



DAUERTEST: 66 666 KM MIT DEM BMW X3

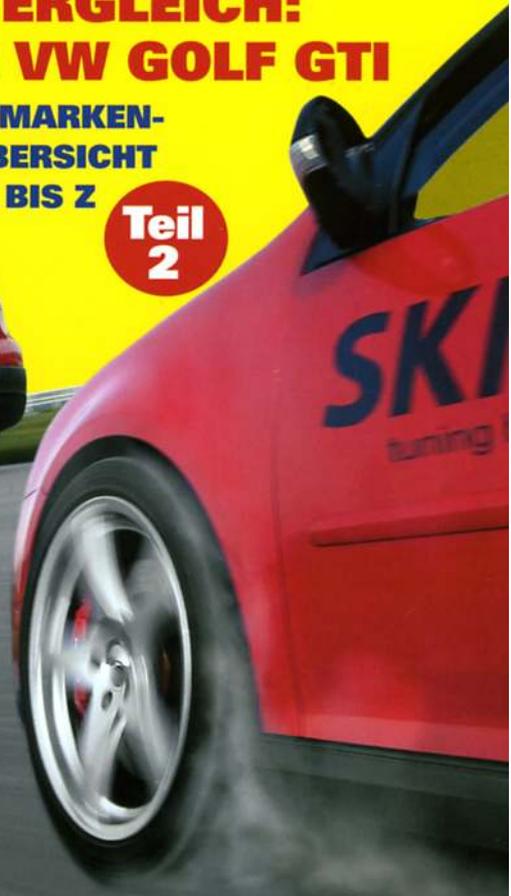


Nr. 6, Juni 2005, Fr. 6.50
www.auto-illustrierte.ch

auto ILLUSTRIERTE

TUNING-SPEZIAL
VERGLEICH:
3 VW GOLF GTI
► **MARKEN-ÜBERSICHT**
M BIS Z

Teil 2



ERSTER TEST



AUTO SCOUT 24
www.autoscout24.ch
18 SEITEN
OCCASIONEN!

MERCEDES B-KLASSE

SPORTLER IM VERGLEICH
CORVETTE C6
PORSCHE 911 CARRERA S



TEST DES MONATS
VW PASSAT
2.0 TDI



LANDROVER-EXTRA
ERSTER TEST:
RANGE ROVER SPORT



Fotos: Richard Meinert



VW GOLF GTI BY DIGIT POWER
GOLF BY SKN
BY WENDLAND
MASTERS

Der neue Golf GTI tut, was schon sein Urahn tat: Er lässt das Blut der Sportwagenfreunde reeller Budgets in den Adern wal-len. Drei namhafte Tuner wollen es jetzt gar zum Kochen bringen. Ein gummiabreibender Szenenbericht, ab 18 Jahren frei.



Von Andreas Stöcklin

Die Folgen dicht besiedelter Länder sind voll gepfropfte Strassen. Diagonal verläuft der immer stetere Output superpotenter Automobile, mit denen man leicht Uniformierte trifft. Das geht gewissen Leuten auf den Sack. Etwa Triebtätern in Tokyo, die sich nachts illegale Rennen liefern. Diese haben derweil Kultstatus. PlayStation huldigte ihnen mit «Tokyo Xtreme Racer».

Die Szene kann auch anders. Wer Chur/Arosa innerhalb den gesetzlichen Limiten zurücklegt, hat viel vom Fahren, aber wenig von Politessen. Schnellkraft und fixes Handling lautet die Doktrin. Hohe Tempi auf gerader, fetter Autobahn sind keine. Drei Golf-Musketiere wollen die These stützen im Dienste des ritterlichen Sportfahrens.



