

TUNING-TEST Die GTIs von Abt, B&B, MTM, TecPower und WKR

KRÄFTE MESSEN



Farbspiele. Der GTI ist unter anderem auch in Blau oder Schwarz lieferbar



Gute Fahrt GTI Tuning, die zweite: Mit dabei, die Highlights verschiedener Tuningschmieden mit jeweils unterschiedlicher thematischer Ausrichtung. Dem Alphabet nach eröffnet der auffällig gestylte Abt den Reigen – ein komplett umgebautes GTI mit fast allem was die Kemptener Tuningschmiede hergibt. Vom kompletten Karosseriebausatz über ein Sportfahrwerk bis hin zur obligatorischen Leistungssteigerung samt Abgasgegendruck reduzierender Vierrohr-Sportabgasanlage ist der Abt im Wert von immerhin 37 689 Euro aufgemotzt. Gleiches gilt für den gelungenen GTI von B&B. Auch hier sind neben der Leistungssteigerung geänderte Räder, ein speziel-

les Karosseriekit, Tieferlegungsfedern sowie nicht zuletzt eine optimierte Bremsanlage verbaut. Der schicke Siegener startet mit einem Komplettpreis von immerhin 36 200 Euro.

Noch einen Schritt weiter geht man bei MTM. Das Projekt: Ein komplett modifizierter Race-GTI mit DSG, Sportabgasanlage, aufwändigem Motorumbau und speziellen MTM-Bremsen. Der Preis für den martialischen Traum in Silber und Schwarz: 42 248 Euro. Weit geringere Investitionen fordert das Angebot der jungen Firma Tec Power aus Sinzig. Nahezu serienmäßig stellt sich der GTI zum Test: Neben der obligatorischen Leistungssteigerung per Steuergerätemodifikati-



FOTOS: REICHERT

Die fünfte Generation des Golf GTI auf dem Weg zur Tuning-Ikone des Jahrzehnts? Optik-, Motor- oder Fahrwerkstuning – wir nahmen fünf aktuelle Beispiele unterschiedlichster Herkunft und Leistung im GUTE FAHRT-Tuningtest unter die Lupe

Klassiker: Ein GTI hat Handschaltung – Das DSG -Getriebe kann's oft besser



Von A nach B – Die leistungsgesteigerten GTIs machen die Strecke zweifellos kurzweilig. On Track: Abt gegen B&B, zwei heiÙe Rote im direkten Vergleich



Prüfen, fahren, messen. Der korrekte Reifenluftdruck ist unbedingt relevant

Bewährte Messtechnik. Der Radnabenaufnehmer misst mit hoher Genauigkeit



on ist für besseren Durchsatz bei hohen Drehzahlen ein Sportkat installiert. Der Paketpreis hier: Faire 1689 Euro – inklusive dem Abgasgegendruckreduzierenden Kat. Noch puristischer und damit am preisgünstigsten geht man bei WKR in Abenberg zu Werke. Chip-Spezialist Wilhelm Kaiser beschränkt sich bewusst auf Änderungen im Steuergerät – was nicht unbedingt von Nachteil sein muss – besonders nicht im Preis: Mit 1275 Euro definiert er preislich die Einstiegsklasse des hier vorgestellten GTI-Tunings leistungsmäßig befindet er sich allerdings auf durchaus beachtlichem Niveau.

Ein Wort zum GUTE FAHRT-Testprozedere: Alle Fahrleistungswerte werden selbstverständlich auf derselben Strecke und bei identischen Bedingungen – bis hin zum verwendeten Kraftstoff – gefahren. Lediglich das Gripniveau, das zeigten Vergleichsmessungen mit einem als Referenz herangezogenen Serien-GTI, lag auf einem etwas geringeren Level als noch bei unseren ersten GTI-Messfahrten im Dezember. Dies schlägt sich in den Beschleunigungszeiten auf Tempo 60 mit einer Differenz von rund zwei Zehnteln nieder.

