

## Fernreisewagen - Polo 2 QP von pschulze

Ein Polo der es in sich hat. Von aussen sieht er recht unscheinbar aus. Man könnte fast meinen er kommt frisch aus dem Verkaufsraum, das ist auch so gewollt. Im verborgenen Schlummern ein paar wirklich gut Extras. Sei es das Bilstein B12 Kit, der AEA Motor aus einem Polo 6N, ...

### Abstract:

Unser tornadoroter Polo2 begleitet uns seit 1992 und nahezu jede Tour wird egal bei welchem Wetter im Polo unternommen. Der Wagen hat uns nie im Stich gelassen, Pannen gabs nie. Vor 3 Jahren konnten wir uns dann mit einem Neuaufbau revanchieren. Seither wird die Ausstattung unauffällig vervollkommenet. Aber oberste Direktive bei der Aufwertung ist: Bloß nicht auffallen, möglichst original. Mittlerweile hat unser Wagen ca. 310.000km geschafft.

### Beschreibung:

Meine Freundin Astrid hat Oktober 1992 einen schönen tornadoroten Polo erstanden. Der Wagen war erst zugelassen im Dezember 1986 und ein 87er Modell. Motorisiert war er mit dem weit verbreiteten 45 PS 1035ccm Motor mit 1B3-Pierburg-Vergaser. Zum Kaufzeitpunkt hatte der Wagen lt. Tacho ca. 33.000km Laufleistung. Das Ausstattungsmodell war Fox. Im Laufe der folgenden 2 Jahre fielen uns dann allerdings einige Ungereimtheiten an dem Fahrzeug auf ...

Die erste Reparatur, die ich selbst an dem Wagen durchgeführt habe, war der Wechsel des rechten Querlenkers. Dazu muss ich zu meiner Schande bemerken, dass ich dies auf der Straße und dem klapprigen Serienwagenheber machte - absolut fahrlässig und in keinsten Weise nachzuahmen. Dank der bequemen Arbeitslage und unzureichendem Werkzeug brauchte ich dafür auch ca. 3 Stunden.

Von da an machten wir fast alles selbst - und was wir nicht machten, durfte ATU für uns "richten". Das war dann der nächste Schwachpunkt an dem Wagen, der unbedingt abzustellen war.

Irgendwann war dann auch mal der Zeitpunkt erreicht, an dem auch ich nichts mehr an dem Wagen zu meckern hatte und das Gefühl so fuhr, wie man es von einem 45PS-Polo erwarten konnte. Diverse Wechsel der Bremsbeläge und -scheiben blieben ntrl. nicht aus; das sind ja normale Wartungsarbeiten wie Ölwechsel etc. die man sowieso machen muss und nebenbei erledigt.

Das eigene Auto wächst einem also ans Herz. Vor allem, wenn einen der Wagen auch in den Urlauben bis zum Nordkap und auch nach Cannes gebracht hat. So entschieden meine Lebensgefährtin Astrid und ich uns auch zwei Mal, den Wagen zu "restaurieren". Beim ersten Mal gings nur um einen Motorentausch im Jahr 2000 (km 225.000), beim zweiten Mal 2003 um die Abdichtung der Antriebseinheit, einen Getriebetausch, Fahrwerk komplett und Neulack (km 268.000). Im Spätsommer 2005 entschloss ich mich dann - mit leichter Missbilligung durch die Fahrzeugbesitzerin - den Motor nochmals zu tauschen (km 298.000). Seit Dezember fährt der Wagen nun also mit einer 55kw-Maschine aus dem Polo 6N. Das Fahren mit der neuen Maschine macht uns aber beiden gleichermassen viel Spass!

Dann auf die nächsten 300.000km!

Peter

Ä

Fahrzeugdaten:

Antrieb:

- Motorkennbuchstabe AEA 55kW/75PS
- GKB CWV, 5-Gang
- Abgasanlage G40 original ab Kopf
- Euro2

Innenraum:

- org. Cockpit und Armaturenbrett
- Lederlenkrad im 2er GT-Design aus Golf2
- Mittelkonsole
- Sportsitze aus Sondermodell "Genesis"
- Seitenverkleidungen G40 (grau meliert, roter Streifen, unten schwarzes Kunstleder)
- WÄrmeschutzverglasung grÄ¼n
- Heckscheibe ohne Wischerloch und mit grÄ¼ner TÄ¼nngsfolie
- Kofferraum m. Seitenverkleidung, Halter fÄ¼r Warndreieck und Verbandskasten

Karosserie:

- Neulack in Y3D
- Unterholmverbreiterungen vom Polo 2F
- Stossstangen neu mit rotem Zierstreifen
- RÄ¼ckleuchte links mit weissem Glas

Fahrwerk:

- Bilstein B12 Kit (40/20mm tiefer)
- Spurstangen und LenkungsdÄ¼mpfer vom G40

- Bremsanlage G40 Mj. 1993 (vorne innenbelüftete Scheiben, hinten 19mm Radbremszylinder, lastabhängiger Bremskraftregler, Hauptbremszylinder)
- Winterreifen 165/65R13 auf 5.1/2J\*13H2 Serienstahlfelge
- Sommerreifen 185/55R14 auf 6J\*14H2 Pirelli VW-Sonderrad

Für die Zukunft:

- G40-Frontspoiler
- Dachzierleisten
- rote Zierleisten in Stossstangen
- VDO-Instrumente unauffällig in Mittelkonsole
- Motorleistung
- Unterfahrschutz

©2006 Peter Schulze / PoloMagazin