

auto motor und sport



ÜBER 170 NEUHEITEN 2009



TOP-TEST BMW 750 Li



TEST AUDI Q5



FAHRBERICHT RENAULT MÉGANE



**MIT
NEUHEITEN-
KALENDER
2009
ZUM AUSKLAPPEN**



VW POLO



ALFA ROMEO 149



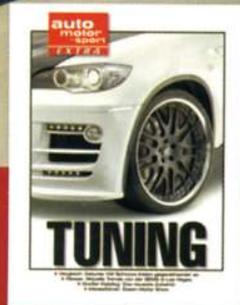
OPEL ASTRA



BMW X1



VORSTELLUNG PORSCHE PANAMERA



TUNING

WERKSTATT-TEST

AUDI: KEINE PREMIUM-QUALITÄT

TUNING-EXTRA

ALLES ÜBER DIE ESSEN MOTOR SHOW

Deutschland 3,50 € E1418D Österreich 4 €, Schweiz 6,90 sfr, Benelux 4,10 €, Finnland 5,30 €, Frankreich 4,70 €, Griechenland 5,20 €, Italien 4,60 €, Kanaren 4,80 €, Norwegen 47 NOK, Portugal (Cont.) 4,60 €, Spanien 4,60 €, Slowenien 4,60 €, Ungarn 1250 Ft



Fünf Mal VW Scirocco von 250 bis 272 PS: Die Tuner B&B, Digi-Tec, MTM, Raeder und Wendland treten gegeneinander an.

MITTEL ZUM GAG

Er lenkt ohne Selbstzweifel ein. Er ignoriert die Fliehkraft. Er weigert sich zu untersteuern. Traumwandlerisch saugt der VW Scirocco von Tuner MTM den Kleinen Kurs von Hockenheim unter sich hinweg, als wäre es der tägliche Weg zur Arbeit. An seinen vier dröhnenden Endrohren kommt diesmal keiner vorbei – 272 turboglühende PS lassen keinen Zweifel daran, wer der Herr auf dem Ring ist.

Doch Raeder Motorsport ist ihm auf den Fersen. Auch dieser Scirocco ist

Rundkurs-optimiert, setzt auf ein ähnlich konfiguriertes, voll einstellbares Gewindefahrwerk von KW, zusätzlich auf Stabilisatoren und eine Bremsanlage von Movit. Sogar das Doppelkupplungsgetriebe ließ der Rundstreckenfuchs und Firmenchef Nicki Raeder umprogrammieren (799 Euro): In der manuellen Gasse hat der Fahrer die volle Verfügungsgewalt über die Gangwechsel. Keine Kickdown-Funktion, kein selbständiges Hochschalten beim Erreichen des Drehzahllimits.

Noch konsequenter als der breitschultrige MTM lenkt der etwas zierlicher bereifte (255/35 R 18) Raeder-Scirocco ein, noch willfähriger wirft er sein Heck in den Scheitelpunkt, füttert die Vorderräder früh mit den bis zu 250 PS. Doch es hilft nichts: Acht Zehntel fehlen ihm am Ende auf den MTM – gegen dessen traktionsstarke 20-Zöller von Michelin richten die kleineren Dunlops nichts aus.

Auch der Scirocco von Digi-Tec möchte ein Racer sein. Schlimmer noch



RAEDER

0-100: 6,0 SEC • 250 PS • HOCKENHEIM: 1.18,4 MIN

Auf der Rennstrecke bewegt sich der Raeder leichtfüßig und präzise, ist nur durch den Grip der Dunlop-Reifen limitiert

B&B 0-100: 6,7 SEC • 250 PS • HOCKENHEIM: 1.20,3 MIN

Indifferentes Grenzbereichs-Schwanken zwischen Unter- und Übersteuern bremsen den B&B ein





Digi-Tec

Curbs hebeln den Digi-Tec von der Ideallinie, dem Motor fehlt Biss

0-100: 6,5 SEC • 260 PS • HOCKENHEIM: 1.19,9 MIN



Wendland

Ruhig, souverän, effizient – und dabei komfortabel: So fährt nur der Wendland

0-100: 6,3 SEC • 260 PS • HOCKENHEIM: 1.19,2 MIN

als die ebenfalls verstockt federnden Coupés von MTM und Raeder poltert der Digi-Tec schon bei der Anfahrt nach Hockenheim über die Autobahn, hebt auf Bodenwellen ab, versetzt auf Querfugen – klassische Zeichen eines beinhalten Rennstrecken-Fahrwerks (KW).