Die Ausgangsbedingungen dürfen somit für alle als identisch angesehen werden, zwecks höherer Genauigkeit haben wir zudem statt der heute allgemein üblichen berührungslosen Messtechnik die genauere, aber aufwändigere Variante mit den bewährten Radnabenaufnehmern eingesetzt. Bei den angegebenen Motorleistungen beschränken wir uns auf die Tunerangaben, also den Prospektwert, den jedes Kundenfahrzeug auch erreichen sollte. Zwar konnten wir beim Test auf der Rolle mehrfach deutliche Abweichungen von diesem Wert feststellen, doch wie bei Serienfahrzeugen tolerieren wir auch hier eine gewisse Serienstreuung – zumal die Leistung von Turbomotoren auf dem Prüfstand nicht absolut präzise bestimmt werden kann. Doch keine Angst: Zu wenig Leistung hatte keiner, letztlich entscheidend sind also die Fahrleistungswerte.

THIEMO FLECK

ABT

MOTOR: Zweiliter-Vierzylinder 16V-TFSI, Serienleistung 147 kW (200 PS) ab 5100/min, max. Drehmoment 280 Nm bei 1800/min. Leistungssteigerung durch: Modifikation des Motorsteuergeräts. Leistung 169 kW (230 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 310 Nm bei 2100/min

RAFTÜBERTRAGUNG: Frontantrieb 6-Gang-Schaltgetriebe, Übersetzungen: 1. Gang 3,36; 2. Gang 2,09, 3. Gang 1,47; 4. Gang 1,1; 5. Gang 0,87; 6. Gang 0,73; R.-Gang 3,12; Achsübersetzung: 3,94

AHRWERK: McPherson Vorderachse, Vierlenker-Hinterachse, in Zug- und Druckstufe verstellbares Gewinde-Sportfahrwerk -27 mm vorn, -13 mm hinten, Serien-Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet). Räder/Reifen: Dunlop Sportmaxx in 225/40 R 18 auf 8,5 J x 18 Abt SPO LM-Rädern

KAROSSERIE: Fünfsitzige Limousine, mit Abt Karosseriebausatz und Kohlefaser-Motorhaube. Leergewicht (inkl. Fahrer) 1434 kg, zul. Gesamtgewicht 1900 kg.

AHRLEISTUNGEN: GF-Messwerte
Beschleunigung
0 - 60/80 km/h 3,5/4,8 s
0 - 100/120 km/h 6,8/8,9 s
0 - 140/160 km/h 12,0/15,4 s
0 - 180/200 km/h 20,5/26,7 s
80 - 120 km/h 3,9 s
Elastizität 4./5./6. Gang
80 - 80 km/h 2,2/3,2/4,9 s
60 - 100 km/h 4,6/6,2/8,5 s
60 - 120 km/h 7,2/9,4/12,5 s
Tachoaussage 100 eff. 95 km/h
Höchstgeschwindigkeit 242 km/h

ERBRAUCH: Super Plus min. 98 ROZ
Testverbrauch 11,3 l/100 km
Tankinhalt 55 l

AHRESKOSTEN:
Steuer EU 4 135 €
HK/TK/VK ... nach individuellem Angebot

REISE:
Leistungssteigerung* inklusive
Montage, TÜV und Garantie 2440 €
Komplettfahrzeug 37 689 €

ONTAKT:
Abt Sportsline GmbH, Daimlerstraße 2,
87437 Kempten, Telefon 0831-571400
www.abt-sportsline.de



Preis aller leistungsbeeinflussenden Komponenten



Super Snooper. Mit ausgeprägter Keilform und extrem tief liegender Frontspoilerlippe schafft der Abt optische Dynamik. Trotz nominell nur 230 PS ist der Allgäu-Express recht flott unterwegs

