

Das Jahr der Jubiläen?

Na klar, wenn man nur lange genug sucht, findet man immer einen Bestandteil der VW-Historie, der gerade seinen runden Geburtstag feiert – oder besser: feiern könnte. Das liegt sicher auch an den zahlreichen Innovationen und Erfolgsgeschichten, die immer wieder aus Wolfsburg kommen. Welche Gewichtung man diesen „Jubilaren“ dann beimisst, ist wiederum eine ganz andere Sache. Wir haben uns für diese Ausgabe „20 Jahre VR6“ und „30 Jahre Scirocco 2“ ausgesucht – weil wir finden, dass beides die Szene, wenn nicht gar die gesamte Branche, maßgeblich beeinflusst hat. Der VR6-Motor beispielsweise entstand vor der „Downsizing“-Zeit. Im Gegensatz zu heute versuchte man damals, möglichst viel Hubraum im möglichst kleinen Motorraum unterzubringen. Der „Zwitter“ aus Reihen- und V-Bauweise sorgte seinerzeit für Aufsehen. Machte das Sinn? Würde das halten? War das die Zukunft? Gut, die letzte Frage hat die Zeit beantwortet, auf die erste Frage würde Golf-Fahrer Philip Schäfer wohl mit einem eindeutigen „Ja!“ reagieren. Er hat seinen Golf – ganz nebenbei wird der Dreier ja auch 20 – quasi rund um den Motor aufgebaut. Das Ergebnis könnte glatt als VR6-Sondermodell „Edition20“ durchdrehen... Ganz ähnlich ist Oliver Roder das Thema Scirocco angegangen: Sein Zweier steht zu seinen Formen. Und die waren ja anfangs nicht ganz unumstritten. „Zu rundgelutscht“, fand seinerzeit der ein oder andere Hardliner. Die aerodynamischen Bemühungen waren dem Auto anzusehen, während Giorgetto Giugiaro sich bei der ersten Generation noch mehr oder weniger frei entfalten durfte.



Erst mit Erscheinen des gleichfalls runderen Golf 2 stimmte das Familien-Design wieder. Und so hat auch der Zweier heute seine treue Fangemeinde, die sich darüber freut, dass ihr ewig junges Coupé nun auch den Oldtimer-Status erreicht hat. Der Scirocco 2 mit H-Kennzeichen? Der VR6 schon zwanzig Jahre alt? Kinder, wie die Zeit vergeht. Über was werden wir später reden? Über das Comeback eines Sciroccos oder Beetles? Über das Schrumpfen der Verbrennungsmotoren, bis sie letztlich ganz verschwunden waren? Werden Oldtimer-Sammler sich einmal auf den Phaeton stürzen? Wer ist für Dich der Klassiker von morgen? Schreib uns doch mal: red.vw@vest-netz.de – oder auf www.facebook.de/VWSCENE!

Wir wünschen gute Unterhaltung mit der vorliegenden Ausgabe!

Das VW-SCENE-Redaktionsteam



WEITERGEDACHT

Sextett mit Pfiff – 92er Golf VR6



Als VW vor nunmehr zwanzig Jahren den Golf 3 auf den Markt brachte, sorgte nicht nur die neue Generation des Bestsellers für mächtig Wirbel, sondern vor allem dessen Motorisierung (s. Kasten). Philip Schäfer erlag dem Reiz des "V-Reihen-Motors" erst einige Jahre später.



Wäre das nicht ein gelungenes Sondermodell "20 Jahre VR6"?

Vom Führerschein konnte der damals siebenjährige Philip maximal träumen, als VW 1991 den innovativen VR6-Motor vorstellte. Dafür hatte er Zeit genug, sich Gedanken zu seinem ganz

persönlichen Golf 3 zu machen. Und so ist das 92er Modell bis heute ein überaus schickes Fahrzeug geworden, das so durchaus auch als Sondermodell beim Händler hätte stehen können. Überdimensioniertes Spoilerwerk oder eine auffällige Lackierung sucht man an dem ehemals tornadoroten Auto

vergeblich. Beim Kauf war er bis auf die Tieferlegung und die teilweise geleckte Heckklappe originalbelassen. Trotz seiner 200.000 Kilometer und fünf Vorbesitzer war er noch recht gut in Schuss. Und doch hat sich eine Menge getan, seit Philip ihn übernommen hat. Nach einer "Zwischen-Phase" mit GT4-Bodykit

und bösem Blick ging es im Winter 2010/2011 nach einem (selbst verschuldeten) Crash an den Neuaufbau. Die originale Farbe war damals einem Deep Pearl Blue gewichen: "Das originale Tornadorot ist zwar schön, aber man muss andauernd polieren, da dieser Lack sehr schnell ausbleicht."

Neu gestaltete Heckpartie mit RS6-Rohren



Philip steht zu "seiner" Marke!

