP9000", 195/40-16ZR • **Karosserie:** Bonrath-Grill (modifiziert für untere Jetta-Leiste), klare schwarze Scheinwerfer, klare schwarze Blinker und Nebelleuchten, G60-Stoßstangen (hinten ohne Auspuffausschnitt) und G60-Verbreiterungsakit samt Türleisten, Radlaufverbreiterungen ausgeschnitten und Radläufe in Blech verbreitert; Seitenblinker, Emblem, Heckwischer und Schloss geclant; hintere Türgriffe vom China-Jetta, Umbau auf Schiebe-Hubdach mit Passat 32B-Teilen, rot-schwarze Klarglasrückleuchten, Dehnfugen unter Rückleuchten zugezint, reines "Super-Weiß" von Spiess-Hecker • **Interieur:** Golf-4-Armaturenbrett mit Lenksäule und Climatronic eingepasst; Zündschloss, Cockpit und Schalthebel vom Jetta 5 TFSI, Sitze und Rückbank vom Golf 3 VR6; Sitzbahnen, Tür-/Seitenverkleidungen, Himmel und Dachsäulen mit schwarzem Alcantara bezogen; Golf 2-Türverkleidungen an Armaturenbrett angepasst und mit Golf 3-Türtaschen bestückt, Golf-3-VR6-Ersatzrad • **HiFi:** Audi "Navi plus", VW-Aktiv-Lautsprechersystem (Golf 3 VR6)

*(Halte- bzw. Herstellerangaben)



Das gute Ende am modifizierten Jetta 5-Abgas-trakt markieren Dieselrohre vom aktuellen A3