Doch selbst für Hockenheim ist der Digi-Tec zu unnachgiebig abgestimmt; die Curbs hebeln ihn aus, er verliert Bodenkontakt und damit Traktion. Zudem fehlt ihm der TDI-artige Druck des MTM aus den Ecken heraus – erst bei 4500/min stemmt sich der Digi-Tec mit 360 Nm nach vorn, über 1000/min spä-

ter als der MTM. So verliert er Zehntel um Zehntel auf die beiden Rivalen. Am Ende bleibt die Stoppuhr gerade so unter 1.20 Minuten stehen. MTM (1.17,6) und Raeder (1.18,4) sind in unerreichbarer Ferne.

Als Maßstab läuft ein serienmäßiger 200-PS-Scirocco im Test mit. Er absolviert ebenso das komplette Messprogramm in den Kategorien Beschleunigung, Durchzug, Bremsen, Slalom, schnelles Ausweichen, Verbrauch und natürlich die Runde in Hockenheim. Hier gibt er als Referenz für die getunten Scirocco eine Zeit von 1.21,9 Minuten vor.

Generell gilt in diesem Vergleich: Fahrwerk und Reifen bleiben im Straßen-Setup; weder Zug- noch Druckstufen werden verstellt, und der Luftdruck wird nur bei kalten Reifen gemessen. Sport-Pneus sind nicht zugelassen, alle Autos gehen vollgetankt und mit zwei Mann besetzt auf die Strecke. Damit bleiben die getunten Scirocco zwar unter ihren theoretischen Möglichkeiten, doch die Rundenzeiten sind auch für den geübten Hobby-Fahrer erreichbar, der keine Federraten-, Klick- und Bar-Wissenschaft betreiben möchte, sondern auf eigener Achse nach Hocken-

MTM 0-100: 6,0 SEC • 272 PS • HOCKENHEIM: 1.17,6 MIN

So unnachgiebig wie der MTM verbeißt sich hier kein Zweiter in die Ideallinie – einlenken ohne zu rutschen oder zu schlupfen





Alle Getunten schieben stärker als die Serie (280 Nm) an

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	Scirocco B&B	Scirocco Digi-Tec	Scirocco MTM	Scirocco Raeder	Scirocco Wendland	VW Scirocco Serie
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1984	1984	1984	1984	1984	1984
Leistung	184 (250) 5350	191 (260) 5500	200 (272) 6080	184 (250) 6000	190 (260) 6300	147 (200) 5100
max. Drehm.	360 bei 2000	360 bei 4500	350 bei 3480	350 bei 3500	350 bei 2500	280 bei 1700
Leergewicht	1358	1364	1384	1331	1293	1350
Testwagenbereifung	235/35 R 19 Y Yokohama Advan Sport	235/35 ZR 19 Continental Sport Contact	265/30 ZR 20 Michelin Pilot Sport	255/35 R 18 Y Dunlop Sport Max GT	235/35 ZR 19 Michelin Pilot Sport	235/45 R 17 W Bridgestone Potenza RE 050
Kraftübertragung	Vorderradant. Sechsganggetr.	Vorderradant. Sechsganggetr.	Vorderradant. Sechsganggetr.	Vorderradant. Sechsganggetr.	Vorderradant. Sechsganggetr.	Vorderradant. Sechsganggetr.

heim reist, um ein paar schnelle Runden in den Asphalt zu brennen.

Die bereits heckbetonte Grund-Balance des serienmäßigen Coupés spitzen einige Tuner zu. Besonders beim schnellen Ausweichen in der Pylonengasse, gefahren mit rund 130 km/h, reagiert die Raeder-Version bei Lastwechsel mit deutlichem Übersteuern, bevor die Fahrdynamikregelung eingreift – ein Fahrverhalten, das man von einem Fronttriebler nicht gewohnt ist.

Vor allem beim Bremsen in schnellen Autobahn-Kurven wird das Heck unangenehm leicht. Beim Versuch, dem Scirocco das Untersteuern abzugewöhnen, sind die Raeder-Techniker über das Ziel hinausgeschossen. Ein ähnliches Verhalten zeigt übrigens auch der B&B, allerdings wechselt dieser zwischen Unter- und Übersteuern. Die Folge: ein indifferentes Fahrverhalten, das wenig Vertrauen vermittelt und im Grenzbereich die Ideallinie gründlich verhagelt – auf der Landstraße wie auch auf der Rennstrecke. Die Lichtschranke

zeichnet hier eher gemächliche 1.20,3 Minuten auf.

