



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



# Das Heulen der Giff

eit nun 33 Jahren begleitet der VW Golf GTI die Geschichte der Firma Oettinger, die bis ins Jahr 1946 zurückreicht. Jede der sechs Generationen Golf nahm man sieh vor, kitzelte schlummernde Pferdestärken aus den Tiefen der Brennräume. Verhalf man dem ersten GTI anno 1976 noch mit scharfer Nockenwelle, kunstvoll geschwungenem Fächerkrümmer oder gar dem legendären Vierventil-Zylinderkopf zu stattlicher Mehrleistung, so genügt es heute (zumindest als erste Stufe). die Reserven des Turbomotors per Software-Modifikation anzuknabbern. 40 PS springen dabei heraus, der GTI wird so zum "Fast-250-km/h-Auto".

Auch die Mitbewerber lassen sich nicht lumpen: EAH Customs, McChip-DKR, Wendland und Wetterauer treten ebenfalls mit 250 bis 260 PS auf den Plan und möchten bei der Frage, wer derzeit Deutschlands sportlichsten GTI baut, ein gewichtiges Wörtchen mitreden.

Riesige technische Kunstgriffe sind dafür nicht vonnöten, denn VW schiebt mit dem Golf GTI eine durchaus schon schnelle Basis an den Start. Bereits im Werks-Set-up glänzt das Fahrwerk mit ebenso satter wie sicherer Straßenlage. Die verbindliche Lenkung, die kräftigen Bremsen sowie die hervorragenden Seitenhalt gebenden Sitze schaffen weitere Voraussetzungen für sportliches Fahren. Feinabstimmung ist also gefragt, will man

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



ein gutes Produkt noch besser machen.

Diesem Motto folgt die Firma Wendland, indem sie dem Serienfahrwerk des GTI mit der Radlastwaage zu Leibe rückt. Wie im Rennsport justieren die Mannen von Wendland die Federvorspannung an jedem Rad im Sinne einer bestmöglichen Gewichtsverteilung mit entsprechend günstigen Auswirkungen auf das Fahrverhalten. Im Preis von 300 Euro ist zudem eine sportlichere Einstellung der Spur- und Sturzwerte inbegriffen. Im Ergebnis ist der Wendland-GTI nicht tiefer als das Serienmodell, wohl aber straffer. Alternativ ist gegen 2000 Euro ein voll einstellbares Bilstein-Gewindefahrwerk er-

September 2009 - Nr. 9 | AUTO BIEU SPORTSCARS 37

#### SNAPTSCAIS VERGLEICH FÜNF GETUNTE GOLF GTI



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



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



knusprig gebackener Kohlefaser



Nichts zu verbessern: Ledersportsitze aus der VW-Aufpreisliste



**Auch VW-Emblem und GTI-Signet** wurden in Echtkarbon geformt



hältlich. Abgerundet werden die die Vorderachse ist schön ruhig, die vier Zehntelsekunden beträgt. Als ansonsten üppig mit Werksoptio-Fahrwerksmodifikationen mit ATS-Rädern in 8 x 18 Zoll und Reifen der Dimension 235/40 (Serie: 225/45 auf 7,5 x 17).

Auf dem Sachsenring funktioniert die Wendland-Abstimmung gut. Unser rennsporterprobter Testfahrer Guido Naumann fasst seine Eindrücke zusammen: "Der Wendland hat insgesamt viel Grip,

Hinterachse aber etwas steif."

#### **Feintuning macht** aus einem guten Auto ein noch besseres

Es reicht zur drittschnellsten Topzeit gerade einmal lächerliche toms den Sachsenring. Der auch tischen Look eines Stealth-Bom-

Zensur umsetzt.

Mit dem VW-Doppelkupplungsgetriebe DSG ("Direktschaltgetrie-

großes Plus beim Fahren auf letzter nen bestückte Golf GTI des Eichs-Rille schält sich wieder einmal das felder Autohauses stellt den Gegute alte Handschaltgetriebe her- genwert von sagenhaften 46190 aus, das die Übersetzungswünsche Euro dar - ein GTI-Basismodell im des Fahrers ohne elektronische EAH-Trimm ist allerdings auch schon für 10000 Euro weniger zu bekommen.

