

## TRACK-TEST: B&B-POLO MIT VR6



Schnauze voll. Keine Handbreit paßt zwischen 2,8-Liter VR6-Motor und Karosserie



# VORNE VOLL



Der erste Tuning-Polo mit Sechszylindermotor. 230 km/h Spitze, von Null auf 100 in weniger als 8 Sekunden. Das 200 PS-Geschoß auf der Rennstrecke in der Hand von Rallye-Profi Jochi Kleint



**Unscheinbar von innen. Nur der umgerüstete Instrumenteneinsatz aus dem Golf VR6 erinnert an die gewaltige Power unter der Motorhaube**



**Tiefe Verbindung. 80 Millimeter Bodenfreiheit machen das Sechszylinder-Geschoß zum Tiefflieger**



**E**r tut's nicht. Oder etwa doch? Er tut's! Immer noch voll am Gas schießt der Polo auf die Ecke zu. Die Leitplanken schon zum Greifen nah, geht Jochi kurz vom Gas, lenkt ein, korrigiert, zieht den Polo zu den Curbs hin, gibt wieder Vollgas und läßt ihn laufen. Der Sechszylinder schreit auf, zieht aber gleichmäßig bis zum Anschlag bei 6500 Touren durch...

Ein Sechszylinder im Polo? Gibt es nicht. Gibt es doch! Zwar nicht ab Werk, wohl aber von B&B in Siegen. Mit 2,8 Liter Hubraum und kräftigen 200 PS. Die Power von sechs Zylindern unter der kurzen Polo-Haube, die kräftige Bremsanlage des Golf-VR6, das geringe Gewicht des Polo und Rallye-Europameister Jochi Kleint am Volant – eine mehr als spektakuläre Kombination. Wie ein Go-Kart wirft Jochi den Kleinen um die Kurven. Das H&R-Gewindefahrwerk ist knackig straff und für diesen Track-Test genau richtig. „Ich bin, was die Feder-Dämpfer-Kombination anbelangt, härteres gewohnt“ meint Jochi und zieht den Polo am Limit in die enge Linkskehre. Eine sanfte Welle läßt das Heck dabei leicht ausschwenken,

## Spitze über 230 und 7,9 Sekunden auf Tempo Hundert... Jochi Kleint gefällt das Understatement

der Renn-Routinier fängt den Ausbruchversuch gekonnt ab und jagt haarscharf an Reifenstapeln vorbei in Richtung Zielgerade. „Grade bei kräftigen Fronttrieblern mit weit vorne liegendem Schwerpunkt kann sowas bei hohen Kurvengeschwindigkeiten leicht passieren“ erklärt Jochi. „Für den Normalfahrer wäre in solchen Situationen ein Antiblockiersystem die letzte Rettung.“ Spricht's und versucht mit dem linken Fuß auf dem Bremspedal den Polo in kontrollierten Drift zu zwingen. „Gutmütig bleibt der Knabe“ ist sein Resumee. Jetzt Vollgas auf der Zielgerade.

den. „Hier, im oberen Drehzahlbereich könnte die Maschine mehr Biß zeigen – Ein richtiger Sportmotor ist das nicht.“ Klar, daß der nahezu serienmäßige Sechszylinder auch im Polo seine komfortable Laufkultur und den kräftigen Durchzug aus niedrigen Tourenzahlen beibehält. Wunder sind trotz 200 PS Motorleistung bei einem Startgewicht von 1300 Kilogramm nicht zu erwarten. Über 200 stehen Ende der Zielgerade auf dem umgebauten Golf-Tacho.

Brutal steigt Jochi in die Eisen. Die VR6-Bremsanlage mit innenbelüfteten Scheiben vorn hat mit dem Polo normalerweise leichtes Spiel. Nach ein paar Runden verschärftem Renntempo stößt aber auch sie an ihre Grenzen. „Für die Straße jedoch bei weitem ausreichend“ urteilt Kleint. „Erstauslich auch, wie harmonisch sich der Polo mit dem schweren Sechszylinder verhält. Kaum Lenkeinflüsse beim starken Beschleunigen, keine unangenehmen Vibrationen und dazu dieser samtweiche Durchzug mit sonorem Sechszylindersound.“ Den Messungen zufolge zeigt der B&B-VR6-Polo seine Stärke besonders in Sachen Elastizität: 11,7 Sekunden ver-



FOTOS: LAHOTI



**Go-Kart-Feeling im VR6-Polo. Direkt und präzise läßt er sich um die Ecken zirkeln**

ren Getriebe sicher noch Zehntel zu holen, andererseits ist der VR 6 mit 200 PS längst nicht ausgereizt. Über den ohnehin schon 190 PS starken 2,9 Liter-Corrado-VR6 hinaus lassen sich bei B&B leistungsgesteigerte Sechser bis hin zu 220 PS montieren. Geplant war ursprünglich sogar eine Version mit Schaltsaugrohr, ein Blick unter die Motorhaube genügt, um zu erkennen, warum dies nicht möglich war. Keine Handbreit ist mehr Luft zwischen Frontend und Saugrohren. Der Motorraum ist so satt gefüllt, daß für Nebenaggregate teilweise neue Einbauorte gefunden werden mußten.

