

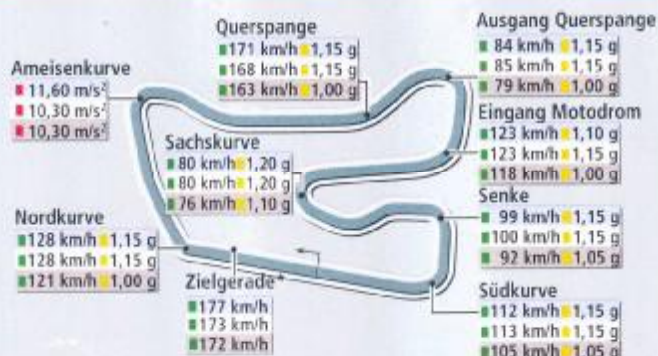


Sportikonen mit unterschiedlichen Tuning-Genen: Golf GTI - von MTM, Wetterauer und Wendland

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Die gleiche Basis, aber dreimal ein unterschiedliches Fahrzeug: Ob **VW Golf GTI von MTM, Wetterauer oder Wendland** – alle Tuning-Versionen sind schneller als die GTI-Serienversion (1.19,8 Minuten).

Dank der Cup-Bereifung haben Wendland und MTM hier einen deutlichen Vorteil gegenüber dem Wetterauer-Golf. Mit seiner PS-Überlegenheit, dem gut abgestimmten Fahrwerk und der standfesten Bremse schnappt sich der MTM erwartungsgemäß die Bestzeit. Der Wendland ist schnell, kann sein Potenzial aber mit dem etwas unruhigeren Fahrverhalten nicht ganz ausspielen. Der Wetterauer lässt durch das mäßige Gripniveau der Hankook-Reifen Zeit liegen.



MTM-VW Golf GTI DSG	1.15,8 min
Wendland-VW Golf GTI	1.16,2 min
Wetterauer-VW Golf GTI DSG	1.19,2 min

■ Geschwindigkeit
■ Querbeschleunigung
■ Bremsverzögerung
 *Höchstgeschwindigkeit vor Bremspunkt



Dreikönigstreffen

Dreimal Wabengitter-Grill mit rotem Streifen, dreimal Vierzylinder-Turboherz und dreimal VW Golf GTI. Eineiige Drillinge? Von wegen: Im sport auto-Tuningtest rollt die sportliche Kompaktlegende mit Genen von MTM, Wendland und Wetterauer sowie drei unterschiedlichen Abstimmungen an den Start

TECHNISCHE DATEN

Wetterauer-VW Golf GTI

MAX* 6,0

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor
Turbolader, zwei obenliegende Nocken-
ventile, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal
Hub (mm) 82,5 x 92,8, Hubraum 1984 cm³, Ver-
hältnis 9,6:1, max. Ladedruck 1,1 bar

Leistung 260 PS (191 kW) bei 5400/min
Drehmoment .. 380 Nm bei 2200-5200/min
Verbrauch .. 131,0 PS pro Liter Hubraum

Leistungstransmission

Federradantrieb, Sechsgang-Doppelkupp-
lungsgetriebe, ESP, Übersetzungen: I. 3,46,
II. 2,15, III. 1,46, IV. 1,08, V. 1,09, VI. 0,92; Achsüber-
tragung I.-IV. 4,06, V. - VI. 3,14

Chassis

Univervorderradaufhängung rundum, vorn Quer-
lenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator;
hinten Querverlenker, Längslenker, Schraubenfen-
der, Stoßdämpfer, Stabilisator

Räder Scheiben rundum,
vorn innenbelüftet,
hinten durchgelüftet
Durchmesser 342/282 mm, ABS
Reifen 235/35 R 19 vorn und hinten
auf 8,0-Zoll-Felgen
Marke Hankook Ventus S1 Evo

