



Käfer mit Frisur

VW Beetle 1,6 TDI mit Competence-Tuning. Das große Bild täuscht. Statt des Beetles könnte hier genauso gut ein Polo, Golf, Audi A3, Seat Leon, Skoda Superb, also jeder Wagen quer durch den VW-Konzern stehen, der den 1,6-Liter-TDI unter der Haube hat. Das Essenzielle an diesem Beetle ist von außen nicht sichtbar – es geht hier nur um eine kleine Modifikation der Motorsteuerung, früher einmal Chiptuning genannt.

Die Grazer Firma Competence macht solche Eingriffe seit 2001, ist TÜV-zertifiziert und kooperiert bei der Entwicklung der Software-Anpassungen häufig mit der AVL. Das spricht für einen guten Leumund – also nix mit zwielichtiger Hinterhofbude, über die man Schauermärchen von verglühten Turbos erzählt.

Per Bit-Athletik werden dem Steuergerät neue Kennfelder für Drehmoment, Einspritzmenge und -zeitpunkt antrainiert, ohne originale Abgaswerte zu beeinflussen. Im Falle der von uns gefahrenen Version heißt das dann: 130 statt 105 PS. Wesentlich interessanter aber: 310 statt 250 Nm Drehmoment.

Wie das dann geht? Zum Beetle muss man nicht viel erwähnen, er ist neben dem Scirocco die originellere Möglichkeit, Golf zu fahren. Da es diese Plattform auch mit deutlich mehr Leistung gibt, steckt sie den Leistungszuwachs auch ungerührt weg. Das gestiegene Überholvermögen ist nach dem Eingriff deutlich spürbar, der Beetle zieht energischer von unten heraus, frei von Rucken oder Spitzen, als hätte er diese Leistung immer schon gehabt. Ein bissl nervös: Im Stop-and-go-Verkehr bettelt der kleine Motor bei minimaler Gaspedalbewegung wie ein junger Hund an der Leine um Vortrieb.

Was kostet der Spaß? 749 Euro. Wer mit Selbstbeherrschung und dem Drehmomentzuwachs den Verbrauch senkt, hat das bald amortisiert. Übrigens: Es besteht Eintragungspflicht. C.J.



UNTER DRUCK Die Zusatzarmaturen oben verraten auch den Ladedruck.

Preis € 21.140,- (+Tuning € 749,-)
Motor R4-Zyl.-CR-Turbodiesel, 5-Gang-Getriebe, Frontantrieb. Hubraum 1598 ccm **Leistung** 96 kW (130 PS)/4400/min **Drehmoment** 310 Nm/1500-2500/min **Spitze** 180 km/h, 0-100 km/h 11,5 sec **MVEG-Werte** 5,4/4,1/4,5 l/100 km. CO₂ 119 g/km **AR-Testverbr.** 5,3 l/100 km.

Mehr auf www.autorevue.at

Von drüben

Fiat Freemont 2,0 MultiJet II 170 Urban AWD Automatik. Der lange

Name steht durchaus für die Geschichte des Fiat Freemont, der sich bei seiner Präsentation als Dodge Journey nie gedacht hätte, dereinst als Fiat in Italien eingebürgert zu werden. Das, sagen wir, zeitlose Aussehen dazu hatte er aber schon damals, dem konnte auch das Aufbürsten durch Fiat nichts von seiner Aufrichtigkeit nehmen: Gerade Linien ohne Schnörkel, auch innen ist kein optischer Ballast zu finden, dafür aber sieben Sitze. Die taugen durchaus für europäische Körpermaße, so wie sich überhaupt der Freemont bei den Ausmaßen europäisch anfühlt, bei den Platzverhältnissen drinnen aber durchaus amerikanisch, wir sagen nur: Bis zu 1460 Liter Laderaum, dafür liegen aber die hintersten fünf Sitze flach.

Amerikanischen Einschlag pflegen auch Federungskomfort und die Automatik, der Motor passt dazu: 2,0-l-Turbodiesel mit 170 PS, durchaus ambitioniert beim Zupacken, aber bald lässt man sich in den Charakter des Freemont fallen und gleitet bar jeder Aggression dem Horizont entgegen. M.S.



Preis: € 35.750,- **Motor:** 4-Zylinder-Turbodiesel-DI, CR, 6-Gang-Automatik, Allradantrieb. Hubraum 1956 ccm **Leistung** 125 kW (170 PS)/4000/min **Drehmoment** 350 Nm/1750/min **Spitze** 183 km/h, **0-100 km/h** 11,1 sec **MVEG-Werte** 9,6/6,0/7,3 l/100 km, **CO₂** 194 g/km **AR-Testverbrauch** 8,8 l/100 km.

Mehr auf www.autorevue.at

Im Sparverein

Ford Fiesta 1,6 TDCi Econetic.

Einerseits nervt das Öko-Getue ein bissl, andererseits, wie soll man sonst darauf aufmerksam machen, wenn ein Modell besonders sparsam ist? Bei Ford heißt das Econetic, wenn punktuelle Anstrengungen in diese Richtung unternommen wurden, und beim Fiesta bedeutet das im Speziellen: Feinkalibrierung des Motormanagements (sind die anderen nur grob kalibriert?), Optimierung der Achsübersetzung, Verbesserung der Aerodynamik durch Sportfahrwerk, Reduzierung des Rollwiderstandes durch Stahlräder mit Leichtlaufreifen, Schaltempfehlungsanzeige. Damit kommt man auf Normverbräuche, die beachtlich sind, die man aber mühelos durch altmodische Fahrweise wieder torpedieren kann.

Also: Wir haben hier die Möglichkeit, sehr sparsam unterwegs zu sein, sparsamer als mit anderen Autos. Wir müssen sie aber auch zu nützen wissen. Über diese Diskussion hinaus gibt es aber einen ganz wichtigen Punkt: Dieser Fiesta ist ein sehr ausgereiftes Auto und macht in jeder Hinsicht einen qualitativ hochwertigen Eindruck. R.S.



Preis € 18.620,- **Motor** 4-Zylinder-DI-Turbodiesel, 5-Gang-Getriebe, Frontantrieb, Hubraum 1560 ccm **Leistung** 70 kW (95 PS)/4000/min **Drehmoment** 200 Nm/1750/min **Spitze** 178 km/h, **0-100 km/h** 12,9 sec **MVEG-Werte** 3,8/3,1/3,3 l/100 km **CO₂** 87 g/km **AR-Testverbrauch** 4,6 l/100 km.

Mehr auf www.autorevue.at