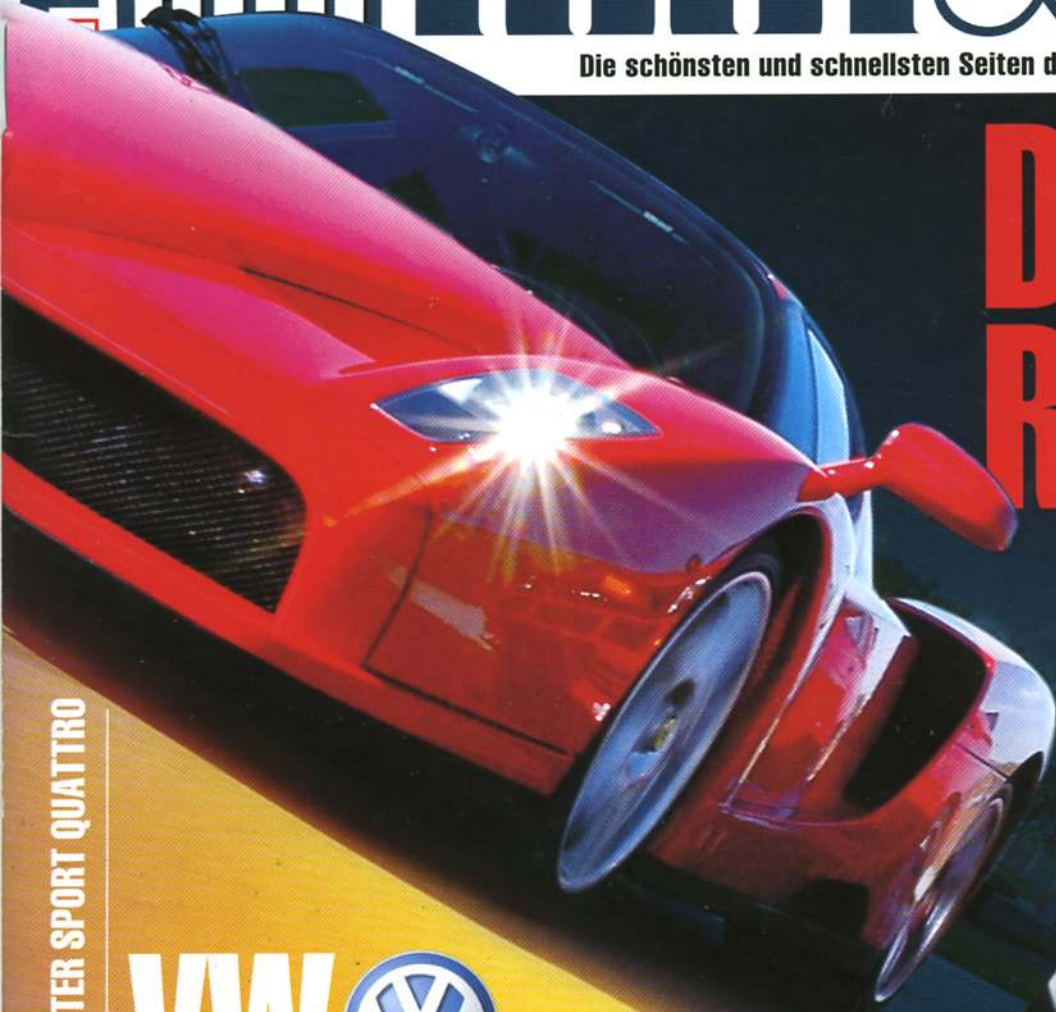


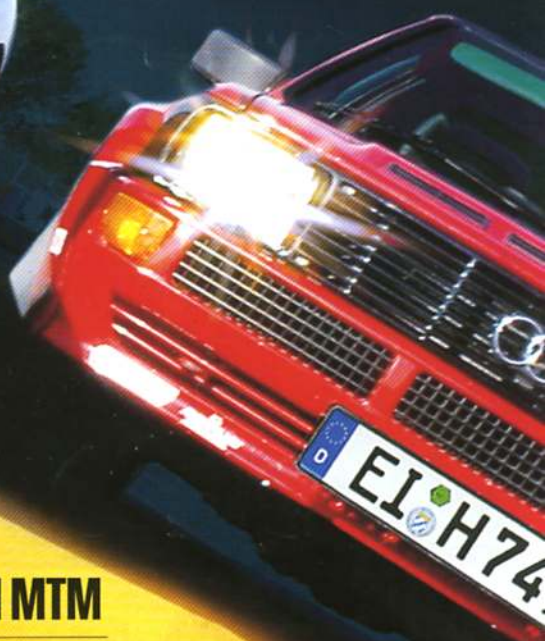
# test&tuning

Die schönsten und schnellsten Seiten des Automobils. Jeden Monat neu



## DAS TOTAL VERRÜCKTE RENNEN

FERRARI ENZO (660 PS)  
GEGEN HOHENESTER  
SPORT QUATTRO (460 PS)