Interieur

Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission

Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission

Wartungskosten

Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission

MESSWERTE

Leistung

Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission

Leistungstransmission

Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission

Leistungstransmission

Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission

Leistungstransmission

Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission

Leistungstransmission

Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission

Leistungstransmission

Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission

Leistungstransmission

Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission
Leistungstransmission



Zum Abheben: Der Wetterauer-GTI sprintet in 6,1 Sekunden auf Landstraßen-Tempo

Kein Tuning-Bedarf: Hochwertiges GTI-Cockpit im Originalzustand mit Leder-Sportsitzen

Borbet-Räder und Mov'it-Bremsanlage

260 GTI-PS dank Software-Tuning und BMC-Airbox



Ende November verwandeln sich die Messehallen in Essen wieder zum Tuning-Mekka. Hier werden Auspuff-Endtöpfe geschultert und ganze Frontschürzen in die Höhe gestemmt und gen heimlicher Garage getragen. Neugierig fokussieren die Blicke der Tuning-Jünger im Sekundentakt alles, was das Meer aus Teilen zu bieten hat.

Auf Hochglanz polierte Tiefbettfelgen, Federn, Dämpfer – oder soll es doch gleich ein komplettes Auto von einem renommierten Tuning-Hersteller sein? Soll das

Fahrzeug auf der Rennstrecke oder nur im Straßenverkehr genutzt werden? Fragen über Fragen, die sport auto mit einem Tuningtest am Beispiel von drei unterschiedlichen Golf GTI-Varianten aus dem Hause Wetterauer, Wendland und MTM beantwortet.

Der ganz besondere GTI-Test startet in der Boxengasse von Hockenheim. „Nimm mich!“ Mit sündigem Blick lächeln die sportlichen Kompaktklasse-Ikonen durch ihre Halogen-Augen und buhlen um die Gunst des Testfahrers. Jeder will

Nach jedem Wippen-Zug am Lenkrad lauscht der Fahrer dem herzergreifendem Abgasböllern. Eine Edelstahlanlage mit zwei offrohrgroßen Endrohren (je 90 mm) sorgt für einen kernigen Sound.

Hunde die bellen, beißen nicht? Denkste Den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 absolviert der Wetterauer in 6,1 Sekunden und ist damit 1,1 Sekunden schneller als das von sport auto gemessene, handgeschaltete Werksmodell (Ausgabe 5/2009).

Bits und Bytes und eine Ladedruckerhöhung um 0,2 bar auf 1,1 bar maximalen Ladedruck steigern die Leistung des Vierzylinder-Reihenmotors von 210 auf 260 PS. Das maximale Drehmoment wächst von 280 auf 380 Newtonmeter. Neben der Software-Änderung optimiert der Koblenzer Tuner auch den Luftansaugtrakt mit Hilfe einer BMC-Airbox und Silica-Flexschläuchen mit 80 mm Durchmesser

Dank kürzeren H&R-Federn duckt sich der Wetterauer-GTI 35 Millimeter niedriger über dem Asphalt als seine Werksameraden. Auch wenn die Tieferlegungsfedern mit härteren Federraten extra für das adaptive Serien-Dämpfersystem

der Beste sein, doch trotz ähnlicher GTI-Mimik samt Waben-gittergrill und rotem Streifen hinkt der direkte Vergleich dieser sportlichen Gölfe. Zu unterschiedlich sind ihre getunten Gene.

Gar nicht leise springt der erste Kandidat auf die Bühne. Gestatten, Wetterauer mein Name Grollend rollt der dunkelgraue GTI aufs leere Rund.

