

**Jörg Bal-
lermann
ist in Feier-
laune: Erst
der Erfolg mit
seinem Golf 1 Ca-
brio und nun sein
78er. Ja denn:
Prost! Darauf ein**

Chrombach



**Erscheinung: Der
Floridablaue 78er Golf
GL steht nach Philipp
Möllers sorgfältiger
Lackierung in einem
Drehgestell
wie neu da**

er



Erglänzen: Chrom-Details und die Porsche-Felgen geben dem schlichten Einser mit seiner Original-Karosserie erst den Kick

TEXT & FOTOS
THORSTEN ELBRIGMANN

Sein babyblauer Golf war einer der Stars der letzten Saison und wird wohl auch in diesem Jahr noch manchen Pokal abräumen. Jörg Ballermann hat mit seinem aufwändigen Projekt erneut Zeichen gesetzt. Schon sein Cabrio (siehe VW SPEED 4/01) war ein Trendsetter. Manche Idee hat Jörg an diesem Golf auf-

Erhebend: Sitzen wie 1978 auf der vollkommen originalen Rückbank



gegriffen und verfeinert, und doch ist der 78er sehr eigenständig geworden.

Wenn der Westfale heute sein Werk betrachtet, dann ist er sicherlich auch ein wenig stolz, aber auf jeden Fall sehr glücklich. Von jenem Glücksgefühl war jedoch zu Beginn der Arbeiten kaum etwas zu spüren, denn dieser Umbau war ein

Ertönen: Gruppe A Auspuff in Edelstahl mit S-Endrohr



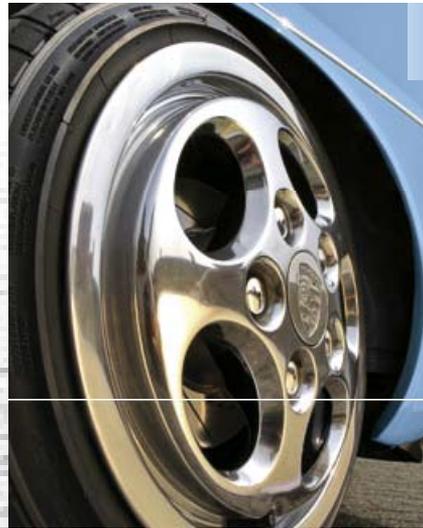
einer mit ganz extremen Hindernissen. Im Internet hatte Jörg den Golf gefunden. Nicht allzu weit von Witten, seiner Heimatstadt, stand der damals noch beigefarbene Golf in Wuppertal. Der 78er GL hatte einen 50 PS-Motor und etwa 95 000 Kilometer auf dem Tacho. Für 400 Euro wechselte das Frauen-Auto in dritter Hand mit nur wenig Rost und vollkommen original den Besitzer. Anfangs hatte Jörg noch nicht ein Riesen-Projekt vor Augen: Sauber sollte der

Erstaunen: Wo bitte sind die Kotflügel-schrauben abgeblieben?