ABT bleibt seiner Linie treu. Ganz im Stil der Audi-Sondermodelle AS4 und AS6 stellen die Allgäuer auch den neuen GTI auf breite Räder. Komplett umgebaut, von A wie Abgasanlage bis Z wie zug- und druckstufenverstellbares Sportfahrwerk. Wie von Abt gewohnt auf hohem technischem Niveau und perfekt aufeinander abgestimmt. Zum Karosseriekit gehören etwa die für die allein optisch spektakuläre Vierrohr-Abgasanlage notwendige Heckschürze zu 568 Euro, die Seitenleisten gegen 870, die Frontblende aus Carbon für 383 Euro sowie die gefährlich tief heruntergezogene Frontspoilerlippe für 626 Euro. Pflicht ist allerdings das bereits erwähnte Sportfahrwerk, das durch gekonntes Setup bei ausgewogenen dynamischen Qualitäten auf hohem Niveau dennoch erstaunlichen Restkomfort bietet. Und der Motor? Hier beschränken sich die Kemptener unter der für 2395 Euro teuren Kohlefaserhaube bislang allein auf die Modifikation des Motormanagements. Das nominelle Resultat: 230 PS und 310 Newtonmeter. In der Praxis eine unauffällige Veränderung des Kennfelds mit sehr seriennaher Charakteristik und ausgewogenem, auch unter schwierigen Bedingungen jederzeit kalkulierbarem Leistungseinsatz. Angesichts aktueller Fahrleistungs- und Prüfstandswerte dürfte die Abt'sche Leistungsangabe besonders in Verbindung mit der Sportabgasanlage doch etwas nach oben zu korrigieren sein.

Ein Auto aus einem Guss, sichtlich und spürbar mit viel Know-how und Liebe zum Detail gestaltet. Wer den besonderen GTI sucht, und sich nicht lange mit der Auswahl von Einzelkomponenten aufhalten will, wird in Kempten fündig für 37 689 Euro...

Sound mal vier. Die Abt-Vierrohr Abgasanlage kostet rund 800 Euro



Corporate Identity. Die SPO 18 Zöller für alle Golf 5 zu 3248 €



Schick, schön
stylish – Der B&B-
GTI im klassischen
Stil der Siegener
Automobil-
design-
Schmiede.
Mit nominell
240 Tuning PS
prädestiniert
für Autobahn
und Boulevard

Zwei Rohre und immer noch zu
leise? Die B&B Anlage zu 798 Euro



Komplettradsatz B1.
Mit Dunlop in 225/
35-18 zu 1998 Euro

B&B tritt wie Abt mit einem optisch und technisch veränderten GTI an. Neben dem Karosseriebausatz aus Frontschürze zu 698 Euro, Seitenleisten zu 448 Euro, dem Heckklappenaufsatz gegen 198 Euro und der 398 Euro teuren Heckschürze für die Doppelrohr-Abgasanlage zu 798 Euro sind natürlich auch das Fahrwerk und die Bremsen modifiziert. Bei den Stoppern verlässt sich B&B auf bewährte Vierkolben-Sättel, die die beiden 342 mm messenden, innenbelüfteten Scheiben vorn in jeder Situation fest im Griff haben. Ihr Ansprechen fällt spürbar direkter aus und auch in Sachen Standfestigkeit dürfte sie der allerdings schon sehr üppig ausgelegten Serienanlage etwas überlegen sein. In Sachen Reifen und Fahrwerk setzt man bei B&B auf die Dimension 225/35 R 18 sowie 8,5 Zoll breite Leichtmetallräder. Der Effekt ist ein kleinerer Abrollumfang, der gewisse Vorteile in Elastizität und Beschleunigung bringen kann. Die Kombination bedingt allerdings zusammen mit der stark progressiven Gesamtkennung des mit simplen Tieferlegungsfedern abgesenkten Fahrwerks eine im hohen Geschwindigkeitsbereich verstärkte Eindreh-Neigung des GTI. Was bedeutet, dass das gewollt progressive Mitlenken der Serien Golf-Hinterachse in dieser Konstellation und in dem per Tuning erreichten Geschwindigkeitsbereich eine nicht wirklich präzise Spurhaltung erlaubt. Unser Tipp: Beim GTI-Fahrwerk nicht knausern, auch B&B hat hier Feines im Programm. Ebenso lassen die erreichten Fahrwerte in Sachen Motortuning keine Wünsche offen. Lediglich die Dosierbarkeit des sehr spontan einsetzenden Drehmoments auf nassem Geläuf dürfte etwas besser sein.