Digit Power, SKN und Wendland: Drei bewährte, valide Namen, geht es motor- und fahrwerksseitig ans Eingemachte. Digit Powers TFSI-Vierzylinder leistet 235 PS und 340 Nm bei 2300/min, der von SKN 250 PS und 355 Nm bei 2300/min und jener von Wendland 240 PS und 330 Nm bei 2500/min. So lauten die Tunerangaben. Zur Erinnerung: Das Serienherz liefert 200 PS und 280 Nm bei 1800/min.

Bei allen drei Kandidaten fällt auf, dass die Maxime weniger auf PS- und Nm-fülligem Tuning ruht, denn vielmehr auf einer Feinjustierung der Motorelektronik unter Beibehaltung möglichst moderater Alltags-sitte, was prinzipiell die Börse schont.

Der Günstigste ist Wendland (Fr. 1500.–), immerhin 450 Franken preiswerter als der Teuerste, SKN mit 1950 Franken. Doch der



Der Folien-Look Geschmackssache, geklebt aber perfekt: Der SKN-GTI weist grundsolide innere Werte auf, vermag dennoch der Konkurrenz vor Ort nicht ganz das Wasser zu reichen. Sie beißen kraftvoll zu: Brembo-Bremsen.



TECHNISCHE DATEN

Motor ▶ 4 Zyl. in Reihe, vorne quer, 1984 cm³, Bohrung x Hub = 82,5 x 92,8 mm, Verdichtung 10,5:1, Leistung 184 kW (250 PS) bei 6300/min (Serie: 147 kW/200 PS bei 5100/min, Drehmoment 355 Nm bei 2300/min (Serie 280 Nm bei 1800/min). Änderungen gegenüber der Serie: Optimierung der Motorelektronik.

Kraftübertragung ▶ entspricht der Serie (manuelles 6-Gang-Getriebe).

Fahrwerk ▶ entspricht der Serie, ausser: Sportfedern (Tieferlegung 30 mm), Sportbremsen vorne, gelocht mit 4-Kolben-Zangen (Brembo), Räder (Alu): 8 x 18", Reifen: 225/40 ZR 18.

Karosserie ▶ SKN-Folie.

Basispreis ▶

Golf FSI Turbo GTI (5-türig)

Fr. 38 060

Tuning-Komponenten ▶

Fr. 9620

Änderung der Motorelektronik Fr. 1950

Sportfahrwerk (Federn) Fr. 1080

Brembo-Bremsanlage Fr. 2900

OZ-Felgen Typ Canyon Fr. 1960

Garantie für Motortuning (2 Jahre) Fr. 280

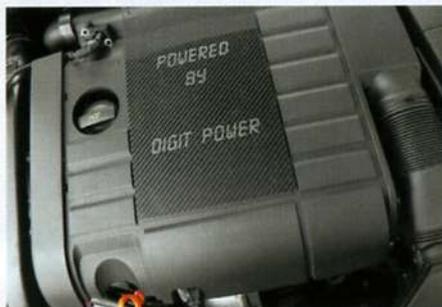
SKN-Folien wie Testwagen Fr. 1450

Vertrieb ▶ SKN Schweiz, 4665 Oftringen, Tel. 062/534 00 27; www.skntuning.ch.





Die Szene ist um einen Platzhirsch reicher. Der Digit-Power-Golf markiert im Stufe-eins-Leistungsextra szenisches Gebaren, das manch stärkerem Sportler weh tut. Die Flöten prusten emotional, die Felgen schaufeln Luft.



Preis allein ist nicht ausschlaggebend, sondern das Motorgebaren generell. Dazu zählen Leistungsentfaltung, nutzbare Drehzahlspanne, Drehmomentverlauf, Verbrauch.

