



Die Tester v.l.n.r.: Johannes Böhm, Peter Haas (Stützpunktleiter ARBÖ Prüfzentrum Leopoldsdorf), Wolfgang Dörmer (Aral Forschung), Clemens Freydehl (BP Austria). Auch die zweite Untersuchung des Motors führten wir im ARBÖ Prüfzentrum Leopoldsdorf durch. Anschließend folgte eine Verbrauchsnormrunde. Wichtig: Reifendruckkontrolle für eine exakte Messung. Genau: Ein Messgerät lieferte exakte Verbrauchsdaten aus dem Motor-Steuergerät.



DATEN

- Motor:** Vierzylinder-Ottomotor, Direkteinspritzung, Abgasturbo-Aufladung.
- Hubraum in ccm:** 1.197
- Max. Leistung:** 63 kW/ 85 PS
- Max. Drehmoment:** 160 Nm von 1.500 bis 3.500 U./min.
- Fahrleistungen:** 0-100 km/h in 12,3 sec., V-max: 178 km/h
- Kraftübertragung:** manuelles Fünfgangschaltgetriebe, Frontantrieb
- Fahrwerk:** McPherson Einzelradaufhängung vorne, Mehrlenkerachse hinten, Stabilisator vorne und hinten.
- Bremsen:** Scheibenbremsen rundum, vorne innenbelüftet, ABS mit EBD.
- Reifen/Felgen:** 205/55 R16 auf 16 x 6,5 J.
- L/B/H in mm:** 4.199/ 1.786/ 1.480
- Radstand in mm:** 2.578
- Leergewicht in kg:** 1.229 (inkl. Fahrer)
- Zuladung in kg:** 626
- Kofferraumvolumen (VDA) in L:** 350 - 1.305
- Tankinhalt in L:** 55
- Verbrauch nach MVEG in L (gesamt):** 5,5
- Testverbrauch in L:** 5,0
- Basispreis Golf Rabbit GT TSI 4-türig:** EUR 20.490,- inkl. MwSt. und 5 % NoVA.
- Preis des Testwagens inklusive aller Extras:** EUR 21.725,46 inkl. MwSt. und 5 % NoVA
- Ausstattung:** ABS, ESP, Front-, Kopfairbags, Knierbar, Fahrer, Außenspiegel elektrisch, Beranfahrassistent, Dekoreinlage „Titan“, Fensterheber elektrisch, Multifunktionsanzeige, Klimaanlage „Climatic“, Lederlenkrad, Radio „RcCD 210“, Sportpaket „Atlanta“, Stoßfänger im sportlichen Design, Zentralverriegelung mit Fernbedienung.
- Extras des Testautos:** (Preise inkl. MwSt. und NoVA): Komfortpaket EUR 996,66 Licht- und Sicht-Paket EUR 209,16 Mittelarmlehne vorn EUR 207,90 Reserverrad EUR 61,74

Der treibende Stoff

Zeit für eine Schlussbilanz. Wir schenken unserem VW Golf 1.2 TSI acht Wochen lang BP Ultimate Super ein, untersuchten den Brennraum und spulden eine Verbrauchsfahrt ab.

Vorerst ein kurzer Rückblick. Anfang Februar wurde unser Dauertest-Kandidat auf dem automobilen OP-Tisch untersucht. Ein Techniker der Aral Forschungsabteilung, Herr Wolfgang Dörmer, kam direkt aus Düsseldorf nach Wien und hatte ein Endoskop im Gepäck. Damit ist es möglich, den Motor-Brennraum durch das Zündkerzenloch zu begutachten und mit einem Kameraaufsatz lässt sich dies auch fotografisch festhalten. Gesagt getan. Das ARBÖ Prüfzentrum Leopoldsdorf stellte uns eine Werkstattbox zur Verfügung und das Ergebnis der ersten Untersuchung findet sich in der Ausgabe 1/2011. Von Februar bis April, knapp

zwei Monate, hielten wir nun ausnahmslos an BP-Zapfsäulen zur Betankung und spendierten dem kleinen Turbomotor mit 85 PS den Premiumkraftstoff „ultimate“. Knapp 5.000 Kilometer spulden wir mit BP Ultimate Super im Tank ab und Anfang April landete Herr Wolfgang Dörmer wieder mit einem Endoskop im Gepäck in Wien. Wie sehr haben sich die Ablagerungen im Brennraum verändert? Lässt sich ein Unterschied erkennen? Macht sich der Mehrpreis des speziellen Treibstoffs gegenüber Normkraftstoff bezahlt? Das Schicksal der Antworten lag nun in einem optischen Messgerät. Die Vorgehensweise ist relativ einfach: Zündker-

zen raus schrauben und ein bisschen Geduld üben, denn der Motor sollte vor der Untersuchung noch abkühlen. Bei Betriebstemperatur herrscht nämlich auch bei abgestelltem Motor reges Treiben im Brennraum. Dämpfe unverbrannter Kohlenwasserstoffe zirkulieren munter umher und würden den Blick ins Innere sozusagen trüben. Wir sind jedenfalls um Klarheit bemüht. Nach gut 20 Minuten ist die Temperaturkurve weit genug gefallen und Herr Dörmer ist ebenso wie unser Testkandidat bereit für die „Visite“.