Mattschwarze Folie umhüllt die Runde, wobei die Differenz zur be") betritt der Golf von EAH Cus- Karosserie und verleiht den drama-





Leicht & groß: Die filigranen OZ-Ultraleggera-Räder messen 8,5 x 19 Zoll und tragen äußerst klebrige Hankook-Reifen der Dimension 225/35 R 19

Räder in 19 Zoll sowie diverse fährt, desto besser wird es. Echtkarbon-Teile vervollkommnen den durch und durch dunklen Auftritt des EAH-GTI.

Um 50 Millimeter ging es nach unten, die Reifenflanken ducken sich

bers, schwarze OZ-Superturismo- bescheiden, doch je schneller man

Also ab auf die Rennstrecke. EAH Customs empfiehlt hier einen Rei-Konsequent auch die Tieferle- ersten Kurven wird klar: Das ist zu Kerbs nicht mitnehmen. Das Fahrgung per H&R-Gewindefahrwerk: viel. Die prall aufgepumpten Continental-Pneus haben kaum Grip, der EAH schmiert hilflos über den bereits in die Radhäuser. Der Lang- Sachsenring, das nicht vollständig samfahrkomfort ist entsprechend deaktivierbare ESP muss ständig



Perfekte Ergonomie ab Werk - kein Handlungsbedarf für den Tuner



Das DCC-Fahrwerk harmoniert gut mit einer moderaten Tieferlegung

eingreifen. Weitere Probleme bereitet das tiefe Fahrwerks-Set-up. hart, kaum Grip, Fahrwerk zu steif, verhalten bleibt aber gutmütig." Und so summieren sich im Ziel fast drei Sekunden auf die Bestmarke.



Unsichtbar, aber stets zur Stelle: McChip generiert 41 Zusatz-PS

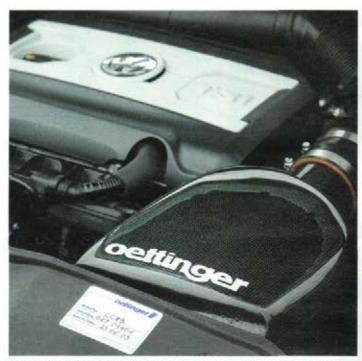


Den liebevoll vernähten Handbremshebel bringt der GTI serienmäßig mit

DSG an, das sich aufgrund der ultrakurzen Schaltzeiten positiv auf O-Ton Guido Naumann: "Reifen zu das Beschleunigungsvermögen auswirkt. Auf der Rennstrecke stellt fendruck von 3,3 Bar. Bereits in den zu wenig Federweg, man kann die es jedoch nicht das Optimum dar, denn es schaltet auch im Handschaltmodus beim Erreichen der starr programmierten Drehzahlgrenzen hoch- oder runter. Die Wie es schneller geht, zeigt der Handschaltfunktion (über Lenk-Wetterauer-GTI. Auch er tritt mit radpaddel oder Schalthebel) ist

September 2009 · Nr. 9 | AUTO BILD SPORTSCARS 39

#### SNAPTSCAIS VERGLEICH FÜNF GETUNTE GOLF GTI



Das Ohr fährt mit: Dank der Karbon-Airbox kann man Turbolader und Abblasventil bei der Arbeit zuhören



Die Werks-Stoffsitze tragen sehr kultiges Karomuster



rie: Heckdiffusor mit zwei Endrohren kupplungsgetriebe DSG



Oettinger setzt auf fünf Speichen, schwarz lackiert mit weißem Ring



Sieht aus wie vom Tuner, ist aber Se- Macht nicht nur Freude: VW-Doppel-



also eigentlich ein "halbmanueller" Modus, in dem bei voll durchgetretenem Gaspedal mitunter unnötig heruntergeschaltet und zu lange ausgedreht wird, anstatt den drehmomentstarken Turbomotor kraftvoll aus mittleren Drehzahlen durchziehen zu lassen.

Auf der anderen Seite schaltet Touren). So weit, so gut - doch lei-

Bereich des Drehzahlmessers beginnt übrigens bereits bei 6200

#### Der Tiefere ist nicht automatisch der Schnellere

das automatisierte Getriebe bei der tut es das auch kurz vor Kurven, 6800 Umdrehungen hoch (der rote wo der Pilot den nächsthöheren

sich Antriebskraft und Motorbremsmoment via Kupplung und Handschaltgetriebe einfach besser dosieren, der Fahrer hat schlicht mehr Eingriffsmöglichkeiten, wäh- Dämpferkennlinien "Comfort" und rend das DSG den Motor in ein elektronisches Korsett zwängt.