D



Erfüllung: Die per Adapter verschraubten 7x15er unter gewogenerm Blech

Erblinden: Bei so viel Chrom glänzt man kaum, dass dieser Wagen fährt

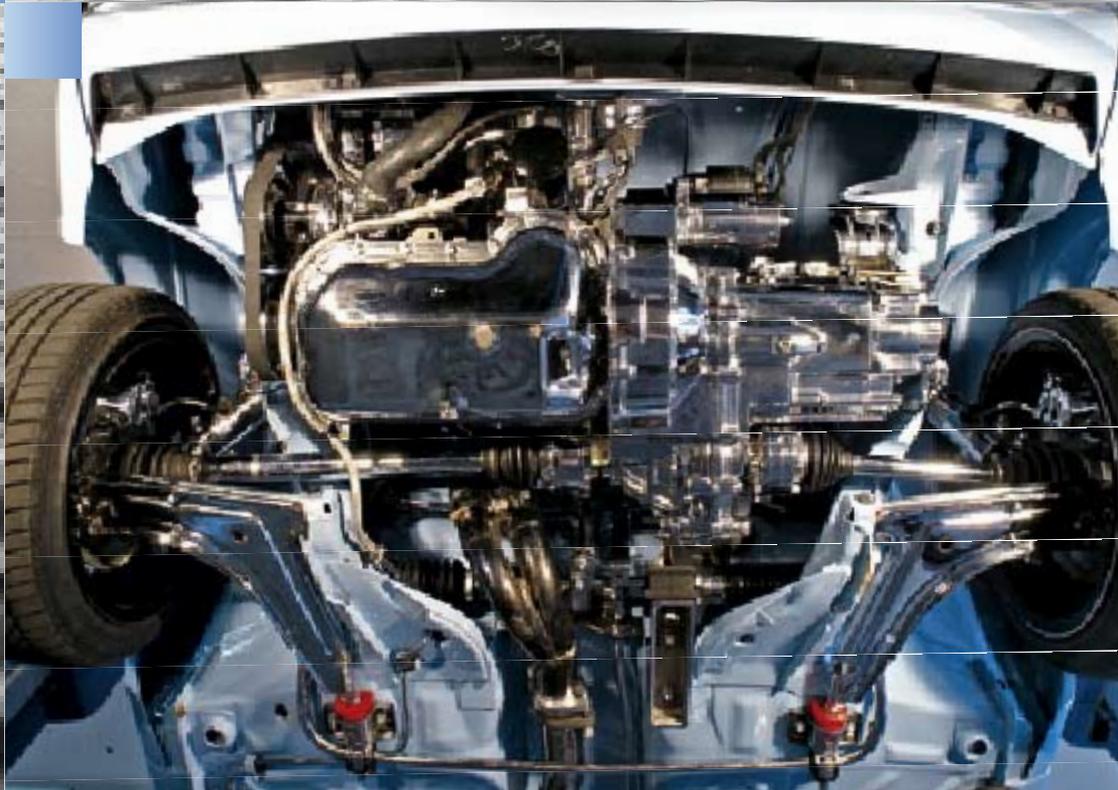
Ergänzung: Im originalen Innenraum dreht sich ein klassisches Raid



Erhalten: Der Heckwischer blieb und wurde sogar noch verchromt

Golf nur werden, vielleicht ein wenig Chrom am Originalmotor, dazu tiefer und hübsche feigen. Das Ganze wollte er dann mit roter 07er Nummer fahren.

Doch einmal bei Auseinandernehmen, kam ihm dann die Idee, die Sache mit dem Saubermachen professionell anzugehen. Der Golf sollte im Tauchbad entlackt werden. „Im Nachhinein hätte ich das lieber gelassen“, meint der 33-Jährige heute, denn aus einem simplen Einfall wurde bald ein Nervenkrieg. Zunächst schabte er mit Kumpel Latti den Unterbodenschutz und die größte Dichtmasse ab. Anschließend ging die leere Karosserie in einen Fachbetrieb. Dort wurde der Golf nicht nur entlackt, er bekam auch gleich noch eine Beule ins Dach, vom Gabelstapler eingedrückte Schweller, ein durchbohrtes und geknicktes Heckblech und als Krönung auch noch ein umgeknicktes Frontblech. Mit diesem Arbeitsergebnis beschäftigte sich Jörgs Anwalt. Er selbst war schon kurz davor, alle Pläne aufzuge-



