



Die Seite für Audi und Tuning Fans !!!

1 Die Nachrüstung des Geschwindigkeitsreglers in den Golf IV und Audi A3 TDI beginnt mit dem Ausbau der unteren, linken Verkleidung, auch des mit sieben Torx 20 befestigten Kunststoffteils darunter. Die Pedalwerk-Abdeckung wird nur ausgeklipst



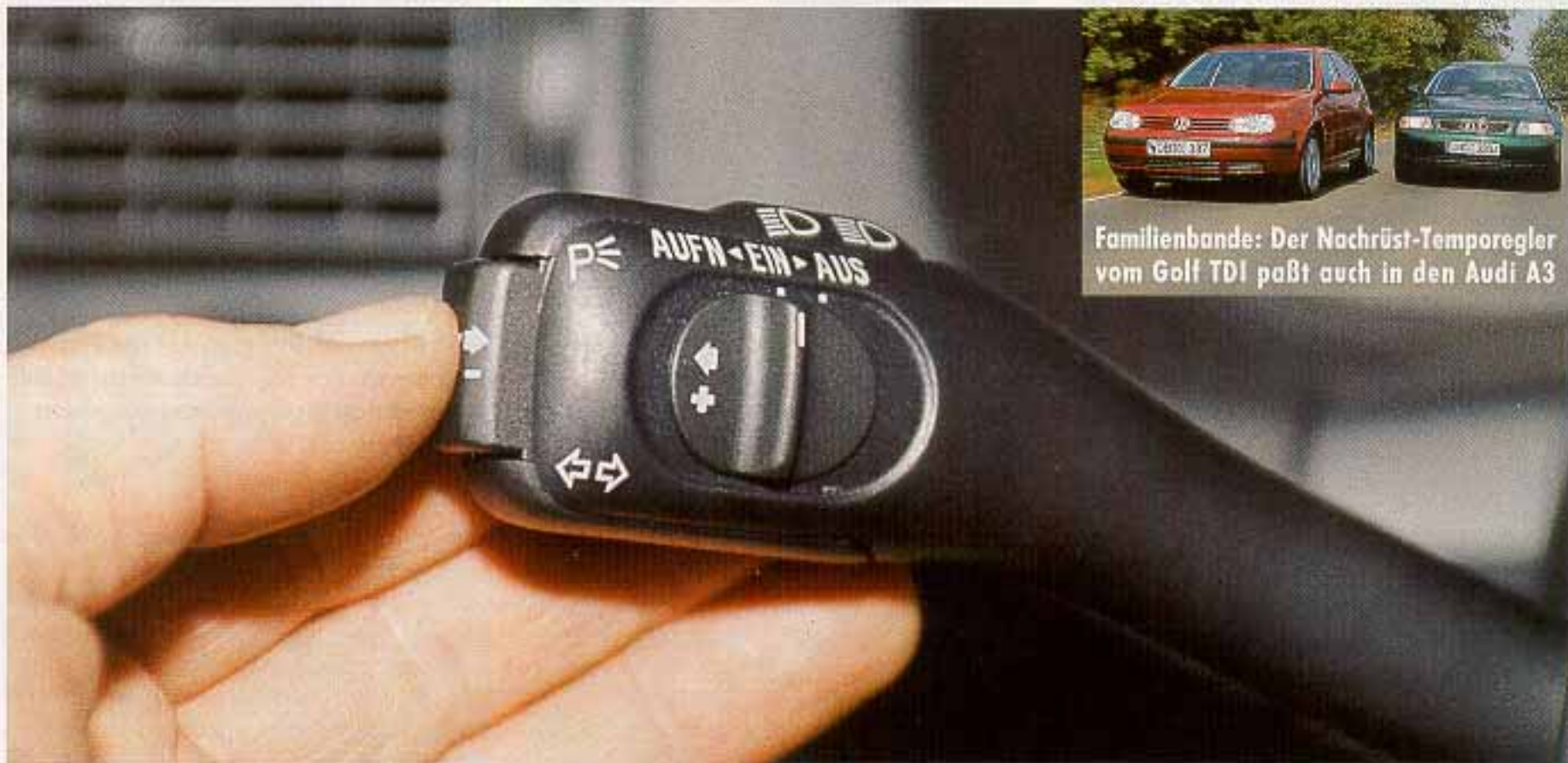
2 An die pyrotechnische Einheit des Airbags darf nur der darin geschulte Fachmann ran. Um das Bauteil vom Lenkrad zu trennen, muß dies zunächst um 45° gedreht werden, wonach sich das Bag durch die freiwerdende Bohrung ausrasten läßt



