

# auto motor sport

und



Einser Sportkombi

Dreier GT

# BMW

Ausbau der Dreier-Familie  
► Limousine ► Dreier GT  
► Einser Sportkombi



Fahrbericht Mercedes E-Coupe



Doppeltest Gas-Passat gegen TDI



Test VW Golf GTI



Fahrbericht Porsche GT3



15 Seiten  
**EXTRA**  
Sportliches  
Zubehör und  
Tuning



Dreier Limousine

## Die bessere Wahl?

Ford Ka ► Ford Fiesta  
Toyota IQ ► Toyota Aygo Opel Corsa ► Opel Agila



Booklet zum  
Herausnehmen  
**Auto & Recht**  
Mit aktuellem  
Bußgeld-  
Katalog 2009



Deutschland 3,50 € Österreich 4 €, Schweiz 6,90 sfr, Benelux 4,10 €, Finnland 5,30 €, Frankreich 4,70 €, Griechenland 5,20 €, Italien 4,60 €, Kanada 4,80 €, Norwegen 47 NOK, Portugal (Cont.) 4,60 €, Spanien 4,60 €, Slowenien 4,60 €, Ungarn 1420 Ft

4 19014 1 803502 10

# DOWN-SAUSING

Fünf VW Golf sausen ums Eck, als wären es GTI. Doch unter der Haube haben sie nur den 1,4-Liter-Benziner nach dem Downsizing-Konzept – von Abt, MTM, Raeder Motorsport, Sportec und Wendland getunt.

**N**atürlich will heute jeder sparen. Beim Verbrauch, bei der Steuer, beim Kaufpreis sowie so. Doch bei der Leistung eher nicht. Wie wäre es mit einer Kombination aus Mini-Motor und Tuning? Ein VW Golf 1.4 TSI mit Leistungssteigerung, eine Art Zeitgeist-GTI.

Der Markt ist bereit für einen krisenkompatiblen Power-Golf. Im Test messen sich die Tuner Abt, MTM, Raeder Motorsport, Sportec und Wendland. Alle nehmen den doppelt aufgeladenen 1,4-Liter-Vierzylinder von VW zur Ba-

sis, setzen dessen Turbolader (nicht jedoch den vorgeschalteten Kompressor) per geänderter Motorsteuerung unter erhöhten Druck und pressen aus ihm statt der serienmäßigen 160 PS zwischen 200 und 210 PS. Das kostet von 980 bis 1550 Euro.

**Mit bis zu 210 PS könnte man im dezenten 1.4 TSI als Inkognito-GTI unterwegs sein.** Doch die meisten Tuning-Kunden begehren mächtige Räder. Abt wählt 18, die anderen 19 Zoll große Felgen. Samt 225er- oder sogar 235er-Bereifung füllen sie die Radhäuser im Gegensatz zu

den serienmäßigen 16-Zöllern fast bis zur Außenkante. Im Falle des MTM gehen die Gummi-Walzen in der Hockenhöcker Sachskurve sogar auf Tuchfühlung mit der Radhaus-Verkleidung.

Sportec und Raeder legen über ein Gewindefahrwerk tiefer, Raeder kombiniert Federn und Dämpfer von KW mit härteren Stabilisatoren. Eine teure Lösung, die den Golf zu einer Art Renn-GTI macht. Er reagiert äußerst direkt, fast schon nervös auf Spurwechsel, lenkt zackig ein und ist dabei so steif, dass er auf Rennstrecken-Curbs sogar



Drei Mal vier Endrohre: beim MTM mit Serienschürze, beim Raeder neben-, beim Abt übereinander angeordnet

abhebt. Abroll-Komfort fürs Fahren in der Stadt bleibt kaum, über Land dagegen federt der Raeder ordentlich.

**Abt, MTM und Wendland wechseln nur die Fahrwerksfedern**, bauen kürzere und härtere ein. Im Falle des Abt harmonisieren sie gut mit den serienmäßigen Stoßdämpfern, nur auf derben Bodenwellen versetzt er leicht. Die Hinterachse des MTM gibt auf schlechten Autobahn-Passagen unangenehme Katapultstöße mit, der Wendland geht an der Vorderachse auf Block; ihm reicht der Federweg nicht aus.

