

Deutschland 2,80 €
Österreich 3,20 € • Schweiz 6,00 sfr
Belgien 3,35 € • Luxemburg 3,35 € • Niederlande 3,35 € • Italien 3,90 €
Portugal (Continent) 3,90 € • Spanien 3,90 € • Slowenien 870,00 SIT

H84 901
Printed in Germany

GUTE FAHRT

DAS AUTOSPECIAL FÜR VOLKSWAGEN UND AUDI

1
4



NEUE POLO LIMOUSINE

1.4 75 PS • Stufenheck besser als Steilheck?

NEUER MULTIVAN

TEST



T5 TDI Basis • Die beste Wahl?



AUDI A3

VERGLEICH

NEUER GOLF



2.0 TDI 140 PS • Sportlichkeit am Limit?



Motor ist Motor – und natürlich sind die im brandaktuellen Golf 5 verbauten Triebwerke weitgehend bereits aus anderen Modellen bekannt. Die Tuner, die sich beispielsweise schon intensiv um die im Audi A3 angebotenen Diesel gekümmert hatten, sind damit auch beim neuen Golf unter den ersten, die eine Leistungssteigerung im Angebot haben. So auch die kleine schwäbische Tuningschmiede Wendland aus Rangendingen. Hier ist die Steuergerätemodifikation an einem nahezu jungfräulichen Golf und dessen Feinabstimmung auf dem firmeneigenen Leistungsprüfstand in wenigen Stunden erledigt, der Ladedruck wird um 0,2 bar erhöht, die Einspritzmenge angepasst, der getunte Golf 1.9 TDI ist testbereit.

Die entscheidende Frage lautet: Kann der 1.9er Diesel-Golf mit seinem 900 Euro teuren Power-Plus von 35 PS an die Performance des schon werkseitig 140 PS starken Zweiliter-16 V heranreichen? Auf dem Papier sieht's schon gar nicht so schlecht aus für Wendland: Sein Achtventiler wuchtet statt 250 nun 310 Newtonmeter Drehmoment auf die Eingangswelle des Fünfganggetriebes im min-

BASISARBEIT

Brandneu und schon getunt. Wendland pusht den Basis-Diesel von 105 auf stramme 140 PS. Erreicht der Tuning-TDI tatsächlich das Niveau des Serien-Zweilitertriebwerks?

FOTOS: FLECK





(Serie 7,6 s). Selbst in der Höchstgeschwindigkeit ist der flinke Schwabe etwas flotter.

Aber es muss doch Unterschiede geben. Sicher gibt es die. Trotz objektiv besserer Werte fühlt sich der getunte – subjektiv – etwas zurückhaltender an als der Werks-Vierventiler. Die Gründe liegen hier im Drehmomentverlauf. Während Wendland zur Schonung von Kupplung und Getriebe eine eher sanfte und damit ausgesprochen komfortable Anlaufkurve wählen muss, packt der Serien-Zweiliter mit dem Einsetzen des Laders vergleichsweise aggressiv zu. Das bewirkt zwar einen schnellen Drehmomentaufbau, hinterlässt aber beim forschen Anfahren auch Rußmarken. Solcherlei Erscheinungen sind dem kleinen Wendland fremd. Weder beim Start, noch unter Vollast sind am Heck Rauchzeichen zu sichten. Unnötig zu erwähnen, dass der Wendland-Golf den ECE-Abgastest längst sicher bestanden hat. Hat das Triebwerk gar



Kleiner ist feiner. Der Zweiventil-Einsneuner mit kaum sichtbarem Rußanteil im Abgas

destens 18 650 Euro teuren Trendline-Golf. Damit fehlen nur noch zehn Newtonmeter zum Drehmoment der stärkeren Sechsgang-Serie, die jedoch nur als Comfort- oder Sportline ab mindestens 22 625 Euro zu haben ist.

