



Golfsrudel



Das Rudel hetzt von Kurve zu Kurve, keiner gönnt dem anderen auch nur einen Zentimeter. Doch

Tuning und GTI – das ist schon seit seeligen Golf-I-Zeiten ein starkes Paar. Doch so sehr sich der Wolfsburger Kompaktrenner im Laufe der Jahre verändert hat, so sehr wandelten sich auch die Tuningmaßnahmen. Leistung holt man heute nicht mehr über scharfe Nockenwellen, kunstvoll geschwungene Fächerkrümmer oder

gar den legendären Vierventil-Zylinderkopf. In Zeiten vollautomatischer Motorsteuerungen genügt es mittlerweile (zumindest als erste Stufe), die Reserven des Turbomotors per Software-Modifikation anzuknabbern. Bis zu 50 PS springen dabei heraus, der GTI wird so zum „Fast-250-km/h-Auto“ – und das für kaum mehr als 1000 Euro.

Kein Wunder also, dass im Tuning-Lager zahlreiche Mitbewerber mit interessanten Angeboten winken: Dabei blasen EAH Customs, McChip-DKR, Wendland und Wetterauer mit 250 bis 260 PS zum Angriff auf VW-Urgestein Oettinger. Dieser reagiert mit einer nicht minder appetitlichen Leistungspritze von 40 PS.

Technische Kunstgriffe sind dafür nicht vonnöten, denn VW schiebt mit dem Golf GTI schon eine schnelle Basis an den Start. Bereits im Werks-Setup glänzt das Fahrwerk mit ebenso satter wie sicherer Straßenlage. Die verbindliche Lenkung, die kräftigen Bremsen sowie die hervorragenden Sitze machen weitreichende Modifikati-

Am sportlichen GTI-Outfit legen die Tuner kaum Hand an. Einzig EAH Customs steigert das Show-Potenzial mit mattscharzer Lackfolie und Karbonzierteilen deutlich



EAH CUSTOMS GTI

McCHIP-DKR GTI

OETTINGER GTI



Unterschiedliche Interpretationen eines Themas: veredelte Golf GTI von EAH Customs, McChip-DKR, Oettinger, Wendland und Wetterauer



welcher der fünf heißgemachten GTI hat auf der Rennstrecke das Zeug zum Anführer?

onen überflüssig. Feinabstimmung ist also gefragt, will man ein gutes Produkt noch besser machen.

Diesem Motto folgt die Firma Wendland, indem sie die Federvorspannung am Serienfahrwerk im Sinne bestmöglicher Gewichtsverteilung optimiert. Im Preis von 300 Euro ist zudem eine sportlichere Einstellung der Spur- und Sturz-

werte inbegriffen. Im Ergebnis ist der Wendland-GTI nicht tiefer als das Serienmodell, wohl aber straffer. Alternativ ist für 2000 Euro ein voll einstellbares Bilstein-Gewindefahrwerk erhältlich. Abgerundet werden die Fahrwerksmodifikationen mit ATS-Rädern in 8x18 Zoll und Reifen der Dimension 235/40 (Serie: 225/45 auf 7,5x17).

Im Grenzbereich funktioniert die Wendland-Abstimmung gut. Der Wagen hat viel Grip, die Vorderachse ist schön ruhig, die Hinterachse aber etwas steif.

Es reicht zur drittbesten Performance, wobei der Abstand zur besten Tuning-Abstimmung denkbar gering ausfällt. Als großes Plus beim Fahren auf letzter Rille schält

sich allerdings wieder einmal das gute alte Handschaltgetriebe heraus, das den Fahrer einfach stärker einbindet.

Mit einem DSG-bewehrten GTI-Exemplar feiert EAH Customs sein Test-Debüt. An mangelndem Selbstbewusstsein leidet der Veredler dennoch nicht. Das Eichsfelder Autohaus verleiht seinem



Das KW-Gewindefahrwerk arbeitet präzise auf der Rennstrecke und streng im Alltag

Foto: S. Krieger

**FAHRZEUG-SHINE
OETTINGER GTI**

Herstellerangaben + Messergebnisse

Antrieb

Bauart	R4, Turbo
Hubraum (cm ³)	1984
Leistung (PS / kW)	250 / 184
Drehmoment (Nm)	360

Kraftübertragung

Antrieb	Vorderrad
Getriebe	6-Gang, DSG

Fahrwerk KW-Gewindefahrwerk

Bremsen v./h. 312 / 282 mm (Serie)

Räder

vorn	8 x 19 Zoll mit 235/35 R 19
hinten	8 x 19 Zoll mit 235/35 R 19

Messwerte

Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Höchstgeschwindigkeit	246 km/h
Testverbrauch auf 100 km	10,5 l Super Plus

Preise (Euro)

