



McCHIP-DKR GTI

WENDLAND GTI

OETTINGER GTI

Das Rudel hetzt von Kurve zu Kurve, keiner gönnt dem anderen auch nur einen Zentimeter. Doch



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



Das Heulen der Gölfe

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

Seit 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 sich 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

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-

Fotos: W. Greger-Meier



Reine Serie: klar gegliederte Instrumente, griffiges, unten abgeflachtes GTI-Lenkrad, DSG-Wählhebel – alles in tadelloser VW-Verarbeitungsqualität



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



Nichts zu verbessern: Ledersportsitze aus der VW-Aufpreisliste



Fein im Abgang: Heckdiffusor aus knusprig gebackener Kohlefaser



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



Starker Auftritt: mattschwarze Lackfolie, Karbonapplikationen, kompromisslose Tieferlegung

hältlich. Abgerundet werden die 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 rennsportprober Testfahrer Guido Naumann fasst seine Eindrücke zusammen: „Der Wendland hat insgesamt viel Grip,

die Vorderachse ist schön ruhig, die Hinterachse aber etwas steif.“

Feintuning macht aus einem guten Auto ein noch besseres

Es reicht zur drittschnellsten Runde, wobei die Differenz zur Topzeit gerade einmal lächerliche

vier Zehntelsekunden beträgt. Als großes Plus beim Fahren auf letzter Rille schält sich wieder einmal das gute alte Handschaltgetriebe heraus, das die Übersetzungswünsche des Fahrers ohne elektronische Zensur umsetzt.

Mit dem VW-Doppelkupplungsgetriebe DSG („Direktschaltgetriebe“) betritt der Golf von EAH Customs den Sachsenring. Der auch

ansonsten üppig mit Werksoptionen bestückte Golf GTI des Eichsfelder Autohauses stellt den Gegenwert von sagenhaften 46 190 Euro dar – ein GTI-Basismodell im EAH-Trim ist allerdings auch schon für 10 000 Euro weniger zu bekommen.

Mattschwarze Folie umhüllt die Karosserie und verleiht den dramatischen Look eines Stealth-Bom-



Gut: Das nicht zu harte Fahrwerk erlaubt das Einbeziehen der Kerbs in die Ideallinie



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



Perfekte Ergonomie ab Werk – kein Handlungsbedarf für den Tuner



Das DCC-Fahrwerk harmoniert gut mit einer moderaten Tieferlegung



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



Den liebevoll vernähten Handbremshebel bringt der GTI serienmäßig mit

bers, schwarze OZ-Superturismo-Räder in 19 Zoll sowie diverse Echtkarbon-Teile vervollkommen den durch und durch dunklen Auftritt des EAH-GTI.

Konsequent auch die Tieferlegung per H&R-Gewindefahrwerk: Um 50 Millimeter ging es nach unten, die Reifenflanken ducken sich bereits in die Radhäuser. Der Langsamfahrkomfort ist entsprechend

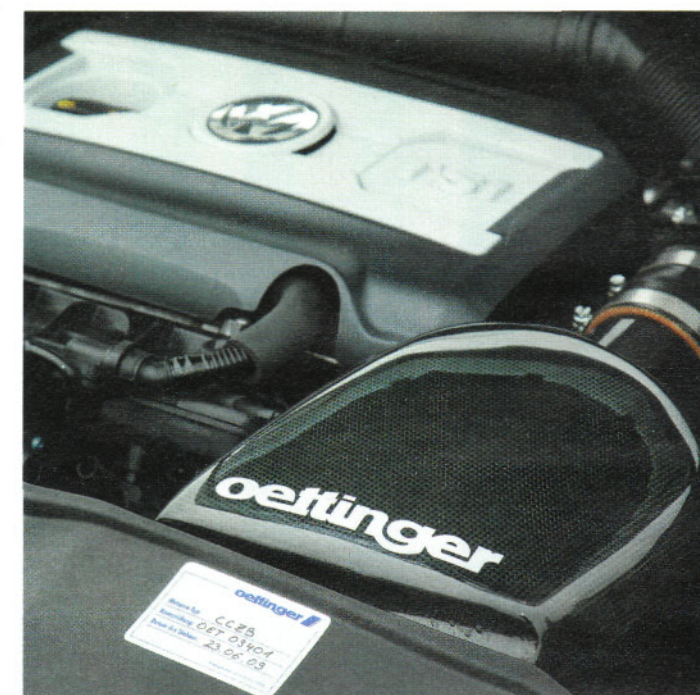
bescheiden, doch je schneller man fährt, desto besser wird es.

