





Oben: Mit Kohlefaser überlaminiertes Armaturenbrett. Die Ablagefächer darunter sind mit Leder bezogen Unten: Geteilte Rücksitzbank mit Kohlefaserverkleidung Rechts: Kompromisslos geglätteter Motorraum, verdeckt geführte Kabelbäume



Von wegen umweltschädlich. Heiko Domke zeigt, dass es auch anders geht. Er baute ein absolut sauberes

KOHL



K R A F T W E R K



**TEXT KLAUS MORHAMMER
FOTOS STEPHAN REPKE**



Oben: Der daytona grau perlleffekt lackierte Zweier liegt auf H&R-Gewinden 100 Millimeter tiefer Links: Klasse Detail: Das Druckstück der Gurtfalle ist zum Kontrast in weißes Kohlegewebe gehüllt Unten: Der Einarmwischer trägt selbstredend ebenfalls ein Carbon-Kostüm. Er wird von einem BMW-Heckwischermotor angetrieben Ganz unten: Am Motor sind unzählige Anbauteile mit echten CF-Matten überlaminiert. Jede Menge verchromter Komponenten setzen dazu Glanzpunkte



Es gibt auch noch was anderes als Kohle! Hier ist es Chrom und zur De-ko auch ein wenig Gold



Das hat 'ne Menge Kohle gekostet. Genaue gesagt, eine Menge Kohlefaser. Vieles, was früher Blech war an Autos, ist heute aus Plastik. Nicht so an Heiko Domkes Golf 2. Genau genommen sind freilich die Plastikteile nicht verschwunden. Nur tragen sie jetzt allesamt einen Überzug aus einer Lage gewebter Kohlenstofffasern, gewissenhaft aufgetragen mit etwas Harz. Anschließend feinst geschliffen und mit Klarlack versiegelt – für eine spiegelglatte Oberfläche. Die Kunst besteht darin, die Fasermatten so über die einzelnen Objekte zu ziehen, dass die Gewebestruktur gleichmäßig verläuft, sich insbesondere nicht in Falten wirft. Da sich das leichte Hightech-Geflecht jedoch sehr anschmiegsam gibt, fällt die Verarbeitung sogar ein wenig leichter als bei den sonst im Kunststoffbau üblichen Glasfasermatten. Sieben Jahre hat Heiko in sein Golf-Projekt investiert. Nun aber präsentiert sich der Zweier optisch so, wie Heiko sich das ausgemalt hatte. Nur Carbon wäre freilich ein wenig düster gekommen. Daher war von Beginn an klar, dass reichlich Chrom für blendende Glanzpunkte am Gesamtkunstwerk sorgen sollte. Im Innenraum dagegen kam die Rolle hellem Leder zu, eleganten Kontrast zu setzen. Von außen aber wollte Heiko eine möglichst originale Optik erhalten. Okay, mit dieser Front wurde seinerzeit nur der Rallye Golf ausgeliefert. Immerhin aber ist auch das ein originales Golf-Teil. Dass am Grill das Logo fehlt, deutet letztlich nur Heikos Leitbild an, auf alles irgendwie Überflüssige besser zu verzichten. So sind auch die Lüftungsschlitze in der Motorhaube verschwunden. In der G60 Frontschürze fehlen ebenso die Blinker. An die Rammenschutzverkleidung hat Heiko direkt die Spoilerlippe des GTI anlaminiert. Um einen flüssigen Übergang von der Stoßstange zur Karosserie herzustellen, ohne die G60-eigenen Kunststoffanbauteile verwenden zu müssen, setzte er an den vorderen Kotflügelspitzen nochmals ein Stück Radabdeckung an und verlängerte das Blech damit passend zum Rammenschutz. Die Radläufe sind nur ein wenig gezogen, die Kanten umgelegt. Die Türen öffnen sich an Audi 80 Griffen, der einzige typfremde Umbau am Golf. Die Türen selbst erhielten die einteiligen Fensterscheiben. Die Heckklappe wurde ihres Wischers entledigt, der Griffleiste mit Schloss ebenso. Die Kennzeichenausparung ist auf das minimal notwendige Maß geschrumpft. In der Heckscheibe verlaufen keine Heizdrähte mehr. Rote Rückleuchten leiten über zur Heckschürze, die ihrem vorderen Pendant entsprechend dem G60 entnommen wurde. Die Ausschnitte fürs Endrohr und für den Abschlepphaken haben sich freilich glattflächig in Nichts aufgelöst. Oben auf dem Dach findet sich der Appetizer für das opulente Kohle-Menü. Über die gesamte Fläche ist Carbongewebe aufs Blech laminiert.

