

Optisch und technisch top – der Golf von Michael Schnitz



Hat die richtige Entscheidung getroffen – Michael Schnitz

# Alles oder nichts!?

Pokaljäger statt Ersatzteilträger – 86er Golf GTI

Dass dieser Golf ursprünglich mal als Ersatzteillager enden sollte, ist ihm heute nicht mehr anzusehen. Michael Schnitz nahm sich des 86er GTI an und verwandelte ihn in ein absolutes Einzelstück mit allerlei Extras.



Cleares Heck mit modernen Pinstripings

**O**b Michael gerne ins Kasino geht, entzieht sich unserer Kenntnis – aber dass er mit seinem Golf garantiert den Hauptgewinn gezogen hat, dürfte in Anbetracht der zahlreichen und individuellen Umbauten zu erkennen sein. Doch bis zum heutigen Ergebnis war es ein langer und sehr arbeitsintensiver Weg. Am Anfang war der 86er GTI nämlich alles andere, nur kein Hauptgewinn: Als Michael sich nämlich vor knapp neun Jahren auf den Weg zum Schrottplatz machte, wollte er eigentlich nur Teile für seinen Golf 1 besorgen. Diesen wollte er mit einem 16V-Aggregat aus der zweiten Baureihe antreiben. Kurzerhand entschloss er sich, den kompletten Golf inklusive Motor vom Schrottplatz zu kaufen, um den Zweier zum Schlachten zu benutzen. Doch das Einser-Projekt geriet schnell in Vergessenheit. Der ehemals graue 19E stellte sich als geeignete Basis für einen Umbau heraus.

Der "Teilespender" hatte damals für 1.200 DM den Besitzer gewechselt und präsentiert sich in seinem zweiten Frühling in absoluter Topform. Angetrieben

Michael verbindet Klassisches und Modernes am Golf





Japanische (Farb-)Töne am Golf haben Seltenheitswert

wird der ehemalige GTI 16V inzwischen von einem 2,9-Liter-VR6-Motor mit 208 PS. Dieser wurde nicht nur technisch durch eine 276°-Schrick-Nockenwelle und einen SLS-Chip, sondern auch optisch erheblich optimiert. Untergebracht ist das Prachtstück samt polierter und verchromter Anbauteile sowie der Karbon-Zündkabelhalterung in einer ultra-



Rallye-Scheinwerfer und cleane Stoßstangen prägen die Front

cleanen Umgebung. Hierfür entfernte der gelernte Schlosser die Serienspritzwand und formte nach seinen Vorstellungen eine angepasste Eigenkreation. Zudem wurden die Federdome verkleidet. Um die Optik des Leistungsträgers nicht zu beeinflussen, wurde der Kabelbaum versteckt und musste zu diesem Zweck um rund anderthalb Meter verlängert werden. Übertragen wird die Kraft des Sechszylinders durch eine Sachs-Kupplung, die dank einer erleichterten Schwungscheibe und eines 5-Gang-Seilzuggetriebes für knackige Gangwechsel sorgt. Die Überreste der Leistungsentfaltung finden schließlich über eine FK-Edelstahl-Auspuffanlage (Gruppe A) mit DTM-Finish Ihren Weg ins Freie.

Als schließlich auch noch die Herausforderung des Einbaus eines geeigneten Wasserkühlers erfolgreich gemeistert

war, konnte ganz entspannt die Karosserie in Angriff genommen werden. Sie ist heute ein wirkungsvolles Unikat aus Konzernbauteilen unterschiedlichster Epochen. Zu nennen sind hier neben dem verchromten TT-Tankdeckel und den A6-Türgriffen auch die eingeschweißten Golf-1-Radläufe, von denen sich Michael wohl nicht trennen konnte. Im Zuge der äußeren Schönheitskorrekturen musste der 86er Golf auf ein paar altersbedingte Falten verzichten. So wurde nicht nur der Schlossträger, sondern auch die B-Säulen, die Sicken sowie die Stoßstangen gecleant. Auch die Schrauben in den Kotflügeln verschwanden, um den Golf frischer wirken zu lassen. Ebenso cleante der Beckumer die Heckklappe und passte sie so seinen Idealvorstellungen an. Damit wirkt der charismatische Zweier wie aus einem Guss.



Nachdem mit dem angeschweißten "b6-Blick", unter dem sich die Scheinwerfer vom "Rallye"-Modell befinden, alle Karosseriearbeiten erledigt waren, ließ Michael seine Wunschfarbe auf die Außenhaut des Golf übertragen. Es handelt sich hierbei um einen blauen Farbton, der ursprünglich für japanische Autos vorgesehen war. Doch der Toyota-Lack steht auch dem GTI – gerade mit

Cleane B-Säulen zeigen: Hier war der Fachmann am Werk!

den vielen Pinstripings – sehr gut. Der Unterboden wurde hingegen in "Mausgrau" lackiert.

Nicht nur die Karosserie ist als gelungenes Konzept zu betrachten, auch unter dem Blech beherbergt der Golf zahlreiche Highlights. So sind die Achsen mit schwarzem Kunststoff beschichtet. Dies bietet nicht nur optische, sondern auch alterungsresistente Vorteile. Zudem bekam der Golf Tankbänder aus Edelstahl und ein seltenes Hub-Schiebedach vom Passat spendiert, da dem serienmäßigen Schiebedach die Hub-Funktion fehlte.

