

★ Technik-Upgrade – der ehemalige 90-PS-Golf hat VR6-Achsen, Passat-Getriebe und Maxi-Leistung



365 PS unsichtbar gemacht – Zauberei im Golf 2

Ein winziges Endrohr, sehr dezente Karosserie, auf original getrimmte Radläufe – der Golf 2 von Marco Reinert ist ein echter "Sleeper". Denn unter edlem Lack und feinem Leder steckt brutale Turbo-Power inklusive deftigem VR6-Upgrade: Bahn frei für den sechsten aufregenden Szene-VW des Kfz-Lackierers!

Heckklappe geleast,
Klarglasrückleuchten auf Rot-Schwarz um-
gebaut, neue Colorverglasung



MARCO
MAGIE



★ Auf 2,9 Liter vergrößerter VR6 mit Turbonachrüstung und 365 PS, Eigenbau-Ladeluftrohre, T5-Intercooler

★ Sehr dezente Karosserie mit 2-Augen-Grill – keine großen Lufteinlässe oder Schlitze als Leistungshinweis

Taataa – zuerst einen Tusch! Auf diesen Seiten setzt sich VW-Power "by Marco" fast schon regelmäßig in Szene. Was mit einem knallgrünen Golf 2 in Heft 8/96 begann, entwickelte sich über Corrado VR6, 35i Vari und Bora TDI zu einer echten Schrauber-Karriere. Zuletzt rollte Marco für uns seinen Golf 5 GTI ins Bild (VW SCENE 11/05), den er inzwischen zugunsten des hier gezeigten "Zweiers" verkauft hat: "Der Mario und ich, wir wollten uns beide wieder einen Golf 2 machen", berichtet der heute 36-Jährige. Sein Kollege hielt Wort – und Marco natürlich auch: Im Herbst '06 holte er sich einen 91er Golf "Pasadena" mit 90 PS, Originalzustand und 175.000 Kilometern. Schlappe 150 Euro kostete das Ding, doch rechnet Marco heute zusammen, wieviel Geld in den Edel-Zweier floss (trotz all der Eigenarbeit), dann sagen er und seine Schrauber-Kollegen nur: "Spaß kost".

★ Sehr dezente Karosserie mit 2-Augen-Grill – keine großen Lufteinlässe oder Schlitze als Leistungshinweis

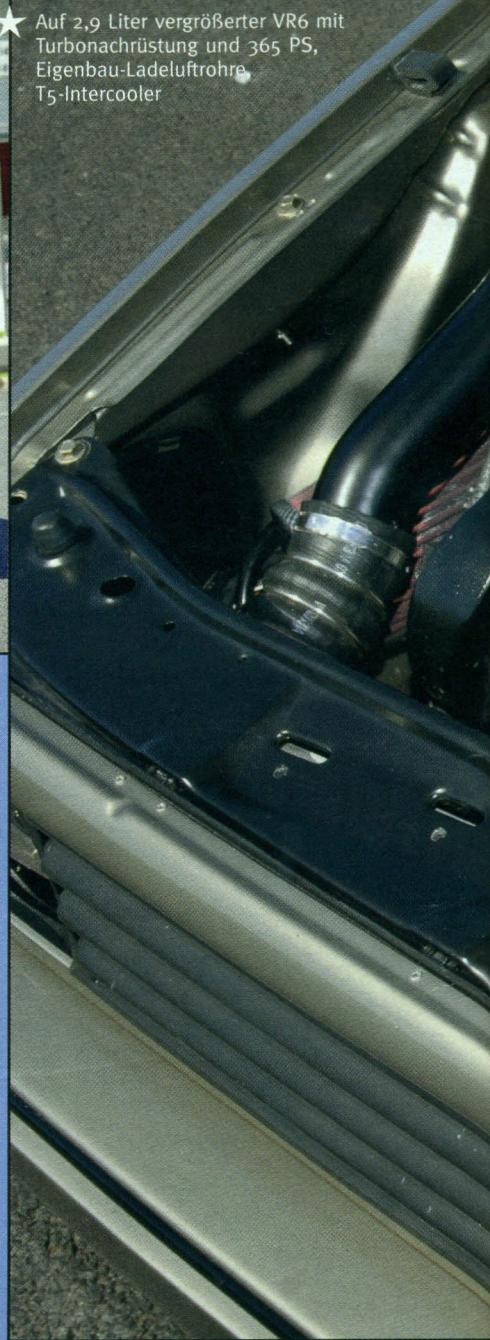
Der passionierte VW-Schrauber wollte 1a-Qualität, weshalb er den "Zweier" bis auf die Rohkarosse zerlegte. Roststellen an Tankenfüllstutzen und Unterboden beseitigte er, das zu stark befallene Heckblech musste herausgetrennt werden. Die senkrechten Dichtnähte zwischen Seitenwänden und Heckblech wurden gecleaned. Kumpel Meikel glättete die Heckklappe, entfernte Antennenloch sowie Abschlepphaken und weitete die Radläufe für die geplanten 16-Zöller. Anschließend angezinnte Kanten im Originallook lassen an unberührte Serienoptik denken.