Also ab auf die Rennstrecke. EAH Customs empfiehlt hier einen Reifendruck von 3,3 Bar. Bereits in den ersten Kurven wird klar: Das ist zu viel. Die prall aufgepumpten Continental-Pneus haben kaum Grip, der EAH schmiert hilflos über den Sachsenring, das nicht vollständig deaktivierbare ESP muss ständig

eingreifen. Weitere Probleme bereitet das tiefe Fahrwerks-Set-up. O-Ton Guido Naumann: „Reifen zu hart, kaum Grip, Fahrwerk zu steif, zu wenig Federweg, man kann die Kerbs nicht mitnehmen. Das Fahrverhalten bleibt aber gutmütig.“ Und so summieren sich im Ziel fast drei Sekunden auf die Bestmarke.

Wie es schneller geht, zeigt der Wetterauer-GTI. Auch er tritt mit

DSG an, das sich aufgrund der ultrakurzen Schaltzeiten positiv auf das Beschleunigungsvermögen auswirkt. Auf der Rennstrecke stellt es jedoch nicht das Optimum dar, denn es schaltet auch im Handschaltmodus beim Erreichen der starr programmierten Drehzahlgrenzen hoch- oder runter. Die Handschaltfunktion (über Lenkradpaddel oder Schalthebel) ist



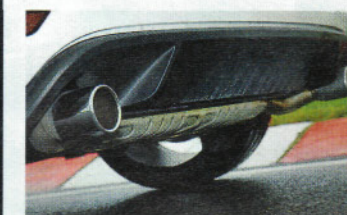
Das Ohr fährt mit: Dank der Karbon-Airbox kann man Turbolader und Abblasventil bei der Arbeit zuhören



Die Werks-Stoffsitze tragen sehr kultiges Karomuster



Oettinger setzt auf fünf Speichen, schwarz lackiert mit weißem Ring



Sieht aus wie vom Tuner, ist aber Serie: Heckdiffusor mit zwei Endrohren



Macht nicht nur Freude: VW-Doppelkupplungsgetriebe DSG



Das KW-Gewindefahrwerk arbeitet präzise auf der Rennstrecke und streng im Alltag

Foto: W. Graeger-Meier

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 das automatisierte Getriebe bei 6800 Umdrehungen hoch (der rote

Bereich des Drehzahlmessers beginnt übrigens bereits bei 6200

Der Tieferer ist nicht automatisch der Schnellere

Touren). So weit, so gut – doch leider tut es das auch kurz vor Kurven, wo der Pilot den nächsthöheren

Gang gerade nicht gebrauchen kann. Summa summarum lassen sich Antriebskraft und Motorbremsmoment via Kupplung und Handschaltgetriebe einfach besser dosieren, der Fahrer hat schlicht mehr Eingriffsmöglichkeiten, während das DSG den Motor in ein elektronisches Korsett zwingt.

Dennoch brennt der Wetterauer die Tagesbestzeit in den Asphalt,

kommentiert dabei jeden Schaltvorgang mit einem satten Ballern aus dem Edelstahlendtopf.

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

dern um moderate 30 Millimeter



Echte Feinabstimmung: Wendland tarlt das Serienfahrwerk über optimierte Radlasten aus



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

tiefer. So verfügt das Fahrwerk noch über ausreichend Federweg, läuft wie auf Schienen und glänzt mit sehr direktem Einlenkverhalten. Maßgeblichen Anteil an der Top-Rundenzeit haben die Hankook-Reifen, die auf dem Sachsenring einen wirklich exzellenten Grip bieten.

Auf der identischen Bereifung rollt der GTI von McChip-DKR –

und fährt eine vergleichbar gute Rundenzeit heraus. Auch McChip-DKR vertraut fahrwerkseitig auf die Kombination von adaptivem DCC-Fahrwerk und 30-Millimeter-Tieferlegungsfedern von H&R.

Ebenso souverän und schnell wie der Wetterauer schnürt der McChip-GTI über die sächsische Berg- und Tal-Bahn in Oberlungwitz. Das nicht zu harte Fahrwerk erlaubt das



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



Reichlich Seltenhalt auf perfekten, serienmäßigen GTI-Fauteuils



GTI? Wendland kann da noch einen draufsetzen ...



Der Turbo-Benzindirekteinspritzer liefert stolze 260 PS ab

Miteinbeziehen mittelhoher Kerbs in die Ideallinie und fühlt sich insgesamt stimmig und rund an.

