

Die schnellsten und sportlichsten Autos



Vorstellung

Der neue Golf VII

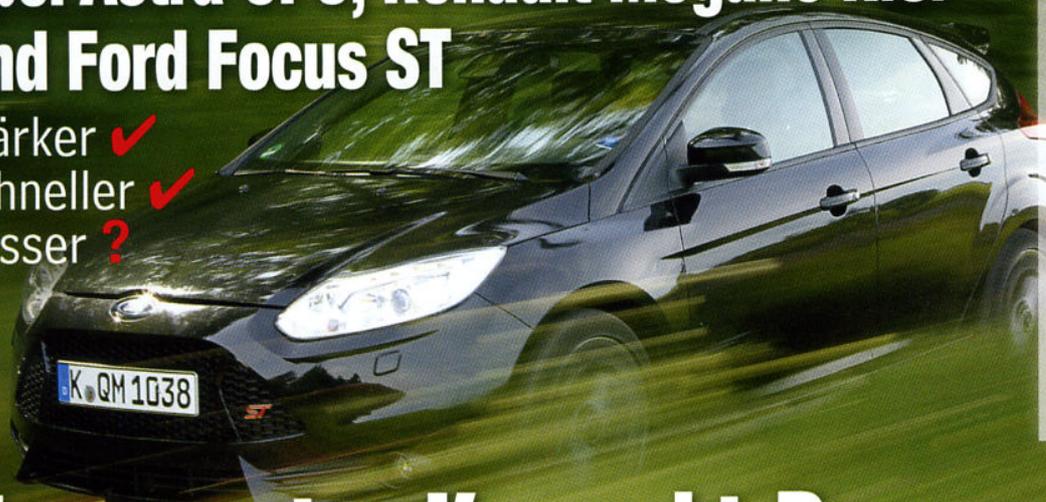
... und die Zukunft des GTI

Im Test

Drei schnelle Gölfe
aus Tuning und Serie

**Opel Astra OPC, Renault Mégane R.S.
und Ford Focus ST**

stärker ✓
schneller ✓
besser ?



Die neuesten Kompakt-Renner im Vergleich

**BMW ALPINA
B3 GT3**
im Supertest



AUDI RS4
im Test



EXKLUSIV: Der einzige Elfer mit V8-Motor

RUF RGT-8 trifft CTR Yellowbird

Deutschland
4,20 €

Österreich 4,80 €, Schweiz sfr 8,-

BeNeLux 4,90 €, Frankreich 5,50 €, Italien 5,60 €

Portugal (Cont.) 5,70 €, Spanien 5,60 €, Finnland 6,30 €, Griechenland 6,20 €, Norwegen 62,00 nkr, Slowenien 5,60 €





Fotos: GARGOLOV

Neue Öffnung

Auch nach Markteinführung des ersten VW Golf GTI Cabriolets mit 210 PS müssen die Besitzer des bisherigen 1.4-TSI-Topmodells mit 160 PS ihren Frischluft-Golf nicht verkaufen. Wie der kleine TSI auf GTI-Niveau frisiert werden kann, zeigt Tuner Wendland. Duell Serie gegen Tuning

Leistung im Erdbeerköbchen war früher selten: Tuningfans entrissen dafür ihrem Stoffmützen-Golf den Vierzylinder und verpflanzten in langwierigen OP's VR6- oder 1.8-Turbo-Triebwerke. Huldigung für die Chirurgen gab's dann auf der jährlichen Pilgertour zum GTI-Mekka Wörthersee. Jungs, ihr müsst euch was Neues einfallen lassen – Motortransplantationen waren gestern, heute hat das Werk dem Golf Cabriolet offiziell den Leistungsorden GTI verliehen.

Doch müssen es ab Werk 210 PS sein? Wer das bisherige Topmodell mit 1,4-Liter-TSI und 160 PS besitzt, muss seinen Open-Air-

Golf angesichts des Marktstarts des offenen GTI nicht verkaufen. Wir zeigen mit dem Wendland-Golf 1.4 TSI Cabrio, wie der vermeintlich Kleinere dem Größeren Paroli bieten kann.