B&B

MOTOR: Zweiliter-Vierzylinder 16V-TFSI, Serienleistung 147 kW (200 PS) ab 5100/min, max. Drehmoment 280 Nm bei 1800/min. Leistungssteigerung durch: Modifikation des Motorsteuergeräts und Sportabgasanlage. Leistung 169 kW (240 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 2300/min

KRAFTÜBERTRAGUNG: Frontantrieb 6-Gang-Schaltgetriebe, Übersetzungen: 1. Gang 3,36; 2. Gang 2,09, 3. Gang 1,47; 4. Gang 1,1; 5. Gang 0,87; 6. Gang 0,73; R.-Gang 3,12; Achsübersetzung: 3,94

FAHRWERK: McPherson Vorder-, Vierlenker-Hinterachse, B&B Sportfedernsatz -35 mm vorn, -24 mm hinten, B&B Sportbremse (vorn 342 mm innenbelüftet), Räder/Reifen: Dunlop SP Sport 9000 in 225/35 R 18 auf 8,5 J x 18 B&B B1 LM-Rädern

KAROSSERIE: Fünfsitzige Limousine mit B&B Aerodynamik-Paket. Leergewicht (inkl. Fahrer) 1431 kg, zul. Gesamtgewicht 1900 kg.

FAHRLEISTUNGEN: GF-Messwerte
Beschleunigung
0 - 60/80 km/h 3,5/4,8 s
0 - 100/120 km/h 6,7/8,8 s
0 - 140/160 km/h 11,6/14,8 s
0 - 180/200 km/h 20,0/26,5 s
80 - 120 km/h 3,7 s
Elastizität 4./5./6. Gang
60 - 80 km/h 2,4/3,3/4,4 s
60 - 100 km/h 4,7/6,3/8,3 s
60 - 120 km/h 7,1/9,6/12,4 s
Tachoaussage 100 eff. 91 km/h
Höchstgeschwindigkeit 245 km/h

VERBRAUCH: Super Plus min. 98 ROZ
Testverbrauch 11,4 l/100 km
Tankinhalt 55 l

JAHRESKOSTEN:
Steuer EU 4 135 €
HK/TK/VK ... nach individuellem Angebot

PREISE:
Leistungssteigerung* inklusive
Montage, TÜV und Garantie 1796 €
Komplettfahrzeug 36 200 €

KONTAKT:
B&B Automobiltechnik GmbH, Birkenbacher Str. 126, 57078 Siegen, Tel. 0271-303230, www.bb-automobiltechnik.de



* Gesamtpreis aller leistungsbeeinflussenden Komponenten

MTM DSG



MOTOR: Zweiliter-Vierzylinder 16V-TFSI, Serienleistung 147 kW (200 PS) ab 5100/min, max. Drehmoment 280 Nm bei 1800/min. Leistungssteigerung durch: Modifikation des Motorsteuergeräts, geändertes Vorrohr, Metallkat, Sportabgasanlage. Leistung 198 kW (270 PS) bei 6150/min, max. Drehmoment 375 Nm bei 3230/min

KRAFTÜBERTRAGUNG: Frontantrieb 6-Gang-Direktschaltgetriebe DSG, Übers.: 1. Gang 3,36; 2. Gang 2,09, 3. Gang 1,47; 4. Gang 1,1; 5. Gang 0,87; 6. Gang 0,73; R.-Gang 3,12; Achsübersetzung: 3,94

FAHRWERK: McPherson Vorderachse, Vierlenker-Hinterachse, MTM Sportfahrwerk in Zug- und Druckstufe einstellbar -28 mm vorn, -13 mm hinten, MTM Vierkolbenbremse (vorn 330 mm innenbelüftet). Räder/Reifen: Pirelli P Zero Rosso in 235/35 ZR 19 auf 8,5 J x 19 MTM Bimoto-Rädern

KAROSSERIE: Fünfsitzige Limousine Leergewicht (inkl. Fahrer) 1415 kg, zul. Gesamtgewicht 1900 kg

FAHRLEISTUNGEN: GF-Messwerte
Beschleunigung
0 - 60/80 km/h 3,3/4,7 s
0 - 100/120 km/h 6,5/8,7 s
0 - 140/160 km/h 11,6/15,4 s
0 - 180/200 km/h 20,7/28,0 s
80 - 120 km/h 3,9 s
Elastizität 4./5./6. Gang
60 - 80 km/h 2,5/3,9/6,5 s
60 - 100 km/h 4,8/6,9/10,7 s
60 - 120 km/h 7,2/10,1/14,7 s
Tachoaussage 100 eff. 95 km/h
Höchstgeschwindigkeit 252 km/h

