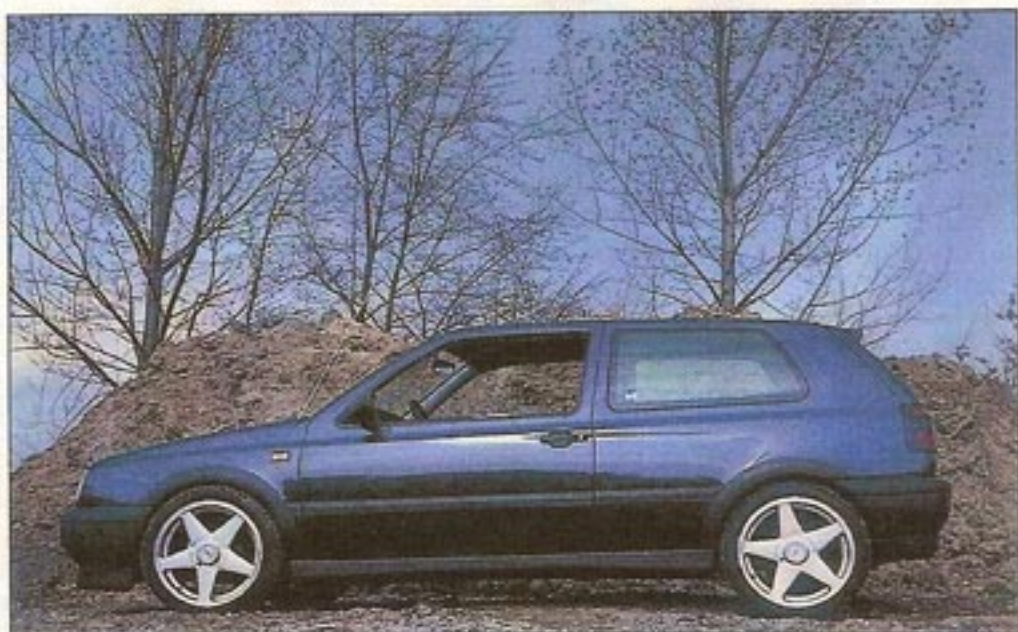


So schaut's aus



Das ist er also, Werner Schulz-Gahmens Golf für jeden Tag. Als das Fahrzeug im Juli 1992 angeschafft wurde, standen die selben Beweggründe hinter der Kaufentscheidung wie damals, 1981 beim Kauf des Einser-Diesels. Inzwischen war man natürlich um "einen Turbolader schlauer" und orderte von vornherein die GTD-Variante des Dreier-Golf.

Die Freude am Fahren ließ diesmal bedeutend schneller nach; kein Wunder -

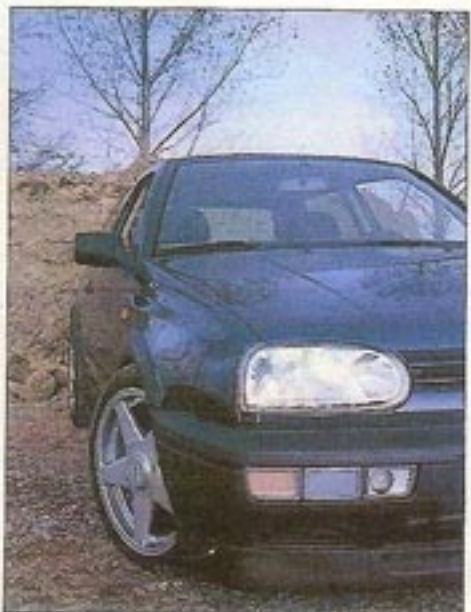


das "Superwiesel" verwöhnt! Dennoch will Werner sein Alltagsauto nicht schon wieder in einen spurtstarken "Heizölferrari" verwandeln. Doch wer einmal Blut geleckt hat, läßt die Finger nicht so leicht von der Schrauberei. In diesem Falle kommt erschwerend hinzu, daß die selbst gesammelten Erkenntnisse der letzten Jahre einige "Soforthilfemaßnahmen" nahelegten. Des Golf Diesels größte Probleme sind seit jeher Zylinderkopfrispe, klare Folgen