Bereits der erste Blick lässt keine Zweifel aufkommen. BP Ultimate Super hat deutliche

Spuren hinterlassen. Speziell im Bereich rund um die Einspritzdüse ist das Metall nämlich blitzblank. Hier haben die Additive ganze Arbeit geleistet und kräftig als Saubermann gewerkt. Ablagerungen sind zwar noch vorhanden, allerdings lässt sich bereits erkennen, dass dies nur eine Frage der Zeit wäre, bis auch hier wieder blankes Metall glänzt. Herr Dörmer zeigt sich sichtlich zufrieden, weitet die Untersuchung dennoch auf sämtliche Zylinder aus. „Nur um sicher zu gehen“, wie er meint. Und kreuzt damit auch unsere Interessen. Das Fazit ist eindeutig und nun auch belegt. BP Ultimate Super reinigt den Motor, verhindert Ablagerungen und sorgt damit für eine sauberere Verbrennung. Aber. Was ist nun mit dem Verbrauch? Saubere Motoren verbrennen besser, heißt es ja so schön. Und was uns, damit meinen wir Herr und Frau Österreich, so richtig interessiert ist klipp und klar ob nun weniger Sprit

durch die Leitungen rinnt und ob der Mehrpreis am Ende gar einen Umkehrschwung vollführt und die Kostenbilanz verfeinert.

Anfang Februar pilgerten wir knapp 180 Kilometer durch Wien und Niederösterreich auf unterschiedlichem Terrain, sprich Autobahn, Landstraße und Stadtverkehrsgewühl und zur absoluten Unfehlbarkeit dockten wir an das Steuergerät des VW Golf ein Messgerät, das uns vom ARBÖ zur Verfügung gestellt wurde. Damit ging's nun wieder über die besagte Testroute mit vorausschauender, aber keinesfalls mit gezügelter Fahrweise. Sprich auf der Autobahn nahm die Tachonadel die Ziffer 130 in Beschlag und

Konstant: Die Norm-Verbrauchsrunde spulden wir exakt mit der gesetzlich erlaubten Höchstgeschwindigkeit ab, um ein möglichst exaktes Vergleichsergebnis zu erhalten.

UNTERM STRICH

- +** Das GT-Paket bietet attraktiveres Äußeres, klare Gestaltung, vernünftiges Preis/(Motor)Leistungsverhältnis.
- Für sportliche Gemüter – verhaltene Fahrleistungen, sechster Gang wäre wünschenswert, durch die lange Getriebeübersetzung aber nicht zwingend.

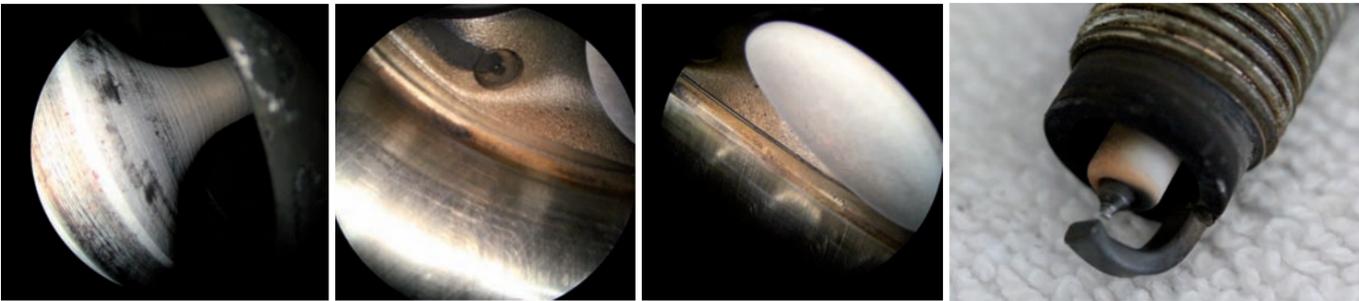


> Text: Johannes Böhm > Fotos: Johannes Böhm (3), Wolfgang Dörmer (8)



