



VW POLO 1.9 TDI VON WENDLAND GTI-SCHRECK

VW-Tuningspezialist Wendland mag keine halben Sachen. So verwandelt er brave Polo 1.9 TDI in Knallbonbons mit 160 PS und 350 Nm Drehmoment. Da brennt der Asphalt!

Von Christof Gonzenbach

Die etwas verächtlichen Blicke aus dem sportlich aufgemotzten Kompaktwagen nebenan sind nicht zu übersehen. Die Ampel steht auf Rot, ich sitze in einem tiefergelegten Polo auf pummeligen 17-Zöllern, der fröhlich vor sich hinnagelt!

Grün! Knurrend bäumt sich der schlichte VW-Kleinwagen

förmlich auf, um nach kurzer Turbogedenksekunde mit durchdrehenden Rädern davon zu pfeilen. 2. Gang – die Räder scharren weiter; 3. Gang – noch ist die Grenze der Traktion spürbar. Der GTI ist längst zurückgefallen, das mitleidige Lächeln ist barm Staunen gewichen.

Des Rätsels Lösung offenbart sich nicht einmal beim flüchtigen Blick unter die Haube. Dort wer-

kelt unter der serienmässigen Abdeckung der gewohnte 1,9-Liter-Turbodiesel mit Pumpe/Düse-Direkteinspritzung, der im Polo normalerweise 101 PS leistet und bei 1800/min ein beachtliches Drehmoment von 240 Nm bereit stellt.

Doch der 1.9 TDI hat eine Fitnesskur bei den Gebrüdern Wendland hinter sich, wo man sich vor allem des Turboladers annahm. Das Turbinengehäuse wurde strömungsgünstig bearbeitet, die Turbinenräder vergrößert und feinstgewuchtet, die Turbinengeometrie auf frühes Ansprechen und optimalen Luft-

liefergrad ausgelegt. Zudem wurden die Pumpe/Düse-Elemente dem höheren Treibstoffbedarf angepasst, die Diesel-Kühlung optimiert und die Motorelektronik neu abgestimmt. So leistet der TDI-Motor nun 160 PS (+58%) und stemmt bei 2000/min ein Drehmoment von 350 Nm (+46%) auf die Kurbelwelle. Das wiederum macht den Einsatz einer Rennsport-Kupplung und eines drei Kilo leichteren Einmassen-Schwungrades aus hochfestem Stahl nötig.

Nach 7,9 Sekunden fällt aus dem Stand bereits die Tempo-100-Marke, und von 80 bis 120

Mit 160 Diesel-PS unter der Haube ist der Wendland-Polo ein Wolf im Schafspelz.

Fotos: Richard Meinert



Da geht die Post ab: 7,9 Sekunden für den Spurt auf 100 km/h sind in dieser Klasse ein Spitzenwert.



Kleiner Unterschied: Sportfahrwerk, breit bereifte BBS-Räder.



Feintuning: Turbolader und Einspritzung sind modifiziert.



Kurvenwiesel: leichtes Gewicht und gekonnte Fahrwerksabstimmung lassen den Wendland-Polo auch in Kurven schnell sein.

TECHNISCHE DATEN

Motor ▶ 4 Zyl in Reihe, vorne quer, 1896 cm³, Bohrung x Hub = 79,5 x 95,5 mm, Verdichtung 19,0:1, Leistung 120 kW (160 PS) bei 4000/min (Serie: 74 kW/101 PS bei 4000/min), Drehmoment 350 Nm bei 2000/min (Serie: 240 Nm bei 1800/min), Änderungen gegenüber Serie: grösserer, strömungsoptimierter und feinstgewuchteter Turbolader (Ladedruck 1,2 bar), Treibstoffkühlung, modifizierte Pumpe/Düse-Elemente, modifizierte Motorelektronik.

Kraftübertragung ▶ Änd. geg. Serie: modifizierte Schwungscheibe, Rennsport-Kupplung, 1000/min im 5. Gang = 49,3 km/h.

Fahrwerk ▶ Änd. geg. Serie: Gewinde-Sportfahrwerk (Tieferlegung 50 mm), Räder (Alu) 7,5x17", Reifen 205/40 R17.

Beschleunigung im Test ▶

0 bis 50 km/h	3,2 s
0 bis 80 km/h	5,8 s
0 bis 100 km/h (Serie)	7,9 s (10,7 s)
0 bis 120 km/h	10,9 s
0 bis 160 km/h	19,2 s
1 km mit steh. Start	28,7 s
Spitze laut Tuner	210 km/h

Elastizität im Test ▶

40 bis 80 km/h im 4. Gang	7,8 s
80 bis 120 km/h im 4. Gang	5,7 s
40 bis 80 km/h im 5. Gang	nicht messb.
80 bis 120 km/h im 5. Gang	8,6 s

Bremsweg im Test (100-0 km/h) ▶

Min./Max.	39/45 m
-----------	---------

Verbrauch im Test (l/100 km) ▶

Durchschnitt	6,8
--------------	-----

Preis ▶ ca. Fr. 35 010*

Basispreis Polo 1.9 TDI Comfortl. Fr. 24 510

Tuningkomponenten ▶

Motorumbau komplett	ca. Fr. 6000*
Gewindefahrwerk, montiert und vermessen	ca. Fr. 2250
Kompletträder: BBS RV mit Reifen Michelin Pilot Sport	ca. Fr. 2250

Vertrieb ▶ Aufdorf Garage, 8708 Männedorf, Tel. 01/922 31 00, www.aufdorf.ch
Messungen: auto-illustrierte, km-Stand 3382, Temperatur 11°C.

* zuzügl. Homologationskosten

km/h im 5. Gang vergehen bloss 8,6 Sekunden – gleich wie beim Lotus Elise. Zugegeben, das Nageln ist härter als beim SerientDI, und das optimale Drehzahlband, das bis rund 3500/min reicht, zeigt die Grenzen der 5-Gang-Übersetzung auf. «Wir fahren Versuche mit einem 6-Gang-Getriebe und erreichen eine Spitze von 230 km/h.» – Karl-Heinz Wendland hofft, dass ein solches im Polo TDI bald serienmässig eingebaut wird.

Übrigens, GTI-Fahrer, freut euch nicht zu früh, auch auf kurvenreichen Zweitklass-Strassen ist dem Wendland-Polo nicht so schnell beizukommen. Das Gewindefahrwerk – eingestellt auf eine Tieferlegung um 50 mm – sorgt zusammen mit den 17-zölligen 40er-Breitreifen für ein tolles Handling, ohne dabei prügelhart zu wirken.

Ein Wermutstropfen bleibt: Weil die Mehrleistung über 20 Prozent beträgt und keine Garantie von VW vorliegt, ist für die Schweizer Strassenzulassung ein DTC-Gutachten notwendig. Und das verteuert das an sich preiswerte Tuning nochmals um mehrere Tausend Franken. Die Alternative: Man begnügt sich mit einer CH-konformen Version mit 121 PS, aber nach wie vor satten 300 Nm Drehmoment.

Doch eigentlich mögen die Gebrüder Wendland ja keine halben Sachen – die nächste Leistungsstufe für den Polo TDI lautet selbstbewusst: 200 PS! ■

auto ILLUSTRIERTE FAZIT

Hoch effizientes, technisch ausgereiftes Tuning ohne optische Gimmicks – das ist die Philosophie des ebenso kräftigen wie sparsamen Wendland-Polo. Schade, dass er in der Schweiz nur mit DTC-Gutachten zulässig ist.