Nr. 2/2005 FERRARI ENZO GEGEN HOHENESTER SPORT QUATTRO

## VW SPECIAL

EXKLUSIV: FAHRBERICHT TOUAREG W12



INDIVIDUAL: VOLKSWAGEN NACH MASS  
SCHNELL: WENDLAND GOLF GTI

ABGESPECKT  
Leichtbau-Autos von  
Digi-Tec, Lorinser und MTM

ABGEHOBEN  
Test: fünf Reifen  
für Sportfahrer



ABGEFRAGT  
Seat Leon Cupra R  
zu gewinnen





**Wendland wählt den klassischen Weg: BBS-Räder in 19 Zoll sind nie verkehrt. Voller Einsatz: Bei der Gestaltung des Golf-Innenraums hat VW sich ordentlich Mühe gegeben. Anständige Sportsitze, tolles Lenkrad, griffiger Schaltknäuf – GTI-Fan, was willst du mehr?!**





TEST

# Das Gesicht in der Menge

Kaum einem VW gönnt man einen zweiten Blick – dem **Wendland Golf GTI mit 260 PS** dagegen gern einen dritten



Ob mit oder ohne Tuning: Mit dem 300-km/h-Tacho übertreibt VW

■ Noch bevor der nagelneue Golf GTI überhaupt beim Händler stand, wählte ihn die Redaktion von „Top Gear“, die Auto- und -zeitschrift des britischen Fernsehsenders BBC, schon zum Auto des Jahres 2005. Möglicherweise ein vor-schnell vergebener Preis – aber ein eindeutiges Statement: GTI, wir lieben dich! Diese Zuneigung kommt nicht von ungefähr – ist es VW doch endlich gelungen, den drei berühmten Buchstaben wieder Leben einzuhauchen.

Wendland tritt an, das Vergnügen noch zu steigern. Wobei sein Tun nicht auf Anhub zu erkennen ist. Stichwort Karosserie: Der VW sieht bullig aus – allerdings auf eine recht serienmäßige Art und Weise.

Auch im Innenraum entdecken wir keine Spuren des Tuners. Spielereien wie das unten abgeflachte Lederlenkrad oder der griffige Sportschaltknauf sind ab Werk an Bord. Das gleiche gilt für das perfekt konturierte Gestühl im schicken Karomuster. Lediglich der Blick in den Motorraum weckt den Wunsch nach einem weniger zurückhaltenden Veredler – die serienmäßige Plastikabdeckung des Vierzylinder-motors versprüht Plattenbau-Charme. Wendland setzt seine Duftmarken woanders – in den Radhäusern zum Beispiel. Dort machen sich noble BBS-Räder in 8,5 x 19 Zoll breit. Am Heck fällt der Blick auf den Auspuff. Das Endrohr krümmt

sich gen Mittelstreifen – Reminiszenz an den ersten Golf.

Wendlands Hauptaugenmerk liegt natürlich – so kennen und so schätzen wir es – auf der Performance. Der schwäbische Tuner erhöht die Leistung des Turboaggregats auf bewährte Art und Weise: Er verändert im Steuergerät die Parameter für Ladedruck, Zündung und Einspritzung – das nennt man Chiptuning. So landet er bei rund 240 PS. Die restlichen 20 PS verantworten zwei Sportkatalysatoren und das fette Endrohr. Letzteres ist von beeindruckender Länge, beginnt nämlich bereits am Mitteltopf. Auf einen Endschalldämpfer verzichtet Wendland. Diese Konstruktion hat ihr Für und Wider. Vorteil eins: Der Abgasgegendruck schrumpft auf ein Minimum. Vorteil zwei: Zumindest im unteren Drehzahlbereich knarrt der Golf ganz wunderbar – ohne übertrieben laut zu werden. Nachteil: Der Auspuff ist in Deutschland nicht zugelassen. Noch verhandelt der Tuner mit dem TÜV. Bis dahin deklariert er sein Rohr als „Exportversion“.

