

# Auto Bild

# test&tuning

Die schönsten und schnellsten Seiten des Automobils. Jeden Monat neu



■ Concept R

**VW** meint es  
ernst mit dem

# SPIELMOBIL

Sechszylinder, 265 PS, 250 km/h

VW CONCEPT R



**VERGLEICH: SECHS  
SCHARFE JAPANER**

**SERVICE: SPOILER  
SELBST MONTIERT**

**REPORT: WER STECKT  
HINTER CRD?**

■ Aston Martin DB9  
Englands Antwort auf  
**FERRARI**

Zwölfzylinder, 450 PS, 300 km/h



Nr. 2/2004



# Die Drücker-Kolonnen

Ein Trio macht Ernst. Diese drei getunten Diesel-Winzlinge erheben Anspruch auf die linke Autobahnspur. Ein spurtstarkes Dieselherz verleiht ihrer Forderung Nachdruck

— Großer Motor in kleinem Auto: Diese Kombination zieht einfach immer. Das weiß der Volkswagen-Konzern schon lange. Einst waren es die kompakten GTI-Modelle, die das Image des Wolfs im Schafspelz kulti-

vierten. Inzwischen hat sich das Bild gewandelt. Das Synonym für Fahrspaß heißt TDI. Und ein Motor wie der altbekannte 1.9 TDI – leistungs- und

Weiter auf Seite 86

Foto: Bernd Sassen



**Hopa Skoda Fabia 1.9 TDI RS**

**JE Design Seat Ibiza 1.9 TDI**

**Wendland VW Polo 1.9 TDI**



Einer geht noch:  
Unsere Testwagen  
begnügen sich  
mit Leichtmetall-  
felgen in 16 und  
17 Zoll. Aber auch  
18-Zöller finden  
Platz im Radhaus

drehmomentstark – läuft in Leichtgewichten wie unseren drei getunten Hüpfern zur Höchstform auf. Eine enge Verwandtschaft verbindet das Trio. Die drei teilen sich nicht nur den Motor, sondern auch die gleiche Plattform.

Um den brandneuen Skoda Fabia RS kümmert sich Hopa. „Drehmoment statt Spoiler“, lautet das Motto des Veredlers. Der Tuner beschränkt sich auf elektronische Optimierung; optische Retuschen sind seine Sache nicht. Nicht weiter tragisch – der Skoda trägt ab Werk einen Sportantrieb. Das Tuning ab Werk geht beim RS weit über Leichtmetallräder und ein dickes Auspuffrohr hinaus. Metallene Einstiegsleisten, Sportschaltknauf und Alupedale – die Tschechen haben an alles gedacht. Nur nicht an genug Leistung: Unser Testfahrzeug hat laut Hopa-Prüfstand nur 121 statt 130 PS. Zudem bricht bei 3400 Umdrehungen das Drehmoment ein. An Letzterem kann der Tuner nichts ändern, an Ersterem glücklicherweise schon. Leistungsgesteigert bringt es der Skoda auf 156 PS. Die Leistung rührt von einem Zusatzsteuergerät, das blitzschnell und mit geringem Aufwand angestöpselt wird.

**Gegensätze ziehen sich an: drei Tuner, drei Philosophien**

JE Design begnügt sich nicht mit mehr Power. Natürlich optimiert auch er die Elektronik. Sein Seat Ibiza leistet 151 PS. Das Herz von JE Design hängt allerdings an einem anderen Thema: der Optik – Spoiler trotz Drehmoment. Seine Variante des Ibiza erkennen wir kaum wieder. Rundherum mit Anbauteilen bepackt, trägt der Giftzwerg einen grimmigen Gesichtsausdruck zur Schau. Scheinwerfer- und Heckleuchtenblenden sind für böse Rundum-Blicke gut.