Positiv bei allen dreien: Die selbige Sitte des spontanen Turboansprechverhaltens wurde als charakteristisches Heiligtum, das Etikett der GTI-Maschine, gehütet wie es der neue Papst mit dem Zölibat weiter zu tun gedenkt. Das heisst: Alle drei Triebwerke können getrost betont untertourig gefahren werden, also im 6. Gang innerorts, das geht, ohne zu murren. Die Gasannahme gestaltet sich beim Dreigestirn folglich spontan, und mit zunehmender Drehzahl schwillt die Power an. Plus minus ab 1800/min münzt sie sie ohne eigentlichen Turbohammer in graduellen Vortrieb um, bis der Drehzahlmesser ab rund 6500/min einen Gangwechsel verlangt.

Ein sehr guter Eingriff ist Wendland gelungen. Wobei: Das DSG unterstützt ihn in nicht unterschätzender Gewichtung. Keiner der Mitkonkurrenten vermag in dieser Harmonie, dieser schnörkellosen, fast unscheinbaren Art und Weise Beschleunigung zu generieren. Steht man wie im Falle des Wend-

land-Golf dann noch auf Pole, geht's um nackte Beschleunigungskraft (6,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h), stützt pure Objektivität das Gefühl. Simply the best!

In der Gesamtheit der Summe gefällt der Eingriff von Digit Power indes am besten. Mit 6,5 Sekunden für die Benchmark fällt er gegenüber dem Wendland zwar etwas ab. In Sachen Elastizität triumphierte unser Proband geradezu (siehe Messwerte im Test). Dass er mit dem ai-Schnitt von 10,6 Liter/100 km darüber hinaus klar der Sparsamste ist, nimmt man gerne hin. Und dass er die sonors-te, geilste Musik an die Umwelt schmettert, liegt an seiner Sportauspuffanlage.

TECHNISCHE DATEN

Motor ▶ 4 Zyl. in Reihe, vorne quer, 1984 cm³, Bohrung x Hub = 82,5 x 92,8 mm, Verdichtung 10,5:1, Leistung 176 kW (235 PS) bei 6020/min (Serie: 147 kW/200 PS bei 5100/min), Drehmoment 340 Nm bei 2300/min (Serie 280 Nm bei 1800/min), Änderungen gegenüber der Serie: Optimierung der Motorelektronik, staudruckreduzierte Edelstahl-Sportauspuffanlage.

Kraftübertragung ▶ entspricht der Serie (manuelles 6-Gang-Getriebe).

Fahrwerk ▶ entspricht der Serie, ausser: Gewindefahrwerk (Tieferlegung 35 bis 60 mm) mit verstellbaren Dämpfern in Zug- und Druckstufe, Räder (Alu) 8,5 x 18", Reifen 225/35 ZR 18.

Karosserie ▶ entspricht der Serie.

Basispreis ▶

Golf GTI (3-türig)

Fr. 36 900

Tuning-Komponenten ▶

Fr. 10 300

Änderung der Motorelektronik Fr. 1900

Edelstahl-Sportauspuffanlage Fr. 1500

Digit Power-Gewindefahrwerk Fr. 2850

Radsatz OZ Super Leggera Fr. 4050

Vertrieb ▶ Digit Power AG, 5036 Oberentfelden, Tel. 062/723 08 88; www.digit-power.ch



TECHNISCHE DATEN

Motor ▶ 4 Zyl. in Reihe, vorne quer, 1984 cm³, Bohrung x Hub = 82,5 x 92,8 mm, Verdichtung 10,5:1, Leistung 176 kW (240 PS) bei 6500/min (Serie: 147 kW/200 PS bei 5100/min), Drehmoment 330 Nm bei 2500/min (Serie 280 Nm bei 1800/min). Änderungen gegenüber der Serie: Motronic-Optimierung.

Kraftübertragung ▶ 6-Gang-DSG-Getriebe, entspricht der Serie.

Fahrwerk ▶ entspricht der Serie.

Karosserie ▶ entspricht der Serie.