Dennoch brennt der Wetterauer die Tagesbestzeit in den Asphalt, dern um moderate 30 Millimeter

Gang gerade nicht gebrauchen kommentiert dabei jeden Schaltkann. Summa summarum lassen vorgang mit einem satten Ballern aus dem Edelstahlendtopf.

Das ab Werk montierte, aufpreispflichtige DCC-Fahrwerk lässt neben der Normalstellung auch die "Sport" zu. Wetterauer verändert am Dämpfungssystem nichts, legt den Aufbau jedoch mit H&R-Fe-







Der Maßstah: Mag ein DSG auch schneller schalten - erste Wahl für sportliches Fahren bleibt das elektronikfreie Handschaltgetriebe

läuft wie auf Schienen und glänzt DKR vertraut fahrwerkseitig auf gesamt stimmig und rund an. mit sehr direktem Einlenkverhal- die Kombination von adaptivem Top-Rundenzeit haben die Han- Tieferlegungsfedern von H&R. kook-Reifen, die auf dem Sachsen-Grip bieten.

rollt der GTI von McChip-DKR - nicht zu harte Fahrwerk erlaubt das Charmante daran: Die Fahrwerks- deraten Tieferlegung von 30 Mil-

tiefer. So verfügt das Fahrwerk und fährt eine vergleichbar gute

ring einen wirklich exzellenten der Wettersuer schnürt der Mc- hier schon wieder Gas geben. Auch Chip-GTI über die sächsische Berg- die Hankook-Reifen funktionieren defahrwerk der Firma KW setzt Auf der identischen Bereifung und-Tal-Bahn in Oberlungwitz. Das perfekt - einlenken und rum." Das wiederum Oettinger. Mit der mo-



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



GTI? Wendland kann da noch einen draufsetzen...

Miteinbeziehen mittelhoher Kerbs noch über ausreichend Federweg. Rundenzeit heraus. Auch McChip- in die Ideallinie und fühlt sich ins-

Ebenso souverän und schnell wie anderen GTI noch regelt, kannst du volles Reisen.



Reichlich Seitenhalt auf perfekten. serienmäßigen GTI-Fauteuils



Der Turbo-Benzindirekteinspritzer liefert stolze 260 PS ab

lösungen von McChip und Wetterauer sind nicht nur flink auf der Rennstrecke, sondern auch un-Naumann: "Auf einem Niveau eingeschränkt alltagstauglich. Der ten. Maßgeblichen Anteil an der DCC-Fahrwerk und 30-Millimeter- mit dem Wetterauer, nicht zu weich verbliebene Federungskomfort erund nicht zu hart. Wo das ESP der möglicht immer noch ein würde-

Auf ein voll einstellbares Gewin-

Soptember 2009 - Nr. 9 | AUTO BILD SPORTSCARS 41

#### Sportscars vergleich fünf getunte golf gti





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

limetern glänzt es auf der Rennpiste 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 auf der

Rennpiste gibt, so unbarmherzig schüttelt es die Passagiere bei lang-

### **Der Oettinger** glänzt mit sehr präzisem Handling

samer Fahrt auf unebener Straße durch. Wenn auch von gewisser blasventil einmal mehr herzhaft Härte (einen Test weiterer Sport-



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



Auch Wetterauer vertraut im Innenraum auf Wolfsburger Architektur

fahrwerke für den Golf VI finden Sie übrigens ab Seite 100), bereitet der Oettinger viel Fahrfreude. Nicht zuletzt dank der Karbon-Airbox. die den Turbolader endlich auch akustisch wahrnehmbar macht man ertappt sich immer wieder bei unnötigem Beschleunigen und Gaswegnehmen, nur um das Abschnarren zu hören.