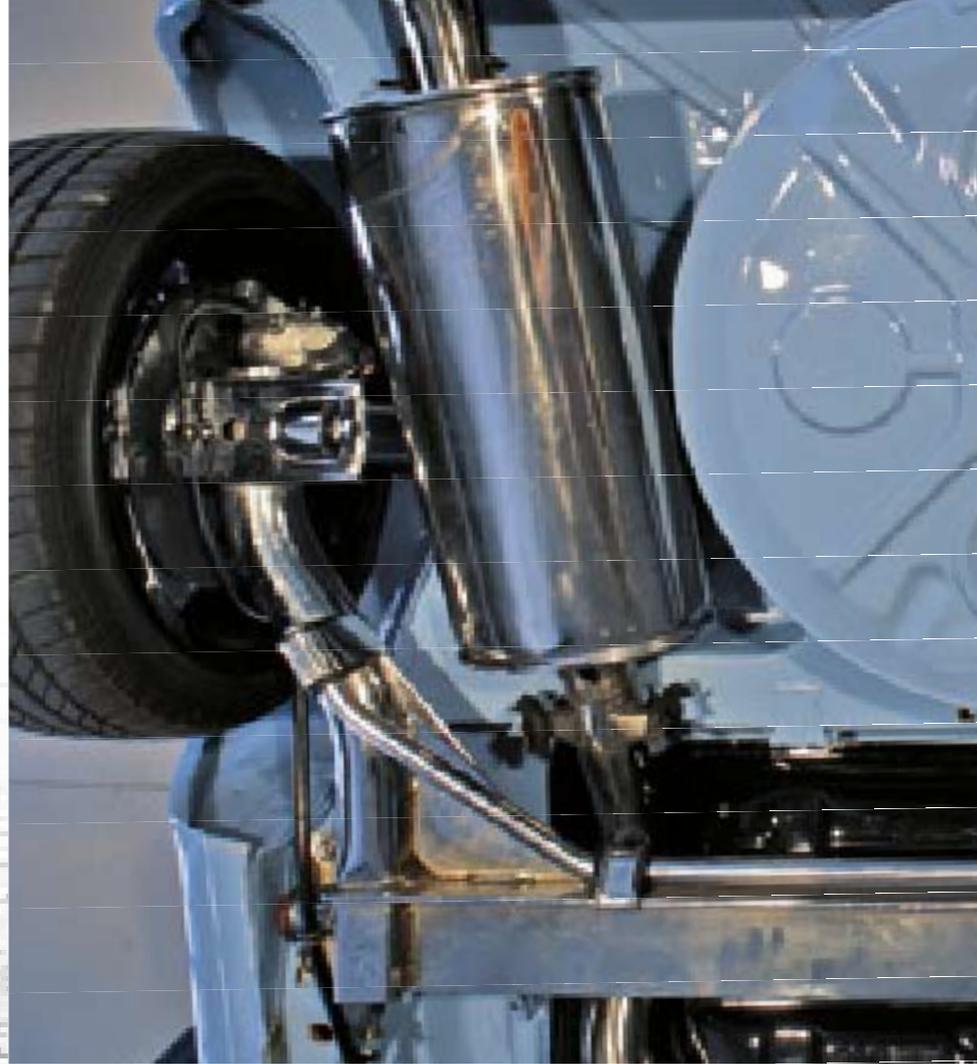


Erleuchtung: Schwarze Blinker und originale Scheinwerfer nebst Chrom



Erneuert: Verchromte Pedale und Zusatzinstrumente in der Konsole

Erdärten: Verchromte Bromstrebe für mehr Festigkeit im Motorraum



Erlebnis: Auch von unten ist die Karosse des Golfs bestens lackiert

große Stunde. Er und Jörg hatten den Wagen in ein drehbares Gestell gehängt. Die Stahlkonstruktion stammt von der Firma MTS, gleich bei

Jörg um die Ecke. Normalerweise werden in ihr Stock-Cars vom Schlamm befreit, doch nun rotierte die leere Karosse darin um die eigene Achse. Perfekte Ausgangsbedingungen für einen perfekten Farbauftrag. In der Lackiererei Möller wurde der Golf von

allen Seiten so gefärbt, als würde man später jeden Winkel ständig sehen. Die restlichen Beulen machte Philipp ebenfalls ungeschehen.

