



Oben: Rein äußerlich lässt sich nicht erkennen, dass sich etwas verändert hat. Die Hardware bleibt Serie. **Unten:** An der Karosserie hat sich außer dem auffälligen Design nichts getan

**TEXT STEFAN MATERN
FOTOS OLIVER RIEGER**

Die Ankündigungen machten neugierig. Volkswagen gab ordentlich Gas mit den ersten Presse-Mitteilungen zum neuen GTI. Der Sechser mache so viel Spaß und sei dabei so eine Hammer-Maschine, dass man ihn eigentlich erst ab 21 Jahren fahren dürfe. Als wir die ersten zwei Exemplare mit Handschalter und Sechsgang-DSG aus Wolfsburg zu Testzwecken hier in Karlsruhe hatten, gab es deswegen fast schon Rängeleien darum, wer zuerst hinter das Steuer der Spaßmaschine GTI durfte. In Serie leistet der agile Vierzylinder 16V mit Turboaufladung und Ladeluftküh-

lung 210 PS bei 5300 bis 6200/min und stellt über einen satten Bereich 280 Newtonmeter Drehmoment zur Verfügung. Mit dem Sechsgang-DSG rast das Kraftpaket in 6,9 Sekunden von Null auf 100 Stundenkilometer. Akustisch hat der Sechser ebenfalls eine Menge zu bieten. Deutlich sportlicher als bei dem normalen Golf röhrt es aus den Endrohren und dem Soundgenerator. Das erinnert fast schon an die „gute, alte Zeit“ der Einser-GTIs. Was also könnte

Wenn Smudo für seinen VW-Werbespot diesen Golf 6-GTI gehabt hätte, würde er den Schlüssel nie aus der Hand geben

man da noch aussetzen haben? Was könnte man noch wollen? McChip-DKR zum Beispiel. Denn zeitgleich mit dem Erscheinen des neuen GTI erreichte uns eine Mail des Spezialisten aus Salzgitter, ob wir Interesse daran hätten, ihre Version des GTI zu testen. Hatten wir natürlich! McChip-DKRs Antwort trägt den klangvollen Namen „Black Pearl“. Rein äußerlich unterscheidet sich der Tuner-Bolide dabei kaum vom Serien-Pen-





McSexy zum Mitnehmen

dant. Schwarz lackiert, mit farblichen abgesetzten Race-Streifen zieht man an der Ampel allerdings schon den ersten Blick auf sich.

Passend zum Lack kommen die schwarz gehaltenen 19-Zöller Ultraleggera HLT von OZ zum Einsatz. Der Serien-GTI steht dagegen auf Felgen der Größe 7,5x17 Zoll (wahlweise 7,5x18 Zoll). Die Felgen waren beim Test mit Hankook-Gummis in 225/35 R19 bestückt. Für eine angemessene Straßenlage des Renners sollen H&R-Federn sorgen, die mit den originalen Dämpfern des DCC zusammen arbeiten.

Ansonsten präsentiert sich der GTI im Serienzustand, bis auf die Feinarbeiten im Motorraum. Die Homepage des Herstellers sagt: „Wir haben für den GTI auf dem Prüfstand und auf der Nordschleife eine Kennfeldoptimierung erarbeitet, welche ihm zu eindrucksvollen 252 PS verhilft. Die Endgeschwindigkeit wird dabei von serienmäßigen 240 Km/h auf 249 Km/h erhöht. Das ist eine Menge Holz!

Bei unseren Messungen zeigte sich der Sechser geradezu giftig-drehfreudig. In nur 3,5 Sekunden schnell die „schwarze Perle“ von Null auf 60 Stun-

denkilometer, von Null auf 100 Km/h vergehen 6,5 Sekunden. Zum Vergleich: der Serien-GTI braucht rund vier Zehntel länger dafür.

Auch hinter dem Lenkrad erlebt man Leistung pur. Der Klang des Boliden ist noch eine Spur aggressiver, die „Black Pearl“ quitiert jeden Druck aufs Gaspedal mit einem wohlwollend aggressiven Röhren und Fauchen. Teilweise – etwa bei Nässe – bringt der McChip-DKR seine ungestüme Leistung von mindestens 252 PS kaum auf die Straße, was man dann auch deutlich in der Lenkung spürt. Es wäre mehr drin – doch nur mit Allrad.