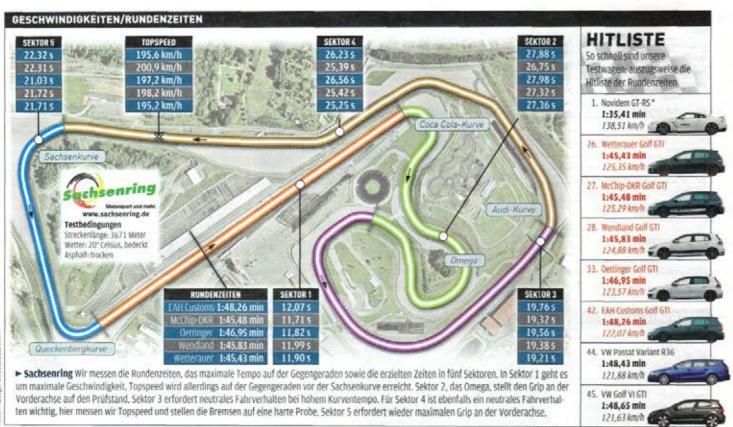


Sitzen kann so schön sein: kräftig konturierte VW-Sportsitze in Leder



Die Edelstahlendrohre entlassen beim Schalten ein sattes Ballern

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 >



Testfahrzeug mit Sportreilen, Straßenzugelassene Seinislicks verbessern die Rundenzeit stenifikant, sind aber nicht all



#### SNOTSCARS VERGLEICH FÜNF GETUNTE GOLF GTI

TECHNISCHE DATEN	EAH CUSTOMS	MC CHIP-DKR	OETTINGER	WENDLAND	WETTERAUER			
Motor			R4, Turbolader					
Einbaulage	vorn quer							
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2							
Hubraum	1984 cm³							
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm							
Verdichtung	9,6:1							
kW (PS) bei 1/min	184 (250)/6500	185 (252)/6000	184 (250)/5900	191 (260)/6000	191 (260)/5500			
Literleistung	126 PS/Liter	127 PS/Liter	126 PS/Liter	131 PS/Liter	131 PS/Liter			
Nm bei 1/min	350/3300	381/3500	360/2400	350/3000	380/2500			
Antriebsart	Vorderrad							
Getriebe	6-Gang-DSG	6-Gang-DSG	6-Gang-DSG	6-Gang	6-Gang-DSG			
Bremsen vorn	312 mm/innenbelüftet							
Bremsen hinten	282 mm							
Radgröße vorn / hinten	8 x 19	8,5 x 19	8,5 x 19	8 x 18	8,5 x 19			
Reifen vorn / hinten	225/35 R 19	225/35 R 19	235/35 R 19	235/40 R 18	225/35 R 19			
Reifentyp	Continental SportContact 3	Hankook Ventus S1 Evo	Dunlop SP Sport Maxx	Bridgestone Potenza RE 050 A	Hankook Ventus S1 Eve			
Länge/Breite/Höhe	4213/1786/1451 mm	4213/1786/1471 mm	4213/1786/1471 mm	4213/1786/1501 mm	4213/1786/1471 mm			
Radstand	2578 mm							
Leistungsgewicht	5,6 kg/PS	5,8 kg/PS	5,7 kg/PS	5,4 kg/PS	5,6 kg/PS			
Zuladung	480 kg	420 kg	455 kg	460 kg	437 kg			
Tankvolumen	551							

MESSWERTE TOUGHBOOK	EAH CUSTOMS	MCCHIP-DKR	OETTINGER	WENDLAND	WETTERAUER
Beschleunigung					
0- 50 km/h	2,7 s	2,6 s	2,7 s	2,5 \$	2,5 \$
0- 80 km/h	4,6 s	4,4 s	4,5 s	4,7 s	4,5 s
0-100 km/h	6,3 s	6,15	6,2 s	6,7 s	6,25
0-130 km/h	9,8 s	9,5 s	9,65	9,95	9,65
0-160 km/h	14,6 s	14,3 s	14,2 s	15,2 s	14,65
0-200 km/h	24,65	23,9 s	23,7 s	24,4 s	24,5 s
Viertelmeile					
0-402,34 m	14,60 s	14,43 s	14.51 s	14.725	14.50 5
Elastizität					
60-100 km/h im 4. Gang	3,3 s*	3,2 5*	3,25*	4.65	3,35*
80-120 km/h im 5. Gang	3,9 s*	3,85*	3,95*	5,95	4,15*
80-120 km/h im 6. Gang	-	-		7,65	
Bremsweg (Verzögerung)					
100-0 km/h kalt	36,6 m (-10,6 m/s <sup>2</sup> )	36,0 m (-10,7 m/s <sup>2</sup> )	36,8 m (-10,5 m/s²)	35,6 m (-10,8 m/s²)	35,7 m (-10,8 m/s <sup>2</sup> )
100-0 km/h warm	38,9 m (-9,9 m/s <sup>2</sup> )	37,3 m (-10,4 m/s <sup>2</sup> )	38,1 m (-10,1 m/s <sup>2</sup> )	35,5 m (-10,9 m/s²)	36.2 m (-10.6 m/s <sup>2</sup> )
Testverbrauch					
Ø auf 100 km	10,8   Super Plus	10,6   Super Plus	10,5   Super Plus	10,3   Super Plus	11,0   Super Plus
Reichweite	510 km	520 km	520 km	530 km	500 km
Leergewicht	1410 kg	1470 kg	1435 kg	1410 kg	1453 kg