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung inkl. Carbon Airbox	1548 Euro
Radsatz inkl. Bereifung	1999 Euro
Tieferlegungsfedern inkl. Einbau	409 Euro
Vierkolben-Bremsanlage	3299 Euro

HERSTELLER

Wetterauer Engineering GmbH
Ernst-Abbe-Straße 4, 56070 Koblenz
Telefon 02 61/9 11 51 10
www.wetterauer.de

sport auto-Wertung (objektiv)

Wetterauer-VW Golf GTI	Wetterauer-VW Golf GTI	Wetterauer-VW Golf GTI
Kleiner Kurs Hockenheim	1.19,2 min	5
Slalom (18 m)	67,9 km/h	8
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	6,1 s	5
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	36,6 m	7
Leistungsgewicht	5,6 kg/PS	5
Preis-Leistungs-Verhältnis * 111 Euro/PS		10
Summe (maximal 60 Punkte)		40

* Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis

TECHNISCHE DATEN

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader, zwei obenliegende Nockenventile, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 82,5 x 92,8, Hubraum 1984 cm³, Verdichtungs 9,6:1, max. Ladedruck 1,2 bar

Leistung 260 PS (191 kW) bei 6300/min
Drehmoment .. 350 Nm bei 2500-5000/min
Verbrauch .. 131,0 PS pro Liter Hubraum

Leistungstransmission

Vorderradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, ESP, Übersetzungen: I. 3,36, II. 2,09, III. 1,47, IV. 1,10, V. 1,11, VI. 0,93; Achsübersetzung I.-IV. 3,94, V.-VI. 3,09

Fahrrahmen

Vorderradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator

Reifen Scheiben rundum, vorn innenbelüftet, hinten außenbelüftet

Reifen Durchmesser 312/282 mm, ABS

Reifen 235/35 R 19 vorn und hinten

Reifen auf 8,5-Zoll-Felgen

Reifen Michelin Pilot Sport Cup

Karosserie

Leistungsträgige Kompaktlimousine

Abmessungen B x H 4213 x 1779 x 1439 mm

Radstand 2578 mm

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

Wendland-VW Golf GTI PAX* 5,9

DCC entwickelt wurden, wedelt der GTI auch im Sportmodus mit spürbarer Seitenneigung durch den 18-Meter-Slalom und über die Rennstrecke. In engen Ecken untersteuert der getunte Golf mit gutmütigem, nahezu narrensicherem Fahrverhalten. Böswillige Lastwechselreaktionen sind nicht sein Ding.

Schießt der Fahrer bei der Zeitenhatz doch mal über den Grenzbereich hinaus, hält das nicht mehr vollständig abschaltbare ESP ihn mit Regelimpulsen sicher auf Kurs. Für ambitionierte Fahrer bremsen die elektronischen Zügel im Verbund mit der elektronischen Differenzialsperre XDS jedoch zu früh und zu stark.

„Kunden, die ihr Fahrzeug ausschließlich ohne Zulassung im Rennstreckenbetrieb fahren wollen, öffnen wir auch eine ESP-Deaktivierung. Doch für den öffentlichen Straßenverkehr können wir dies aus Haftungsgründen leider nicht anbieten“, erklärt Jörg Schramm von Wetterauer.

Noch mehr als mit seiner ESP-Abstimmung und seinem Fahrwerkssetup verrät der Wetterauer vor allem durch seine Reifen, dass

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung 999 Euro
Radsatz inkl. Bereifung 2720 Euro
Tieferlegungsfedern inkl. Vermessung 1150 Euro

HERSTELLER

Wendland Motorentechnik GmbH
Im Hiltzenried 3, 72414 Rangendingen
Telefon 07471/871150
www.wendland-tuning.de

sport auto-Wertung (objektiv)

Wendland-VW Golf GTI

Kleiner Kurs Hockenheim	1.16,2 min	7
Slalom (18 m)	69,0 km/h	9
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	6,5 s	5
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	36,9 m	7
Leistungsgewicht	5,3 kg/PS	6
Preis-Leistungs-Verhältnis* 109 Euro/PS		10
Summe (maximal 60 Punkte)		44

*Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis

nicht die Rennstrecke, sondern die Straße sein primäres Auslaufrevier ist. Die 19-Zoll-Räder von Borbet passen zwar optisch perfekt zum sportlichen GTI-Outfit, doch die aufgezogenen Hankook Ventus S1 EVO (235/35 ZR 19) sind mit ihrem mäßigen Gripniveau nicht wirklich rennstreckentauglich. Trotzdem überquert der Wet-

terauer-GTI die Zielinie in 1,19,2 Minuten. So ist er immerhin sechs Zehntelsekunden schneller als das von sport auto gemessene Serienmodell (Heft 5/2009) mit Michelin Pilot Exalto-Pneus.