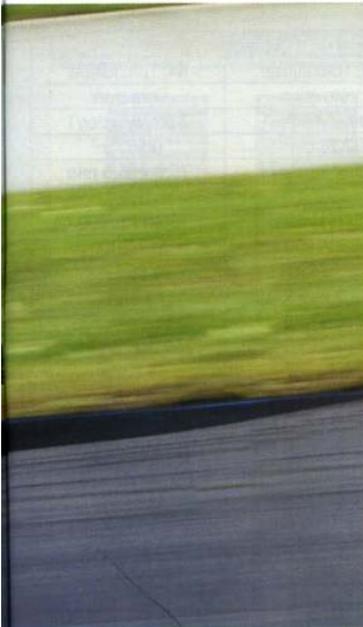
Wendland, Dritter im Bunde, macht alles anders. Der schwäbische Tuner baut auf ein Auto auf, das es eigentlich erst wenige Wochen gibt. Seit Januar dieses Jahres bietet VW den Polo mit 130 PS an, bis zur Jahreswende waren 100 Diesel-PS das Maximum. Wendland war schneller, schnappte sich ein 130-PS-Aggregat und verpflanzte es einfach. Inklusives dazu passenden Sechsganggetriebes und einer neuen Vorderachskonstruktion. Damit nicht genug: Mit Hilfe von Chiptuning, modifiziertem Ansaugsystem und größerem Ladeluftkühler leistet der Motor jetzt 170 PS. Dabei wirkt das Auto auf den ersten Blick wie ein Vehikel aus der „Unter 60 PS“-Fraktion. Erst genaues Hin-



**JE Design Seat Ibiza**  
 Der Sonnenkönig: Knallige Farben, spektakuläre Anbauteile – JE Design pflegt einen unverwechselbaren Stil. Das Gesicht in der Menge: Verstellbarer Heckflügel, mittiger Doppelauspuff – dieser Ibiza hebt sich ab



Weiter auf Seite 88



**Hopa Skoda Fabia**  
 Voll normal: Alles serienmäßig – Skoda veredelt den Fabia RS ab Werk. Schön gezeichnete Instrumente, dickes Endrohr, vernünftige Sitze – von Hopa kommt nur die Leistungssteigerung



**Wendland VW Polo**  
 Karg, aber herzlich: Dieser VW Polo ist nackt. Nicht einmal elektrische Fensterheber sind an Bord – Wendland vermeidet Ballaststoffe. Einziger Luxus: die genialen Schalenitze aus dem Porsche GT2 – zum Stückpreis von 1500 Euro

Fotos: Ronald Sassen



**Einheitsbrei:** Ein Aggregat, dreimal Langeweile – nichts zu sehen außer schwarzem Plastik. Hopa setzt auf ein Zusatzsteuergerät, JE Design modifiziert das vorhandene. Der orange-farbene Schlauch im Polo-Motorraum verrät das getunte Ansaugsystem

schauen macht nachdenklich. Hinter den dezenten BBS-Felgen verbirgt sich nämlich eine Sportbremse. Und im Innenraum entdecken wir die gewaltigen Sitze aus dem Porsche 911 GT2 – Schalen mit Schraubstockqualitäten.

Wir sammeln erste Fahrindrücke und stellen fest: In Sachen Fahrkultur schenken sich Hopa und JE Design nicht viel. Rund 350 Newtonmeter stehen auf Abruf bereit. Überholmanöver werden damit zur Entspannungsübung – ohne Zurückschalten natürlich. Bei höherer Drehzahl versiegt die Kraft – typisch Diesel. 160 km/h sind im Handumdrehen erreicht, danach dauert's ein Weilchen. Wer den Gasfuß unverdrossen stehen lässt, der treibt die Tachonadel aber bis auf Tempo 220. Der Fabia tut sich dabei aufgrund seines Drehmomentlochs etwas schwerer als der Ibiza.