Selbst auf Fernreisen ist der Komfort des Sportec noch erträglich, was umso erfreulicher ist, als er bei den Fahr-dynamik-Tests das Tempo vorgibt. Beim zackigen, schnellen Spurwechsel (ISO-Wedeln) hat er die schweizerische Ruhe weg, reagiert trotzdem wachsam auf jede Lenkbewegung. Besser kann es sich der Sportfahrer mit kleinem Budget kaum wünschen. Ähnliches gilt für den Abt, allerdings lenkt er nicht ganz so radikal ein. ▷



**ABT** • 210 PS, 290 Nm, 0–100 km/h: 6,7 s, Hockenheim: 1.21,25 min, ISO-Wedeln: 132,4 km/h, Verbrauch: 9 L/100 km



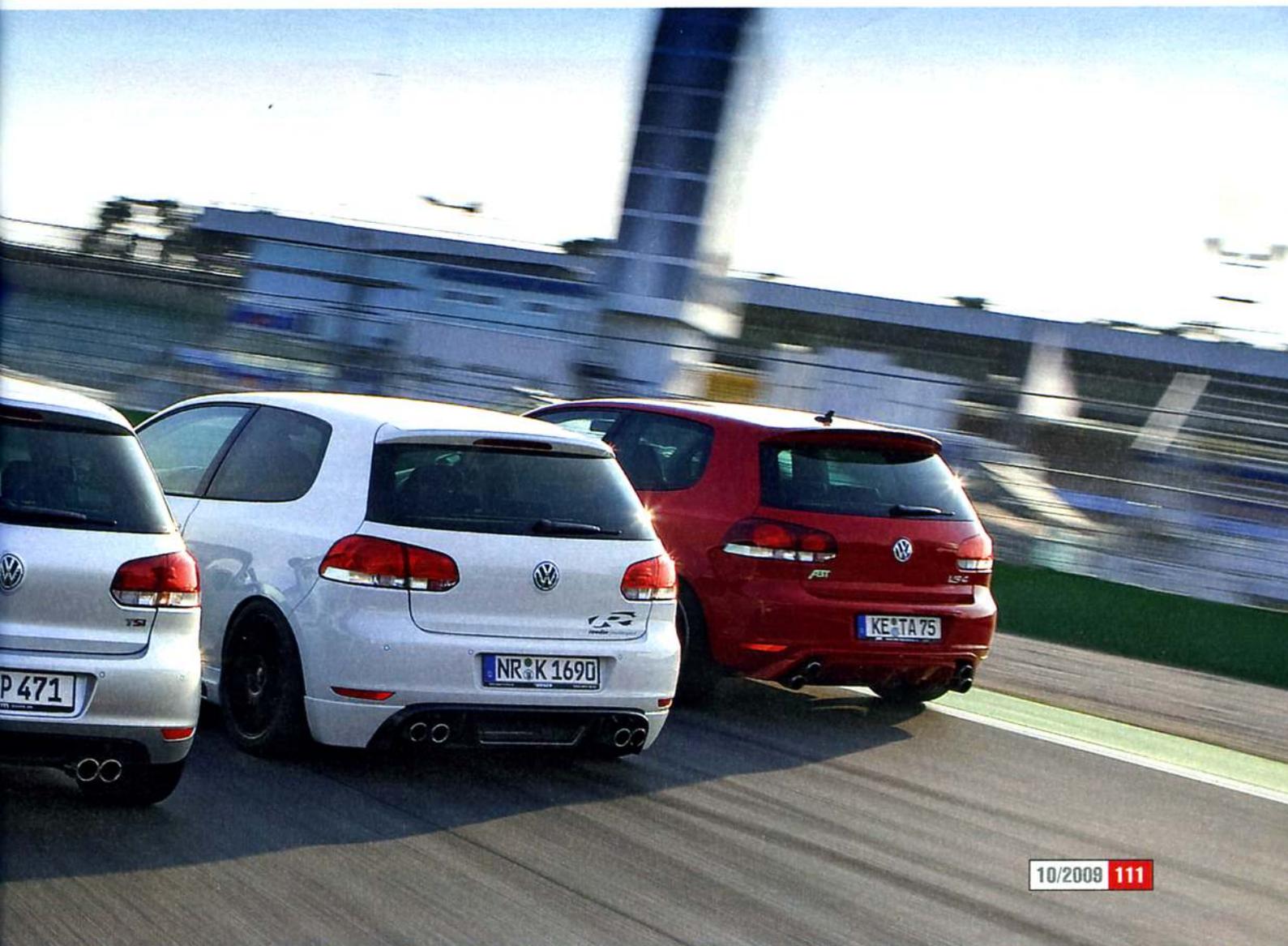
Ein wenig Ferrari California-Flair für den Golf gefällig? Abt liefert diese Vierrohr-Auspuffanlage sowie eine Heckschürze mit angedeutetem Diffusor