HOCHSTGESCHWINDIGKEIT	EAH CUSTOMS	MC CHIP-DKR	OETTINGER	WENDLAND	WETTERAUER
GPS-Messung (www.leitspeed.de)	245 km/h	248 km/h	246 km/h	245 km/h	247 km/h
PREISE (Euro inkl. MwSt.)	EAH CUSTOMS	MC CHIP-DKR	OETTINGER	WENDLAND	WETTERAUER
Serienfahrzeug ohne Extras	29 290 Euro	29 290 Euro	29 290 Euro	27 415 Euro	29 290 Euro
Tuning					
Leistungssteigerung	720	849	1390	999	818
Fahrwerk	1350 (H&R-Gewindefahrwerk)	419 (Tieferlegungsfedern)	1290 (KW-Gewindefahrwerk)	300 (optimierte Abstimmung)	409 (Tieferlegungsfedern)
Komplettradsatz	2350	2799	2760	1800	2990
Karosseriemodifikationen	2800 (Lackfolie, Karbonteile)	-		THE LAW -	480 (Lackierung)
Auspuffanlage	Serie	Serie	Serie	Serie	390 (Edelstahl-Endtopf)
Preis Testwagen	36 510 Furo	33 357 Furo	34 730 Furo	30 514 Furo	3/1377 Furn

Sekunde.

Aber: Sämtliche DSG-Fahrzeuge Dass alle beteiligten Tuner auf "Hat der GTI ein Problem?"). Der die Knie.

von immerhin einer halben sche Kraftentfaltung jedenfalls beieinanderliegenden Tuningnicht.

deutlich spürbare Leistungslöcher anlage vertrauen, ist kein Fehler: gebende Rolle.

zeigte diese bisweilen unharmoni- Schluss: Bei technisch derart eng 9115110, www.wetterauer.de

Fahrzeugen wie in diesem Vergleichstest spielt die Reifenwahl offenbarten beim Beschleunigen die serienmäßig verbaute Brems- letztlich eine ziemlich ausschlag-- vermutlich eine elektronische Sie bietet für den flotten Straßen- Kontakt: EAH Customs, Tel. 0 36 06-67 90 28,

Drehmomentrücknahme zum einsatz hohe Reserven und geht auf www.eah-customs,de; McChip-DKR, Tel. Schutz des DSG-Getriebes (siehe dem Sachsenring erst nach sechs 05341-8672061, www.mcchip.com; 0ettinauch gegenüberliegende Seite: bis sieben schnellen Runden in ger, Tel. 06172-953333, www.oettinger.de; Wendland, Tel. 07471-871150, www. handgeschaltete Wendland-GTI Noch eine Anmerkung zum wendland-tuning.de; Wetterauer, Tel. 0261-



Reichlich Dampf unter der Haube paart sich mit rassigem Sound und klebrigen Reifen. Das nahezu perfekte Handling wird nicht mit übertriebener Härte erkauft. Preiswertes Tuning, schnellste Rundenzeit.