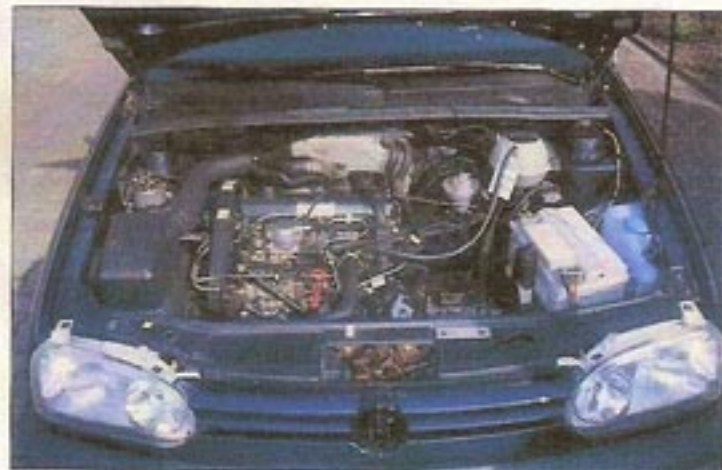


thermischer überbeanspruchung. Werner sieht die Schuld daran hauptsächlich in werksseitig zu mager eingestellten Einspritzpumpen. Selbstverständlich darf man davon ausgehen, daß gewisse Kreise in Wolfsburg längst ähnliche Forschungsergebnisse einführen, doch scheinen hier in erster Linie strenge Abgasnormen angemessener Handlungsfähigkeit im Wege zu stehen. Seit Werner den Hahn ein bißchen aufgedreht hat, gehören alarmierende Temperaturwerte auf den entsprechenden Armaturen der Vergangenheit an. Darüber hinaus läuft das Maschinchen im heißen Zustand wesentlich ruhiger und verfügt "unterherum" über spürbar mehr Kraft. Dazu bedurfte es keiner Erhöhung des Ladedrucks.

Was sich allerdings immer gut macht, ist das Absenken von Öl- und Wassertemperatur. Dazu sind Thermostate und Lüfterschalter zu wechseln und ein Zusatzkühler nach GTI-Vorbild anzubringen. "Das ist für Dieselmotoren das Wichtigste überhaupt!" meint der Spezialist, dem der Turbo-Golf im Werkstrimm viel zu nahe an der 100-Grad-Grenze arbeitete, die auch leistungsgesteigerten Dieselmotoren den Garaus machen kann. Selbstverständlich will man sich als



Diesel-Turbo-Konsument ein wenig vom bleifreien Otto Normalverbraucher abheben. AZEV-Leichtmetallfelgen der Größe 8 x 17 (ET 30), mit Reifen der Dimension 245/35/17 bestückt, machen den



feinen Unterschied im wahrsten Sinne des Wortes rundherum deutlich. Dazu gab's einen Satz H&R-Federn, die die Karosserie um circa 40 Millimeter absenkten. Zusammen mit diesen Komponenten erwies sich das Fahrwerk als erheblich zu weich. Abhilfe schuf ein Satz Stoßdämpfer, die ein richtig harter Golf-VR-6-Fahrer nicht weiter benötigte. Die paßten wie die Faust aufs Auge zur angestrebten Alltagstauglichkeit, der ein kleiner Rest von Komfort bekanntlich nicht schadet. Abgesehen davon werden abge-



legte Großserienteile immer sehr preiswert angeboten. Unschwer zu erraten, aus welcher Quelle der VR-6-Endtopf stammt. "Der mußte einfach sein," meint Werner, "das einfache, dünne Original-Endrohr ist absolut lächerlich!"

Er muß es wissen - schließlich kam für ihn nie etwas anderes als ein Diesel in Frage. Von Anfang an war es eine Herausforderung am Leistungsvorsprung der Benziner zu "kratzen". Die intensive Auseinandersetzung mit diesem interessanten Thema brachte schon zahlreiche Erfolge ein. Und Weiterentwicklungen auf diesem Sektor wird hoffentlich niemand als Sache der "Ewiggestrigen" bezeichnen.