

HIER IST JEDER GOLF GTI EIN RENNER

200 Serien-PS sind okay. Aber es geht stärker, schneller, extremer. Wir jagten fünf getunte Golf auf die Piste



B&B: Leistung hat ihren Preis
Der Gipfel: 300 PS, rund 420 Nm und Spitze 258 km/h kosten 11950 Euro

■ Tschüss, GTI! Was früher gern in Heckscheiben klebte, das treibt auch eingefleischte VW-Fans an. Tschüss, GTI! Schluss mit der Serienpower, es darf etwas mehr sein als 200 PS und 280 Newtonmeter Drehmoment. Seitdem der Zweiliter-Direkteinspritzer einen Turbo besitzt, können PS-Experten nach Herzenslust eingreifen: an Elektronik, am Auspuff und schließlich am Lader.

Oettinger GTI



MTM GTI





MTM: Der will am liebsten rennen
Chip und neue Abgasanlage heben den
GTI für 4500 Euro auf 272 PS und 370 Nm



Oettinger: Es geht an den Turbo
280 PS und 400 Nm (Spitze: rund 260
km/h) bringt der andere Turbolader



Rieger: Das kleine Paket per Chip
Das Tuning von SKN bringt den 2,0-Liter
auf 245 PS und 355 Nm. Preis: 1250 Euro



Tec Power: Der günstige Einstieg
Für 1230 Euro liefert das Kit mit Sportkat
250 PS, 360 Nm und 247 km/h Spitze

Wie viel PS sollen es denn sein? Da setzen eher Fahrwerk und Traktion die Grenzen. Wir haben das Doping im Golfrudel getestet – eine Vollgasparade jenseits der Serienleistung. Tschüss, GTI!

Der Günstige: So wie beim GTI von Tec Power sieht in der Szene die erste Ausbaustufe aus. Geändertes Eprom und Sportkatalysator bringen den Zweiliter auf 250 PS und 360 Newtonmeter. Für 1230 Euro ein sparsamer Einstieg in die Power-Gesellschaft – und ein betont unauffälliger. Da fragst du dich unwillkürlich:

Ist der überhaupt getunt? Tec-powers GTI sprintet wie immer, auch sein Sound fast serienah – erst der Vergleich mit dem Serienauto zeigt den deutlichen Fortschritt. Gemessene 7,2 Sekunden bis Tempo 100 und 247 km/h Spitze. Breite 225er-Reifen und vorn 35 Millimeter tiefergelegte Karosserie bringen die Kraft satt und ohne scharrende Vorderräder aufs Parkett.

Gut so, wie Testfahrten auf dem kleinen Rennkurs des ADAC Lüneburg beweisen. Der tec-power lenkt willig ein und übersteuert beim Lastwechsel,

genau wie der normale GTI. Das Einzige, was uns (akustisch) nicht gefiel: Motortuckern im Leerlauf wie beim gut gedämmten Diesel.

Der Auffällige: Rieger verpasst seinem GTI ein Papageien-Kostüm. Tief am Boden schrammender Frontspoiler (298 Euro), auffällige Seitenschweller (298 Euro), Heckansatz (279 Euro) – große Geste für eine kleine PS-Spritze. 245 PS und 355 Nm Drehmoment bringt das Chip-Tuning von SKN. Damit rennt der Rieger wie tec-motor.

Das schnelle DSG-Getriebe passt zum sportiven Auftritt. Du

flippert gern auf den Schaltflößen hinterm Lenkrad. Wäre da nur nicht die Abstimmung des kw-Gewindefahrwerks, das auf Straße wie Piste die Härte übertreibt. Alltagsfahrer brauchen da einen harten Magen, mir wurde einfach schlecht. Und die Härte bringt auch auf der Rennstrecke keinen Vorteil. Immerhin: keine Traktionsprobleme. Und: Trotz der breiten 255er-Schläppen hinten lässt er beim Gaswegnehmen gern den Hintern raushängen, dreht sich damit in die Kurve.