## Hat der GTI ein Problem?

ALLE GETLINTEN WIF AUCH DER SERIENMÄSSIGE GTI GINGEN BEI DER ZEITENJAGD AUF DEM SACHSENRING INS NOTLAUFPROGRAMM

➤ Das sagt EAH CUSTOMS: "Um ein Fahrzeug richtig zu tunen, muss man sich hundertprozentig auf die Ausgangsbasis verlassen können. Sollten dort Fehler vorhanden sein, kann dies auch Auswirkungen auf das Tuning haben. Das Problem mit dem hart schaltenden DSG hat VW aktuell durch ein Software-Update gelöst. Dies zeigt, dass die aufgetretenen Fehler nicht zwingend mit den Tuning-Maßnahmen in Verbindung stehen. Allerdings trat das Öldruckproblem in unserem Alltagsbetrieb und bei den von uns durchgeführten Tests nicht auf. Möglich ist, dass durch die hohen Flieh-

kräfte in der Omega-Kurve das Fahrzeug an die Grenzen geführt wird und dadurch diese Beeinträchtigung auftritt. Für diesen Extremfall testen wir zurzeit eine Ölkühleranlage."

➤ Das sagt MC CHIP-DKR: \_Beim Golf VI GTI sind in den Motorkennfeldern die Grundeinstellungen für die \_Ölstandsüberwachung" nicht korrekt aufgebaut! Die Grunddaten der Ölsumpfüberwachung und der Temperaturschwellen sind nicht für extreme Querbeschleunigungen ausgelegt. Gleichzeitig sind die \_Öldruckschalter-Entprellzeiten" nicht korrekt kalibriert, also nicht übereinstimmend mit dem tatsächlichen Viskositätsverhalten des Motor-Öls! Einfach ausgedrückt heißt das, dass die Sensoren, die Ölmenge und -temperatur überwa-

chen, falsch eingestellt sind. Die Sensorik ist abgestimmt auf eine schlechtere Ölqualität, als sie beim Golf GTI tatsächlich Verwendung findet."

➤ Das sagt OETTINGER: "Oettinger sieht die am 6er GTI aufgetretene Problematik darin begründet, dass immer mehr hochtechnisierte und sensible Elektronik seitens des Herstellers eingesetzt wird. Sicherlich gut gemeint, aber kleinste errechnete Irrtümer sorgen auch schnell mal für das Umschalten der Motorelektronik in das Notlaufprogramm, und dieser Effekt ist fatal für den Fahrer. Das Problem in diesem Fall ist wohl das im Ölwannenoberteil neu untergebrachte Öldruck-Steuerventil. Es soll in Abhängigkeit zur abgerufenen Motorleis-

tung nur so viel Öldruck zulassen, wie unbedingt erforderlich. Unserer Meinung nach ein fragwürdiges Bauteil in einem sportlichen Auto wie dem Golf GTI. Sicherlich ist dies einfach lösbar. Wir verlassen uns auf eine schnelle Fehlerbeseitigung durch VW."

▶ Das sagt WENDLAND: "Für unsere Kunden, die den Golf GTI als Straßen- und Alltagsauto nutzen, ist diese Sicherheitsfunktion (Begrenzung der Maximaldrehzahl bei Ölmangel oder Öldruckstörungen) ein hochwirksamer Schutz gegen Motorschäden durch Ölmangel. Für den Rennstreckeneinsatz sind konstruktive Änderungen an der Ölversorgung notwendig. Diese sind zurzeit wegen fehlender Kapazitäten nicht geplant. Für den Einsatz auf der Rennstrecke ist der Golf GTI nicht konzipiert, wir empfehlen hierfür die von uns optimierten Porsche-Sportwagen.

PS: Die Ölversorgung des 24h-Nürburgring-Renn-Scirocco müsste einmal technisch analysiert werden,\*\*

▶ Das sagt WETTERAUER: "Bereits beim serienmäßigen GTI mit DSG-Getriebe stellten wir teilweise harte und ruckelige Schaltvorgänge fest, die nach der Leistungsoptimierung noch deutlicher auftraten. Nach Durchführung des DSG-Updates von Volkswagen waren sowohl beim serienmäßigen wie auch beim leistungsgesteigerten Modell die harten Schaltvorgänge nicht mehr zu spüren. Auch bei unseren Tests auf dem Nürburgring-Grand-Prix-Kurs ging der leistungsoptimierte GTI bei extremer Fahrweise nach sieben Runden ins Notlaufprogramm.