Startschuss für das Duell Serie gegen Tuning: Rote Streifen auf Wabengitter und Sportsitze mit klassischem Schottenkarostoff – optisch besteht das Cabriolet die Aufnahmeprüfung in die GTI-Familie mit einer glatten Eins.

9,0 Sekunden lautet der erste Messwert. Wir starten nicht mit der Beschleunigung, sondern mit dem Striptease zum Oben-ohne-GTI. Elektrisch öffnet und schließt das Stoffverdeck bis Tempo 30.

Rein in den tornadoroten Frischluft-Golf: Anders als früher schwillt der Lautstärkepegel bei geschlossenem Verdeck und höheren Geschwindigkeiten nicht mehr an, als ob man inmitten eines Hurrikans sitzt. Dank robuster Dichtungs- und Verdeckkonstruktion muss sich das Cabrio der sechsten Generation auf Autobahnetappen außerdem keine Häme mehr gefallen lassen. Hier blähte sich bislang das Verdeck des Erdbeerköbchens wie ein Kugelfisch auf.

Nicht nur die Verdecktechnik ist erwachsen geworden. Unter der Motorhaube arbeitet der bereits aus den Zwei- und Viertürer-

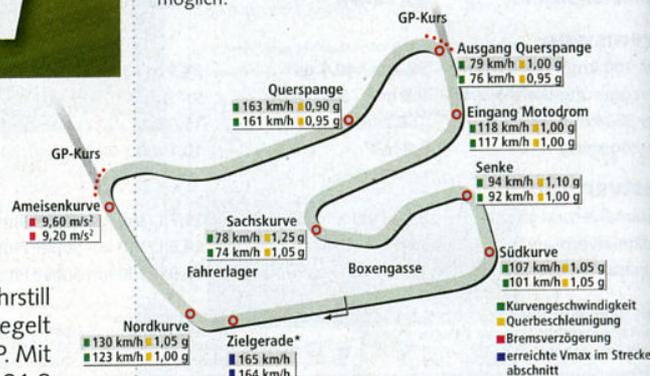


ngszeiten



RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Klarer Sieger beim Duell Tuning gegen Serie in Hockenheim: Das **Wendland-Golf 1.4 TSI Cabrio** ist 2,4 Sekunden schneller als das **Golf GTI Cabrio**. Für die höheren Kurvengeschwindigkeiten des getunten Modells ist neben dem Gripniveau der Cupreifen auch die sportliche Abstimmung des H&R-Gewindefahrwerks verantwortlich. Das Wendland-Cabrio lenkt deutlich direkter ein als der Serien-GTI. Außerdem reagiert die Tuning-Version sensibler auf Lastwechsel und punktet dadurch mit einem agileren Eigenlenkverhalten. Zu starke Heckschwünge unterbinden beide Fahrzeugen mit früh eingreifenden Regelimpulsen. Mit komplett abschaltbarem ESP wären schnellere Rundenzeiten möglich.



Wendland-VW Golf 1.4 TSI Cabrio **1.19,4 min**
 VW Golf GTI Cabrio **1.21,8 min**

Serie gegen Tuning: Das Golf GTI Cabriolet mit 210 PS tritt gegen das gleich stark motorisierte 1.4 TSI Cabrio von Tuner Wendland Motorentechnik an

Eine sauberer, runder Fahrstil ist wichtig, ansonsten regelt das nicht abschaltbare ESP. Mit einer Rundenzeit von 1.21,8 Minuten in Hockenheim umrundet das Cabrio den kleinen Kurs zwei Sekunden langsamer als der geschlossene GTI.

Schelte gibt's für die Verzögerung. Mit 40,4 Meter von 100 km/h auf null bremst das GTI Cabrio noch schlechter als sein Blechdachbruder (39,4 Meter).

modellen bekannte Zweiliter-TSI der Baureihe EA888 mit 210 PS. Ähnlich wie in den geschlossenen Varianten schiebt der Turbobenzin-Direkteinspritzer gut an. Mit 7,4 Sekunden für den Sprint von null auf Tempo 100 verpasst das GTI Cabrio die Werksangabe zwar um eine Zehntelsekunde, ist damit aber nur 0,2 Sekunden langsamer als der Festdach-GTI (sport auto 5/2009). Und das, obwohl das Cabriolet 135 Kilo mehr Gewicht schleppt.