Basispreis ▶

Golf GTI mit DSG (3-türig)

Fr. 39 310

Tuning-Komponenten ▶

Fr. 1500

Änderung der Motorelektronik

Fr. 1500

Vertrieb ▶ Aufdorf Garage, 8708 Männedorf, Tel. 01/922 31 00; www.aufdorf.ch.

auch in jener des Spritverzehrs. Doch wie effizient sich die drei Musketiere wahrhaft fahren, weiss nur, wer den Handling-Parcours konsultiert. Denn auch das Set-up bestimmt darüber, wer Richtung Arosa gute Falle macht in den 365-Kurven-Wonnen.

Die karierte Flage fällt zuerst für den Wendland-Golf. Hier setzt man auf die hohen Qualitäten des Serienfahrwerks. Die Ausgewogenheit wurde selbst durch die Leistungssteigerung nicht getrübt. Obgleich die Lenkpräzision, bedingt durch die Serienbereifung und der daraus resultierenden marginalen Traktionseinbusse, unter Power an ihre Grenzen stösst. Zumal der GTI von Haus aus (natürlich im hoch oben angesiedelten Grenzbereich) im engeren Geschlängel relativ ausgeprägt über die Vorderräder rutscht. Auf Lastwechsel reagiert der Wendland etwas betonter als seine Widersacher, was ihn um die Hochachse etwas agiler macht. So ist er wendiger durch Pylonen und enge Bögen zu dirigieren. Zweiter Platz im Kapitel.

Warum der SKN-Golf trotz Sportfedern nur auf Platz drei tanzte, liegt weniger am Set-up als vielmehr an den Reifen, die mit dem Fahrwerksgrip (mechanischer Grip ohne Reifen) überfordert waren. Die geminderte Traktion im Engen hemmt den Vortrieb gegenüber der Konkurrenz. Die Querbeschleunigungen wären mit einem Dunlop SP Sport

Maxx besser ausgefallen. Eine Sache, die leicht zu korrigieren ist. Ins Gleiche gleitet die Vollbremsung. Der SKN-Golf mit Brembobremser an der Vorderachse vermochte den Vorteil nicht in einen kürzeren Bremsweg zu verwandeln, weil der Dunlop SP Sport 9000 limitiert schien. Standfest blieben alle drei Verzögerungsanlagen.

Sieger Kapitel Fahrwerk: der Digit Power-GTI. Seinem Gewindefahrwerk, es kostet ohne Felgen/Reifen immerhin 2850 Franken, verdankt er die höchste Lenkpräzision, die beträchtlichsten g-Kräfte, die besten Anhaltewerte. So gerüstet, umkurvt er Biegungen aller Gattung am effizientesten, natürlich mit einer Extraportion Fahrgenuss. Fredy Barth, ai-Testfahrer und Supercopa-Mitstreiter, nickte zufrieden: «Der Job, der hier verrichtet wurde, passt rundum.»

Es war zum Schluss, das Golf-Masters, ein in Spass getränktes Happening mit drei interessanten divergenten GTI-Interpretationen. ■



Preiswertes, effizientes Motortuning von Wendland: athletischer T FSI-Vierzylinder.



Das Serialenrad: Dahinter die GTI-Bremsen, die auch 240 PS parieren.



Das DSG revolutioniert das Schalten: Die Hände bleiben stets am Lenker.

auto ILLUSTRIERTE FAZIT

Nach strengen Kriterien, erhärtet durch die Objektivität der Datenermittlung, heisst der Sieger dieses fahrverführerischen Trios Digit Power. Hier verschmelzen Motor und Fahrwerk in jene Einheit, die wir als gelungen geschnürtes Paket betiteln. Motorseitig sehr eindrucksvoll die Wendland-Interpretation. Nicht abgeschlagen, aber doch in der Gesamtheit nicht ganz so harmonisiert die SKN-Auslegung.