Dennoch: Mit Ausnahme der Gelenkwellen konnten fast alle Getriebe- und Fahrwerksteile problemlos übernommen werden. „Man spürt es kaum, daß der Kleine so stark verändert wurde“, lobt Jochi. „Mir gefällt das Understatement des Kleinen, die unauffälligen Lufteinlässe in der Frontschürze, die fülligen Räder, das satte Endrohr. Klar, an Leistung könnte es ein bißchen mehr sein...“ Stimmt. Davon können Rallyefahrer eben nie genug bekommen.

THIEMO FLECK

gehen beim Beschleunigen von 60 auf 120 im 4. Gang. Ebenfalls top: Der simulierte Überholvorgang. In nur 5,2 Sekunden, optimal von 80 auf Tempo 120 beschleunigt, ist der Kleine vorbei. Beim Brutalsprint von Null auf 200 fällt ein neuer Rekord für den Polo 3. Nur 7,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und 39,0 Sekunden bis 200 km/h sind unangefochten. Dabei steckt in dem kleinen Schwarzen mit dem großen Motor noch allerhand Potential. Einerseits wären mit einem leichter schaltba-



**„Ich bin härteres gewohnt“. Das H&R-Gewindefahrwerk überzeugte im Track-Test**



**Kompromiß zwischen Sportlichkeit und Komfort. 205/45 R 15 auf 7J x 15 Zöllern**

## B&B Polo VR6

**MOTOR:** Wassergekühlter 2,8 Liter VR-Sechszylinder, vorn quer eingebaut, Motronic-Zünd-Einspritzanlage, Lambda-Katalysator. Sportauspuffanlage Tuning durch geänderte Nockenwellen, Anpassung des Motorsteuergeräts Leistung 147 kW (200 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 255 Nm bei 4200/min, Hubraum 2792 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 81,0 x 90,3 mm, Verdichtung 10,0:1

**KRAFTÜBERTRAGUNG:** Frontantrieb, Golf-Fünfgang-Schaltgetriebe. Übersetzungen: 1. Gang 3,30, 2. Gang 1,94, 3. Gang 1,31, 4. Gang 1,03, 5. Gang 0,84, Rückwärtsgang 3,06, Achsübersetzung 3,39

**FAHRWERK:** Mc Pherson Federbein-Vorderachse mit Stabilisator vom Golf VR6, geführt durch unteren Dreiecksquerlenker; Polo-Schräglenker-Hinterachse mit Stabilisator, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer, Golf VR6 Vierscheibenbremsanlage (vorn innenbelüftet), ABS, Reifen 205/45 R 15 auf 7J x 15 Leichtmetallfelgen

**FAHRLEISTUNGEN:** (GF-Meßwerte)

Beschleunigung	
0 - 60 km/h .....	<b>3,7 s</b>
0 - 80 km/h .....	<b>5,4 s</b>
0 - 100 km/h .....	<b>7,9 s</b>
0 - 120 km/h .....	<b>10,9 s</b>
0 - 140 km/h .....	<b>14,8 s</b>
0 - 160 km/h .....	<b>19,6 s</b>
0 - 180 km/h .....	<b>26,4 s</b>
0 - 200 km/h .....	<b>39,0 s</b>
80 - 120 km/h .....	<b>5,2 s</b>
Elastizität 4./5. Gang	
60 - 80 km/h .....	<b>4,3/5,3 s</b>
60 - 100 km/h .....	<b>8,0/10,6 s</b>
60 - 120 km/h .....	<b>11,7/16,0 s</b>

Tachoa Anzeige 100..... **eff. 89 km/h**  
Höchstgeschwindigkeit ... **230 km/h**

**VERBRAUCH:** (Super Plus)

Testverbrauch.....	<b>11,2 l/100 km</b>
Minimum .....	<b>9,1 l/100 km</b>
Maximum .....	<b>15,5 l/100 km</b>
Tankinhalt.....	<b>45 l</b>

**JAHRESKOSTEN:**

Steuer .....	<b>370 DM</b>
Haftpflicht (unbegr.)...	<b>auf Anfrage</b>
Teilkasko (SB 300) .....	<b>auf Anfrage</b>
Vollkasko (SB 650) .....	<b>auf Anfrage</b>

(Für Tuning-Fahrzeuge, die keiner vergleichbaren Typklasse eines Serienmodells zugeordnet werden, Prämien auf Anfrage)

**PREISE:**

Komplettmotor mit Getriebe, Achsen, Bremsen mit Montage und TÜV-Abnahme bei B&B ab... **25000 DM**

**ANSCHRIFT:**

B&B Automobiltechnik, Birlenbacherstraße 126, 57078 Siegen-Birlenbach, Tel: 0271 - 85033, Fax: - 85037