**WENDLAND** • 200 PS, 310 Nm, 0–100 km/h: 6,9 s, Hockenheim: 1.20,69 min, ISO-Wedeln: 129,4 km/h, Verbrauch: 8,5 L/100 km



Bis auf die Felgen bleibt die Optik des Wendland serienmäßig. Die schwarz lackierten 19-Zoll-Alus setzen einen Kontrast zum weißen Lack des Golf





## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		VW Golf 1.4 TSI Abt	VW Golf 1.4 TSI MTM	VW Golf 1.4 TSI Raeder	VW Golf 1.4 TSI Sportec	VW Golf 1.4 TSI Wendland	VW Golf 1.4 TSI Serie
<b>Leistung</b>	kW (PS) bei 1/min	150 (210) bei 5900	151 (205) bei 5800	155 (210) bei 6200	147 (200) bei 5560	147 (200) bei 6000	118 (160) bei 5800
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min	290 bei 2500	300 bei 1500	300 bei 2500	300 bei 1800	310 bei 2500	240 bei 1500
<b>Leergewicht</b>	kg	1385	1366	1315	1339	1367	1370
<b>Getriebebauart</b>		Siebengang-DSG	Siebengang-DSG	Sechsganggetriebe	Siebengang-DSG	Sechsganggetriebe	Sechsganggetriebe
<b>Beschleunigung<sup>1)</sup></b>	0 – 100 km/h	6,7	7,2	7,2	6,8	6,9	8,2
	0 – 140 km/h	12,6	13,3	14,1	12,4	12,8	15,5
	0 – 180 km/h	23,3	25,1	26,5	23,1	24,1	29,9
<b>Elastizität 80 – 120 km/h</b>	s	11,3	11,9	12,5	10,8	10,6	14,0
<b>Bremsweg aus 100 km/h</b>	m	37	39	38	37	37	38
<b>Fahrversuche</b>	Slalom km/h	65,5	66,0	62,8	66,2	65,8	63,0
	ISO-Wedeltest km/h	132,4	131,1	123,0	133,3	129,4	125,7
<b>Runde Kl. Kurs Hockenheim</b>	min	1.21,25	1.20,09	1.21,37	1.20,26	1.20,69	1.24,48
<b>Testverbrauch</b>	L/100 km	SP 9,0	SP 9,4	SP 9,9	SP 8,5	SP 8,5	S 7,9
<b>Grundpreis<sup>2)</sup></b>	Euro	23 975,- <sup>3)</sup>	23 975,- <sup>3)</sup>	22 200,-	23 975,- <sup>3)</sup>	22 200,-	22 200,-
<b>Leistungssteigerung<sup>4)</sup></b>		1550,-	999,-	980,-	1071,-	1095,-	-
<b>Fahrwerkumbau</b>		600,- <sup>5)</sup>	635,- <sup>5)</sup>	2514,- <sup>6)</sup> 7)	1569,- <sup>6)</sup>	750,- <sup>5)</sup>	-
<b>Radsatz</b>		2980,-	3125,-	2860,-	3487,-	1800,-	-

<sup>1)</sup> in Sek. <sup>2)</sup> zweitüriges Serienfahrzeug; <sup>3)</sup> inkl. DSG; <sup>4)</sup> inkl. Montage u. Garantie; <sup>5)</sup> Federn inkl. Montage; <sup>6)</sup> Komplettfahrwerk inkl. Montage; <sup>7)</sup> inkl. Stabilisator-Kit (535,-)

Auch der MTM wedelt eifrig durch die Pylonen und bleibt spurstabil, lässt sich aber bei abgeschalteter Fahrdynamikkontrolle zum Übersteuern bewegen. Das so enthemmte Heck gleicht die angeborene Untersteuer-Neigung des Serien-Golf aus. Dieser absolviert als Referenz und damit Sechster im Bunde den Vergleichstest mit. Den Kleinen Kurs in Hockenheim umrundet der 1.4 TSI unaufgeregt und sicher; nach einer fliegenden Runde bleibt die Stoppuhr bei 1.24,48 Minuten stehen.