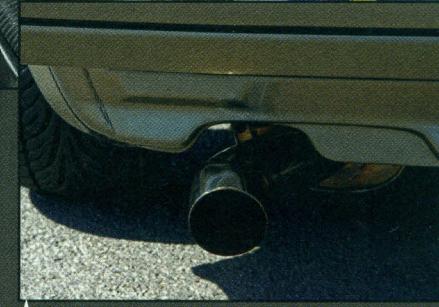
★ Dicke, gefüllerte und lackierte USA-Stoßstangen, Klarglasscheinwerfer in "Black Chrome"



★ Mario besorgte die etwas breiteren (und natürlich lackierten) Türgriffe vom China-Jetta



Für die Technik hatte sich Marco ein umfassendes Upgrade auf Golf-3-VR6-Stand vorgenommen. Beide VR6-Achsen wurden zerlegt, sandgestrahlt (Danke für die Hilfe an Benny) sowie selbst grundiert und lackiert. Marco tauschte auch alle Radlager, Achsschrauben, Buchsen und die Koppelstangen. Die Bremsanlage samt ABS, Pedalerie und Sätteln nahm er vom Passat 35i VR6. Zusätzlich verbessern gelochte Zimmermann-Scheiben in den strammen Passat-Dimensionen von 288/239 Millimetern die Bremsperformance. Die schmucken BBS-Felgen stammen vom 20-Jahre-Jubi-GTI-Golf 3, wurden aber hinten von sieben auf acht Zoll verbreitert. Den Stern der zweiteiligen 5-Loch-Räder lackierte Marco glanzschwarz, das Felgenhorn ist poliert. 195/40- und 215/35-16ZR messen die aufgezogenen Dunlop-Pneus.



★ Vom 20-Jahre-Jubi-GTI stammen die schmucken BBS-16-Zöller, der Stern wurde nachträglich glanzschwarz lackiert

★ Hinten auf acht Zoll verbreiterte Felgen und Passat-35i-Bremsanlage mit gelochten 239-mm-Scheiben

★ Konsequent – zum VR6-Upgrade in 5-Loch gehört auch das 15-Zoll-Notrad

★ Abgaskrümmer von Rothe, Eigenbau-“Hose”, Bastuck-Anlage mit Endrohr in dezenter Dr.-Schrick-Optik

Gerade die Frontgummis dürften angesichts der gewaltigen Turbo-Power das eine oder andere Mal überfordert sein. Marco entschied sich für den beliebten VR6-Motor (Kennbuchstaben: AAA), ließ ihn aber im Hubraum auf die 2,9-Liter-Variante erweitern. Das Aggregat wurde komplett zerlegt und neu aufgebaut; den Turbo-Umbau bewerkstelligte Marco zusammen mit