Damit die Wetterauer-Kunden auch im Straßenverkehr, trotz Leistungssteigerung und einer auf 249 km/h gestiegenen Höchstgeschwindigkeit stets sicher unterwegs sind, installiert der Tuner an der Vorderachse eine kräftig zapackende Vier-

Kolben-Bremsanlage von Mov'it mit 342er-Bremsscheiben. Kandidat Nummer zwei der Golf GTI-Show setzt andere Prioritäten. Ein Blick unter die Radhäuser verrät sofort die Absichten des getunten Wolfsburgers von Wendland. Hier verstecken sich schwarz lackierte 19-Zoll-Räder von BBS, bestückt mit den Kö-

MESSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt 1376 kg

Gewichtverteilung vorn/hinten 63,1/36,9 %

Leistungsgewicht 5,3 kg/PS

Fahrleistungen

Beschleunigung

0 - 40 km/h 2,1 s

0 - 60 km/h 3,3 s

0 - 80 km/h 4,7 s

0 - 100 km/h 6,5 s

0 - 120 km/h 8,7 s

0 - 140 km/h 11,5 s

0 - 160 km/h 14,6 s

0 - 180 km/h 18,9 s

Reaktionsschnelligkeit

0 - 100 km/h 2,4 s / 3,2 s / 4,1 s

0 - 120 km/h 4,8 s / 6,4 s / 8,3 s

0 - 140 km/h 7,4 s / 9,9 s / 12,7 s

0 - 160 km/h 10,5 s / 13,6 s / 17,6 s

0 - 180 km/h 15,0 s / - s / - s

Höchstgeschwindigkeit 248 km/h

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim 1.16,2 min

Slalom (18 m) 69,0 km/h

Bremsweg

0 - 100 km/h (kalt) 40,3 m

Reaktionsverzögerung 9,6 m/s²

0 - 100 km/h (warm) 36,9 m

Reaktionsverzögerung 10,5 m/s²

0 - 200 km/h (warm) 147,6 m

Reaktionsverzögerung 10,5 m/s²

Verbrauch

Minimalverbrauch 10,9 L/100 km

Maximalverbrauch 14,2 L/100 km

Durchschnittsverbrauch 13,4 L/100 km

Testbedingungen:

Temperatur 5° Celsius
Lufttemperatur 10° Celsius
Luftdruck 1022 mbar

Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung: Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s; 2 = SPAX



Serien-Chic: Unverändertes GTI-Interieur mit perfekt konturierten Sportsitzen im Wendland



Schwarz lackierte 19-Zoll-BBS-Räder



Mit 1,2 bar Ladedruck leistet der Wendland-GTI 260 PS



Mit manuellem Getriebe wiegt der Wendland-Viertürer genau 1376 kg, MTM und Wetterauer kommen mit DSG über 1400 kg

TECHNISCHE DATEN

MTM-VW Golf GTI

MAX* 5,2

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor
Turbolader, zwei obenliegende Nocken-
en, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal
(mm) 82,5 x 92,8, Hubraum 1984 cm³, Ver-
tugung 9,6:1, max. Ladedruck 1,45 bar

Leistung 310 PS (228 kW) bei 6080/min
Drehmoment .. 410 Nm bei 3490-4600/min
Verbrauch .. 156,3 PS pro Liter Hubraum