VERBRAUCH: Super Plus min. 98 ROZ
Testverbrauch 11,9 l/100 km
Tankinhalt 55 l

JAHRKOSTEN:
Steuer EU 4 135 €
HK/TK/VK ... nach individuellem Angebot

PREISE:
Leistungssteigerung inklusive
Montage, TÜV und Garantie 5449 €
Komplettfahrzeug 42 248 €

KONTAKT:
MTM, Dr. Kurt Schumacher-Ring 48 - 50
85139 Wettsetten, Telefon 0841 -
992300, www.mtm-online.de



Gesamtpreis aller leistungsbeeinflussenden Komponenten

MTM – Mayer tont mächtig, angesichts der 270 PS seines GTI kein leeres Versprechen. Natürlich ist ein Plus von strammen 70 PS Leistung und fast 100 Nm Drehmoment nicht zuletzt der Verdienst eines Metallkats samt 70 mm dicker Vor- und Abgasrohre sowie eines geänderten Schalldämpfers. Dampf hat der besonders drehfreudige MTM somit in allen Lagen, den er mit dem im MTM-Motortrimm besonders schnell schaltenden DSG-Getriebe auch beeindruckend umzusetzen vermag. So ist der Mayer-GTI auf trockener Bahn dank kurzer Schaltzeiten beim Sprint auf Hundert kaum zu schlagen. Allerdings schluckt die hydraulische DSG-Pumpe eben auch Kraft, was bei Highspeed wieder Nachteile bringt. Wird bei Nässe das ESP und damit die elektronische Traktionskontrolle abgeschaltet, ist Schluss mit lustig. Das brachial einsetzende Drehmoment reißt gnadenlos an den Rädern, nur schwer ist der GTI auf Kurs zu halten.

Und der Preis? Natürlich ist der insgesamt 42248 Euro teure MTM mit DSG-Getriebe kein Sonderangebot, in Sachen Fahrspaß rangiert er aber eindeutig auf Platz 1. Ein klar auf Racing ausgerichteter GTI, mit konsequent auf hohe Kurvengeschwindigkeiten abgestimmtem Sportfahrwerk. Restkomfort? Fehlanzeige! Hier gibt's ehrliche Härte bei kompromisslosem Speed. Gebändigt wird all die Power durch die bekannt standfesten aber 3297 Euro teuren MTM-Bremsen, die im Test durch präzisen Druckpunkt und gutes Feedback überzeugten.

Leistung hat eben ihren Preis, doch speziell zum GTI will MTM in Kürze kostengünstigere Umrüstpakete etwa aus Chip plus Rädern anbieten, Fragen kann sich also lohnen.

Als einziger im Feld mit DSG – Der bärenstarke MTM mit Doppelkupplungsgetriebe und Rennsport-Setup. Ein knallharter GTI für echte Kerle



Fein aber hart. Perfekt sitzende Recaro-Schalen zu 1588 Euro

Garant für Fahrspaß. Das DSG-Getriebe kostet ab Werk 1375 Euro Aufpreis





TEC POWER

MOTOR: Zweiliter-Vierzylinder 16V-TFSI, Serienleistung 147 kW (200 PS) ab 5100/min, max. Drehmoment 280 Nm bei 1800/min. Leistungssteigerung durch: Modifikation des Motorsteuergeräts und Sportkatalysator. Leistung 184 kW (250 PS) bei 4470/min, maximales Drehmoment 360 Nm bei 2050/min

KRAFTÜBERTRAGUNG: Frontantrieb 6-Gang-Schaltgetriebe. Übersetzungen: 1. Gang 3,36; 2. Gang 2,09, 3. Gang 1,47; 4. Gang 1,1; 5. Gang 0,87; 6. Gang 0,73; R.-Gang 3,12; Achsübersetzung: 3,94

FAHRWERK: McPherson Vorderachse, Vierlenker-Hinterachse, Sportfedernsatz: -35 mm vorn, -9 mm hinten, Serien-Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet). Räder/Reifen: Bridgestone Potenza RE 050 in 225/ 45 R 17 auf 7,5 J x 17 Serien-Leichtmetallrädern