B&B ergänzt die bei VW optionalen adaptiven Stoßdämpfer um kürzere und steifere Federn. Für die Rennstrecke lässt sich die Sporttaste aktivieren, und der Dämpfer verhärtet sich; auf Stellung Comfort ist der B&B dagegen sogar reisetauglich. Auch der Wendland mutet seinen Passagieren keine Härten zu. Die Techniker beschränken sich auf kürzere Federn, kombinieren diese aber mit den passiven Stoßdämpfern des Serienfahrwerks.

Eine Dämpfer-Kennung für alle Bereiche, kann das funktionieren? Sehr gut sogar. So akribisch, wie sich die Brüder Wendland um die Abstimmung bemüht haben – inklusive Justierung auf der Radlastwaage –, könnte dies auch als Sportfahrwerk ab Werk durchgehen. Das gilt genauso für das Motortuning. Ähnlich wie die anderen Tuner bearbeitet Wendland das Kennfeld, erhöht den Ladedruck um etwa 0,3 bar und passt Zündung sowie Einspritzmenge

an. Der Zweiliter-Turbo leistet anschließend 260 PS und, viel wichtiger, 350 Newtonmeter – schon bei 2500/min.

Mit nur geringer Verzögerung spricht der Vierzylinder an, beißt früh zu und dreht begeistert bis an den roten Bereich. Damit stürmt der Wendland auf seinen eher schmalen 235er-Reifen in 6,3 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und in 24,4 Sekunden auf 200 km/h. Nur der Raeder (6,0 und 24,1) sowie der MTM (6,0 und 23,7) fahren dem Wendland davon.

Der VW-Testwagen benötigt 6,8 beziehungsweise 29,1 Sekunden und unterbietet damit die eigenen Werksangaben deutlich. Die Autos von B&B (6,7 und 28,7) sowie Digi-Tec (6,5 und 27,4) setzen sich kaum von der Serie ab. Ähnliches gilt für den Durchzug von 80 auf 120 km/h im sechsten Gang.

Erstaunlich am Wendland: Trotz des zurückhaltend abgestimmten Fahrwerks ist er auf der Rennstrecke schneller als die deutlich kompromissloser ausgelegten B&B und Digi-Tec. Mit



B&B Einteilige 19-Zoll-Felge (Zehnstern-Design) mit 235er-Reifen von Yokohama für 2998 Euro (Satz)



Digi-Tec 19-Zöller in mattschwarzer Optik mit 235er-Continental Sport Contact für 3299 Euro



MTM Firmeneigenes Bimoto-Rad in 20 Zoll mit gewaltigen 265er-Michelins für happige 5500 Euro



Raeder Graue 18-Zoll-Zehnstern-Felge (3249 Euro) mit freiem Blick auf die Sportbremse



Wendland Günstigster Radsatz im Vergleich (2720 Euro). 19-Zoll-Felge mit 235er-Bereifung

Serie

0-100: 6,8 SEC • 200 PS •
HOCKENHEIM: 1.21,9 MIN



Zum Vergleich absolviert ein serienmäßiger Scirocco (blau) mit 200-PS-Turbo alle Disziplinen; an seinem Können müssen sich die fünf getunten Varianten messen