Naumann: „Auf einem Niveau mit dem Wetterauer, nicht zu weich und nicht zu hart. Wo das ESP der anderen GTI noch regelt, kannst du hier schon wieder Gas geben. Auch die Hankook-Reifen funktionieren perfekt – einlenken und rum.“ Das Charmante daran: Die Fahrwerks-

lösungen von McChip und Wetterauer sind nicht nur flink auf der Rennstrecke, sondern auch uneingeschränkt alltagstauglich. Der verbliebene Federungskomfort ermöglicht immer noch ein würdevolles Reisen.

Auf ein voll einstellbares Gewindefahrwerk der Firma KW setzt wiederum Oettinger. Mit der moderaten Tieferlegung von 30 Mil-



Das Wetterauer-Fahrwerk bietet einen gelungenen Kompromiss



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 präzisiertem Handling

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



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



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



Auch Wetterauer vertraut im Innenraum auf Wolfsburger Architektur

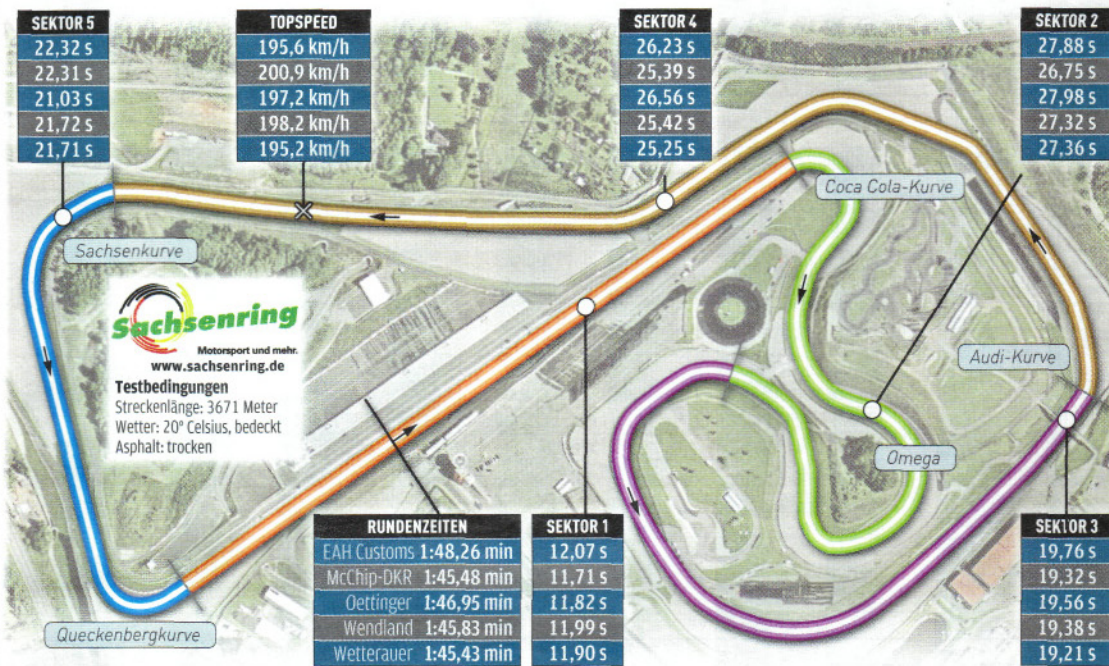


Die Edelstahlrohre entlassen beim Schalten ein sattes Ballern

fahrwerke für den Golf VI finden Sie übrigens ab Seite 100), bereitet der Oettinger viel Fahr Freude. 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 Abblasventil einmal mehr herzhaft schnarren zu hören.

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 ►

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Kurventempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximalen Grip an der Vorderachse.

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

- Novidem GT-RS*
1:35,41 min
138,51 km/h
- Wetterauer Golf GTI
1:45,43 min
125,35 km/h
- McChip-DKR Golf GTI
1:45,48 min
125,29 km/h
- Wendland Golf GTI
1:45,83 min
124,88 km/h
- Oettinger Golf GTI
1:46,95 min
123,57 km/h
- EAH Customs Golf GTI
1:48,26 min
122,07 km/h
- VW Passat Variant R36
1:48,43 min
121,88 km/h
- VW Golf VI GTI
1:48,65 min
121,63 km/h

* Testfahrzeug mit Sportreifen. Straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

VERGLEICH FÜNF GETUNTE GOLF GTI

TECHNISCHE DATEN	EAH CUSTOMS	MCCHIP-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 Evo
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			55 l		