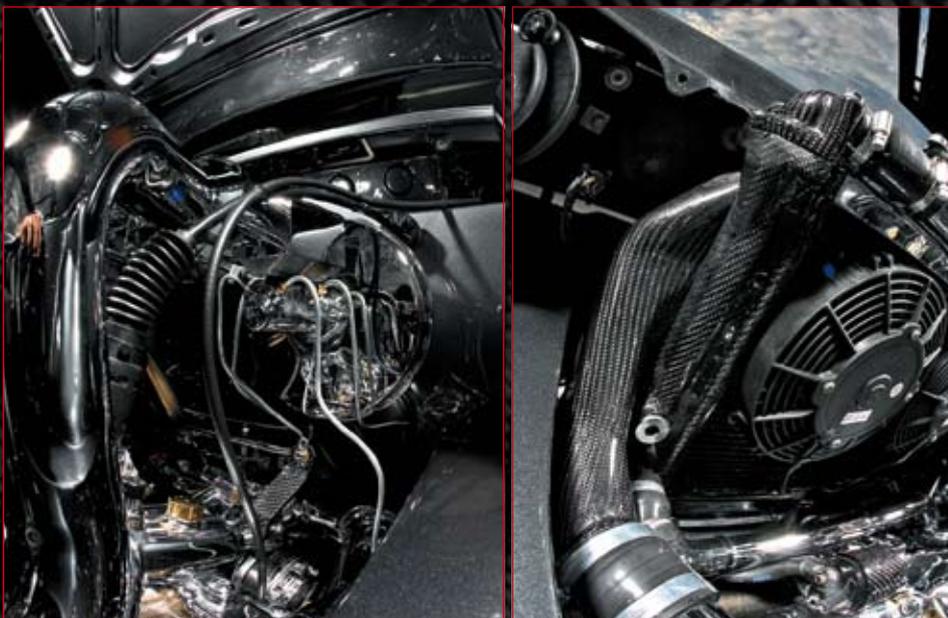
Wer die Motorhaube öffnet, erlebt einen weiteren Aha-Moment: In blitzblanker, top geleanter Umgebung liegt hier eine chromfunkelnde G60-Maschine. Spiegelglanz, ob nun am Lader oder der Lichtmaschine, ob an der Wasserpumpe oder am Getriebe, ob am Bremskraftverstärker oder an den Ansaugrohren, an der Zylinderkopfhaube oder an unzähligen kleinen Anbauteilen blendet selbst im Halbdunkel des Garagenlichts. Ein paar goldene Blitzer verteilen sich über das strahlende Gesamtwerk. Es sind einige wenige Schrauben und Muttern, zum Beispiel am Getriebe oder am Lader.

Doch hier kommt auch die Kohlefaser erstmals ausgiebig zum Zug. Viele, viele Kleinteile zeigen optisch Gewebestruktur. Auch die Kunststoffpartien am Ladeluft- und Wasserkühler folgen der Kleiderordnung. Als Knaller präsentiert sich der Zylinderkopf, den Heiko ebenfalls in Carbon hat einwickeln lassen. Der Motorblock blieb davon verschont, trägt aber immerhin Wagenfarbe, Daytona Grau Perleffekt vom T5. Technisch springt der offene K&N-Filter ins Auge. Im Verborgenen werkt eine 276er Nockenwelle von Schrick, der G60-Lader tritt in der SLS-Ausbaustufe RS3 an. Ein Supersprint-Fächerkrümmer leitet die Auspuffanlage ein, die an einem doppelten Endrohr im TDI-Style ihr Ende findet. 220 PS resultieren aus den technischen Aufbaumaßnahmen und stellen klar, dass nicht nur Show&Shine als Maxime gegolten haben.