Summa summarum kommt Wendland auf 60 Mehr-PS und 80 Newtonmeter zusätzliches Drehmoment (360 statt 280). Die machen sich auf jedem einzelnen Meter bemerkbar. Bereits ab 2000 Umdrehungen legt der Golf los – und spurtet mit kaum enden wollendem Turboschub bis weit in den roten Bereich. Wendland verlängert ▶

Fotos: S. Meigier



Kontrast: toller Motor – nüchterne Verpackung



**Huldigung:** Mit dem seitwärts gebogenen Endrohr erweist Wendland dem Ur-GTI die Ehre. Zudem trifft der Aupuff den richtigen Ton



das Vergnügen sogar noch – mit einer Anhebung der Drehzahlgrenze auf 7500 Umdrehungen statt bisher 6800. Tuning hin oder her: Der 300-km/h-Tacho (ab Werk) ist trotzdem schamlos übertrieben. Etwas weniger Prahlerei käme auch der Ablesbarkeit zugute. 250 rennt der Tuning-Golf – der Weg dorthin gestaltet sich kurz und prickelnd. Null bis 100 km/h dauern 6,5 statt 7,3 Sekunden, bis 200 km/h vergehen 26,0 statt 33,9 Sekunden. Tadellose Werte – aber natürlich soll das Auto auch schneller um die Ecken. Die Mehrleistung trägt nicht gerade dazu bei, die ohnehin heikle Traktion des Fronttrieblers zu verbessern – das kurveninnere Rad dreht regelmäßig durch. Unterstützt von einem Bilstein-Gewinde-


fahrwerk, hat der GTI trotzdem an Zackigkeit zugelegt. Bei ausreichend Restkomfort – das ausdauernde Experimentieren des Tuners an Zug- und Druckstufen hat sich bezahlt gemacht. Unberirrbar hält der Golf die Spur, untersteuert kaum. Selbst rigide Lastwechsel lassen den getunten GTI kalt. Der finanzielle Aufwand für den Umbau hält sich übrigens in Grenzen. Zum einen kalkuliert Wendland fair. Zum anderen sind die Folgekosten überschaubar: Der Verbrauch steigt um gerade mal 0,4 Liter. Mehr als ein Lob können wir dafür nicht aussprechen – einen Preis haben wir momentan leider keinen zu vergeben. [ba] **Kontakt:** Wendland GmbH, Tel. 0 74 71-87 11 50, www.wendland-tuning.de

**FAZIT** ■ Was kommt raus, wenn ein serienmäßig schon gutes Auto und ein kompetenter Tuner aufeinandertreffen? Ein Riesenspaß. Und ein Gesamtpaket, das durch seine Effizienz besticht und kaum einen Wunsch unerfüllt läßt. War eigentlich klar.

Technische Daten	Wendland GTI
Motor	R4, Turbolader
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1984 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm
Verdichtung	10,5 : 1
kW (PS) bei U/min	191 (260)/6580
Nm bei U/min	360/2500
Literleistung	131 PS/Liter
Leistungsgewicht	5,3 kg/PS
Bremsen vorn	312 mm/belüftet
Bremsen hinten	286 mm/belüftet
Getriebe	Sechsgangschaltung
Radgröße vorn/hinten	8,5 x 19
Reifen vorn/hinten	225/35 ZR 19 Y
Reifentyp	Michelin Pilot Sport
Länge/Breite/Höhe	4204/1759/1466 mm
Radstand	2578 mm
Spurweite vorn/hinten	1539/1528 mm
Wendekreis links/rechts	11,1/11,3 m
Tankinhalt	55 l
Leergewicht	1385 kg
Zuladung	475 kg
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h

Meßwerte	Wendland GTI
Beschleunigung	
0–100 km/h	6,5 s
0–130 km/h	9,8 s
0–160 km/h	14,5 s
0–200 km/h	26,0 s
<b>AUTO BILD TEST &amp; TUNING-Spurt</b>	
100–200 km/h	19,5 s
Elastizität	
60–100 km/h im 4. Gang	4,6 s
80–120 km/h im 5./6. Gang	6,3/7,9 s
Bremsweg (Verzögerung)	
100–0 km/h kalt	38,9 m (–10,17 m/s <sup>2</sup> )
100–0 km/h warm	39,8 m (–9,91 m/s <sup>2</sup> )
200–0 km/h warm	151,8 m (–10,24 m/s <sup>2</sup> )
Verbrauch auf 100 km	
minimal/maximal	6,8/20,8 l
Durchschnitt	11,0 l Super plus
Reichweite	500 km

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	Wendland Golf GTI
Serienfahrzeug	24 200
Tuning	
Leistungssteigerung	990
Fahrwerk	1500
Bremsen	Serie
Rad einzeln	875
Radsatz inkl. Reifen	4700
Anbauteile	Serie
Endrohr ab MSD	300
Sportkats	800
Lenkrad	Serie
Sitze	Serie
Innenausstattung	Serie
<b>Preis Testwagen</b>	<b>32 490 Euro</b>

 <b>FAX-ABRUF</b>	► VW Golf GTI (Serie)
Rufnummer 019 05-16 16-...	...9 93 82

► Infos zum Faxabruf (0,62 €/min.) finden Sie auf Seite 6