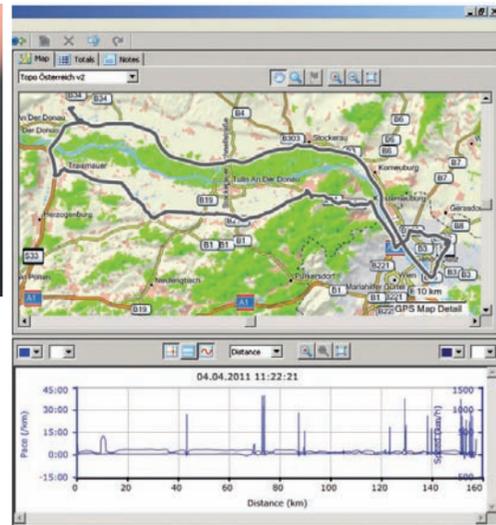
VORHER (Betankung mit gewöhnlichem Super-Kraftstoff): Keinesfalls rückstandsfrei: nach knapp 8000 km mit "gewöhnlichem" Super-Treibstoff zeigen sich bereits Ablagerungen im Motorinnenraum, auf dem Kolbenboden, Ventilen, Zylinderkopf und an der Zündkerze. Die Bilder wurden mit Hilfe eines Boroskops (auch bekannt als Endoskop) durch das Zündkerzenloch des Golf fotografiert.

NACHHER (Betankung mit BP Ultimate Kraftstoff): Sichtbar verbessert: Bereits knapp 5.000 Kilometer mit BP Ultimate Super haben für mehr Sauberkeit an den verschiedenen Bauteilen des 1,2-Liter-Turbomotors gesorgt. Besonders deutlich ist die Reinigung am Ventil zu erkennen.



Technische Visite: Die Bilder wurden mit Hilfe eines Boroskops (auch bekannt als Endoskop) durch das Zündkerzenloch des Golf fotografiert. Das Lachen von Herrn Dörmer (links) spiegelt die Wirkung von BP Ultimate Super wider. Der Brennraum des Golf war nämlich deutlich sauberer durch den Premiumkraftstoff.

Rechts: Per GPS zeichneten wir unsere Verbrauchs-Normrunde auf, die Autobahn, Landstraße und Stadtverkehr beinhaltet.



auf Landstraße und Ortsgebiet bewegten wir uns ebenfalls STVO-Konform fort. Start- und Zielpunkt war wie zuvor das ARBÖ Fahrtechnikzentrum Donaustadt. Dazwischen wurde ein breiter Bogen um das Weinviertel bis ins Tullnerfeld gespannt. Erwartungsvoll starteten wir in die Testrunde und bereits auf den ersten Kilometern ließ sich eine Tendenz erahnen. Das Messgerät förderte nämlich geringere Werte als bei der ersten Verbrauchsfahrt zu Tage. Konkret: 5,0 Liter pro 100 Kilometer. Beim ersten Ausflug mit gewöhnlichem Super-Treibstoff konsumierte der Golf auf dem gleichen Testabschnitt noch sechs Liter. Bis zu Kilometer

74 auf der Teststrecke kletterte der Verbrauch auf 5,2 l/100km, konnte auf der zweiten Hälfte der Testfahrt allerdings wieder auf 5,0 gedrückt werden. Selbst die letzten Kilometer im Wiener Stadtverkehr änderten nichts an dem sehr guten Verbrauchswert. Kein Zweifel also, unser Golf 1.2 TSI konsumierte mit BP Ultimate Super im Tank auf der Testroute einen Liter weniger pro 100 Kilometer. Anstelle von 6,0 gab sich der Wolfsburger mit 5,0 Litern zufrieden. Ein mehr als respektables Ergebnis, das einzig durch die klimatischen Unterschiede zwischen den beiden Vergleichsfahrten etwas relativiert werden sollte.

Rein rechnerisch lohnt sich Ultimate Super also im Gegensatz zu „normalen“ Super-Treibstoff. BP verlangt für den Premiumkraftstoff fünf Cent mehr gegenüber gewöhnlichen Super-Kraftstoff. Bei 50 Litern ergibt das Mehrkosten von 2,5 Euro. Aber: Der Verbrauch war bei unserer Testfahrt 17 Prozent geringer mit Ultimate Super im Tank, und das ergibt wiederum einen Preisvorteil von rund zehn Euro pro Tankfüllung. Somit lohnt sich also der Griff zum teureren Premium-Kraftstoff BP Ultimate Super nach unseren beiden Verbrauchs-Normrunden auch rechnerisch. Pro Tankfüllung spart man sich 7,50 Euro. ■