3 Da man das Lenkrad mit der gleichen Mutter sicherheitshalber höchstens fünfmal befestigen darf, erhält die Lenkradmutter zur Kontrolle vor dem Lösen jeweils eine Körnermarkierung. Abschraubt wird mit einem 12er Innen-Vielzahnschlüssel



IM GLEICHSCHRITT



Familienbande: Der Nachrüst-Temporegler vom Golf TDI paßt auch in den Audi A3

FOTOS: FINGER



Das GRA-Bedienteil mit Leitungssatz soll es als Kit vom Originalzubehör ab April geben

Wer sich vom Gasfuß-Streß zwischendurch erholen will, drückt den automatischen Geschwindigkeitsregler. Auch im neuen Golf und Audi A3 TDI, wo er sich jetzt preiswert nachrüsten läßt

4 Obwohl das Lenkrad zum später leichteren Anbauen in seiner Position gezeichnet ist, sollte man es vor dem Abnehmen geradstellen. Danach läßt sich die Lenkstockverkleidung von ihren Befestigungsschrauben lösen und herunternehmen.



5 Die bewegliche „Zündleitung“ zum Bag, die sogenannte Wickelfeder, ist am Lenkstock eingehakt und bedarf umsichtiger Behandlung beim Ab- und Anbauen. Sie läßt sich dennoch einfach abnehmen, wenn man beide Haken gleichzeitig ausrastet



6 Die Schaltereinheit von Wischer- und Blinkerhebel ist auf dem Lenkrohr mit einer Klemmschelle und Torx 25 befestigt. Nach deren Lösen ist die Einheit wegen einer innen vorhandenen Führungsnase nur geradlinig herunterzuziehen



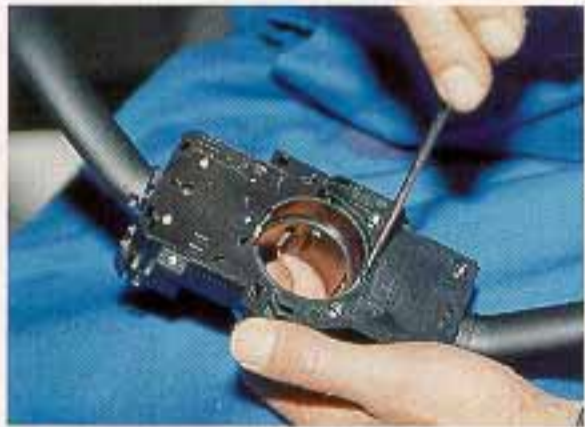
Wenn eine Mehrausstattung die Aufnahme in den Serienstandard verdient, dann gehört zweifellos die automatische Geschwindigkeitsregelanlage dazu. Kurz GRA genannt, wurde sie seit Veröffentlichung des ersten Bauplans zur Nachrüstung in den Golf III und Passat TDI in GUTE FAHRT 3/96 zum richtigen Dauerbrenner unter den Leserwünschen. Folgerichtig jetzt natürlich aus den Reihen der Audi A3- und Golf IV- Fahrer, für die wir den heutigen Bauplan erstellt haben.

Was kann denn auch mitunter spannender sein, als dem Steuergerät seines TDI-Motors den Dienst am Gaspedal zu überlassen? Wenn der Verkehrsfluß sowieso gerade mit gleichmäßiger Geschwindigkeit dahingeht. Da genügt ein Knopfdruck am GRA-Bedienteil und das Auto hält exakt das momentane Fahrtempo. Einmal akti-