Leistungstransmission

Vorderradantrieb, Sechsgangdoppelkupplungs-
getriebe, ESP, Übersetzungen: I. 3,46, II. 2,15,
III. 1,46, IV. 1,08, V. 1,09, VI. 0,92; Achsüber-
tragung: I.-IV. 4,06, V.-VI. 3,14

Fahrgestell

Vorderradaufhängung rundum, vorn Quer-
lenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator;
hinten Querlenker, Längslenker, Schraubenfe-
der, Stoßdämpfer, Stabilisator

Hinterradsachsen Scheiben rundum,
..... vorn innenbelüftet und gelocht,
..... Durchmesser 380/282 mm, ABS
Felgen 235/35 R 19 vorn und hinten
..... auf 8,5-Zoll-Felgen
..... Michelin Pilot Sport Cup

Interieur

5-türige Kompaktlimousine
Länge x Breite x Höhe 4213 x 1779 x 1469 mm
Innenlänge 2578 mm
Vorderradaufhängung 1533/1514 mm
Kofferrauminhalt 55 Liter

Preis

Grundpreis 28 525 Euro
Wagenpreis 46 315 Euro

Wartungskosten

Grundsteuer 135 Euro
Pflichtversicherung .. individuelle Einstufung
Kaskoversicherung individuelle Einstufung
Kaskoversicherung individuelle Einstufung

LEISTUNGSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt 1434 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten 63,4/36,6 %
Leistungsgewicht 4,6 kg/PS

Leistungen

Beschleunigung
0-100 km/h 1,9 s
0-200 km/h 2,9 s
0-400 km/h 4,1 s
0-1000 km/h 5,7 s
200-400 km/h 7,4 s
400-600 km/h 9,6 s
600-800 km/h 12,3 s
800-1000 km/h 15,9 s

Reaktion

0-100 km/h, Gang aus 80 km/h
0-100 km/h 2,2 s / 3,3 s / 4,7 s
200-400 km/h 4,4 s / 6,4 s / 8,8 s
400-600 km/h 6,7 s / 9,4 s / 12,8 s
600-800 km/h 9,4 s / 12,7 s / 16,8 s
800-1000 km/h 13,3 s / 16,3 s / --
Höchstgeschwindigkeit 270 km/h

Dynamik

Minimale Kurs Hockenheim 1.15,8 min
Maximale Geschwindigkeit (18 m) 71,8 km/h

Stabilität

100 km/h (kalt) 40,7 m
Stabilitätsreserve 9,5 m/s²
100 km/h (warm) 34,1 m
Stabilitätsreserve 11,3 m/s²
200 km/h (warm) 146,7 m
Stabilitätsreserve 10,5 m/s²

Verbrauch

Super Plus
Maximalverbrauch 10,1 L/100 km
Minimalverbrauch 15,3 L/100 km
Mittelschnittsverbrauch 13,1 L/100 km

Bedingungen:
Temperatur 5° Celsius
Lufttemperatur 10° Celsius
Druck 1022 mbar

Die sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem
Leistungsgewicht und der Beschleunigung:
Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s : 2 = SPAX



Mit einem Gesamtpreis von 46315 Euro ist der MTM der teuerste Testkandidat, aber auch der schnellste: Vmax 270 km/h

Auch im MTM bleibt das Cockpit auf Serienstand mit den bekannten Karo-Sportsitzen



Hauseigene MTM-Bimoto-Räder in 19-Zoll



Der Reihen-Vierzylinder leistet in der MTM-Version 310 PS



nigen der straßen zugelassenen Semislick-Reifen – Michelin Pilot Sport Cup

Ein kurzer Blick auf das Datenblatt und rein geht's in die perfekt sitzenden Sportsitze mit dem legendären Schottenkaro-Muster. Ebenfalls mit einer Leistungssteigerung von 50 Pferden (Ladedruck-Erhöhung um 0,3 bar bei Verwendung von 100-Oktan-Kraftstoff und Anpassung der Zündung sowie der Einspritzung) nimmt der Golf des schwäbischen Tuners den kleinen Kurs unter die Räder.