Alle sechs Autos gehen mit Fahrer und Beifahrer sowie vollem Tank ins Rennen. Sportreifen sind in diesem Test nicht erlaubt, auch der Luftdruck bleibt auf dem Niveau der Herstellerangabe; er wird selbst bei warm gefahrenen Reifen nicht abgesenkt, wie es bei Rennen üblich ist. Damit schöpfen die Autos zwar nicht ganz ihre theoretischen Möglichkeiten aus, doch automotor und sport stellt mit diesem Vorgehen den Pistenausflug des Hobby-Piloten realistisch nach.

Mit seinen Schalensitzen von Recaro zieht es den Raeder geradewegs auf die Strecke. Schnell zeigt sich, was für alle fünf Getunten gilt: Im Vergleich zur Serie potenziert sich der Fahrspaß. Dank Sport-Bremsbelägen lässt sich der Bremspunkt fadingfrei weit nach hinten verlagern. Beim Einlenken verlieren die Dunlop-Reifen allerdings überraschend früh an Seitenführung. Beim Herausbeschleunigen am Kurvenausgang bricht die Leistung ein – wie schon bei den Beschleunigungs-Tests. Das



**RAEDER** • 210 PS, 300 Nm, 0–100 km/h: 7,2 s, Hockenheim: 1.21,37 min, ISO-Wedeln: 123 km/h, Verbrauch: 9,9 L/100 km



**MTM** • 205 PS, 300 Nm, 0–100 km/h: 7,2 s, Hockenheim: 1.20,09 min, ISO-Wedeln: 131,1 km/h, Verbrauch: 9,4 L/100 km



**SPORTEC** • 200 PS, 300 Nm, 0–100 km/h: 6,8 s, Hockenheim: 1.20,26 min, ISO-Wedeln: 133,3 km/h, Verbrauch: 8,5 L/100 km



Raeder liefert Sportbeläge (599 Euro), die die Scheiben schnell verschleifen lassen, zusätzlich Sportschalen von Recaro (2190 Euro)



Die MTM-Auspuffanlage mit vier Endrohren verleiht dem 1,4-Liter-Vierzylinder deutlich mehr Volumen. Allerdings dröhnt sie leicht



Für die Vorderachse bietet Sportec eine Bremsanlage ähnlich der des Porsche 993 Turbo an (3094 Euro), die Scheiben sind dann gelocht

Motorkennfeld scheint unsauber abgestimmt, zumal der Raeder auch noch beim Verbrauch negativ auffällt.

Dank seinem neutral agierenden Fahrwerk unterbietet der Raeder mit 1.21,37 die Rundenzeit des Serien-Golf trotzdem deutlich, bleibt aber unter seinem Potenzial. Das schöpft der komfortablere Abt aus. Seine Auslegung überfordert selbst den Rennstrecken-Neuling nicht; Erfolgserlebnisse sind garantiert. Die Stoppuhr zeigt in Hockenheim 1.21,25 Sekunden an.

Unglaublich motiviert katapultiert sich der Sportec aus der Ecke, unterbietet die Zeit des Abt um etwa eine Sekunde – auch dank der unerbittlichen Vor-

derbremse (Sattel ähnlich Porsche 993 Turbo). Das Paket wäre eine echte Empfehlung, wenn das Doppelkupplungsgetriebe DSG beim Herunterschalten nicht so unangenehm rucken würde.

**Wendland brems mit der Serienanlage und liegt auf der Piste etwas hinter dem Sportec.** Dafür entfaltet sich die Leistung spektakulär; übers Drehzahlband verteilen sich diverse Leistungs-Peaks. Ebenso wie der Sportec benötigt der Wendland auf der umfangreichen Verbrauchsrunde von auto motor und sport nur 0,6 Liter Benzin mehr als der Serien-Golf, der MTM eineinhalb. Obwohl er nicht so gut beschleunigt wie der Sportec, brennt ihm der MTM in Ho-

ckenheim noch einmal zwei Zehntel auf den Pelz und ist damit der Schnellste auf der Rundstrecke. Doch für den Sieg im Vergleichstest disqualifizieren ihn die schleifenden Reifen.

Nur Abt liefert ein gelungenes Tuning-Paket ohne Wenn und Aber. Es ist zwar etwas teurer, doch dafür stimmig – kein Ruckeln, kein Schleifen, kein Quietschen. Der Golf aus dem Allgäu geht wie der Teufel und ist sowohl auf als auch jenseits der Rennstrecke leicht zu fahren. So lassen wir uns einen Ersatz-GTI gefallen.

Text: Marcus Peters  
Fotos: Achim Hartmann



Nur Abt (links) und Raeder (vorn) bieten Spoiler-Kits an. Die anderen bleiben serienmäßig