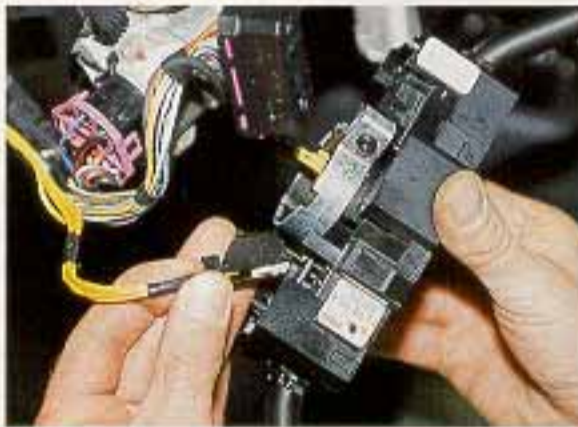
viert, sorgt allein die Elektronik im Motorsteuergerät des TDI automatisch für die passende Kraftstoffmenge in den Verbrennungsräumen des Turbodiesel-Direkteinspritzers. Im Bereich der verfügbaren Motorleistung funktioniert dies bergauf und bergab in einer Feinfühligkeit, die sich über den Steuerpoti mit dem Fuß am Gaspedal nicht realisieren läßt. Trotzdem behält der Fahrer währenddessen ständig die Macht über die Pferde unter seiner Haube, wenn beispielsweise zum Beschleunigen Gas gegeben wird. Andererseits schaltet sich die GRA beim Bremsen oder Kuppeln augenblicklich aus. Gegenüber der vom bisherigen Golf III bekannten Anlage hat die neue den Vorteil, daß sich das gesetzte Tempo nicht nur durch anhaltendes Drücken des Ein-Aus-Schalters nach links steigern läßt. Wie bisher nur bei neueren Audi möglich, kann nunmehr auch damit die per „Fix“-Taste

programmierte Geschwindigkeit reduziert werden. Das geht ebenfalls mit der „Fix“-Taste in 1,5-km/h-Schritten und ist ein erheblicher Komfortgewinn, falls man langsamer werdenden Vorausfahrzeu- gen zu nahe auf die Pelle rückt.

Erfreulich ist der Preisrutsch, wenn man sich den automatischen Geschwindigkeitsregler für seinen Golf TDI mit dem Neuwagen ab Werk bestellt. Die Mehrausstattung 8T2 kostet dann nur noch 310 Mark. Für den Golf III TDI waren es immerhin noch 550 Mark. Der nachträgliche Einbau einer GRA in den TDI wird also überwiegend dort interessant, wo Nachholbedarf besteht, weil die Bestellung ab Werk einfach nicht mehr ins Budget für den Neuwagen passen wollte. Aber auch, wie beispielsweise beim Audi A3 der Fall, weil der gewünschte Schrittmacher für das neue Modell noch nicht lieferbar war. Die Strategie gleichen Plattformbaus macht es



7 Gleichzeitig mit dem Abziehen der Schaltereinheit sind deren Anschlußstecker abzunehmen. Danach wird der Blinkerschalter vom Wischerschalter an der Rasternase entkoppelt, ausgeschoben und durch das neue Teil mit GRA-Taste ersetzt



8 Die GRA-Anschlußleitung ist zuerst in ihrem Steckerfeld anzustecken und nach dem Montieren der Schaltereinheit am Kabelhalter links der Lenksäule zu befestigen, dann weiter längs der Säule nach unten Richtung Elektrobox zu führen



9 Um von oben an die Elektrobox im Wasserkasten zu kommen, demontiert man der Reihe nach die Wasserkasten-Abdeckung, Wischerarme, die komplette Wischermechanik an ihren drei Schrauben und nimmt sie nach oben heraus

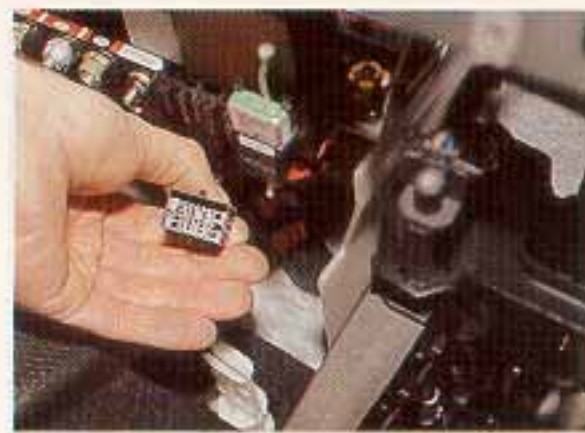
10 Damit ist Platz genug, um den Deckel der Elektrobox abzunehmen. Der bereits beschaltete, schwarze 10-fach-Stecker wird das Bindeglied zwischen GRA-Anschlußleitung und TDI-Motorsteuergerät. Den Stecker ziehen und zur Seite legen



