



Nr. 2, Dezember 2003, Fr. 6.50  
www.auto-illustrierte.ch

# auto

## ILLUSTRIERTE

**EXKLUSIV: TUNINGTEST**  
**VW Golf 2.0 TDI**



# BMW fordert PORSCHE heraus

## M3 CSL gegen GT3

**LESERWAHL/WETTBEWERB**  
**DIE BESTEN AUTOS 2004**  
**1. PREIS NISSAN 350Z**



**CHRYSLER-EXTRA**  
**CROSSFIRE 3.2 V6**  
**ERSTER TEST**



**TEST DES MONATS**  
**FORD FOCUS C-MAX**  
**DER ANDERE MINIVAN**





## VW GOLF 2.0 TDI WENDLAND

## FAUSTDICK HIN



Fotos: Richard Meinert

**Die fünfte Golf-Generation steht seit Anfang November bei den Händlern. Wir haben die Powerversion 2.0 TDI ausgiebig getestet – bereits getunt, mit flotten 180 PS!**

**Von Stefan Lüscher**

**S**tolz fahre ich noch vor der Händlerpremiere mit dem neuen Golf durch die Schweiz – und keiner schaut hin. Die fünfte Golf-Generation fällt auf wie ein grau gekleideter Angestellter im Bankenviertel. Sein Look ist dem Zeitgeist angepasst worden, noch sieht er aber so aus, wie ein Golf eben auszusehen hat.

Alles neu ist unter dem Blech. Sämtliche Dimensionen sind gewachsen. Der Golf ist inzwischen grösser als die erste Passat-Generation in den Siebziger. In der Länge legte er um 55, in der Breite um 24 und in der Höhe um 41 Millimeter zu. Der Radstand wurde um 67 Millimeter gestreckt. Damit ist der oft kritisierte Mangel an Beinfreiheit im Fond Vergangenheit. Auf etwas gar straffen Polstern ge-





# TER DEN OHREN

Die fette 19-Zoll-Bereifung und eine Tieferlegung unterstützen das schon serienmässig hervorragende Fahrwerk bei gutem Komfort.





Mit dem rauchfreien, getunten 2-Liter-TDI ist der geräumigere Golf V ein Wolf im Schafspelz. Wir freuen uns auf den GTI!



Wenig Raffinesse, viel Funktionalität: bewährte, übersichtliche Anordnung der Anzeigen, Ablagen, Klimaautomatik gegen Aufpreis.



Tadelloser Sportsitz: maximaler Halt, grosser Verstellbereich.



Ideal abgestuft, leicht zu schalten: 6-Gang-Getriebe im 2.0 TDI.



Originell und zweckmässig: im Logo integrierte Entriegelung.



Zugelegt: variabler, tiefer Laderaum (350 l) mit kleiner Stufe.



i-Tüpfelchen: üppige 19- statt 16-Zöller beim Wendland-Golf.

niesst man auch hinten genügend Raum. Zugelegt hat auch der Kofferraum. Um zwanzig Liter auf stolze 350 Liter. Weil nur noch die Lehnen vorklappbar sind (ohne Demontage der Kopfstützen) muss jedoch eine Stufe in Kauf genommen werden.

Golf-mässig funktionell geht es auch vorne zu. Die mit Ratsche höhenverstellbaren Sportsitze passen wie massgeschneidert. Die Bedienbarkeit lässt keine Wünsche offen. Luxusgüter wie Sitzheizung, Licht- oder Regensensor, Klimaanlage, Tempomat und Navigation stehen jedoch alle auf der Optionenliste.

### Hervorragende Dynamik

Der wohl grösste Fortschritt der fünften Golf-Generation liegt in der Dynamik. Die 80 Prozent steifere Karosserie und eine neue Vierlenker-Hinterachse verbessern das Handling markant. Auch bei scharfer Gangart gibt sich der Golf mustergültig agil und neutral, das ESP ist nur Notnagel. He-





## TECHNISCHE DATEN

**Motor** ▶ 4 Zyl. in Reihe, vorne quer, 1968 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub = 81 x 95,5 mm, Verdichtung 18,5:1; Serie: Leistung nach Werk 103 kW (140 PS) bei 4000/min, Drehmoment 320 Nm bei 1750/min; Testwagen Wendland: Leistung\* 132 kW (180 PS) bei 4000/min, Drehmoment 380 Nm bei 2000/min. 2 oben liegende Nockenwellen (Zahnriemen), 4 Ventile pro Zyl., Diesel-Direkteinspritzung (Pumpe/Düse), Turbolader, Ladeluftkühlung, max. Ladedruck 1,1 bar, Testwagen 1,3 bar.

**Kraftübertragung** ▶ Vorderradantrieb, Stabilitäts- und Traktionskontrolle (ESP/ASR/EDS), 6-Gang-Getriebe. 1000/min im 6. Gang = 51,7 km/h.

**Fahrwerk** ▶ Vorne Hilfsrahmen, Federbeine, untere Dreiecklenker; hinten Vierlenkerachse, Schraubenfedern; v./h. Gasdruckdämpfer, Stabilisatoren. Bremsen: 4 Scheiben, v. innen belüftet, ABS, EBV. Lenkung: Zahnstange, el. Servo, Wendekreis 10,9 m. Räder (Alu) 6,5x16", Reifen 205/55R16; Testwagen: 8,5x19" mit 225/40R19.