Cleanes Leistungszentrum



## Scene Facts

Typ: Golf GTI 16V • Baujahr: 1986 • Motor: VR6 (Kennbuchstaben: ABW), 276°-Schrick-Nockenwelle, SLS-Chip, versteckter und verlängerter Kabelbaum, Karbon-Zündkabelhalterung, polierte und verchromte Anbauteile • Leistung: 208 PS • Kraftübertragung: Seilzug-Getriebe, 5-Gang, Gehäuse lackiert, Sachs-Kupplung, erleichterte Schwungscheibe • Auspuff: FK Gruppe A, Edelstahl • Fahrwerk: KW Variante 2 (Edelstahl), gelbe Konidämpfer, 20-mm-Spurverbreiterungen hinten, kunststoffbeschichtete Vorder- und Hinterachse • Bremsanlage: Serie, gelochte Zimmermann-Bremsscheiben • Felgen: DZ "01" in 7,5 x 16 ET15 (v), 9 x 16 ET15 (h) • Bereifung: Dunlop "Sport 9000" in 195/40ZR16 (v), 215/35ZR16 (h) • Karosserie: verchromter TT-Tankdeckel, Golf-1-Radläufe hinten, Audi-A6-Türgriffe, "böser Blick", verchromte Wiechers-Domstrebe, Unterboden sowie Radläufe in "Mausgrau" lackiert, Tankbänder und Hauben Spiegel in Edelstahl, Schieb-Hubdach vom Passat; gecleanete Blinker Kotflügelschrauben, B-Säule, Heckklappe sowie Motorhaube und Schlossträger; hintere Dehnungsfuge sowie Sicken entfernt, Eigenbau-Spritzwand, verkleidete Federböden, großer Wasserkühler • Interieur: bederetes Corrado-Armaturenbrett, versteckte Schalter, Momo-Sportlenkrad, lackierte Instrumente, Recaro-Ausstattung, Golf-4-Schalthebel, Alcantara-Dachhimmel, verchromter Wiechers-Käfig • HiFi: Median DVD-Headunit, Impuls-Endstufe (1000 Watt), Hifonics-Boxen, zwei 30er Spectran-Woofers • Sonstiges: angepasste Heizung, Spiegelerecke und Türgriffeleisten in Karbon, FK-Rückleuchten mit Pinstripes, Scheinwerfer vom Rallye-Golf, Heckscheibe ohne Heizdrähte

\* (Halter- bzw. Herstellerangaben)



Das sportliche Standing überlässt Michael einem KW-Variante-2-Gewindefahrwerk in Edelstahl-Ausführung, das mit gelben Konis bestückt wurde. Zum Zeitpunkt des Foto-Termins waren die DZ-Felgen vom Typ "01" in 7,5 x 16 vorne und 9 x 16 hinten im Gegensatz zum jetzigen Zeitpunkt unverchromt und noch nicht mit den Eigenbau-Nabendeckeln bestückt. Hinter den Rädern, die mit Dunlop-"Sport 9000"-Reifen in 195/40ZR16 beziehungsweise 215/35ZR16 bestückt sind, erblickt der Szenekenner die gelochten Zimmermann-Bremsscheiben, die notfalls die Leistung des 6-Sechszylinders dosieren.

Dieser Tankdeckel steht dem Golf besser als seinem Spender...



Recaro war bei sportlicher Ausstattung immer schon erste Wahl

Dank Momo-Lenkrad und Corrado-Armaturen alles im Blick



Das Porsche-Leder trägt den Farbton "Savanna-Beige"



Alle wichtigen Funktionen finden sich im Handschuhfach



Oberklasse-Flair dank Alcantara-Himmel



Die klassische Optik steht dem GTI gut



Dass bei diesem Zweier ein Innenausbau ganz besonderer Güte anzutreffen ist, liegt auf der Hand. Auch hier bewies Michael viel Phantasie und natürlich das nötige Know-how. Besonders auffällig ist das mit Porsche-Leder bezogene Corrado-Armaturenbrett, dessen Schalter versteckt verbaut wurden. Details wie die mit Karbon verkleideten Spiegeldreiecke und Türgriffleisten runden das Interieurprogramm ab. Platz genommen wird auf Recaro-Sportsitzen, die im gleichen Farbton – "Savanna-Beige" – bezogen wurden. Der Dachhimmel zeigt sich in noblem schwarzem Alcantara. Gesteuert wird das Duo aus Leistung und Luxus über einen Golf-4-Schaltknopf und ein 30er Momo-Lenkrad; lackierte Instrumente sorgen für alle wichtigen Infos und ein verchromter Käfig für die passive Sicherheit.

Auf Entertainment muss wegen des verdeckten Armaturenbretts jedoch nicht verzichtet werden, Michael griff auf eine Medion-DVD-Headunit und eine 1000 Watt starke Impuls-Endstufe zurück. Verteilt wird der Sound über Hifonics-2-Wege-Boxen und die zwei 30er Spectron-Woofer im Heck des Golf. Als besonderes Highlight (und damit auch der TÜV schließlich seinen Segen gab) verbaute Michael eine elektrisch geregelte Heizung.



Die 16-Zöller lieferte DZ



Auf Zimmermann ist im Notfall Verlass



Akustisch und optisch kann der Golf auch im Heck punkten



Alltagstauglichkeit und Optik müssen sich nicht gegenseitig ausschließen...

Fest steht, dass es viele unterschiedliche Interpretationen des Zweiers gibt. Die Version von Michael Schnitz ist eine ganz besondere. Viele eigene Ideen machen seinen Golf zum Unikat, und die vielen technischen Raffinessen lassen ihn auch technisch perfekt dastehen. Ob Michael das geahnt hat, als er damals

auf dem Schrottplatz vor dem Wolfsburger und der entscheidenden Frage stand: Alles oder nichts!...?

Text: Ingo Eiberg  
Fotos: Dieter Debo



Auf die Details kommt es an!