11 An der dazugehörigen Steckdose darunter wird der GRA-Leitungssatz von der Unterseite her angeschlossen. Das geht problemlos, wenn man zuvor die Steckdose aus dem Boden der Box ausrastet und vorsichtig nach unten in den Fußraum drückt



12 Die an der Steckdose bereits vorhandenen Leitungen sind in ihrer Länge so bemessen, daß sie sich gerade weit genug herunterziehen und zum Lesen der für die GRA reservierten Steckerkammer-Bezeichnungen umdrehen läßt



nämlich möglich, daß der für den neuen Golf TDI entwickelte GRA-Nachrüstset ebenso in den Audi A3 mit Turbodiesel-Direkteinspritzer paßt. Sogar die Blinkerschalter mit darin untergebrachtem Bedienteil sind identisch.

Im Gegensatz zum alten Golf ist es fast nicht möglich, den zur Nachrüstung erforderlichen Leitungssatz aus Kabel und Steckerzungen selbst zu fertigen. Zu filigran sind die Verbindungen, als daß man sie mit handelsüblichem Werkzeug wirklich sicher herstellen kann. Auf Basis des von uns verwendeten Prototypen soll es, wie schon für den bisherigen Golf und Passat TDI der Fall, wieder komplette Nachrüstsets vom Originalzubehör geben. Ohne Verzögerung könnten sie ab April in den Vertragswerkstätten sein. Der Preis pro Satz lag bei Redaktionsschluß noch nicht fest, wird sich vermutlich wieder bei etwa 130 Mark bewegen. Sicher-

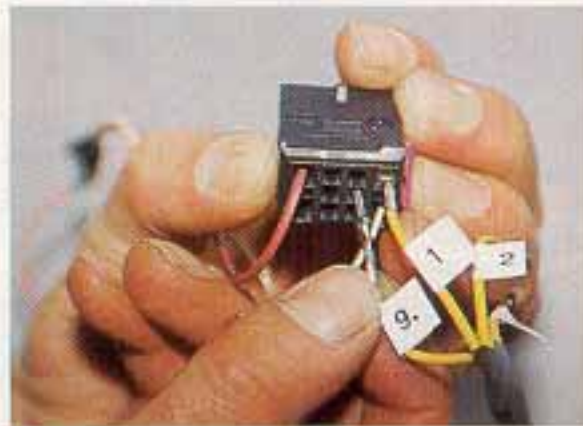
heitshalber sollte man die GRA-Nachrüstung schon aufgrund des hochexplosiven Airbags und der empfindlichen Bordelektrik wegen seiner Volkswagen-Werkstatt mit darin geschulten Fachleuten überlassen. Dort muß schließlich auch die GRA-Funktion im Motorsteuergerät freigeschaltet werden. Das geschieht mittels Prüfcomputer in sogenannter Login-Prozedur, bei der mit Hilfe einer Codenummer eine eventuell noch vorhandene GRA-Sperre aufgehoben wird.

IM NÄCHSTEN HEFT

steht nochmals das Thema Handy im Auto auf dem Plan. Davon können alle Besitzer neuerer Modelle profitieren, die sich ihr Auto ohne Telefonvorbereitung ab Werk bestellt hatten und deshalb auf den einfachen Einbau einer Freisprechanlage fürs Handy verzichten mußten, die wir in GF 9/97 gezeigt hatten

Die ausführlich dargestellten EinbausCHRitte dieses Bauplans zeigen den rationellen Werdegang der GRA-Nachrüstung. Sie sind insbesondere zur Unterstützung jener Werkstätten gedacht, die dabei mit den ab Werk erschwinglicher gewordenen Preisen möglichst im Gleichschritt bleiben wollen.

MANFRED FINGER



13 Das Anschließen des Leitungssatzes geht dank seiner numerisch bezeichneten Leitungsenden ohne Studium des Stromlaufplans verwechslungsfrei, wenn man seine Steckerzungen nur in die entsprechend nummerierten Kammern steckt



14 Nachdem die bestückte Steckdose wieder von unten in die Elektrobox eingerastet ist, wird die noch übrig gebliebene Leitung mit Anschlußöse nach links zur Stromleiste verlegt und dort am mit 75X bezeichneten Punkt angeschlossen



15 Nach erfolgter Installation muß die GRA-Funktion nur noch aktiviert werden. Das geschieht mit dem Prüfgerät VAG 1551 über den Diagnoseanschluß und Funktion 08 oder „Login-Prozedur“ mittels der speziellen Codenummer 11463