Weiter auf Seite 90

Technische Daten	Hopa	JE Design	Wendland
Motor	R4, Turbodiesel	R4, Turbodiesel	R4, Turbodiesel
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	2 pro Zylinder/1	2 pro Zylinder/1	2 pro Zylinder/1
Hubraum	1896 cm <sup>3</sup>	1896 cm <sup>3</sup>	1896 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	79,5 x 95,5 mm	79,5 x 95,5 mm	79,5 x 95,5 mm
Verdichtung	19,0:1	19,0:1	19,0:1
kW (PS) bei U/min	115(156)/3900	111(151)/4000	125 (170)/4000
Nm bei U/min	360/2000	350/1900	380/2000
Literleistung	82 PS/Liter	80 PS/Liter	90 PS/Liter
Leistungsgewicht	8,2 kg/PS	8,3 kg/PS	7,1 kg/PS
Bremsen vorn	288 mm/belüftet	288 mm/belüftet	325 mm/belüftet
Bremsen hinten	232 mm	232 mm	256 mm/belüftet
Getriebe	6-Gang	6-Gang	6-Gang
Radgröße vorn/hinten	6,5 x 16	7,5 x 17	7,5 x 17
Bereifung vorn/hinten	205/45 R 16 W	215/35 ZR 17	225/35 ZR 17
Reifenfabrikat	Michelin Pilot Primacy	Dunlop SP Sport 9000	ContiSportContact
Länge/Breite/Höhe	4002/1646/1436 mm	3953/1698/1441 mm	3897/1650/1465 mm
Radstand	2462 mm	2460 mm	2460 mm
Spurweite vorn/hinten	1432/1422 mm	1419/1408 mm	1435/1425 mm
Wendekreis links/rechts	10,5/10,6 m	10,9/10,8 m	10,9/10,5 m
Tankinhalt	45 l	45 l	45 l
Leergewicht	1285 kg	1250 kg	1215 kg
Zuladung	435 kg	437 kg	425 kg
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h	218 km/h	225 km/h

Testwerte	Hopa	JE Design	Wendland
Beschleunigung			
0–100 km/h	8,5 s	8,4 s	7,1 s
0–130 km/h	14,4 s	13,9 s	10,9 s
0–160 km/h	23,0 s	21,9 s	17,1 s
0–200 km/h	–	–	33,3 s
<b>AUTO BILD TEST &amp; TUNING-Spurt</b>			
<b>100–200 km/h</b>	–	–	<b>26,2 s</b>
Elastizität			
60–100 km/h im 4. Gang	6,7 s	6,5 s	4,8 s
80–120 km/h im 5./6. Gang	9,5/14,5 s	8,7/12,6 s	6,2/9,1 s
Bremsweg (Verzögerung)			
100–0 km/h kalt	39,1 m (–9,9 m/s <sup>2</sup> )	38,6 m (–10,0 m/s <sup>2</sup> )	40,1 m (–9,7 m/s <sup>2</sup> )
100–0 km/h warm	37,8 m (–10,3 m/s <sup>2</sup> )	38,3 m (–10,2 m/s <sup>2</sup> )	40,5 m (–9,5 m/s <sup>2</sup> )
200–0 km/h warm	–	–	159,7 m (–9,7 m/s <sup>2</sup> )
Verbrauch auf 100 km			
minimal/maximal	5,3/11,4 l	4,4/9,7 l	5,0/12,1 l
Durchschnitt/Reichweite	7,1 l/630 km	6,0 l/750 km	7,1 l/630 km