**Karosserie** ▶ 5 Türen, 5 Plätze, cW-Wert = 0,32, Länge 420 cm, Breite 176 cm, Höhe 148 cm, Radstand 258 cm, Spur v./h. 154/153 cm, Laderaum 350–1305 Liter, Tank 55 Liter, Leergewicht 1459 kg, Zuladung 411 kg, Anhängelast gebremst 1400 kg.

### Emissionen ▶

CO <sub>2</sub> -Ausstoss	146 g/km
Schadstoffklasse	Euro 4
Effizienzklasse	A

**Wartung/Garantie** ▶ einsatzabhängiger Service-Intervall (normal: 50 000 km/24 Monate), Werkgarantie 2 Jahre ohne km-Limit, Lackgarantie 3 Jahre, Garantie gegen Durchrostung 12 Jahre, Lebenslange Mobilitätsgarantie bei vorgeschriebener Wartung.

### Basispreis ▶

2.0 TDI Sportline, 5-türig **Fr. 35 145**

**Preis Testwagen ▶ Fr. 43 715**

**Serienausstattung** ▶ Fahrer- und Beifahrerairbag, Kopfairbagsystem v./h., Wegfahrsperre, Isofix-Vorbereitung, v. aktive Kopfstützen, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, 4 el. Scheibenheber, el. verstell- und heizbare Aussenspiegel, Nebelscheinwerfer, Sportsitze höhenverstellbar, Lederlenkrad, Lenksäule läng- und höhenverst., 2 Make-up-Spiegel, Rücksitzlehnen 60:40 abklappbar, Bordcomputer mit Aussentemperaturanzeige, Radio/CD mit 6 Lautsprecher, Tirefit-Kit.

### Werkoptionen Testwagen ▶

Klimaautomatik «Climatronic» Fr. 1970

### Tuning-Komponenten ▶

Leistungssteigerung inkl. Feinabstimmung auf Leistungsprüfstand Fr. 1440

Sportfahrwerk (30 mm tiefer) Fr. 1600

BBS-Aluräder 19" mit Reifen Fr. 3120

Michelin Pilot Sport 2 Fr. 3120

Motorabdeckung aus Karbon Fr. 440

**Vertrieb** ▶ Aufdorf Garage, 8708 Männedorf, 01/9233100, www.aufdorf.ch, Infos: www.wendland-tuning.de

\* für CH-Zulassung max. 20% Mehrleistung

rausragend auch die jetzt stossfreie, elektrische Servolenkung: Im Vergleich zu ähnlichen Systemen ist sie direkt, auch um die Nulllage präzise und feinfühlig.

Da gibt es für Tuner Wendland nur noch Raum für Kosmetik: eine Tieferlegung mittels Sportfahrwerk ohne Einbusse an Komfort und toll aussehendes BBS-Räderwerk für die persön-

liche Note. Auch beim vorläufigen Topmotor, dem famosen, sparsamen 2-Liter-TDI mit 140 PS, ist kaum Handlungsbedarf. Dennoch öffnet er Tunern Tür und Tor und dürfte bald zum GTI-Schreck werden. Mit 380 Nm Drehmoment zieht er ab knapp 2000/min brachial davon und bietet so auch als Selbstzünder echt sportlichen Fahrspass.

Die beim Pumpe/Düse-Aggregat etwas härtere Verbrennung ist speziell im kalten Zustand präsent, Getriebe und Bremsen verdienen Bestnoten. ■

## auto ILLUSTRIRTE FAZIT

Optisch ist der Golf Image-neutral wie eh und je. Unter dem Blech hat er aber in jeder Disziplin echt zugelegt. Das macht ihn erneut auch für Tuner interessant. Qualität hat jedoch ihren Preis.

## MESSWERTE IM TEST

### Beschleunigung ▶

0 bis 50 km/h	3,3 s
0 bis 80 km/h	6,3 s
0 bis 100 km/h	8,1 s
0 bis 100 km/h Serie*	9,3 s
0 bis 120 km/h	11,5 s
0 bis 140 km/h	15,0 s
0 bis 160 km/h	20,7 s
1 km mit steh. Start	29,0 s
1 km mit steh. Start Serie*	30,5 s
Spitze gemäss Tuner	222 km/h
Spitze Serie*	203 km/h

### Elastizität ▶

40 bis 80 km/h im 5. Gang	14,5 s
80 bis 120 km/h im 5. Gang	7,3 s
40 bis 80 km/h im 6. Gang	24,9 s
80 bis 120 km/h im 6. Gang	10,1 s

### Bremsweg (100–0 km/h) ▶

Min./Max.	47/52 m**
-----------	-----------

### Innenraumgeräusch ▶

bei 120 km/h im 6. Gang	69,4 dB
Max. im 2. Gang	81,5 dB

### Tachoabweichung ▶

Anzeige 50 km/h = effektiv	47 km/h
Anzeige 80 km/h = effektiv	76 km/h
Anzeige 120 km/h = effektiv	113 km/h

### Verbrauch (l/100 km) ▶

Durchschnitt	7,4
Min./Max.	6,8/9,1
ai-Normrunde	5,3
Norm-Mix Serie (1999/100/EG)	5,4

Messungen: auto-illustrierte, Temp 5°C, km-Stand 3780, Reifen Continental WinterContact 205/55 R 16

\* Werksangaben

\*\* Bremsweg mit Winterreifen ca. 10 bis 15% länger als mit Sommerreifen