MESSWERTE IM TEST

	VW Golf GTI Digit Power	Golf GTI SKN	Golf GTI Wendland
Beschleunigung ▶			
0 bis 50 km/h	2,8 s	2,9 s	2,7 s
0 bis 80 km/h	4,8 s	5,0 s	4,6 s
0 bis 100 km/h (Serie nach Werk)	6,5 s (7,2 s)	6,8 s (7,2 s)	6,1 s (6,9 s)
0 bis 160 km/h	14,8 s	15,1 s	14,6 s
1 km mit steh. Start	26,3 s	26,6 s	26,2 s
Spitze nach Tuner	245 km/h	250 km/h	245 km/h
Elastizität ▶			
40 bis 80 km/h im 5. Gang	7,7 s	8,4 s	–
80 bis 120 km/h im 5. Gang	6,0 s	6,5 s	6,9 s
40 bis 80 km/h im 6. Gang	10,8 s	11,6 s	–
80 bis 120 km/h im 6. Gang	7,6 s	8,2 s	8,5 s
Bremsweg (100–0 km/h) ▶			
Min./Max.	36/40 m	38/42 m	39/43 m
Fahrdynamik* ▶			
ai-Handling-Parcours	0:56,80 min	0:57,72 min	0:57,56 min
Verbrauch (l/100 km) ▶			
Durchschnitt	10,6	12,5	12,9
Min./Max.	8,2/14,1	10,2/17,6	10,5/17,9

*Handling-Parcours: Test und Training TCS, Verkehrssicherheitszentrum Betzhof, Länge 1,2 km, Bedingungen: trocken, alle Golf GTI auf Sommerreifen, Temp. 14°C
Messungen auto-illustrierte; Digit Power: km-Stand 7801, Reifen Pirelli PZero Nero, Temp. 11,5°C; SKN: km-Stand 4430, Reifen Dunlop SP Sport 9000, Temp. 12°C; Wendland: km-Stand 2930, Reifen Bridgestone Potenza, Temp. 12°C.

WEITERE TUNING-ANBIETER FÜR DEN GTI



ABT
Als einer der Pioniere auf dem Parkett des Golf-V-Tunings traten die Kemptener auf. Im grossen GTI-Test in der ai 2/2005 zeigte der ABT-Golf, 250 PS und 348 Nm bei 3430/min stark, dass er in 6,5 Sekunden von null auf Tempo hundert spurtet. Mehr Lenkpräzision und höhere g-Kräfte – dem Sportfahrwerk sei Dank.
AMAG, 044/846 11 11, www.amag.ch



HEINIGER CONCEPTS
Der Spezialist aus Steinmaur offeriert für den GTI ein Chiptuning mit 240 PS bei 5000/min und 365 Nm bei 2700/min. Fahrwerksseitig gibt es ein KW-Gewindefahrwerk, Variante 2 mit regulierbarer Zugstufe (Tieferlegung: 40 mm); Team-Dynamics-Räder (8 x 18"), Yokohama Parada-Reifen (225/40 18). 044/853 00 88, www.heiniger-concepts.ch



SPORTEC
Die Macher aus Höri generieren in der Leistungsstufe 1 satte 240 PS bei 5800/min und 350 Nm bei 2300/min (0 bis 100 km/h: 6,4 s) und in Stufe 2 (zusätzlich: Sportec-Lader, Sportkat, -auspuff, -luftfilter) 280 PS bei 6100/min, 420 Nm bei 2500/min (0 bis 100 km/h: 5,9 s); im Angeb. Tieferlegung, Pedalset, Schaltwegverkürzung. 044/411 43 00, www.sportec.ch



WS STYLING
Die schwäbische Firma ist vor allem für optisches Tuning bekannt. Für den GTI hält sie einen Frontspoilersatz feil. Dazu gibt es einen Cupspoiler, Tieferlegungskit und Seitenschweller. Auf Wunsch Leistungssteigerung durch Motorelektronik-Optimierung (240 PS, 340 Nm). Swiss-Autotuning GmbH, 032/345 20 66, www.swiss-autotuning.ch