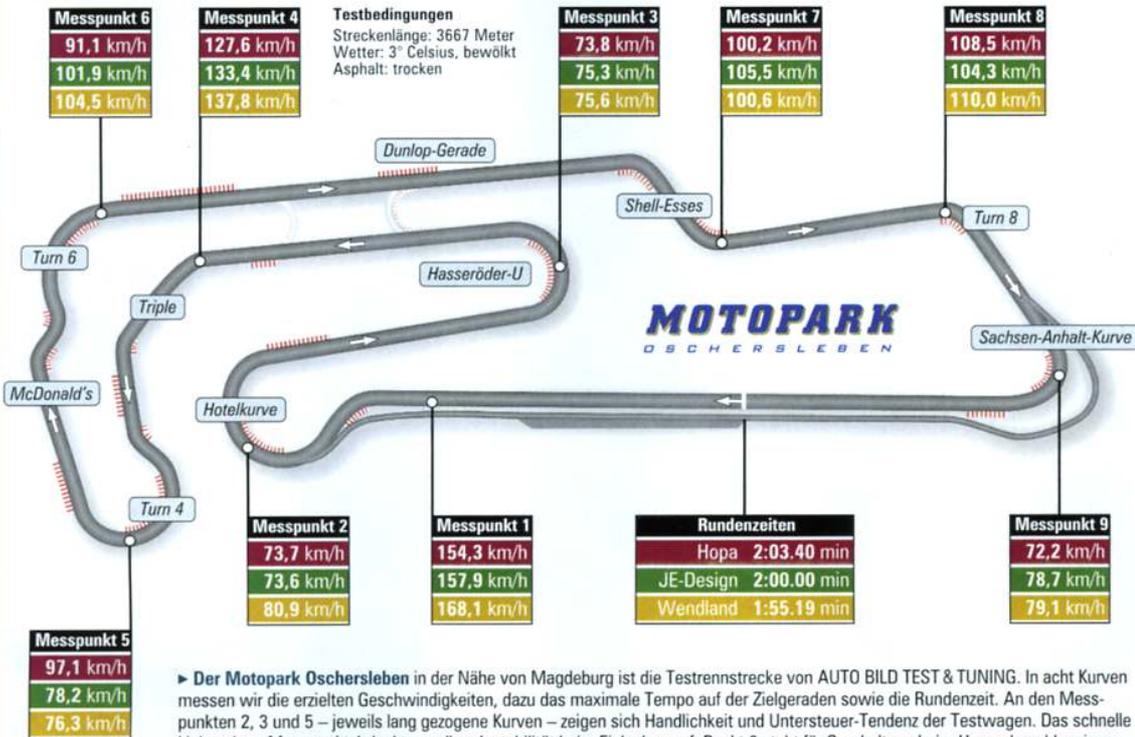
Preise in Euro (inkl. MwSt.)	Hopa	JE Design	Wendland
Serienfahrzeug	18 980	16 360	13 600 (1.4 TDI)
Tuning			
Motor	799	970	rund 15 000
Fahrwerk	Serie	193	1500
Bremsen	Serie	Serie	1990
Rad einzeln	–	299	375
Radsatz inkl. Reifen	Serie	2449	1500
Anbauteile	–	1798	–
Auspuff	Serie	199	–
Sonderlackierung	Serie	–	–
Sitze	–	Serie	3000
Innenausstattung	–	–	–
<b>Preis Testwagen</b>	<b>20 564 Euro</b>	<b>25 734 Euro</b>	<b>36 590 Euro</b>



Einen ausführlichen Test des jeweiligen Serienfahrzeugs in AUTO BILD können Sie sich per Faxabruf zusenden lassen. Und so geht's: Faxgerät auf die Funktion „Polling“ bzw. „Abruf“ stellen. Weitere Informationen finden Sie in Ihrer Bedienungsanleitung. Dann die entsprechende Rufnummer eingeben und die Starttaste drücken. Der Faxdienst in Zusammenarbeit mit der Firma CompuTel kostet 0,62 Euro pro Minute. Für eine schnellere Übertragung werden die Artikel in der Regel ohne Bilder und Grafiken gefaxt. Das AUTO BILD-Archiv hält mehr als 1300 Artikel ab dem Jahr 1998 im Angebot – natürlich wöchentlich ergänzt.

FAX-ABRUF	► Skoda Fabia RS (Serie)	► Seat Ibiza 1.9 TDI (Serie)	► VW Polo 1.4 TDI (Serie)
Rufnummer 0 19 05-16-...	...9 68 77	...9 68 79	...9 65 38