KAROSSERIE: Fünfsitzige Limousine, Karosserie tiefergelegt, Leergewicht (inkl. Fahrer) 1411 kg, zul. Gesamtgew. 1900 kg

FAHRLEISTUNGEN: GF-Messwerte

Beschleunigung	
0 - 60/80 km/h	3,5/4,9 s
0 - 100/120 km/h	6,9/8,9 s
0 - 140/160 km/h	12,0/15,3 s
0 - 180/200 km/h	20,3/26,4 s
80 - 120 km/h	3,8 s
Elastizität 4./5./6. Gang	
60 - 80 km/h	2,4/3,3/4,9 s
60 - 100 km/h	4,8/6,5/8,7 s
60 - 120 km/h	7,4/9,8/13,0 s
Tachoanzeige 100	eff. 94 km/h
Höchstgeschwindigkeit	247 km/h

VERBRAUCH: Super Plus min. 98 ROZ
 Testverbrauch 11,1 l/100 km
 Tankinhalt 55 l

JAHRESKOSTEN:

Steuer EU 4	135 €
HK/TK/VK ... nach individuellem Angebot	

PREISE:

Leistungssteigerung inklusive Montage, TÜV und Garantie	1689 €
Komplettfahrzeug	25 889 €

KONTAKT:

Tec Power, Kranzweiherweg 5,
 53489 Sinzig, Telefon 02642 - 903872,
www.tec-power.de

Eifelblitz. Der Tec-Power GTI aus Sinzig kombiniert die Modifikation des Motorsteuergeräts mit einem nachgeschalteten Rennkatalysator

TEC POWER

aus Sinzig zählt zu den Newcomern in der Volkswagen Tuningszene. Dennoch ist der angelieferte GTI in Sachen Fahrbarkeit und Ausgewogenheit keinesfalls von schlechten Eltern. Motortuning ist eben das Kerngeschäft der kleinen Firma mit Sitz in der vom Nordschleifen-Virus befallenen Eifel. Klar, dass man es bei einem so prominenten Kandidaten wie dem GTI nicht einfach bei profanem Chip-Tuning belässt. Zusätzlich zur Steuergerätemodifikation, die in einer ersten und zweiten Stufe gegen 840 Euro schon 235 respektive 245 PS und ein Drehmoment von 320 beziehungsweise 350 Newtonmeter liefern soll, ist die hier getestete Variante 3 mit einem Rennsport-Metallkat ausgerüstet. Der kostet inklusive Montage weitere 350 Euro. Dafür bringt der Kat speziell im oberen Drehzahlbereich den erwünscht reduzierten Abgasgedruck, was sowohl die Drehfreudigkeit wie auch die Spitzenleistung mehr als positiv beeinflusst. Das Resultat ist eine durchaus vernünftige Leistungssteigerung ohne nennenswerte Ecken und Kanten, die in allen Situationen mit gut kalkulierbarer Umsetzung von Gasbefehlen überzeugt. Trotz des deutlich höheren Preises würden wir aber auf die Kombination mit Rennsport-Kat keinesfalls verzichten.

Verzichten würden wir allerdings – selbst unter Beibehaltung der Serien-Reifendimension – auf die im Testwagen aus optischen Gründen verbauten Tieferlegungsfedern. Wie bei B&B trübt eine Taumelneigung im oberen Geschwindigkeitsbereich das sonst so positive Bild des GTI. Auch für Tec Power gilt: Wenn Tieferlegung, dann bitte nurkomplett ...



Tec-Power mit Sport-Kat. Alle Leistung wird unterflur generiert

Tief mit Tieferlegungsfedern. Bei nahe 250 km/h nicht ohne Risiko



* Gesamtpreis aller leistungsbeeinflussenden Komponenten

WKR

MOTOR: Zweiliter-Vierzylinder 16V-TFSI, Serienleistung 147 kW (200 PS) ab 5100/min, max. Drehmoment 280 Nm bei 1800/min. Leistungssteigerung durch: Modifikation des Motorsteuergeräts. Leistung 191 kW (260 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 400 Nm bei 2200/min