Leistungssteigerung	1390
Radsatz	2760
Fahrwerk	1290
Anbauteile	Serie
Auspuff	Serie

KONTAKT www.oettinger.de



Dank Karbon-Airbox kann man Turbo und Abblasventil bei der Arbeit hören. Im Vergleich zum Kastraten-Klang der Konkurrenz eine wahre Wonne



Oettinger setzt auf fünf Speichen, schwarz lackiert mit weißem Ring



Sieht aus wie vom Tuner, ist aber Serie: Heckdiffusor mit zwei Endrohren

Spross mit mattschwarzer Folie den dramatischen Look eines Stealthbombers. Schwarze OZ-Superturismo-Räder in 19 Zoll und diverse Echtkarbon-Teile vervollkommen den durch und durch dunklen Auftritt des EAH-GTI.

Konsequent auch die Tieferlegung per H&R-Gewindefahrwerk: Um 50 Millimeter ging es nach un-

ten, die Reifenflanken ducken sich bereits in die Radhäuser. Der Langsamfahrkomfort ist entsprechend bescheiden, doch je schneller man fährt, desto besser wird es. Also ab ins Kurvengeschlängel. Bereits nach einigen Metern wird klar: 50 Millimeter sind zu viel. Die prall aufgepumpten Continental-Pneus haben kaum Grip, der EAH schmiert

hilflos übers Asphaltband, das nicht vollständig deaktivierbare ESP muss ständig eingreifen. Weitere Kritikpunkte: zu wenig Federweg, viel zu steife Federn und ein mehr als bescheidener Alltagskomfort. Das Fahrverhalten im Grenzbereich bleibt aber gutmütig.

Wie es schneller geht, zeigt der Wetterauer-GTI. Auch er tritt mit

DSG an, das sich aufgrund der ultrakurzen Schaltzeiten positiv auf das Beschleunigungsvermögen auswirkt. Im Kampf um maximale Querschleunigung stellt es jedoch nicht das Optimum dar, denn es schaltet auch im manuellen Modus bei Erreichen der starr programmierten Drehzahlgrenzen hoch oder runter. Die Handschalt-



Reine Serie: klar gegliederte Instrumente, griffiges, unten abgeflachtes GTI-Lenkrad, DSG-Wählhebel - alles in tadelloser VW-Verarbeitungsqualität



Beinahe klassisch: wunderschöne OZ-Superturismo in 8 x 19 Zoll



Fein im Abgang: Heckdiffusor aus knusprig gebackener Kohlefaser

FAHRZEUG-SHINE EAH CUSTOMS GTI

Herstellerangaben + Messergebnisse

Antrieb

Bauart	R4, Turbo
Hubraum (cm ³)	1984
Leistung (PS/kW)	250/184
Drehmoment (Nm)	350

Kraftübertragung

Antrieb	Vorderrad
Getriebe	6-Gang, DSG

Fahrwerk H&R Gewindefahrwerk

Bremsen v./h. 312 / 282 mm (Serie)

Räder

vorn	8 x 19 Zoll mit 225/35 R 19
hinten	8 x 19 Zoll mit 225/35 R 19

Messwerte

Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Testverbrauch auf 100 km	10,8 l Super Plus

Preise (Euro)

Leistungssteigerung	720
Radsatz	2350
Fahrwerk	1350
Anbauteile	2800
Auspuff	Serie

KONTAKT

www.eah-customs.de



Starker Auftritt: mattschwarze Lackfolie, Karbonapplikationen, kompromisslose Tieferlegung

funktion ist also ein „halbmanueller“ Modus, in dem bei durchgetretenem Gaspedal mitunter unnötig heruntergeschaltet wird, anstatt den drehmomentstarken Turbomotor aus mittleren Drehzahlen durchziehen zu lassen. Summa summarum lassen sich Antriebskraft und Motorbremsmoment via Kupplung und Handschaltgetriebe

einfach besser dosieren, der Fahrer hat schlicht mehr Eingriffsmöglichkeiten, während das DSG den Motor in ein elektronisches Korsett zwingt.

Dennoch brennt der Wetterauer die Tagesbestzeit in den Asphalt, kommentiert dabei jeden Schaltvorgang mit einem satten Ballern aus dem Edelstahlendtopf. Das ab

Werk montierte, aufpreispflichtige DCC-Fahrwerk lässt neben der Normalstellung auch die Dämpferkennlinien „Comfort“ und „Sport“ zu. Wetterauer verändert am Dämpfungssystem nichts, legt den Aufbau jedoch mit H&R-Federn um 30 Millimeter tiefer. So verfügt das Fahrwerk noch über ausreichend Federweg, läuft wie auf Schienen

und glänzt mit sehr direktem Einlenkverhalten. Maßgeblichen Anteil am grandiosen Handling haben die Hankook-Reifen, die auch nach mehreren heißen Kilometern noch exzellenten Grip bieten.