Nach 6,5 Sekunden hastet er über die 100 km/h-Marke Zack, plötzlich bricht das Heck des weißen GTI aus. ESP rattert, Pilot lenkt mit zackigen Lenkbewegungen dagegen, Gleitreibung soll wieder zu Haftreibung werden. Ein heftiger Quersteher in der Ameisenkurve bremsst erst mal die Zeitenjagd.

Die Michelin-Cup-Pneus funktionieren gut, sind aber auch hinsichtlich der Arbeitstemperatur kleine Diven. Eine Runde lang wird nun hin- und hergezuckt – wie bei der Aufwärmrunde in der Formel 1. Drei, zwei, eins. Nach drei Runden zementiert der Wendland-Golf dann mit warmen Reifen eine Zeit von 1:16,2 Minuten in den Hockenheimer Asphalt.

Das Rezept für eine gute Rundenzeit und Rennstrecken-Performance: Neben den Cup-Reifen und einer Tieferlegung um 30 Millimeter setzen die Wendland-Ingenieure auf Motorsport-Knowhow und ermit-

teln die bestmögliche Gewichtsverteilung mit einer Radlastwaage. Außerdem werden Spur- und Sturzwerte des Fahrwerks individuell für den Rennstreckenbetrieb eingestellt. So glänzt der getunte Kompaktsporler mit perfektem Einlenkverhalten.

Zudem darf der Pilot mit Hilfe des manuellen Sechsganggetriebes die Fahrstufen vollkommen selbsttätig wählen. Im direkten Vergleich eignet sich das automatisierte DSG nicht so gut für die Rennstrecke, da es bei Erreichen des Drehzahlbegrenzers und somit auch meist kurz vor Kurveneingängen automatisch hochschaltet.

Dennoch bietet auch der Wendland-Golf hinsichtlich des Rennstrecken-Einsatzes Verbesserungspotenzial. Vor allem beim aggressiven Anbremsen auf Bodenwellen wird die Hinterachse leicht, und das unruhige Heck schaukelt sich durch Gripverlust auf. Für den ambitionierten Einsatz in Hockenheim oder auf der Nord-schleife sollte zudem die Serienbremse gegen eine leistungsstärkere Variante ersetzt werden.

Und wer ist der Dritte im Bunde? Bereits im Stand knallrot

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung	8690 Euro
Radsatz inkl. Bereifung	3847 Euro
Tieferlegungsfedern inkl. Einbau	499 Euro
Achtkolben-Bremsanlage	4754 Euro

HERSTELLER

MTM – Motoren Technik Mayer GmbH
Dr. Kurt-Schumacher-Ring 48-50, 85139 Wettstetten
Telefon 0841/981880
www.mtm-online.de

sport auto-Wertung (objektiv)

MTM-VW Golf GTI		
Kleiner Kurs Hockenheim	1.15,8 min	7
Slalom (18 m)	71,8 km/h	10
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	5,7 s	6
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	34,1 m	9
Leistungsgewicht	4,6 kg/PS	7
Preis-Leistungs-Verhältnis* 120 Euro/PS		10
Summe (maximal 60 Punkte)		49

*Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis

angelaufen, wartet der MTM-GTI mit seinem auffälligen Blechkleid auf seinen Einsatz. Auf dem Papier müsste der MTM seine Tuning-Kollegen aufgrund der zusätzlichen Leistung locker im Griff haben.

Ein angepasster Turbolader aus dem aktuellen Audi S3 und eine Ladedruckerhöhung auf 1,45 bar kitzeln aus dem TSI-Vierzylinder noch einmal 50 PS mehr heraus als bei der Wendland- und Wetterauer-Version. Doch MTM geht nicht nur mit 310 PS, sondern auch noch mit Michelin Pilot Sport Cup an den Start.