Der Ausgewogene: Springen wir auf die nächste Stufe im

»Die reine Lust regiert: Wie viel PS sollen es sein?«

Rieger GTI

Tec Power GTI

B&B GTI



Renner mit Seriencockpit
Dritten hat B&B den Test-GTI, genau wie die Konkurrenz, kaum verändert. Nicht zu sehen ist die Schaltwegverkürzung für 298 Euro. Die bis-sige Sportbremsanlage kostet ab 3498 Euro

Der Sportreifen von Yokohama verlangte Warmfahren, schaffte dann aber die beste Rundenzeit: 34,4 Sekunden



MTM mit Cup-Fahrwerk
Das Fahrwerk des MTM ist von 35 bis 65 Millimeter höhenverstellbar. Einstellung: Florian Gruber, Seat Leon Supercopa. Respekt! Die Sättel der standfesten Bremsen stammen aus dem Audi RS4

Im Sprint wie auf dem Rundkurs (34,9 Sekunden) liegt der MTM knapp vor dem nominal stärkeren Oettinger



GTI-Tuning: Chip plus anderer Vorschalldämpfer und Metallkatalysator. Bei MTM bringt diese Motorkur konservativ gemessene 272 PS und rund 370 Nm. Jetzt geht die Musik ganz anders ab: Der Standardsprint kommt mit 6,3 Sekunden der Sportwagen-Schallmauer schon recht nahe. Der MTM beginnt ab rund 3500 Touren zu rennen. Der Geist der Rennbahn steckt auch in exquisiten (4096 Euro) Bremsen, deren Sättel vom Audi RS4 stammen: Damit stoppt dieser GTI wie eine Wand. Seine Stopper wären für noch mehr PS gut, wirken hier sogar unterfordert.

Der MTM begeistert mit ausgewogener Fahrwerk, das trotz der 19-Zöller noch erstaunlichen Komfort besitzt. Federung und

Dämpfung des kw-Gewindefahrwerks Variante 3 harmonisieren prächtig. So macht getuntetes Fahren Spaß. Du spürst förmlich: Hier haben Könner den GTI-Charakter gezielt verfeinert. Ein echt guter Job!

„Im MTM steckt der Geist der Rennpiste: mit Können getunt.“

Der Kräftige: 60 Jahre Erfahrung mit VW – der Werbespruch von Oettinger ist ihrem GTI fast anzumerken. Die Tuner gehen noch einen Schritt weiter als MTM, ändern sogar Turbolader und Ansaugwege mit einem Staudruckrohr. Ergebnis: Auf

dem Papier vergleichbare PS und Messwerte wie der MTM, allerdings tritt der Oettinger mit seinen 400 Nm schon bei 2700 Umdrehungen und zeigt auf unserem Rundkurs fast den Turbodiesel-Bums. Preis: 5450 Euro.

Das Fahrwerk des Oettinger hält da nicht ganz mit. Die Serienbremse ist bei vollem Einsatz überfordert, das Auto rollt stärker um die Längsachse, und die Vorderräder scharren. Wer viel Geld in den Motor steckt, muss ebenso ins Fahrwerk investieren. Und dann laufen die Kosten davon ...

Der Extreme: Was machbar ist, zeigt B&B. 300 PS, 420 Newtonmeter, in 6,0 Sekunden auf 100 km/h – hier wächst der GTI eindeutig zum Renngerät. 11 950 Euro kostet allein die Motorkur.

Da erscheinen Spoilerkit (1740 Euro), Recaro-Schalen (1198 Euro) und Sportbremsanlage (3498 Euro) fast zwangsläufig.

Untenrum grollt das Tier noch tarnend durch den ausgeräumten Innenraum, ab 3500 Umdrehungen geht schlagartig die Post ab. Als ob hinten noch ein GTI mit anschiebt, so bewegt er sich auch. Auf der Straße wirkt sein Lametta manchmal deplatziert, auf der Rennstrecke erwacht er zum Leben. Erscheint steifer als seine Konkurrenz, reißt böse in der Lenkung. Der kleine Heckschwenk des Serien-GTI wurde hier völlig ausgetrieben. Neutral bis untersteuernd lenkt der B&B-Golf ein. So lieben es Piloten, wenn es am Limit ernst wird.