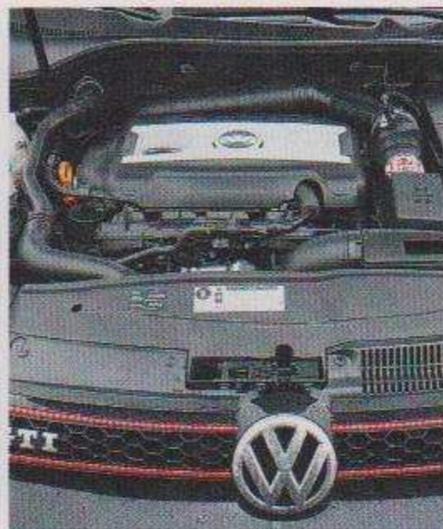
Auf der identischen Bereifung rollt der GTI von McChip-DKR – und fährt eine vergleichbar gute Performance heraus. Auch Mc- ▶



Das Wetterauer-Fahrwerk bietet einen gelungenen Kompromiss



Reizvoller Kontrast: Die 19-Zoll-Räder aus dem Hause ChromeWheel zitieren die roten GTI-Streifen des Kühlergrills



Wie Sie sehen, sehen Sie nichts. Dennoch schlummern hier 260 PS



Die Edelstahldrohre entlassen beim Schalten ein sattes Ballern

**FAHRZEUG-SHINE
WETTERAUER GTI**

Herstellerangaben + Messergebnisse

Antrieb

Bauart	R4, Turbo
Hubraum (cm ³)	1984
Leistung (PS / kW)	260 / 191
Drehmoment (Nm)	380

Kraftübertragung

Antrieb	Vorderrad
Getriebe	6-Gang, DSG

Fahrwerk DCC mit Tieferlegungsfedern

Bremsen v./h. 312 / 282 mm (Serie)

Räder

vorn	8,5 x 19 Zoll mit 225/35 R 19
hinten	8,5 x 19 Zoll mit 225/35 R 19

Messwerte

Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Höchstgeschwindigkeit	247 km/h
Testverbrauch auf 100 km	11,0 l Super Plus

Preise (Euro)

Leistungssteigerung	818
Radsatz	2990
Fahrwerk	409
Anbauteile (Lackierung)	480
Auspuff (Edelstahl-Endrohre)	390

KONTAKT www.wetterauer.de

Chip-DKR kombiniert das adaptive DCC-Fahrwerk mit 30-Millimeter-Tieferlegungsfedern von H&R. Folglich schnürt der McChip-GTI ebenso souverän und schnell wie der Wetterauer über den Asphalt. Das nicht zu harte Fahrwerk hält auch bei kurzen Stößen souverän den Kurs und fühlt sich insgesamt sehr stimmig und rund an. Fazit:

Auf einem Niveau mit Wetterauer, nicht zu weich und nicht zu hart. Wo das ESP der anderen GTI noch regelt, kann man hier schon wieder Gas geben. Auch die Hankook-Reifen funktionieren perfekt – einlenken und rum. Das Charmante daran: Die Fahrwerkslösungen von McChip und Wetterauer sind nicht nur flink, sondern auch un-

eingeschränkt alltagstauglich. Der verbliebene Federungskomfort ermöglicht immer noch ein würdevolles Reisen.

Auf ein voll einstellbares Gewindefahrwerk der Firma KW setzt wiederum Oettinger. Mit der moderaten Tieferlegung von 30 Millimetern glänzt es auf der Piste durch schneidiges Einlenken, neutrales

Kurvenverhalten und weitgehende Unempfindlichkeit gegen Lastwechsel. Leider können die Dunlop-Pneus das hohe dynamische Potenzial aber nicht vollständig übertragen, die Rundenzeit rutscht ins Mittelfeld dieses Vergleichs. So präzise sich das Gewindefahrwerk gibt, so unbarmherzig schüttelt es die Passagiere bei langsamer Fahrt



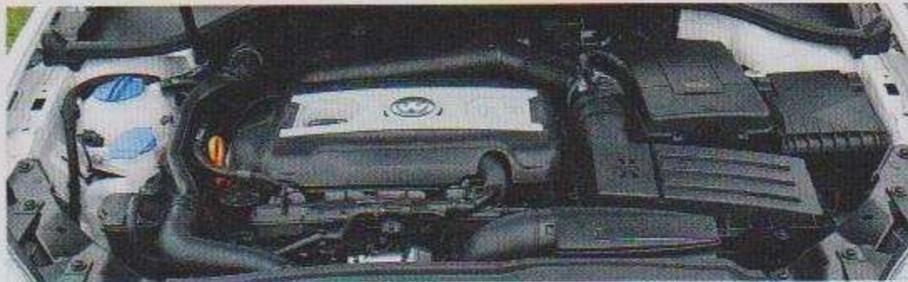
Extravagant: X-Treme-Räder aus dem Hause ATS in 8 x 18 Zoll