Inzwischen war Jörg klar geworden, dass, wenn er schon so viel Arbeit investiert hatte, er es auch gleich richtig machen konnte. Noch bevor der Kompaktwagen in die Lackierkabine ging, hatte er die Spritzwand im Motorraum

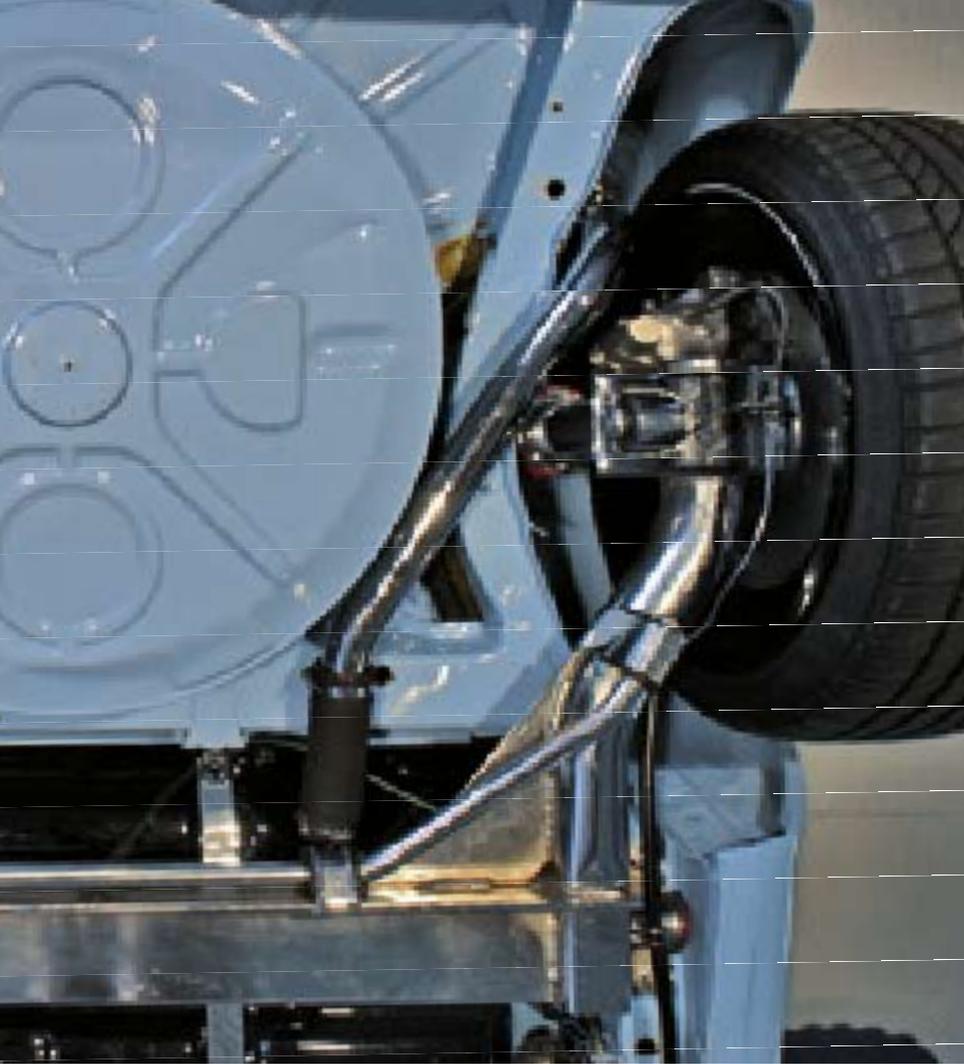
herausgetrennt und den Motorraum geelant, was das Zeug hält. Inzwischen war es Anfang 2004. Spätestens zur Alles VW in Osnabrück

sollte der Golf fertig sein, so das ehrgeizige Ziel. Deshalb entschied sich Jörg dafür, die verchromten Achsteile aus seinem anderen Eisner zu verwenden. „Inzwischen ist aber auch das Cabrio wieder fertig“, lässt er all jene wissen, die meinen, er habe einfach nur einen Wagen für den nächsten ausgeschlachtet.