MESSWERTE	EAH CUSTOMS	MCCHIP-DKR	OETTINGER	WENDLAND	WETTERAUER
Beschleunigung					
0- 50 km/h	2,7 s	2,6 s	2,7 s	2,5 s	2,5 s
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	6,1 s	6,2 s	6,7 s	6,2 s
0-130 km/h	9,8 s	9,5 s	9,6 s	9,9 s	9,6 s
0-160 km/h	14,6 s	14,3 s	14,2 s	15,2 s	14,6 s
0-200 km/h	24,6 s	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	14,72 s	14,50 s
Elastizität					
60-100 km/h im 4. Gang	3,3 s*	3,2 s*	3,2 s*	4,6 s	3,3 s*
80-120 km/h im 5. Gang	3,9 s*	3,8 s*	3,9 s*	5,9 s	4,1 s*
80-120 km/h im 6. Gang	-	-	-	7,6 s	-
Bremsweg (Verzögerung)					
100-0 km/h kalt	36,6 m (-10,6 m/s²)	36,0 m (-10,7 m/s²)	36,8 m (-10,5 m/s²)	35,6 m (-10,8 m/s²)	35,7 m (-10,8 m/s²)
100-0 km/h warm	38,9 m (-9,9 m/s²)	37,3 m (-10,4 m/s²)	38,1 m (-10,1 m/s²)	35,5 m (-10,9 m/s²)	36,2 m (-10,6 m/s²)
Testverbrauch					
Ø auf 100 km	10,8 l Super Plus	10,6 l Super Plus	10,5 l Super Plus	10,3 l Super Plus	11,0 l Super Plus
Reichweite	510 km	520 km	520 km	530 km	500 km
Leergewicht	1410 kg	1470 kg	1435 kg	1410 kg	1453 kg

* Zwischenspur: Elastizität mit DSG nicht messbar

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	EAH CUSTOMS	MCCHIP-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	MCCHIP-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)
Kompletttradsatz	2350	2799	2760	1800	2990
Karosseriemodifikationen	2800 (Lackfolie, Karbonteile)	-	-	-	480 (Lackierung)
Auspuffanlage	Serie	Serie	Serie	Serie	390 (Edelstahl-Endtopf)
Preis Testwagen	36 510 Euro	33 357 Euro	34 730 Euro	30 514 Euro	34 377 Euro

von immerhin einer halben Sekunde.

Aber: Sämtliche DSG-Fahrzeuge offenbaren beim Beschleunigen deutlich spürbare Leistungslöcher – vermutlich eine elektronische Drehmomentrücknahme zum Schutz des DSG-Getriebes (siehe auch gegenüberliegende Seite: „Hat der GTI ein Problem?“). Der handgeschaltete Wendland-GTI zeigte diese bisweilen unharmonische Kraftentfaltung jedenfalls nicht.

Noch eine Anmerkung zum Schluss: Bei technisch derart eng

beieinanderliegenden Tuning-Fahrzeugen wie in diesem Vergleichstest spielt die Reifenwahl letztlich eine ziemlich ausschlaggebende Rolle.

Kontakt: EAH Customs, Tel. 036 06-679028, www.eah-customs.de; McChip-DKR, Tel. 053 41-8672061, www.mcchip.com; Oettinger, Tel. 061 72-953333, www.oettinger.de; Wendland, Tel. 074 71-871150, www.wendland-tuning.de; Wetterauer, Tel. 0261-9115110, www.wetterauer.de

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

FAZIT

1 WETTERAUER

Extrem haftend.

Bei der Entwicklung des Proxes R1R legten unsere Ingenieure höchsten Wert auf herausragenden Grip, erstklassiges Handling und höchste Lenkpräzision. Entstanden ist ein kompromissloser Super-Hochleistungsreifen, der perfekte Entwässerungseigenschaften und Performance auf höchstem Niveau kombiniert.

Hat der GTI ein Problem?

ALLE GETUNTEN WIE 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 Fliehkräfte 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 MCCHIP-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 Motoröls! Einfach ausgedrückt heißt das, dass die Sensoren, die Ölmenge und -temperatur überwachen, 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 Motorleistung 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 harsh ein, der kräftige Lastwechsel macht dann das Heck nervös. Das elektronische Sperrdifferenzial XDS, das mit Bremsengriffen arbeitet, sorgt in der Tat für eine sehr gute Traktion, bremst aber leider – im Gegensatz zu einem echten Sperrdifferenzial – den Leistungsüberschuss 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 GTI auf der anspruchsvollen 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 Querkraften 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.“



2 MCCHIP-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

■ Glücklicherweise 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.