Wendland tariert das Serienfahrwerk über optimierte Radlasten aus. Leider bieten die Bridgestone-Reifen nicht den Top-Grip der Hankook-Gummis



Serienanlage mit politisch korrektem Auspuffbrabbeln



Der Turbo-Benzindirekteinspritzer liefert stolze 260 PS ab. Das maximale Drehmoment fällt bei 3000 Umdrehungen über die Kurbelwelle her



Gut: Das nicht zu harte Fahrwerk erlaubt das Einbeziehen der Kerbs in die Ideallinie. Ebenfalls gut: Die verwendeten Federn kosten nur 419 Euro



Unsichtbar, aber stets zur Stelle: McChip generiert 41 Zusatz-PS und holt sich damit im Sprintduell bis 200 km/h mit 23,9 Sekunden den zweiten Platz



Leicht & groß: filigrane OZ-Ultraleggera-Räder in 8,5 x 19 Zoll



Auf Wunsch verziert McChip den GTI mit silbernen „Rallye-Streifen“

FAHRZEUG-SHINE WENDLAND GTI

Herstellerangaben + Messergebnisse

Antrieb

Bauart	R4, Turbo
Hubraum (cm ³)	1984
Leistung (PS / kW)	260 / 191
Drehmoment (Nm)	350

Kraftübertragung

Antrieb	Vorderrad
Getriebe	6-Gang, manuell

Fahrwerk optimierte DCC-Dämpfung

Bremsen v./h. 312 / 282 mm (Serie)

Räder

vorn	8 x 18 Zoll mit 235/40 R 18
hinten	8 x 18 Zoll mit 235/40 R 18

Messwerte

Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Testverbrauch auf 100 km	10,3 l Super Plus

Preise (Euro)

Leistungssteigerung	999
Radsatz	1800
Fahrwerk	300
Anbauteile	Serie
Auspuff	Serie

KONTAKT www.wendland-tuning.de

FAHRZEUG-SHINE MC CHIP-DKR GTI

Herstellerangaben + Messergebnisse

Antrieb

Bauart	R4, Turbo
Hubraum (cm ³)	1984
Leistung (PS / kW)	252 / 185
Drehmoment (Nm)	381

Kraftübertragung

Antrieb	Vorderrad
Getriebe	6-Gang, DSG

Fahrwerk DCC mit Tieferlegungsfedern

Bremsen v./h. 312 / 282 mm (Serie)

Räder

vorn	8,5 x 19 Zoll mit 225/35 R 19
hinten	8,5 x 19 Zoll mit 225/35 R 19

Messwerte

Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Höchstgeschwindigkeit	248 km/h
Testverbrauch auf 100 km	10,6 l Super Plus

Preise (Euro)

Leistungssteigerung	849
Radsatz	2799
Fahrwerk	419
Anbauteile	Serie
Auspuff	Serie

KONTAKT www.mcchip-dkr.com

durch. Trotz seiner grenzwertigen Härte bereitet der Oettinger aber viel Fahrfreude. Nicht zuletzt dank der Karbon-Airbox, die den Turbolader auch akustisch wahrnehmbar macht.

In Sachen „Geradeaus-Performance“ liegen alle fünf Golf-Rivalen trotz der leicht differierenden Papierwerte auf vergleichbarem

Niveau. Wie weiter vorn im Text bereits angedeutet, summieren sich die zugkraftunterbrechungsfreien Schaltvorgänge des Doppelkupplungsgetriebes beim Sprint von 0 auf 100 km/h zu einem Zeitvorteil gegenüber dem Handschalter. Aber: Sämtliche DSG-Fahrzeuge offenbarten beim Beschleunigen deutlich spürbare Leistungslöcher

– vermutlich eine elektronische Drehmomentrücknahme zum Schutz des DSG-Getriebes. Der handgeschaltete Wendland zeigte diese bisweilen unharmonische Kraftentfaltung jedenfalls nicht.

Dass alle beteiligten Tuner auf die Serien-Bremsanlage vertrauen, ist kein Fehler: Sie bietet für den flotten Straßeneinsatz hohe Reser-

ven und geht auf der Rennstrecke erst nach sechs bis sieben Runden in die Knie. Mehr Runden schafft man aber ohnehin nicht. Allzu forschem Kurventreiben setzt nämlich bei allen aktuellen GTIs das Motormanagement ein abruptes Ende. Der temporeiche Rennstrecken-Rausch schickte alle Tuning-Autos ins Notlaufprogramm... [fn/igl]