Erkenntnis: Das verchromte Typenschild gibt Aufschluss über den Eisner



Der Motor ist ein Zweiliter-Block mit 16V-Kopf und stammt aus der Nähe von Hildesheim. Eigentlich sollte die Maschine komplett in Ordnung sein, doch beim Zerlegen stellte unser Mann schnell fest, dass der Zylinderkopf hin war. Die Lagerböcke der Nockenwellen verlangten auch nach Ersatz. Der nächste Rückschlag. Der geduldige VW-Fan musste sich also einen an-



Erststrangig: Sogar die Girling-Sättel der Scirocco 16V-Bremsanlage und das Fahrwerk sind verchromt

deren 16V-Kopf beschaffen und aufarbeiten. Die Nockenwellen dazu würde Schrick liefern. Wer den Motor anschaut, kann ermessen, wie viel Aufwand in ihm steckt. Kein Teil, das nicht durch Jörgs Hände und in ein Chrombad gewandert wäre — oder doch zumindest in eine Lackierkabine oder auf die Werkbank zum Polieren. Klassische 45er Weber-Vergaser mit offenen Trichtern blasen dem Vierzylinder ordentlich Gemisch in die Kammern. Rund um den Block ist es allerdings einsam geworden. Die Batterie steckt in der Mittelkonsole, die Kabel sind verdeckt verlegt worden. Alle Anbauteile glänzen. Sogar der Wischermotor und der

Teilen macht der Zusammenbau Spaß. Zwar fehlen immer noch die Nockenwellen, doch dafür klappte wenigstens beim Fahrwerk alles reibungslos. Georg Schöttker lieferte ein zerlegtes und verändertes H&R-Fahrwerk. Zerlegt deshalb, weil auch hier natürlich noch Teile verchromt werden sollten.

Das um 50 Millimeter gekürzte Fahrwerk mit speziellen Federn lässt den Golf sehr viel tiefer kommen. Die Radläufe hatte Jörg schon umgelegt. Die Porsche „Wahlscheiben“-Alus mit ihren 165er Reifen passten so problemlos. Die Felgen sind übri-



Erspähen: Etwas versteckt sitzt der VDO-Drehzahlmesser unter dem Armaturenbrett des Golfs

Erhaben: Von der Spritzwand befreit thront der Wischermotor unter dem Windlauf





Ergrautes: In
Ehre gealterte
braune Sitze
von 1978

Erstreben: Per-
fektion mit
Stahlflex-
schläuchen
und verchrom-
ten Riemenrä-



ben. Lediglich verchromte Pedale, einen Dreh-
zahlmesser und ein klassisches Sportlenkrad
von Raid hat er sich gegönnt. „Übrigens hat es
die Farbkombination Floridablau mit brauner

BALLERMANN-GOLF 1

Karosserie: Golf GL, Baujahr 1978, komplett überarbeitet, vorderes und hinteres Abschlussblech durch Alu-Karosserie ersetzt, Karosserie in Drehgestell lackiert, neue Stoßstangenbrätter, Wischer verchromt, ausstellbare Dreiecksfenster, hintere Türgriffe bis '78 vom Vierer ohne Schlösser, Radläufe leicht gezogen, Motorraum komplett geölt, Spritzwand entfernt, Stahlfelgen statt Schrauben an der Kotflügelkante, lackiert in Nordablauf.



INTERIEUR: Originale GL Innenausstattung in Braun von 1978, Rald-Classic-Lenkrad



Er- fahrung: So ei- nen Wagen baut man nicht „einfach so“, Jörg Ballermann schraubt und poliert schon über zehn Jahre an Gölfen

DOTZ
www.dotz-wheels.com

Las Vegas.
6x16 / 9x16
+ Das Original Rad
+ Kompatibles echtes Chrom
+ 2 Jahre Gewährleistung

powered by Bonrath

++ Jetzt neu für Golf 3 Golf 4 ++

SPEEDWING

Brandneu, der Speedwing von Bonrath. Dieser Spoiler im ultimativen Cockpitdesign wird an der Motorhaube angebracht. Passgenau aus ABS-Kunststoff keine Fintragung dank ARF.

Autospezialteile - Bonrath
Am Handwerkerhof 6 • 41269 Dülmen-Großdülmen
Hotline: 02 03 / 7 10 22-0 • Faxline: 02 03 / 7 10 22-22 • Internet: www.bonrath.com