Ein Sportfahrwerk, das die Vorderachse um 22 mm und hinten um 15 mm absenkt, soll die zusätzlichen Pfunde so gut

wie möglich verheimlichen. Beim Cruisen agiert das GTI Cabrio mit langstreckentauglichem Federungskomfort ähnlich souverän wie die dauerhaft geschlossene Version. Bei zügigen Kurvenfahrten auf der Landstraße oder im Grenzbereich der Rennstrecke macht sich das Gewicht dann aber doch bemerkbar. Das Resultat: Seitenneigung und Schieben über die Vorderachse beim Anbremsen.

Wer nicht auf letzter Rille den Anker wirft und das GTI Cabrio fein dosiert ans Limit jagt, spürt bei Lastwechseln gar ein leicht mitlenkendes Heck.

	VW Golf GTI Cabriolet 7,4	Wendland-Golf 1.4 TSI Cabriolet 7,1
SPAX*		
Motor	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Ventile	4 pro Zylinder, dohc	4 pro Zylinder, dohc
Bohrung mal Hub	82,5 x 92,8 mm	76,5 x 75,6 mm
Hubraum	1984 cm ³	1390 cm ³
Verdichtung/Ladedruck	9,8: 1/0,7 bar	10,0: 1/1,0 bar
Leistung	210 PS bei 5300/min	210 PS bei 6000/min
Drehmoment	280 Nm bei 1700/min	300 Nm bei 1900/min
Literleistung	105,8 PS/L Hubraum	151,1 PS/L Hubraum
Kraftübertragung	Vorderradantrieb, 6-Ganggetriebe	Vorderradantrieb, 6-Ganggetriebe
Bremsen Ø vorn/hinten	312/272 mm	312/253 mm
Bereifung (VA / HA)	Bridgestone Pot. RE050A 225/40 R 18 auf 7,5-Zoll-Felgen	Michelin Pilot Sport Cup 225/45 R 17 auf 7,5-Zoll-Felgen
Länge x Breite x Höhe	4246 x 1782 x 1414 mm	4246 x 1782 x 1383 mm
Tankinhalt	55 Liter	55 Liter
Grundpreis	31 350 Euro	26 075 Euro
Testwagenpreis	39957 Euro	40275 Euro



MESSWERTE

Gewicht		
Fahrzeug voll getankt	1526 kg	1459 kg
Gewichtsverteilung vorn/hi.	60,6/39,4 %	58,8/40,2 %
Leistungsgewicht	7,3 kg/PS	6,9 kg/PS
Beschleunigung		
0 - 40 km/h	2,2 s	2,4 s
0 - 60 km/h	3,6 s	3,9 s
0 - 80 km/h	5,3 s	5,4 s
0 - 100 km/h	7,4 s	7,3 s
0 - 120 km/h	9,9 s	9,7 s
0 - 140 km/h	13,6 s	12,9 s
0 - 160 km/h	17,8 s	17,4 s
0 - 180 km/h	24,0 s	22,6 s
Elastizität im 4./5./6. Gang aus 80 km/h		
bis 100 km/h	2,9 s / 3,8 s / 4,7 s	3,2 s / 4,2 s / 5,4 s
bis 120 km/h	6,1 s / 7,9 s / 9,9 s	6,6 s / 8,5 s / 10,8 s
bis 140 km/h	9,4 s / 12,5 s / 15,7 s	9,9 s / 13,2 s / 16,7 s
bis 160 km/h	13,3 s / 17,8 s / 22,8 s	13,8 s / 18,0 s / 23,0 s
bis 180 km/h	18,9 s / -- s / -- s	19,0 s / 23,9 s / 30,3 s
Höchstgeschwindigkeit	237 km/h	240 km/h
Fahrdynamik		
Kleiner Kurs Hockenheim	1.21,8 min	1.19,4 min
18-Meter-Slalom	63,1 km/h	67,6 km/h
Bremsweg		
aus 100 km/h (kalt/warm)	39,2 m / 40,4 m	39,8 m / 38,6 m
Verzögerung (kalt/warm)	9,8 m/s ² / 9,5 m/s ²	9,7 m/s ² / 10,0 m/s ²
aus 200 km/h (warm)	158,2 m	152,8 m
Verzögerung	9,8 m/s ²	10,1 m/s ²
Testverbrauch		
Minimalverbrauch	8,9 L/100 km Super Plus	11,7 L/100 km Super Plus
Maximalverbrauch	15,4 L/100 km Super Plus	14,6 L/100 km Super Plus
Durchschnittsverbrauch	12,1 L/100 km Super Plus	13,9 L/100 km Super Plus