Mit den anstehenden Arbeiten war nun "OEM+" angesagt. So wurde die vordere Schürze gecleant und mit FK-Lufteinlässen im Carbon-Look sowie der Lippe von MS Design versehen. Auch die Kühlerstreben erinnern an den leichten Werkstoff. Die hintere Stoßstange hat Philip unauffällig im Kunststoffschweißverfahren nach unten hin verlängert und ebenfalls der typischen Golf-3-Sicke bebraut. Mit den passenden Aussparungen wirkt sie, als wären die Audi-RS6-Endrohre schon immer dort gewesen. Selbst die Abt-Seitenschweller – eigentlich ein klassisches Tuningteil – präsentieren sich wie selbstverständlich an den Flanken. Durchrostungen am Schweller hatten hier einiges an Arbeit nötig gemacht. Bei der Gelegenheit dachte Philip gleich darüber nach, wie er diesen Bereich künftig gestalten wollte. Und wie das so ist, entschied er sich (unwissentlich) für die kompliziertere Lösung: Die Abt-Leisten waren zwar schön dezent, aber leider kaum noch zu bekommen. Entsprechend teuer hat er sie dann letztlich ersteigert.

Der ehemals tornadorote Golf hat 200.000 Kilometer und fünf Vorbesitzer hinter sich...



Mit der dritten Golf-Generation kam der VR6

SIXPACK RELOADED



Platzsparender Zwitter zwischen Reihen- und V-Bauweise

Einsatz bei Fahrzeugen mit Frontantrieb und Quereinbau, bei denen naturgemäß begrenzte Platzverhältnisse unter der Motorhaube vorherrschen. Mit Golf, Vento, Corrado und Passat gab es gleich vier Fahrzeuge in der Modellpalette, die vom weichen und geräuscharmen Lauf eines Sechszylinders profitieren sollten. Aus 2,8 Litern Hubraum konnten 174 PS mobilisiert werden. Dazu kam der Bus der Baureihe T4, der ebenfalls den neuen Motor bekommen sollte. Als klassischer Reihenmotor wäre der Sechszylinder für den Quereinbau zu lang gewesen, und bei einer Zylinderanordnung in V-Form im klassischen

Ein Sechszylinder war an sich auch vor 20 Jahren nichts Besonderes. Viele große Limousinen waren mit einem V6 unter der Haube unterwegs. Doch VW kreierte einen platzsparenden Zwitter zwischen Reihen- und V-Bauweise. Im Frühjahr 1991 debütierte der VR6 im nagelneuen Golf 3. Die besonders kompakte Bauform ermöglichte den

Die Passat-Baureihe behielt den Motor am längsten

60- oder 90-Grad-Winkel hätte es mit der Breite des Aggregats Probleme gegeben. Die Lösung bestand darin, beide Konzepte in einem VR-Motor zu kombinieren. Durch den engen Winkel von 15 Grad konnte man die Zylinder im Motorblock enger als in einem Reihenmotor anordnen, ohne in der Breite zu ausladend zu werden. Technisch kontinuierlich bis hin zur Vierventil-Version weiterentwickelt, lebte die erfolgreiche VR-Bauform unter der verkürzten Bezeichnung V6 und in verkürzter Bauweise auch als V5 in den nachfolgenden Passat- und Golf-Generationen weiter. Seine finale Ausbaustufe erlebte der VR6 im Passat R36 von 2006, bei dem aus mittlerweile 3,6 Liter Hubraum 300 PS generiert wurden. Auf der Weltleitmesse für Intralogistik (CeMAT) in Hannover zeigte VW kürzlich noch einen mit Treibgas betriebenen 3,6-Liter-VR6 als Industrieaggregat – für besonders geräuschsensitive Umgebungen und mobile Arbeitsmaschinen.

Auch der Corrado bekam den neuen Motor





Weitere OEM-Parts ermöglichen das scheinbar seriennahe, aber doch grundlegend neue Erscheinungsbild: hier sind die schlosslosen Polo-6N-Türgriffe, (kleine) Golf-Cabrio-Spiegel und die glatten Highline-Seitenleisten in Carbon-Optik zu erwähnen. Die Scheinwerfer in Golf-4-Optik steuerte In.pro bei, die Rückleuchten Hella, dazu gab es die Kennzeichen-Beleuchtung vom Lupo und Klarglas-Seitenblinker. Nach monatelangem Hin und Her hatte Philip sich auch endlich für eine neue Farbe entschieden: Sepang Bronze Metallic aus dem BMW-Individual-Programm. Im Kontrast dazu wurden die Spiegel, die Rippen des Kühlergrills und der innere Teil der hinteren Stossstange in Klavirlack lackiert.