Mit bester Lenkung
Mit teuren 19-Zöllern (4760 Euro) zeigt der Rieger die schönste Lenkung im Vergleich: klare Rückmeldung, hilfreiche Lastwechsel. Das Gewindefahrwerk ist zu hoppeilig abgestimmt

Als einziger mit DSG-Getriebe: unterwegs, bringen die Schaltwippen keinen Vorteil. Rundenzeit: 35,4 Sekunden



Das Leistungs-Schnäppchen
Innen ein GTI wie jeder andere, unter der Haube 50 PS mehr. Zwei Jahre Garantie kosten bei Tec Power 220 Euro, die auffälligen 19-Zöller schlagen mit 1590 Euro aufs Konto

Vorn 35, hinten 30 Millimeter tiefergelegt. Auf dem kleinen ADAC-Kurs in Lüneburg schafft der GTI 35,4 Sekunden



Mehr Infos zu den Herstellern im Internet unter www.bb-automobiltechnik.de; www.oettinger.de; www.rieger-tuning.de; www.mtm-online.de; www.tec-power.de



60 Jahre Erfahrung ...
 ... kleben, dick als Logo, auf dem Oettinger. Die Vorderräder kämpfen mit Traktionsproblemen, die Vierrohranlage liefert kernigen Sound. Die Serienbremse ist zu schwach für die 280 PS

Cockpit wie im Serien-GTI. Der Oettinger gefällt mit viel Kraft aus dem Keller, schafft auf der Piste eine Zeit von 35,1 Sekunden



»Im B&B geht die Post ab, als ob noch ein GTI anschiebt.«



Total abgefahren: fünf Golf-Powerpakete im Vergleich

MESSWERTE	B&B	MTM	OETTINGER	RIEGER	TEC POWER
Beschleunigung 0-50 km/h	2,9 s	2,8 s	3,0 s	3,0 s	2,8 s
0-100 km/h	6,0 s	6,3 s	6,4 s	7,1 s	7,2 s
0-200 km/h	22,6 s	25,5 s	25,1 s	30,2 s	27,6 s
Höchstgeschwindigkeit	258 km/h	250 km/h	260 km/h	235 km/h	247 km/h
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m	38,3 m	36,8 m	38,9 m	39,5 m
Benzinverbrauch	11,7 l	10,3 l	11,9 l	12,3 l	10,4 l
Testwagenpreis	48 994 Euro	39 742 Euro	49 174 Euro	46 949 Euro	29 298 Euro

FAHRZEUGDATEN	B&B	MTM	OETTINGER	RIEGER	TEC POWER
Motor Bauart/Zyl./Einbaul.	R4-Turbo, vorn quer				
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2				
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen/Kette	Zahnriemen/Kette	Zahnriemen/Kette	Zahnriemen/Kette	Zahnriemen/Kette
Hubraum	1984 cm ³				
Max. Leistung bei Drehzahl	220 (300)/6000	200 (272)/5200	206 (280)/5800	180 (245)/6000	184 (250)/4470
Max. Drehmoment bei Drehzahl	420/3300	370/3230	400/2700	355/1800	360/2050
Antrieb	Front	Front	Front	Front	Front
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang DSG	6-Gang manuell
Länge/Breite/Höhe	4216/1759/1426 cm	4216/1759/1436 cm	4234/1759/1426 cm	4216/1759/1430 cm	4216/1759/1436 cm
Leergewicht/Zuladung	1400/460 kg	1405/455 kg	1440/420 kg	1470/410 kg	1450/450 kg
Reifentyp	Yokohama Parada	Conti SportContact 3	Conti SportContact 3	Dunlop SP Sport Maxx	Dunlop SP Sport FM 901
Radgröße vorn/hinten	225/35 ZR 19 Y	235/35 ZR 19	235/35 ZR 19 Y	225/35-255/30 R 19	225/35 ZR 19
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	55 l/Super plus				

FAZIT

„Jede Stufe eine Prise schärfer“

■ Wer mehr Euro sät, wird mehr PS ernten. So einfach und dankbar ist GTI-Tuning beim Golf. Auf's Paket kommt es an: Tec Power spielt das günstige Einsteiger-Kit, Oettinger die alltags-taugliche Mitte. Der Rieger haut optisch auf den Putz. Am MTM gefiel das zum Motor passend gemachte Fahrwerk, am B&B der tolle Rennspirit.



Unser Tester: Joachim Staat, Autor bei AUTO BILD

Fotos: T. Baerger