Michael Melms, der die Maschine auch mechanisch wie elektrisch anschloss. Die Tuning-Komponenten stammen von Rothe Motorsport, darunter ein modifizierter Garrett-To3/04-Lader, RS2-Einspritzdüsen und das neu programmierte Steuergerät. Vom T5-Bus kommt der Ladeluftkühler, die 60-mm-Ladeluftrohre schweißte Michael Röder – ebenso das Hosen-

rohr, das an den Rothe-Abgaskrümmer anschließt. Der mit geänderten Pleuellagern, Zwischenplatte zur Verdichtungsreduzierung und flacherer Ölwanne ausgerüstete Turbo stemmt bei 1,1 bar gewaltige 365 PS – da war eine verstärkte Sachs-Sportkupplung fürs 35i-Passat-Getriebe das Mindeste! Das Gewinde-Setup für den extrem motorisierten „Zweier“ lieferte KW.



★ Armaturenbrett vom Golf 3, gekürzt und eingesetzt; höhenverstellbare Lenksäule, Ladedruckanzeige



Golf-3-GTI-Recaros und die Original-Rückbank samt Türverkleidungen erbten zimtfarbenes Porsche-Leder

Nun das Kontrastprogramm: dezent Nobellack, Understatement-Body, feiner Lederzwirn. „Zuerst wollte ich das ‘Indium-Grey’ nehmen, das Benny auf seinem 9N hat“, berichtet Marco, aber der Lack wollte nicht recht mit dem geplanten zimtbraunen Leder harmonieren. Zufällig fuhr ihm ein Audi mit der hier gezeigten Farbe über den Weg, die sich “Dakarbeige metallic” nennt und von hellem Metallic-Grün bis zu einem schwachen Kupferbraun einiges in den (Farb-)Töpfen hat. Das fiel Marco aber erst in letzter Minute auf: Motor- und Kofferraum hatte er bereits in Bennys “Indium-Grey” lackiert! Also nochmal runter mit der Farbe – natürlich erledigte der auch für seine Schrauberkollegen als Lackmeister Aktive alle Vorarbeiten und den Farbauftrag selbst. Nicht zu vergessen sämtliche penibel geglätteten Kunststoffteile an diesem Golf – von den (dickeren) US-Stoßstangen über die Seitenleisten bis zu den (etwas breiteren) Türgriffen vom China-Jetta. Die amerikanischen Stoßstangen (vorn praktischerweise ohne Kennzeichenaussparung) hat Mario besorgt, die Rückleuchten gestaltete Marco von rot-weißer Klarglasoptik auf Rot-Schwarz um. Finster und doch dezent die Front mit Bonnath-Grill, 2-Augen-Gesicht mit “Black Chrome”-Klarglasscheinwerfern, Kamei-Grillspoiler und unterer Jetta-Leiste.



Benny bezog Dachhimmel, Säulen und Spiegeldreiecke mit schwarzem Alcantara



Marco entschied sich für ein schlichtes schwarzes Momo “TechArt”, der Cockpit-einsatz stammt vom VR6



Unter der Haube sieht es schlicht (und schwarz) aus, aber bei Bedarf brodelt's gewaltig (268 kW)!

★ Schlummernde Turbo-Power unter edlem Audi-“Dakarbeige metallic”, KW-Gewinde-Setup in “Inox-Line”



Das Golf-3-Upgrade betrifft übrigens nicht nur die Technik, sondern genauso das Interieur: Recaros, Schaltknauf und das (nach hinten) gekürzte Armaturenbrett entstammen der Golf-Nachfolge-generation! Für die Sportsitze mussten Golf-3-Konsolen umgeschweißt werden,





