

Als der gelbe Polo von Becker & Bentler zum ersten Mal in die Tiefen im dritten Stock den dumpfen Sound des brutalen VR6 Tur

Baller

POLO
2.8T



mann 6

TEXT GEORG OTTO FOTOS STEFAN BAU

Alle Anzeigen des Peiseler-Meßgerätes stehen auf Null. Konzentration. Der Polo läuft etwas unruhig im Leerlauf. Da gibt der Redakteur auf dem Beifahrersitz das Startzeichen. Blitzartig zuckt die Nadel Richtung Begrenzer. Bei knapp über 2000 Umdrehungen fängt der Lader wütend im engen Motorraum an zu fauchen. Wie von einem gigantischen Gummiband beschleunigt rast der kleine Volkswagen vorwärts. Bei 100 km/h ein kurzes Piepen, und auf der Anzeige vor dem Fahrer erscheint eine 6,1. Wahnsinn, und das noch ohne Differentialsperre. „Mit“, so verspricht Herr Bentler von B&B, „geht er in 5,7 oder 5,8 s auf 100 km/h.“ Wir sind auch ohne die geplante Modifikation schon angetan vom Leistungspotential des gelben Gefährtes. Aus dem Stand auf 160 km/h vergehen gerade mal 15,8 Sekunden. Zum Vergleich: Ein Porsche Boxster braucht dafür 17,3 Zeiteinheiten. Noch beeindruckender ist der simulierte Überholvorgang von Tempo 80 auf 120 mit maximaler Beschleunigung. 3,9 Sekunden attestiert das Meßgerät dem Kraftpaket. Knapp eine Sekunde mehr braucht der

Boxster. Und auch in der Höchstgeschwindigkeit läßt der Polo den Zuffenhausener hinter sich. Atemberaubende 264 km/h stanzt der kleine VW ins Testprotokoll. In solchen Geschwindigkeitsregionen fühlt man sich aber im B&B-Polo nicht mehr ganz wohl. Das hängt mit der relativ ungünstigen Gewichtsverteilung zusammen. Während auf der Vorderachse durch den großen VR6-Motor fast 70 Prozent lasten, bleiben für die Hinterachse nur noch 30 Prozent des Gesamtgewichts. Beim Bremsen aus hohen Geschwindigkeiten merkt man dann deutlich, wie das Heck leicht wird. Die Verzögerung an sich ist jedoch einwandfrei, dafür sorgen rundum Scheibenbremsen. Die vorne innenbelüfteten, 288 Millimeter großen Discs mit Ferrodo-Rennbremsbelägen sitzen auf Vorderachsteilen vom Golf VR6. Die Antriebswellen sind Sonderanfertigungen. Klar, denn die serienmäßigen Teile würden der geballten Kraft von 350 PS und 450 Nm gar nicht standhalten können. Wiederum vom ehemaligen Golf Top-Modell stammen der 2,8 Liter-Sechszylinder und das Getriebe. Die ersten vier Gänge behielten die originale Übersetzung, nur der fünfte ist jetzt länger ausgelegt.



Test-Motor: Satte 350 PS und 450 Nm

garage von VW SPEED fuhr, hörten wir noch an unseren Schreib-
bo. Seitdem trägt er bei unserem Team den treffenden Spitznamen



Test-Strecke: Auf dem abgesperrten Flugplatz mußte sich der Polo den unbestechlichen Meßgeräten von VW SPEED stellen



MOTOR: Wassergekühlter VR6-Motor mit Kat (Euro 2), 2792 ccm, Garret-Turbolader, Ladeluftkühler, Spezial-Zylinderkopf, Zusatzeinspritzung, Leistung 257 kW (350 PS) bei 6000/min, Drehmoment 450 Nm bei 2600/min, Verdichtung 8,0:1

FAHRWERK: Spezielle H&R Gewindeversion mit B&B-Abstimmung, OZ-Alus in 7,5Jx16 mit 195/45 ZR 16

FAHRLEISTUNGEN: (VW SPEED-Meßwerte)
 0-60 km/h 3,1s
 0-100 km/h 6,1s
 60-120 km/h (4.Gang) 9,9s
 80-120 km/h 3,9s
 V/max 264 km/h

KOMPLETTPREIS: ab 98 500 Mark



Test-Highlight: Atemberaubende 264 km/h Top-Speed

Logischerweise mußte der Antrieb wesentlich mehr Veränderungen über sich ergehen lassen. Erster Schritt war das Tuning des Herzens. Der VR6 erhielt geänderte Nockenwellen, einen speziellen Zylinderkopf und bearbeitete Ansaugrohre. Die Verdichtung wurde auf 8,0:1 herabgesetzt und das Steuergerät modifiziert. Als diese Vorbereitung abgeschlossen war, flanschten die Jungs von B&B noch einen Garret-Lader samt Ladeluftkühler an die heiße Maschine. Jetzt mußte der muskelbepackte Sechser nur noch unter die Haube. Da im Motorraum des Kleinwagens drangvolle Enge herrscht, räumten erst mal einige Nebenaggregate ihren angestammten Platz. Die Batterie wanderte aus Gewichtsgründen sowieso in den Kofferraum. Nach einigem hin und her saß alles wie gewünscht. Erstaunlicherweise verhält sich dieser Extremumbau recht zivil. Natürlich ist der Polo nicht zum Brötchenholen gedacht, möglich wäre es dennoch. Im Leerlauf brabbelt der VR6 ruhig vor sich hin und bleibt unter 2000 Touren akustisch zurückhaltend. Solange hält sich auch die Leistung in Grenzen. Mit Einsetzen des Laders geht es zügig voran, aber erst zwischen 4000

und 6000/min schlägt der Turbo richtig zu. Dabei ist Vorsicht ange-sagt. Bei zu abruptem Gasgeben in der Kurve und damit verbunde-nem Leistungseinsatz dreht der Polo hemmungslos durch und schiebt zur Kurvenaußenseite. Wer allerdings gewundene Landstraßen im oberen Drehzahlbereich angeht, wird seine helle Freude haben. Das sport-lich, aber nicht unkomfortabel abgestimmte H&R-Spezialfahrwerk macht flotte Richtungswechsel möglich und bleibt dabei lange neutral. Einzig bei kurzen Bodenwellen hat die angenehme Abstimmung Nachteile. Dann schlagen leicht mal die Dämpfer durch, und die 16-Zöller schleifen kurz im Radhaus. Eine Nachbesserung auf diesem Gebiet ist bei B&B schon in Arbeit.



Test-Cockpit: Alltagstauglich und funktional

Alles in allem haben die Techniker aus Siegen mit ihrem Power-Polo ein richtiges Rennauto auf die Beine gestellt. Allerdings auch zu dem Preis eines Rennautos. 98 500 Mark kostet ein Neufahrzeug bei B&B. Wer jedoch einen Polo 6N mit-bringt und dazu sogar einen passenden Motor, der wird selbstver-ständlich auch günstiger versorgt. Dann bleibt noch etwas übrig, um den Umbau gebührend zu feiern – vielleicht im Ballermann 6. □