KRAFTÜBERTRAGUNG: Frontantrieb 6-Gang-Schaltgetriebe, Übersetzungen: 1. Gang 3,36; 2. Gang 2,09; 3. Gang 1,47; 4. Gang 1,1; 5. Gang 0,87; 6. Gang 0,73; Rückwärtsgang 3,12; Achsübersetzung: 3,94

FAHRWERK: McPherson Vorderachse, Vierlenker-Hinterachse, Serien-GTI-Fahrwerk, Serien-Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet). Räder/Reifen: Dunlop SP Sport 01 A in 225/45 R 17 auf 7,5 J x 17 Serien-Leichtmetallrädern

KAROSSERIE: Fünfsitzige Limousine, Leergewicht (inkl. Fahrer) 1411 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1900 kg

FAHRLEISTUNGEN: GF-Messwerte
Beschleunigung
0 - 60/80 km/h 3,4/4,9 s
0 - 100/120 km/h 6,9/9,1 s
0 - 140/160 km/h 12,3/15,8 s
0 - 180/200 km/h 20,9/28,0 s
80 - 120 km/h 3,8 s
Elastizität 4./5./6. Gang
60 - 80 km/h 2,3/3,3/5,0 s
60 - 100 km/h 4,8/6,3/8,7 s
60 - 120 km/h 7,4/9,6/13,7 s
Tachoanzeige 100 eff. 95 km/h
Höchstgeschwindigkeit 245 km/h

VERBRAUCH: Super Plus min. 98 ROZ
Testverbrauch 11,3 l/100 km
Tankinhalt 55 l

JAHRESKOSTEN:
Steuer EU 4 135 €
HK/TK/VK ... nach individuellem Angebot

PREISE:
Leistungssteigerung inklusive
Montage, TÜV und Garantie 1275 €
Komplettfahrzeug 25 475 €

KONTAKT:
WKR Automobildesign GmbH, Gabrielring
16, 91183 Abenberg, Telefon 09178 -
905003, www.wkr-automobildesign.de



**Kleiner Aufwand,
große Wirkung.
Mit effektiver
WKR-Steuergeräte-
modifikation
mutiert der
Family-GTI in rund
einer Stunde zum
echten Sportwagen**

WKR ist Spezialist für Chiptuning. Und wie der Macher, so die Leistungssteigerung des GTI: Spürbar, kräftig und ehrlich. Auch bei Wilhelm Kaiser von WKR blieb die Entwicklung nicht stehen, denn nach unseren letzten Messungen im Dezember hat er den Datenstand des GTI weiter optimiert und verfeinert. Ein Grund für uns, ihn ein zweites Mal zum Test zu bitten. Und tatsächlich: insbesondere in Sachen Drehmoment konnte der überarbeitete GTI auftrumpfen. Trotz deutlich höherer Außentemperaturen brachte die Überarbeitung des Steuergeräts in der Elastizität etwa von 60 bis 120 Kilometer pro Stunde im entscheidenden fünften Gang eine Verbesserung von glatt sechs Zehntelsekunden.

Doch wie auch die anderen Tuningkollegen hatte der schnelle WKR mit den wärmeren Temperaturen und dem aktuell etwas rutschigeren Asphalt zu kämpfen – eine signifikante Verbesserung des 0 - 100 oder gar des 0 - 200 Wertes stand unter diesen Bedingungen und angesichts der zwischenzeitlich etwas gestressten GTI-Technik absolut außer Frage.

Und die Abstimmung an sich? Ein Setup wie es viele GTI-Fahrer mögen: Spontaner Leistungseinsatz im Drehzahlkeller mit respektablem Druck und gleichmäßigem Durchzug bis in obere Drehzahlregionen. Dass verständlicherweise Autos mit optimierter Abgasanlage oder gar Rennsportkatalysator speziell bei hohen Tourenzahlen mehr Dampf zur Verfügung stellen, ist klar. Unterm Strich ist die WKR-Steuergerätemodifikation eine gute und sehr preisgünstige Lösung, die, vergleicht man die Daten, dennoch sehr nahe an die technisch und preislich aufwändigeren Konzepte herankommt.

**Von außen Serie, von innen
schnell. Der WKR-GTI mit 260 PS**



**Das Kennzeichen ist Programm.
Leistung nur per Chip bei WKR**



Gesamtpreis aller leistungsbeeinflussenden Komponenten