Drum herum im Motorabteil glattes Blech, an den Seiten genauso wie hinter dem Triebwerk. Der Wasserkasten liegt offen, kein Steuergerät und kein Wischergestänge stört den klaren Raum. Der Einarmwischer wird unsichtbar von einem Heckwischermotor des Compact-Dreiers von BMW angetrieben. Die Schraubkanten der Kotflügel sind als solche nicht mehr identifizierbar. Heiko hat die Bohrungen verschlossen und stattdessen von unten Stehbolzen angeschweißt, die nun an Muttern das Blech an Ort und Stelle halten. Bravo! Das Fahrwerk stellt H&R. Dass es voll verchromt ist, sollte niemanden mehr wundern, dass die Einstellringe vergoldet sind, ebenfalls nicht, und dass die Sockelteile mit Carbon bezogen sind, schon zweimal nicht. Gleiches gilt für die G60-Achsen und die Bremsanlage, alles Teile, denen man sich mit mehr als einem flüchtigen Blick widmen sollte.

Dabei fällt so nebenbei auf, dass auch der Tank samt Zuleitung komplett Kohlefaser gemantelt ist. Noch Fragen? Das Interieur setzt dem Ganzen die Krone auf. Die Grundausstattung stellte ein G60 Edition One zur Verfügung. Sie ist selbstverständlich extra in hellbeiges Leder gehüllt. Im Fahrgastraum ist nun wirklich jedes einzelne Kunststoffteil mit geharztem Kohlefasergeflecht überzogen, ob Armaturenbrett oder Lenkrad-

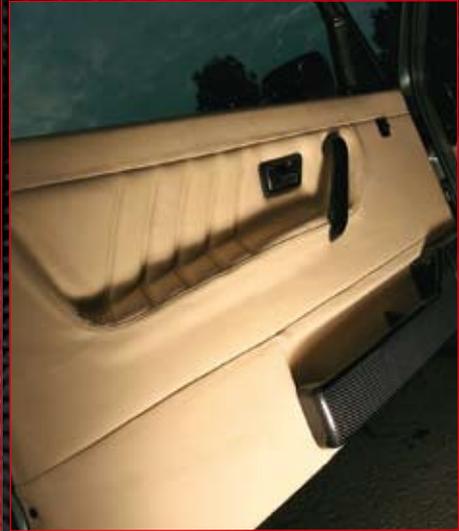
Das dritte Element ist Leder. In hellem Beige der perfekte Kontrast zur Kohlefaserstruktur