## Geschwindigkeiten/Rundenzeiten

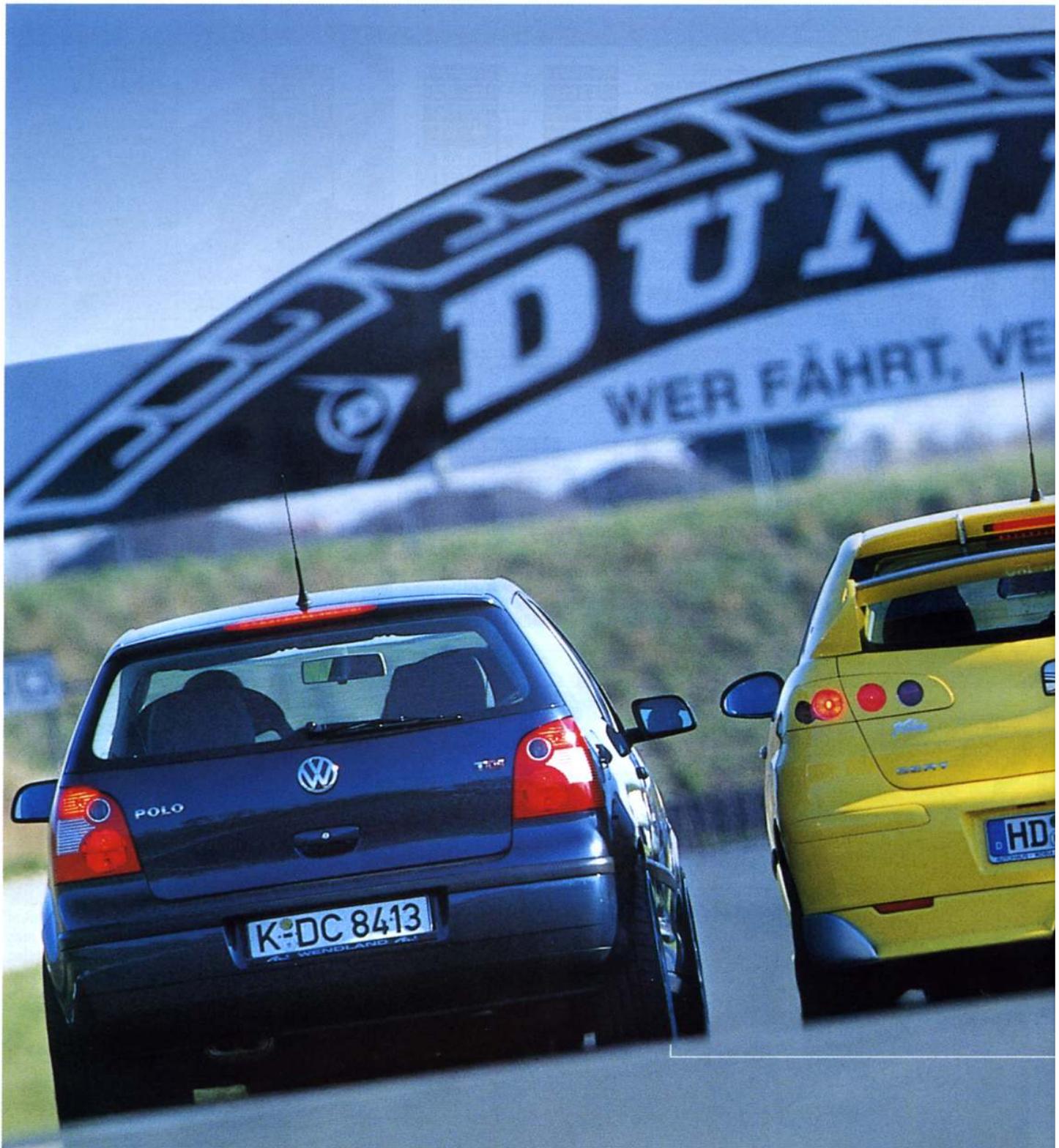


► Der Motopark Oschersleben in der Nähe von Magdeburg ist die Teststrecke von AUTO BILD TEST & TUNING. In acht Kurven messen wir die erzielten Geschwindigkeiten, dazu das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die Rundenzeit. An den Messpunkten 2, 3 und 5 – jeweils lang gezogene Kurven – zeigen sich Handlichkeit und Untersteuer-Tendenz der Testwagen. Das schnelle Linkseck an Messpunkt 4 deckt vor allem Instabilität beim Einlenken auf. Punkt 6 steht für Spurhaltung beim Herausbeschleunigen, Punkt 7 für Stabilität beim Richtungswechsel. Messpunkt 8 verdeutlicht unter anderem zu große Seitenneigung.