MESSWERTE

Fahrzeugtyp	Scirocco B&B	Scirocco Digi-Tec	Scirocco MTM	Scirocco Raeder	Scirocco Wendland	VW Scirocco Serie
Beschleunigung s						
0 – 80 km/h	4,8	4,6	4,4	4,3	4,4	4,8
0 – 100 km/h	6,7	6,5	6,0	6,0	6,3	6,8
0 – 120 km/h	9,0	8,7	8,0	8,0	8,2	9,1
0 – 140 km/h	12,0	11,8	10,7	10,6	10,7	12,4
0 – 160 km/h	15,7	15,3	13,8	13,8	14,1	16,0
0 – 180 km/h	21,1	20,3	18,0	18,1	18,1	20,9
0 – 200 km/h	28,7	27,4	23,7	24,1	24,4	29,1
Elastizität s						
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	7,3/9,6	7,3/9,2	6,2/7,9	6,4/7,7	6,1/7,5	7,8/9,7
Bremsweg m						
aus 100 km/h	40	38	37	38	37	39
Testverbrauch L/100 km	SP 12,0	SP 11,4	SP 12,0	SP 11,6	SP 10,8	S 10,8
Fahrversuche km/h						
Stalom 18 m	64,3	65,9	67,1	65,4	66,6	63,2
ISO-Wedelttest	129,4	132,9	130,7	130,7	131,1	129,4
Rundenzeit Hockenheim s	1.20,3	1.19,9	1.17,6	1.18,4	1.19,2	1.21,9
Grundpreis Euro	25 550,-	25 550,-	25 550,-	25 550,-	25 550,-	25 550,-
Motortuning	1298,-	999,-	5702,- ¹⁾	899,-	799,-	-
Fahrwerk	495,- ²⁾	1999,-	1489,-	2399,- ³⁾	750,- ²⁾	-
Radsatz	2998,-	3299,-	5500,-	3249,-	2720,-	-

Kleiner Kurs Hockenheim

Statt des Beschleunigungsvermögens steigt beim B&B nur der Verbrauch deutlich. Sein sprunghafter Grenzbereichs-Charakter bremsst die Rundenzeit ein.

Dem Digi-Tec fehlt es ebenfalls an Druck aus dem Drehzahlkeller. Auf ebennem Messgrund wedelt er schnell, auf holpriger Landstraße bockt er dagegen stark.

Brachial sprintet der MTM an die Spitze. Mit unnachgiebiger Traktion brilliert er auch bei den Rundenzeiten. Das Extrem-Tuning ist aber eindimensional und teuer.

Konsequent wird der Raeder auf die Rennstrecke abgerichtet. Hier limitieren nur die Dunlop-Reifen den Vorwärtsdrang. Auf der Straße ist er zu unkomfortabel.

Wendland findet den besten Kompromiss aus Agilität und Komfort, der Motor schiebt mit Wucht an. Das Tuning ist günstig und effektiv und damit die Empfehlung.

Der gefühlte Unterschied ist größer als der gemessene: Bei den Besten im Vergleich hinkt der Serien-Scirocco deutlich hinterher, lenkt spürbar weniger präzise ein.

¹⁾ inklusive Sportauspuff und Metallkatalysator, ²⁾ nur Sportfedern, ³⁾ inklusive Stabilisator vorn und hinten

1.19,2 min bleibt der Wendland zwar klar hinter Raeder und MTM zurück, ist im Gegensatz zu diesen aber nach wie vor uneingeschränkt alltagstauglich. Erstaunlich auch: Trotz seines guten Komforts ist er beim Slalom der Zweitschnellste nach dem MTM und überflügelt einen Porsche Carrera S.

Eindrucksvoller als bei der Fahrdynamik ist das Leistungsgefälle innerhalb der fünf Konkurrenten bei Beschleunigung und Rundenzeiten. Als Spezialist positioniert sich der MTM: Mit dem aufwendigsten und teuersten Motortuning holt er die höchste Leis-

tung aus dem Zweitliter, münzt Reifendimension und Fahrwerksauslegung konsequent für die Rennstrecke um und ist dort wie beim Sprinten der Primus.

Der Wendland dagegen ist der Generalist. Mit Kennfeld-Optimierung und Sportfedern hält er sowohl den technischen als auch den finanziellen Aufwand gering – ohne in einer Disziplin abzufallen. Im Gegenteil: Er ist der Sparsamste, zieht am vehementesten durch und erlaubt sich zudem nirgends Schwächen. Dem serienmäßigen Scirocco ist er damit an Kraft sowie Präzision deutlich überlegen.

Nach dem ausführlichen Vergleichstest auf Straße und Rennstrecke lautet deshalb die Empfehlung an tuningwillige Scirocco-Jünger: Bestellen Sie das VW-Coupé in der günstigsten Version mit den (serienmäßigen) passiven Stoßdämpfern und lassen Sie bei Wendland Motor und Fahrwerk optimieren. Mehr zusätzlichen Fahrspaß wird man für rund 1550 Euro kaum finden. Viel Leistung bei gleichem Verbrauch für wenig Geld – Tuning, das in die Zeit passt.

Text: Marcus Peters
Fotos: Hans-Dieter Seufert