



Öl-Renner

Diesel-Fahrzeuge werden auf der Autobahn selten ernst genommen – im Fall des Wendland-Polo TDI ein fataler Fehler

Es war kein guter Tag für den Fahrer des schwarzen Audi A8. Per Lichthupe wollte er dem blaugrünen Polo verdeutlichen, dass dieser auf der linken Spur der Autobahn nichts verloren hat. Dass ausgerechnet dieses unwürdige Vehikel sich nach dem Überholvorgang nicht mehr aus dem Rückspiegel der Limousine entfernen wollte, selbst jenseits der 200-km/h-Marke nicht, war mit Sicherheit ein frustrierendes Erlebnis für den A8-Piloten.

Natürlich konnte er nicht wissen, dass sich hinter dem TDI-Kürzel ein 1,9-Liter-Aggregat mit 170 PS verbirgt. Sogar ein Sechsgang-Getriebe bekam der Polo vom VW-Spezialisten Wendland verabreicht. In Verbindung mit der schlichten Serienkarosserie entstand so ein Understatement-Kleinwagen par excellence.

Klein ist dabei relativ, denn der Polo bietet einen geräumigen Innenraum und bringt zudem stattliche 1205 Kilo auf die Waage. Umso erstaunlicher ist das, wenn man einen Blick auf die Ausstattungsliste wirft. Denn bis auf die Klimaanlage ist kein Komfort-Feature an Bord. Dennoch hat die Motorleistung mit diesem Gewicht keinerlei Probleme – im Gegenteil. So gerät das Fahrerlebnis





Keine Langeweile: Der mit einem knallharten Sportfahrwerk ausgerüstete Wendland-Polo sucht sich die passenden Kurven fast von allein

Rundenzeiten Kleiner Kurs Hockenheim

Drehmoment kontra Drehzahl

Die 1.22,8 Minuten des Wendland-Polo sind trotz des aufwendigen Umbaus ein respektable Wert – wenn man bedenkt, dass auch einem getunten Diesel das Drehvermögen eines Benziners wie im Mini Cooper S völlig abgeht. Hingegen weiß der kleine TDI sein Drehmoment gut zu nut-

zen – nicht zuletzt ein Verdienst des knallharten Fahrwerks, das im Verbund mit den 17-Zoll-Rädern eine gute Traktion gewährleistet.

Selbst wenn die Alltagstauglichkeit dabei auf der Strecke bleibt, zeugt das von einer Konsequenz, die dem Serien-Cooper S fehlt.





■ Kein Heckmeck: Wendland verzichtete gänzlich auf Spoiler-Zierrat, und auch dem 1,9-Liter-TDI-Motor sieht man die 170 PS nicht an

zum back-to-basic-Event. Mit dem Schlüssel lässt sich immer nur eine Tür öffnen, Zentralverriegelung gibt es nicht. Egal – Beifahrer kosten nur Nerven und Gewicht. Das Fenster wird per Hand heruntergekurbelt, denn die Klimaanlage bleibt ausgeschaltet – sie frisst sowieso nur Leistung. Das Fahrwerk hat den Komfort gleich ganz beim Hersteller gelassen, der Pilot kann sich also voll auf die 170 Diesel-Pferde und das wuchtige Drehmoment konzentrieren.

Nach dem Start schüttelt sich der Selbstzünder vernehmlich, auch das Nageln kann er sich nicht verkneifen. Andererseits ist von der TDI-üblichen Anfahrschwäche nicht mehr viel zu spüren. Und wenn bei 2000 Touren das Drehmoment von 380 Newtonmeter anliegt, gibt es kein Halten mehr. Bei 4000/min sollte der Polo-Pilot den nächsten Gang bemühen, denn darüber tut sich nicht mehr viel.

Diese magische Grenze wird jedoch spielend erreicht, und die nötigen Schaltvorgänge der aus dem Golf adaptierten und modifizierten Schaltbox gehen leicht von der Hand.

Die relativ lange Übersetzung bringt jedoch den bis 220 km/h reichenden Serien-Tacho an seine



TECHNISCHE DATEN

Wendland-Polo 1.9 TDI

Motor Wassergekühlter Vierzylinder Reihomotor mit Turbolader, Ladeluftkühler, zwei Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub 79,5 x 95,5 mm, Hubraum 1896 cm³, max. Ladedruck 1,1 bar **Leistung 170 PS (125 kW) bei 4000/min, maximales Drehmoment 380 Nm bei 2000/min, Literleistung 89,7 PS/L**

Kraftübertragung Vorderradantrieb, Sechsgang-Schaltgetriebe

Fahrwerk Einstellbares Sportfahrwerk, Bremse: Durchmesser vorn und hinten 315 mm mit 6-Kolben-Festsätteln, Räder: Michelin Pilot Sport, vorn und hinten 205/40-17 auf 7,5-Zoll-Leichtmetallfelgen

Fahrleistungen 0-100 km/h in 7,0 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 225 km/h

Preise

Leistungssteigerung	.....	5000 Euro
Komplett-Fahrwerk	.....	1500 Euro
Radsatz	.....	1500 Euro
Bremsanlage	.....	2000 Euro
Testwagenpreis	.....	ca. 25 000 Euro



■ Große, mehrteilige 17-Zoll-Räder von BBS mit 205/40er-Bereifung

Grenzen – und sogar darüber hinaus. Überraschend hoch die Haftungsgrenze der 17-Zoll-Räder. Zwar haben die Pilot Sport-Lamellen voll zu tun, die Kraft auf die Straße zu bringen, im Verbund mit dem verstärkten Sportfahrwerk gelingen die durchaus zufrieden stellenden

Das im Testwagen verwendete Setup wirft aufgrund der Abwesenheit von Fahrkorrekturen die Frage auf, ob überhaupt die Federn und Dämpfer vorhanden sind. Definitiv vorhanden sind damit einhergehende Spalten im kurvigen Terrain, hier gibt der Polo äußerst agil. Falls ambitionierte Fahrer doch den Bogen der Neutralität spannen, greift das abschaltbare ESP ein.

Komplettiert wird das Fahrwerkspaket durch die modifizierte Bremsanlage mit 315 mm großen Scheiben. Die liefert der Kleine solide Verzugswerte von bis zu 10,0 mm.

Technisch gesehen ist der Wendland-Polo also ein kompakter und dafür nicht ganz billiger Hochleistungs-Kompakter. Die fehlenden Extras lassen sich hingegen aufgrund des gebotenen Spaßes leicht verschmerzen.