*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung: [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX
 Messbedingungen: Lufttemperatur..... 24° Celsius Asphalttemperatur..... 31° Celsius Luftdruck..... 1022 mbar

sport auto-Wertung

	VW Golf GTI Cabriolet		Wendland-Golf 1.4 TSI Cabriolet	
Kleiner Kurs Hockenheim	1.21,8 min	3	1.19,4 min	5
Slalom (18 m)	63,1 km/h	4	67,6 km/h	8
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	7,4 s	4	7,3 s	4
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	40,4 m	3	38,6 m	5
Leistungsgewicht	7,3 kg/PS	2	6,9 kg/PS	3
Preis-Leistungs-Verhältnis*	149 Euro/PS	10	153 Euro/PS	9
Summe (maximal 60 Punkte)		26		34

*Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis; maximal je 10 Punkte



GTI Cabrio: Tornadorot, GTI-typische Schürzen und 18-Zoll-Räder, Sportsitze mit gutem Seitenhalt und Karostoffmuster. Der Vierzylinder-TSI holt 210 PS aus zwei Liter Hubraum



Auch wenn ein Großteil der Golf Cabrios wohl nur zwischen Grundschule, Tennisplatz und Einkaufszentrum flaniert, gehen wir noch weiter ins Extrem: Schwarze Rennstreifen auf weißem Grund – optisch will das getunte Wendland-Cabrio am GTI-Thron wackeln. „Wir wollten mindestens die GTI-Leistung erreichen“, sagt Dieter Wendland, der zusammen mit Bruder Karl-Heinz die Firma Wendland Motorentechnik im schwäbischen Rangendingen leitet. Ziel: Aus 160 Serien-PS sollen standfeste 210 PS werden. Keine leichte Aufgabe, schließlich fällt das 1.4-TSI-Serienaggregat immer wieder durch ausgeleierte Steuerket-

ten, defekte Kettenspanner und Nockenwellenversteller auf. Teils auftretende Motorschäden sind die bittere Folge. Zur Verbesserung der Standfestigkeit und Lebensdauer des 1.4 TSI montiert Wendland, wo man sich auf VW, Audi und Porsche spezialisiert hat, nun geschmiedete Kolben und ausgesuchte Steuerketten. Zudem optimieren die Motorspezialisten Öl- und Kolbenkühlung sowie die Ölversorgung. Anschließend modifiziert Wendland das Motormanagement des originalen Motorsteuergeräts. 6000 Euro für das Motorentuning sind zwar kein Schnäppchen, doch hinsichtlich der versprochenen Stand-

festigkeit gegenüber des anfälligen Serienaggregats gut angelegt.

Und wie geht der kleine Motor mit der großen Leistung? Kurz: Im Drehzahlkeller leicht schlechter als der GTI, aber oben raus dafür deutlich besser. Bei der Beschleunigung nimmt der getunte Einsvierer dem GTI bis Tempo 100 eine Zehntelsekunde ab, bis 180 km/h sogar 1,4 s.