GOLF 6 GTI 2.0 TSI DSG MCCHIP-DKR

LEISTUNGSDIAGRAMM: Das Diagramm zeigt eindrucksvoll, wie der GTI-Motor mit McChip-Bearbeitung seine Kraft entfaltet



FAHRLEISTUNG

0-60 km/h:	3,51 s
0-80 km/h:	4,86 s
0-100 km/h:	6,50 s
0-120 km/h:	8,56 s
0-140 km/h:	11,12 s
0-160 km/h:	14,23 s
0-180 km/h:	18,54 s
0-200 km/h:	23,87 s

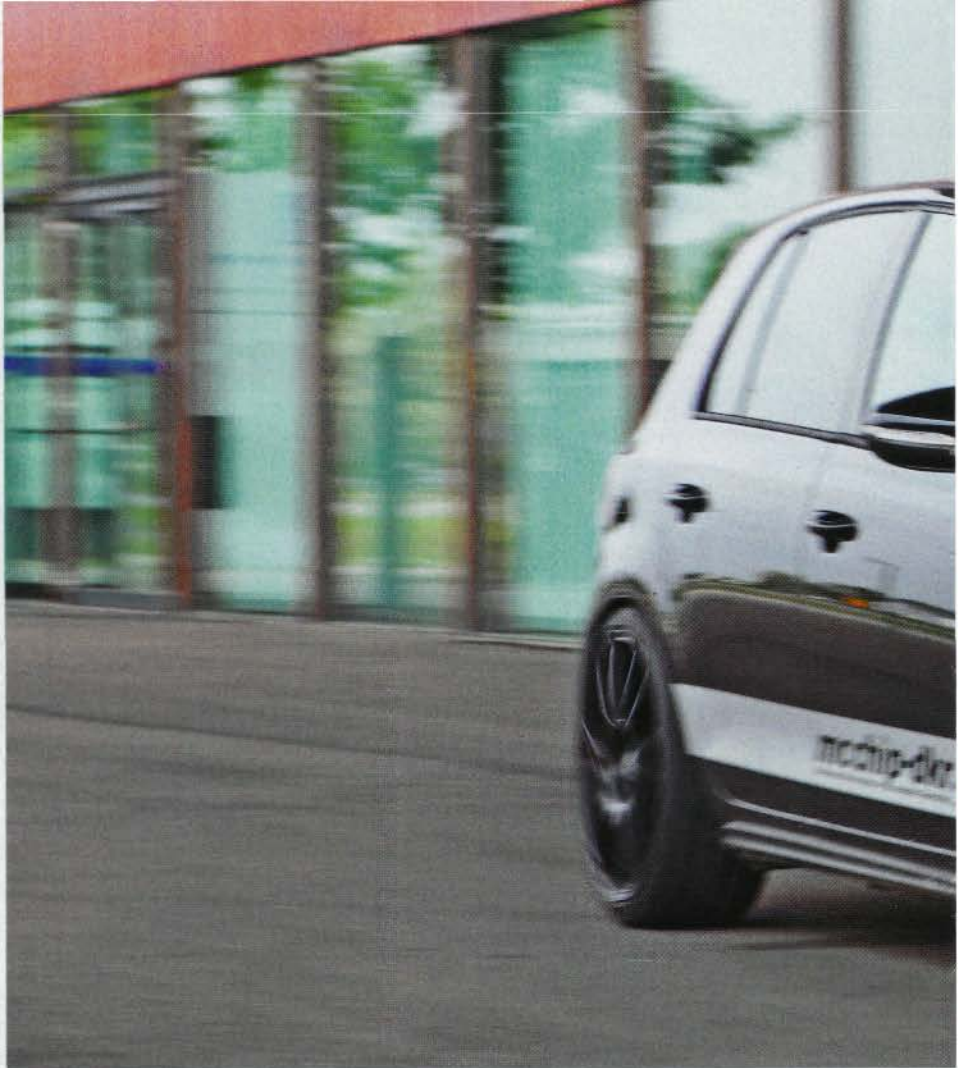
LEISTUNGSWERTE

252 PS	(Serie 210 PS)
382 Nm	(Serie 280 Nm)
249 km/h	(Serie 240 km/h)

PREISE

Leistungssteigerung (inkl. Einbau):	849 Euro
TÜV-Gutachten:	209 Euro
Motorgarantie (12 Monate):	249 Euro
Motorgarantie (24 Monate):	369 Euro
Motorgarantie (36 Monate):	549 Euro
Radsatz OZ, Ultraleggera HLT 8,5x19 mit 225/35R19 Hankook S1 Evo:	2799 Euro
Sportfedern 30mm Tieferlegung (inkl. Montage & Achsvermessung):	419 Euro