Scene Facts*

Typ: Golf 2 "Pasadena" • **Baujahr:** 1991
Motor: 2,8-Liter-VR6 (AAA), Hubraum erweitert auf 2.861 ccm, modifizierter Garrett-T03/4-Lader, Zwischenplatte zur Verdichtungsreduzierung, geänderte Pleuellager, T5-Bus-Ladeluftkühler mit 60-mm-Eigenbau-Verrohrung, spezielles Steuergerät, RS2-Einspritzdüsen, geänderter Luftmassenmesser, offener K&N-Filter, 4-bar-Benzindruckregler, zweite Benzinpumpe, Corrado-VR6-Wasserkühler, 13-reihiger Ölfilter, flachere Ölwanne mit spezieller Ölpumpe • **Leistung:** 365 PS (268 kW) bei 1,1 bar • **Auspuff:** Rothe-Abgaskrümmer, Eigenbau-70-mm-Hosenrohr mit 100-Zellen-Sportkat, Bastuck-V2A-Anlage mit 70-mm-Endrohr • **Getriebe:** 5-Gang (Passat 35i VR6), fünfter Gang länger übersetzt, verstärkte Sachs-Sportkupplung • **Fahrwerk:** beide Achsen vom Golf 3 VR6, KW-Gewinde 1 "Inox-Line" • **Bremsen:** komplette Passat 35i VR6-Anlage mit ABS, Bremskraftverstärker und Pedalerie; gelochte Zimmermann-Scheiben 288/239 mm (vorn innenbelüftet), Stahlflex-Bremsleitungen • **Felgen:** BBS, zweiteilig (20-Jahre-Jubi-GT), Stern glanzschwarz lackiert und Horn poliert, 7J x 16" ET 43, hinten auf 8J x 16" verbreitert, 30-mm-Distanzscheiben hinten • **Reifen:** Dunlop "SP9000", 195/40-16 (v) und 215/35-16ZR (h) • **Karosserie:** US-Stoßstangen, schwarze Blinker, Klarglasscheinwerfer in "Black Chrome", Bonrath-Grill, Kamei-Grillspoiler, Jetta-Leiste unten, Stoßstangen und Seitenleisten gefüllt und glatt in Wagengarbe lackiert, Radläufe geweitet und Originalkante wieder aufgezinnzt, Türgriffe vom China-Jetta; Heckklappe ohne Schloss, Wischer, Emblem und Spritzdüse; senkrechte Dichtnähe unter Rückleuchten zugeschweißt und verzinnt, Klarglas-Rückleuchten auf Rot-Schwarz umgebaut, Antennenloch gecleaned und Abschlepphaken entfernt, Colorverglasung, Farbe "Dakarbeige metallic" (Audi) • **Interieur:** Golf-3-Armaturenbrett eingepasst, VR6-Cockpit, 32er Momo "TechArt", Golf-3-Recaro-Sportsitze auf umgeschweißten Golf-3-Konsolen; Sitze, Rückbank (original), Tür-/Seitenverkleidungen und Schaltknauf mit zimtbraunem Porsche-Leder bezogen; Dachhimmel, Säulen und Spiegeldreiecke in schwarzem Alcantara; Racimex-Ladedruckanzeige; ZV, EFH und elektrische Spiegel vom Golf 2 nachgerüstet • **HiFi:** Kenwood-CD-Tuner, Alpine-Frontlautsprecher

*(Halter- bzw. Herstellerangaben)

beim Anpassen des Armaturenbretts verlangte die höhenverstellbare Lenksäule "Einschnitte" im Blech. Vom Golf 2 stammen noch Rückbank und Türverkleidungen, letztere allerdings – wie alle Sitzgelegenheiten – vom Sattler in zimtfarbenes Porsche-Leder gekleidet.

Benny sorgte mit schwarzem Alcantara an Dachhimmel, Säulen und Spiegeldreiecken für klassischen Kontrast.

Wirklich gelungen und fast schon magisch, wie Marco es schaffte, seine 365 Pferde "unsichtbar" zu machen.

Sohn Tim lässt sich von dezenter Optik und Mini-Endrohr allerdings nicht täuschen: Wenn's auf Tour geht, raunt der Vierjährige stets: "Renn-Golf, Renn-Golf..."

Text & Fotos: Gerald Sandrieser