Doch zum GTI-Bezwinger gehört mehr. Fahrwerksspezialist H&R verbaute ein rennsportähnliches Gewindefahrwerk, das von den Erfahrungen des giftgrünen H&R-Scirocco R des Teams Fleper Motorsport aus der VLN-Langstre-

ckenmeisterschaft auf der Nord-schleife profitierte. In ähnlicher Form kommt das Gewindefahrwerk auch mit Straßenzulassung auf den Markt. Rundum senkt das Fahrwerk den Schwerpunkt des Wendland-Cabrios um 40 mm ab. „Außerdem fahren wir vorn 2,5 Grad Negativ-Sturz und die Spur hinten leicht offen“, erklärt Walter Wirtz, Leiter der Fahrwerksentwicklung bei H&R.

Na dann auf nach Hockenheim. Das Thema Alltagskomfort vertiefen wir angesichts der straffen Federung lieber nicht. „Wer es komfortabler mag und trotzdem auf eine Tiefer-

legung Wert legt, für den bieten wir moderate Fahrwerksvarianten für das Golf Cabriolet an“, sagt Fahrwerksentwickler Wirtz.

Auf der Rennstrecke entschädigt das getunte Cabrio mit seinem Fahrspaß für so manchen Wirbelsäulentritt auf Autobahn-Querfugen. Für die Querdynamik-Darbietung wurden noch schnell Michelin Pilot Sport Cup-Schlappen aufgezogen. Dank des besseren Gripniveaus der Semislicks und der modifizierten Fahrwerksabstimmung (unter anderem Nachspur statt Vorspur an der Vorderachse) lenkt

der Wendland-Golf direkter ein als der Serien-GTI.

Lastwechsel begrüßt der Wendland-TSI mit lustvoll eindrehendem Heck. Zumindest bis ihn die elektronischen Zügel wieder einfangen. Für eine schnelle Runde ist auch hier mit nicht abschaltbarem ESP ein sauberer Fahrstil Grundvoraussetzung. Größere Quersteher des Hecks bremsen die Regelimpulse sofort ein. Auch wenn das 1.4 TSI-Cabrio mit der kleineren Bremse die besseren Verzögerungswerte erreicht, gefallen Druckpunkt und ABS-Regelung beim GTI besser.

Genug gemeckert: Senke, Südkurve, Start-Ziel-Gerade – die

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung + Motorumbau inklusive Montage/TÜV-Eintragung.....	6000 Euro
18-Zoll-Komplettradsatz	2050 Euro
Gewindefahrwerk	k.A.

HERSTELLER

Wendland Motorentechnik GmbH
 Im Hitzennied 3, 72414 Rangendingen
 Telefon 07471/871150
 www.wendland-tuning.de



Meine Meinung



sport auto-Redakteur
Christian Gebhardt

Das **Wendland-Golf Cabriolet** ist eine interessante Alternative, wie Besitzer der 1,4-Liter-Variante mit 160 PS ihr Fahrzeug leistungstechnisch auf das Niveau des **Golf GTI Cabrio** bringen lassen können. Reifenwahl und Fahrwerksänderungen machen das getunte Cabrio querdynamisch deutlich schneller. Angenehmer Nebeneffekt soll laut Wendland außerdem die durch den Motoreumbau verbesserte Standfestigkeit des 1.4 TSI sein. Für waschechte Golf GTI Fans wird es aber auch beim Thema Cabriolet keine Alternative geben.



Wendland-TSI:
1,4-Liter mit Motorumbau und Leistungssteigerung von 160 auf 210 PS, H&R-Gewindefahrwerk, 18-Zoll-OZ-Räder für die Optik, Michelin Pilot Sport Cup in 17 Zoll für Hockenheim



schwarz-weiß karierte Flagge fällt für das Wendland-Golf Cabrio bei 1.19,4 Minuten.

Damit ist das getunte 1.4 TSI Cabrio 2,4 Sekunden flotter als der Serien-GTI. Déjà-vu für langjährige sport auto-Leser: In Heft 12/1979 trat das Golf I Cabriolet von Riechert-Tuning mit aufgebohrtem 100-PS-Vierzylinder samt 2B2-Zenith-Registerversgaser an, um das damals GLI genannte Serientopmodell mit 110 PS zu jagen. Womit wir doch wieder beim Erdbeerkörbchen wären.

Christian Gebhardt