KONTAKT: mcchip-dkr GmbH, Gesellensteig 41 - 47, 38229 Salzgitter. Telefon: +49 (0)5341 8672061, Fax: +49 (0)5341 861075, Email: info@mcchip-dkr.com, Web: www.mcchip.com



Das knackige Fahrwerk des GTI setzt auf Serien-DCC-Dämpfer kombiniert mit Federn von H&R

Oben: Das Interieur bleib im Originalzustand – gerade beim GTI ist das auch gut so!
Rechts: Drei Buchstaben auf der Heckklappe sagen laut: „erst ich, dann nichts, dann du“.





Trotzdem bleibt die Fahrt ein Erlebnis, was auch am guten Fahrwerk liegt. Bisher galt es als problematisch, auf dem DCC aufzubauen. Viele Tuner griffen daher direkt zu Komplettfahrwerken, um die Karosserie tiefer an den Asphalt zu bringen. McChip-DKR arbeitete in diesem Fall mit H&R-Federn für die Tieferlegung. Es hat sich gelohnt.

Der GTI ist deutlich straffer – und das in jeder DCC-Einstellung. Vielleicht ist das nicht das komfortable Fahrverhalten, das sich ein Rentner für seinen Golf wünscht, aber der ist hier auch nicht Zielgruppe. Dabei verzichtet der Sportler nicht komplett auf die Vorteile, die der GTI von Haus aus schon mitbringt. Die Wank- oder Nickbewegungen des Aufbaus sind minimal. Dank kleiner Helferlein wie der Quersperre XDS kennt der GTI auch fast kein Untersteuern mehr. Rasante Kurvenräuberei lässt den Fahrer grinsen – wie Hiphop-Ikone Smudo in der Volkswagen-Werbung.

Bei so viel Leistung und Fahrspaß ist es kein Wunder, dass McChip-DKR auch bei der Altersbegrenzung nachlegt. „Dieser getunte Sechser-GTI ist erst ab einem Alter von 23 Jahren erhältlich“. Ein Fahr-sicherheitstraining tut es sicher auch! □

Der Sechser-GTI bringt bedingungslosen Fahrspaß auf die Straße



Kritiker sahen den Stern des GTI schon fast untergegangen, nachdem der Vierer-GTI eine glatte Enttäuschung war. Beim Fünfer zeigte die Kurve schon wieder nach oben – nicht nur wegen der „Mythos GTI“-Kampagne. Der Sechser punktet aber ohne Kompromisse mit seinem großartigen Triebwerk. Das Aggregat der jüngsten Generation gehört der Baureihe EA888 an. Mit seinen 210 PS zwischen 5300 und 6200/min bringt es der drehfreudige Sechser auf bis zu 240 Stundenkilometer. Dabei bleibt er trotz aller Leistung sparsamer im Spritkonsum, als sein Vorgänger. Laut Volkswagen verbraucht der GTI 7,3 Liter Super auf 100 Kilometer und emittiert 170 Gramm CO₂/km.

Gelobt wird durch die Bank auch das Fahrwerk mit verstellbarem, adaptivem DCC (Extra). Neben einer komplett neuen Abstimmung aller Komponenten ist ein elektronisches Quer-Sperrdifferential (XDS) ab sofort mit an Bord.

Das ist eine Funktionserweiterung der elektronischen Differentialsperre (EDS) im Rahmen von ESP. Es bewirkt, dass bei schneller Fahrt das kurveninnere entlastete Rad kurz vor Traktionsverlust per ESP leicht abgebremst wird. Damit kennt der neue GTI trotz seines Frontantriebs praktisch kein Untersteuern mehr.

Der GTI ist ab 26.650 Euro zu haben, Sechsgang DSG kostet 1875 Euro Aufpreis, DCC 995 Euro.