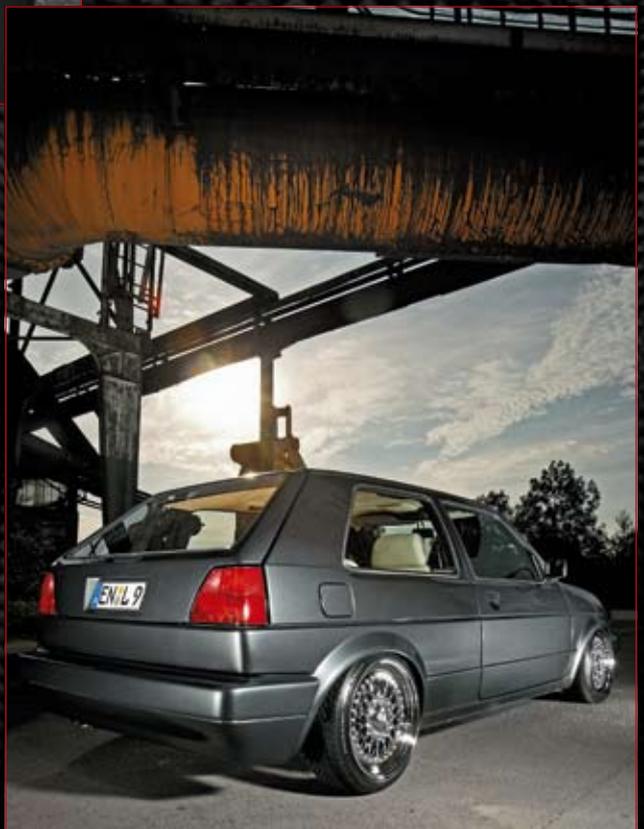
Oben rechts: Ladeluft- und Wasserkühler verbergen ihre Kunststoffanteile ebenfalls elegant unter einem Bezug aus Hightech-Fasern Oben links: Verchromter Bremskraftverstärker und Hauptbremszylinder. Auf das G60-ABS verzichtete Heiko. Dafür ließ er die Verschraubungen am verchromten Getriebe vergolden



Oben: Aus jedem Blickwinkel eine Orgie aus Kohle und Chrom Unten: Die Türverkleidungen tragen edlen, im Original-Look abgesteppten Bezug aus hellbeigem Leder



Unten: Das 30er Raid-Steuer mit altem Käfer-Hupknopf glänzt mit verchromten Speichen und einem Carbonkranz Rechts: In die konsequent gediente Heckklappe ist eine heizdrahtlose Scheibe eingezogen





GOLF 2 G60

HEIKO DOMKE

KAROSSERIE: Golf 2, Bj. 1985, Rallye-Golf-Front ohne Emblem, G60 Frontschürze mit anlaminiertem GTI-Spoiler, Blinker entfernt, Motorhaubenlüftungsschlitze entfernt, Einarmwischer, Audi 80 Griffe, einteilige Türfenster, mit Kohlefaser bezogenes Dach, Fenstergummis mit Chromkeder, Heckklappe ohne Wischer und Griffleiste, Heckscheibe ohne Heizdrähte, Kennzeichenausschnitt verkleinert, G60 Heckschürze, rote Rückleuchten

INTERIEUR: G60 Edition One-Ausstattung in Leder, Armaturenbrett, Lenkrad und alle Plastikteile mit Kohlefaser bezogen, elektrische Recarositze, Fußraum mit Leder ausgekleidet, Kunstlederhimmel, elektrische Fensterheber und Spiegel

MOTOR: 1,8 I-G60, 220 PS, SLS RS3-Lader, 276 Grad Schrick Nockenwelle, Supersprint Fächerkrümmer, FK-Edelstahlauspuffanlage mit TDI-Doppelendrohr

GETRIEBE: Golf 3 GTI

FAHRWERK: H&R Gewindefahrwerk, Tieferlegung 100 mm, G60-Radaufhängung, G60-Stabilisatoren, G60-Lenkung ohne Servo, G60-Bremsanlage, BBS RS 003 Räder, innen umgeschüsselt auf 8x16 ET38, Bereifung 195/40, H&R-Distanzscheiben, vo. 20 mm, hi. 25 mm

DANK AN: K-Tech, Lackiererei Möller, SLS, SMOTORS

KONTAKT: dj-dom@freenet.de



Selbst Kleinigkeiten wie die Gehäuse der roten Rückleuchten durften sich dem angesagten Kleiderzwang nicht entziehen

Der G60-Motor ist nicht nur ein Kraft-, sondern auch ein beeindruckendes Kunst-Werk

kranz, ob A-, B- oder C-Säulen-Verkleidung, ob Schaltknäuf oder Türgriffe, ob Innenspiegel oder Sitzkonsolen. Einfach alles.