Beim Serienmodell trat das Phänomen bei gleicher Fahrweise nach etwa zehn bis zwölf Runden auf. Wir arbeiten derzeit an einer Lösung dieses Serienproblems. ■ VW hat dem GTI zum Schutz von Fahrer und Auto eine Vielzahl elektronischer Zügel angelegt. So wird beispielsweise bei 6100 Umdrehungen pro Minute im höchsten Gang sanft abgeregelt, was je nach Abrollumfang der Reifen einer Höchstgeschwindigkeit von 245 bis 248 km/h entspricht - die getunten Exemplare könnten jedoch schneller. Des Weiteren lässt sich die Stabilitätskontrolle nicht vollständig deaktivieren. Guten Rundenzeiten auf der Rennstrecke steht das nicht direkt im Wege, und doch führen die Regeleingriffe bisweilen zu einer unharmonischen, eckigen Linie. Beim auf der Rennstrecke üblichen schnellen Wechsel vom Gas- aufs Bremspedal greift zudem der Bremsassistent harsch ein, der kräftige Lastwechsel macht dann das Heck nervös. Das elektronische Sperrdifferenzial XDS, das mit Bremseingriffen arbeitet, sorgt in der Tat für eine sehr gute Traktion, bremst aber leider - im Gegensatz zu einem echten Sperrdifferenzial - den Leistungüberschuss weg. Abgesehen von diesen Zugeständnissen an die Fahrsicherheit im öffentlichen Straßenverkehr traten im Test aber auch zwei echte Probleme auf: Zum einen fielen die Doppelkupplungsgetriebe (DSG) bisweilen mit extrem harten Schaltvorgängen auf, zum anderen ging die Motorelektronik aller Testfahrzeuge in der zweiten auf Zeit gefahrenen Runde auf dem Sachsenring ins Notlaufprogramm. Nach dem Omega des Sachsenrings, einer lang gezogenen Rechtskurve, blitzte jeweils kurz eine Warnmeldung über unzureichenden Öldruck im Fahrerdisplay auf; anschließend wurde das Notlaufprogramm aktiv, sodass der Motor noch über gefühlte 50 PS verfügte und die Fahrt abgebrochen werden musste. Auch ein von uns gefahrener serienmäßiger Golf VI GTI ging auf dem Sachsenring ins Notlaufprogramm, allerdings erst nach der siebten schnellen Runde.

Das sagt VOLKSWAGEN: Nach ausführlichen Tests und auch der Erprobung des neuen Golf G11 auf der anspruchsvolfen Nürburgring-Nordschleife sind uns bis dato keine Auffälligkeiten bei der Ölversorgung des 888-Motors bekannt geworden. Dennoch nehmen wir die von den Redakteuren der AuTO BILD SPORTSCARS herausgefahrenen Auffälligkeiten sehr ernst und prüfen derzeit auf diversen Rennstrecken diesen Sachverhalt.

Allgemein können wir sagen, dass die Anzeige im Kombiinstrument inklusive der Leistungsrücknahme eine Sicherheitsfunktion ist, die als Schutz für den Kunden vor eventuellen Schäden bei zu niedrigen Ölständen in Verbindung mit hohen Querkräften aktiviert wird. Es ist sehr sicher appliziert worden, sodass die Öl-Warnmeldung nur in dieser extremen Fahrsituation auf dem Sachsenring ausgelöst wurde. Wir werden Sie selbstverständlich über die abschließende Auswertung unserer Nachprüfungen informieren."



#### MC CHIP-DKR

■ Drehmomentstarker Motor, exzellente Rundenzeit. Die Kombination aus preiswerten Tieferlegungsfedern und DCC-Dämpfungssystem stellt in diesem Vergleich das Optimum dar. Pattex-Reifen machen den Rest.

#### 3 WENDLAND

■ Einziger im Vergleich mit Handschaltung, macht sich auf Straße wie Rennpiste positiv bemerkbar. Kurze Bremswege, gute Rundenzeit. Die Bridgestone-Reifen bieten jedoch nicht den Top-Grip der Hankook-Gummis.

#### 4 OETTINGER

■ Glücklich machender Turbosound dank Karbon-Airbox. Das Gewindefahrwerk zeigt Rennsportambitionen, verlangt im Alltag aber Nehmerqualitäten. Auch hier setzt die Bereifung die Grenzen.

#### 5 EAH CUSTOMS

■ Klarer Sieger in der Optikwertung: mattschwarz, tief, böse. Für optimale Rundenzeiten mangelt es jedoch an Federweg und Reifengrip. Auf Rennstrecke und Straße aber immer noch schneller als ein serienmäßiger GTI.