## Hitliste

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

1. Manthey 996 GT-MR  
1:41.79 min  
129,69 km/h
54. Audi RS6 Avant  
1:55.18 min  
114,61 km/h
55. Wendland Polo TDI  
1:55.19 min  
114,60 km/h
99. Vöth V27 (C 270 CDI)  
1:59.99 min  
110,02 km/h
100. JE Design Ibiza TDI  
2:00.00 min  
110,01 km/h
101. Rieger A3 2.0 TDI  
2:00.25 min  
109,78 km/h
113. MKB C 38/6 K  
2:02.92 min  
107,41 km/h
114. Hopa Fabia TDI RS  
2:03.40 min  
106,98 km/h
115. Toyota Corolla 1.8 TS  
2:03.56 min  
106,84 km/h



Beeindruckende Zahlen – für weit aufgerissene Münder sorgt jedoch Wendland: Sein Polo macht richtig Druck. Und unterscheidet sich vom ersten Gasstoß an ganz gewaltig von seinen Konkurrenten. Sein selbst für Pumpe-Düse-Verhältnisse ungewohnt rauher, nagelnder, holpriger Lauf macht anfangs Sorgen. Noch weit ungewöhnlicher: Der Motor knickt bei Drehzahl nicht ein. Hat dieses Auto tatsächlich nur 170 PS?

Uns scheint dieser Wert deutlich untertrieben. Die offizielle Höchstgeschwindigkeit des kleinen Wirbelwinds liegt bei 225 km/h. Die erreicht der Polo so locker, dass man ihn an der Zapfsäule unwillkürlich mit Super plus füttern möchte.

Auf der Rennstrecke herrscht die altgewohnte Rollenverteilung. Der Hopa-Skoda fällt leicht zurück. Das Serienfahrwerk ist auf sportlich getrimmt, aber zu weich für die

Ansprüche, die Oschersleben stellt. Hohe Seitenneigung und ausgeprägtes Untersteuern kosten Geschwindigkeit und Zeit. Dafür stimmt der Komfort.

#### Der Wendland-Polo fährt unangefochten die Bestzeit ein

Der Seat schneidet deutlich besser ab. Kein Wunder: Bereits ab Werk erfreut er sich einer strafferen Aus-

legung als der Skoda. Die JE-Sportfedern tun ein Übriges – ohne die Alltagstauglichkeit dramatisch zu beschneiden.

Den Vogel schießt – wie sollte es anders sein! – Wendland ab. Der Turner hat sein Auto kompromisslos auf Rennstreckentauglichkeit getrimmt. Das verlangt seinen Preis: Den Begriff „Federungskomfort“ kennt das Auto nicht – in diesem Polo schmerzt der Popo. Mit beein-



**Wendland VW Polo 1.9 TDI**

Kontakt: Wendland GmbH, Tel. 0 74 71-87 11 50,  
www.wendland-motorentechnik.de

**JE Design Seat Ibiza 1.9 TDI**

Kontakt: JE Design, Tel. 0 71 31-20 38 40,  
www.je-design.de

**Hopa Skoda Fabia 1.9 TDI RS**

Kontakt: Hopa GmbH, Tel. 0 73 07-9 70 80  
www.hopa-tuning.de

druckender Neutralität und null Seitenneigung brettet das Geschoss um die Kurven, fährt unangefochten Bestzeit. Nicht nur in unserem Dreiervergleich: Der Polo ist der drittschnellste je von uns im Motopark Oschersleben getestete Frontriebler – und auch der drittschnellste Diesel.

Kleines Auto, großer Motor, gewaltiger Fahrspaß – diese drei Diesel-Raketen hätten eigentlich das Kürzel GTDI verdient. [B. Arnold]



**FAZIT**

Ein Druckmittel hoch drei: Diese Kleinwagen bergen ein enormes Potenzial. Der zurückhaltende Hopa-Skoda spielt das Multitalent – damit kann auch Mutti zum Einkaufen fahren. JE Design wendet sich mit seinem extrovertierten Ibiza-Programm an jugendliche und jung gebliebene Seat-Fahrer. Und Wendland hat mit seinem überragend schnellen Polo das Richtige für diejenigen, die mehr wollen als auf der Autobahn BMW-Piloten erschrecken. Sein VW macht auf der Rennstrecke eine hervorragende Figur, der Alltagsnutzen allerdings wird durch die extrem harte Abstimmung eingeschränkt.