Das Gleiche im Kofferraum. Hier liegt der Kohlenstoff plattenweise. An den Rückenteilen der Sitzbank erforderte das wegen der dort angebrachten Stahlstreben besondere Feinarbeit. Heiko hatte die Streben herausgetrennt, zum Verchromen gegeben, die Carbonplatten eingesetzt und abschließend die Streben wieder angeheftet. Manchem Detail sieht man eben den Aufwand nicht an.

Dass dieser Zweier aber nicht mit heißer Nadel gestrickt wurde, dürfte klar sein – selbst bei einem nur flüchtigen Blick.

5



HOTLINE FÜR VW-FANS

0521 - 55 99 33



„Alter Meister“

Christian Stern
Viechtach

Für wahre Kunstkenner.

**Einfach plug & play.**

Der USB-Stick von Intenso hat's so richtig drauf: 1GB, bis USB 2.0 kompatibel und dann noch im hochwertigen Metalldesign. Ein starkes Teil – wie VW SPEED!*

**Autofans hängen dran.**

Der coole VW SPEED-Schlüsselanhänger mit Mini-Lenkrad öffnet dir nicht nur alle Autotüren, sondern zeigt auch jedem, dass du Benzin im Blut hast.*

Doppelt starker Auftritt.

Mit den beiden sportlichen VW SPEED-Kappen kannst du jetzt zusammen mit deinem Kumpel klare Ansage machen! Der Logo-Stick zeigt, wofür dein Herz schlägt (aus 100 % Baumwolle, verstellbar).*



*Lieferung solange Vorrat reicht

SCHNELL COUPON AUSFÜLLEN UND ABSCHICKEN AN:

Delius Klasing Verlag, Postfach 10 16 71, D-33516 Bielefeld oder per Fax an: 0521-55 98 88 09 oder per Telefon: 0521-55 99 33. Achtung! Bei telefonischer Bestellung bitte unbedingt die Aktionsnummer 0386 angeben.

Ja, ich möchte die nächsten 3 Ausgaben der VW SPEED zum Preis von nur € 8,- (statt € 10,50) testen.

Wenn ich VW SPEED nicht weiter lesen möchte, teile ich dies bis 10 Tage nach Erhalt der 3. Ausgabe mit. Ansonsten bekomme ich VW SPEED zum derzeit gültigen Preis von € 36,- (Deutschland), € 48,- (Österreich/Schweiz), € 51,- (sonst. Ausland), inkl. Porto- und Versandkosten, für mind. ein Jahr (12 Ausg.). Nach diesem Jahr kann ich die Lieferung jederzeit stoppen. Die Lieferung des Begrüßungsgeschenkes ist nur innerhalb der EU und in die Schweiz möglich.

Als Begrüßungsgeschenk erhalte ich (bitte ankreuzen):

- den USB-Stick (ZAL15)
 den original VW SPEED-Schlüsselanhänger „Lenkrad“ (ZSP49)
 2 original VW SPEED-Kappen (ZSP80)

Aktionsnummer: 0386

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ, Ort _____

Telefon _____ E-Mail _____

Datum & Unterschrift _____

Ich zahle per:

- Bankeinzug (nur mit deutscher Bankverbindung möglich)

Kto-Nr. _____ / BLZ _____

Name/Sitz des Geldinstitutes _____

- VISA Card MASTERCARD Gültig bis _____

Card-Nr. _____

- Rechnung

Wichtig: Dieses Kurzabo-Angebot ist zum persönlichen Kennenlernen der Zeitschrift und kann daher nur einmal pro Haushalt genutzt werden (Geschenkabos sind ausgeschlossen).

Rasante Vorteile für ein VW SPEED-Kurzabo:

- 3 x alles rund um die aufregende Welt des VW-Tunings
- 3 Hefte + Geschenk nach Wahl für nur 8 Euro*
- die Hefte werden in Folie eingeschweißt geliefert

*gilt bei Lieferung innerhalb Deutschlands

VW SPEED
 Rausholen was drin ist.