Und die Praxis? Da hat die 140 PS-Serie mit einigen Zehnteln Abweichung sogar das Nachsehen. Das gilt für den Standardsprint von Null auf Hundert mit 9,3 Sekunden (Serie 9,7 s) genauso wie für den simulierten Überholvorgang mit 6,9 Sekunden

noch mehr Potenzial? Bestimmt, die Basis hatte ja in der Serie im Golf 4 und Passat zuletzt 150 PS respektive 130 PS. Hier aber setzen das Fünfganggetriebe und die Kupplung Grenzen. Ein Tausch oder das Aufrüsten dieser Komponenten wird zwar ebenso von Wendland angeboten, ist aber eher unverhältnismäßig im Preis. Somit kann die 130 PS-Variante durchaus als Vernunftlösung unter den Golf-Tuningangeboten betrachtet werden, zumal auf Wendlands Tuning eine zwölfmonatige Garantie ohne Kilometerbegrenzung gilt. THIEMO FLECK



Wendland GOLF 1.9 TDI 140 PS

MOTOR: Reihen-Vierzylinder-Diesel, vorn quer eingebaut, OHC, zwei Ventile pro Zylinder, Pumpedüse-Hochdruck-Direkteinspritzung, Motormanagement EDC 16, VTG-Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung, Abgasrückführungskühler, Oxi-Kat. Serienleistung 77 kW (105 PS) bei 4000/min, max. Drehmoment 250 Nm bei 1900/min, Hubraum 1896 cm³, Bohrung x Hub 79,5 x 95,5 mm, Verdichtung 19:1. Leistungssteigerung durch Modifikation des Motorsteuergeräts (Chip-Tuning), Leistung 103 kW (140 PS) bei 4000/min, max. Drehm. 310 Nm bei 2000/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Frontantrieb, Serien-Fünfgang-Schaltgetriebe. Übersetzungen: 1. Gang 3,78; 2. Gang 2,06; 3. Gang 1,35; 4. Gang 0,97; 5. Gang 0,74; Rückwärtsgang 3,60; Achse 3,39.

FAHRWERK: McPherson Vorderachse Vierlenker-Hinterachse, Stabilisatoren v/h, ESP mit ABS, EDS, ASR, EBV und Dual-Rate-BA, Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet. Räder (Basis) 195/65 R 15 auf 6 1/2 J x 15 Alurädern. Optional mit Michelin Pilot Sport in 225/45-18 auf BBS-Kreuzspeiche (CH)-Leichtmetall-Rädern.

KAROSSERIE: Fünfsitzige Serienkarosserie. Leergewicht (inkl. Fahrer) 1335 kg, zul. Gesamtgewicht 1890 kg.

FAHRLEISTUNGEN: GF-Messwerte

Beschleunigung	
0 - 60 km/h	3,9 s
0 - 80 km/h	6,4 s
0 - 100 km/h	9,3 s
0 - 120 km/h	13,3 s
0 - 140 km/h	18,5 s
0 - 160 km/h	25,7 s
80 - 120 km/h	6,9 s
Elastizität 4./5. Gang	
60 - 80 km/h	3,5/5,7 s
60 - 100 km/h	7,2/10,8 s
60 - 120 km/h	11,4/15,9 s
Tachoanzeige 100	eff. 97 km/h
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h

VERBRAUCH: Diesel mind.49 CZ
 Testverbrauch 6,9 l/100 km
 Tankinhalt 55 l

JAHRESKOSTEN:
 Steuer (frei bis 2005) ab 1.1.04 ... 293 €
 Haftpflicht 16 (unbegr.) 801 €
 Teilkasko 22 (SB 150) 180 €
 Vollkasko 17 (SB 300) 979 €

(VVD-Tarif: Stuttgart 100%, Neue, Garagenfz., Fahrermindestalter 23 Jahre, Jahresfahrt, bis 17 000 km inkl. Tuning, Haftpflicht, inkl. Schutzbrief)

PREISE:
 Leistungssteigerung inklusive
 Montage, TÜV und Garantie 900 €
 Komplettträger BBS 1950 €

KONTAKT:
 Wendland Motorentechnik GmbH, Im Hitzlerried 3, 72414 Rangendingen, Tel.: 07471-871150, www.wendland-tuning.de