Sauber inszeniert – der geradlinige Kofferraumausbau

Dezente Überarbeitung des Interieurs



Unter den um zwei Zentimeter gezogenen Radläufen sitzen RH-Turbo-Felgen mit 215/40er Bereifung, die sich je nach Einstellung des KW-Gewindefahrwerks (Variante 1) mehr oder weniger tief in die Radhäuser ducken. Zu der sportlichen Erscheinung gehört natürlich auch ein sportlicher Motor – und den hatte der Dreier mit dem VR6 ja durchaus schon unter der Haube. Um damit auch weiterhin Spaß zu haben, zerlegte und überholte Philip ihn komplett. Die Riefen an den Zylinderwänden erleichterten die Entscheidung, den Motor aufzubohren und somit den Hubraum auf 2,9 Liter zu erhöhen. Die passenden Kolben gibt es ja ohnehin im VW-Programm. OEM+ also auch im Innersten dieses Golfs, sozusagen!

An das Triebwerk angeflanscht ist eine Supersport-Abgasanlage aus Edelstahl mit den bereits erwähnten Endrohren. Natürlich hat sich Philip auch um die gute Stube seines Projekts gekümmert und einige Akzente rund um das Momo-Millennium-Lenkrad gesetzt. Das Hauptaugenmerk galt hier dem Hifi-Ausbau und so installierte der VR6-Freund zunächst die Alpine-Headunit. Doorboards mit jeweils zwei 16er Systemen ergänzen die zwei 10er Komposysteme in den originalen Einbauplätzen (vorne). Der Kofferraumausbau aus MDF ermöglicht dank des Sichtfensters den Blick auf die beleuchtete Carpower-Endstufe. Als Subwoofer kommt Audio Systems X-Ion 12 zum Einsatz, die Exide-Maxxima-Batterie sichert die Stromversorgung.

SceneFacts*

Modell: Golf • **Baujahr:** 1998 • **Motor:** VR6 (AAA), Hubraumvergrößerung auf 2,9 Liter • **Auspuff:** Supersprint ab Kat mit RS6-Endohren • **Leistung:** 190 PS • **Getriebe:** 5-Gang-Schaltung • **Fahrwerk:** KW-Gewindefahrwerk (Variante 1), Tieferlegung 60/40 mm (v/h) • **Bremsen:** Serie • **Felgen:** RH Turbo, 8 x 17 • **Reifen:** 215/40ZR17 • **Karosserie:** cleane Frontschürze und mit Lufteinlässen versehen, Kühlerstreben im Carbon-Look, modifizierte Heckschürze (nach unten verlängert, Endrohr-Ausschnitte angepasst), Polo-6N-Türgriffe, Golf-Cabrio-Spiegel, Motorhaubenverlängerung, Highline-Seitenleisten in Carbon-Optik, Heckklappe teilweise gecleant, Abt-Seitenschweller, MS-Design-Frontlippe, In.pro-Scheinwerfer (Golf 4), Hella-Rückleuchten, Lupo-Kennzeichen-Beleuchtung, Klarglas-Seitenblinker, Lack: Sepang Bronze metallic (BMW) • **Interieur:** von blau auf schwarz umgebaut, Momo-Millennium-Lenkrad • **Hifi:** Alpine-Headunit, Carpower-Endstufe, Audio-System-Woofer X-Ion 12, Doorboards vorne mit je zwei 16er Audio-System-Kickbässen • **Sonstiges:** MDF-Kofferraumausbau, Motor komplett überholt

*(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Nach ersten Versuchen mit einem Bodykit entschied sich Philip für "OEM+"



Die Front scheint seriennah, wurde aber komplett überarbeitet

Trotz der ganzen Arbeit am Auto fand Philip auch noch genügend Zeit, sich um das "Drumherum" zu kümmern. So lässt sich der Umbau auf seiner Homepage www.golfr6speed.de verfolgen, außerdem gründete er mit ein paar Kollegen die Munich Cruiser Crew

(www.munich-cruiser-crew.de): "Wir suchen ständig neue Mitglieder in und um München", ergänzt er schnell. Schrauberkollegen kann man eben nie genug haben...

Text: Thomas Pfahl
Fotos: Dieter Debo, VW

RH-Turbo-Räder in 17 Zoll

Scene **VIP**

Name: Philip Schäfer • Beruf: Fachinformatiker

Lieblingsmusik? Was steckt z. Zt. Im CD-Player? Trance, House • Hobbies? Tuning, Computer, Snowboarding • Wie sähe Dein Traumauto aus? VW Transporter • Lieblingsgetränk? Wodka Lemon • Was ist das Beste an Deinem Auto? Lack • Wie kommt Dein Auto in der Szene/bei Treffen an? Super • Magst Du Retrostyle? Ja • Auch bei Neuwagen? Nein • Würdest Du eine solche Restauration/Komplett-aufbau noch einmal machen? Ja • Würdest Du aus finanziellen Gründen auch eine andere Marke fahren? Ja • Welchen Sprit tankst Du? Marke oder billig? Egal • Welcher Reifen ist für Dich der Beste? Toyo



Die Abt-Schweller waren schwer zu finden