Also nichts wie raus auf den Kleinen Kurs und Cup-Reifen auf-

wärmen nicht vergessen. Erste fliegende Runde mit Pneu auf Arbeitstemperatur – 1.15,8 Minuten. Vier Sekunden schneller als das Senenpendant. Doch der Pilot ist noch nicht ganz zufrieden.

Der MTM vermittelt mit seinem ausgeglichen Fahrverhalten dank gelungener Fahrwerksabstimmung (Tieferlegung um 30 mm), seiner kräftigen Brembo-Bremse mit größeren Scheiben an der Vorderachse (380 mm), präzisiert Einlenkverhalten und guter Traktion das Gefühl, er sei für die Rennstrecke geboren.

Also noch eine Runde. Mit Schmackes durch die Nordkurve, die Ameisenkurve schnell weg-

schnupfen, Linksknick Querspannung voll, Eingang Motodrom – die Sektorenzeiten sind schon eine gefühlte halbe Sekunde besser.

Dann jedoch aber das: Ruckel, Böööööhhhhh, Ruckel – der Motor läuft im Notlauf. Die Zeitenjagd endet mit Öldruckproblemen. Diese verschwinden erst wieder beim Neustart des Motors. „Im Straßenverkehr hatten wir dieses Problem nie“, erklärt MTM-Chef Roland Mayer.

Der Wendland und der Wetterauer gehen zwar nicht in den Notlauf, kränkeln nach dem Rennstreckenbesuch aber ebenfalls mit auffälligem Ölverlust. „Wir nehmen an, es liegt an der

Bedarfsregelung des Motors“, erklärt Geschäftsführer Karl-Heinz Wendland. „Die Kühlung ist extrem wichtig, daher haben wir lange an der richtigen Einspritzung getüftelt und verwenden auch eine spezielle Airbox“, sagt Jörg Schramm von Wetterauer zu den Ölverlusten. Und MTM? „Wir warten noch auf eine Antwort von VW, auch in der Serie ist das ein bekanntes Problem“, erklärt Roland Meyer von MTM.

Auf eine Antwort dürfen wir gespannt sein, denn eine Sportikone wie der GTI sollte auch auf der Rennstrecke sein Potenzial unter Beweis stellen können.

Christian Gebhardt



Best of Sound: Jeden Schaltwechsel quillert der Wendland-GTI mit einem herzhaften Boliern durch die Abgasanlage mit 90-mm-Endrohren

AUF DEN PUNKT GEBRACHT



sport auto-Mitarbeiter
Christian Gebhardt

Die wichtigste Frage beim Vergleich von drei unterschiedlich getunten Autos mit gleicher Basis ist die Frage nach dem Einsatzgebiet: In ers-

ter Linie im Straßenverkehr oder öfters auch auf der Rennstrecke?

Für Pisten-Fans bieten Wendland und MTM mit den Michelin-Cup-Reifen das beste GTI-Paket. Der MTM überzeugt dank des kräftigen Durchzugs sowie mit guter Fahrwerksabstimmung, einem weitgehend neutralen Fahrverhalten und einem präzisiert Einlenkverhalten. Beim Rennstrecken-Besuch sollte eine gut funktionierende, verstärkte Bremsanlage mit an Bord sein.

Hier verschenkt der Wendland, der trotz geringerer Leistung dem MTM dicht an der Heckschürze klebt, deutlich Performance. Die Serienbremse fiel, wie schon im Test des Werksmodells, durch Fading auf. Auch das Fahrverhalten des Wendland ist im Grenzbereich unrunder als beim MTM. Dafür eignet sich das im Wendland montierte manuelle Schaltgetriebe besser für den Sport-einsatz als die im MTM und Wetterauer eingesetzten DSG. Mit seiner

gutmütigen, untersteuernden Abstimmung ist der Wetterauer mit diesem Tuning-Paket deutlich besser im öffentlichen Straßenverkehr aufgehoben.

Ärgerlich: die Ölprobleme. Nach drei Runden in Hockenheim ging der MTM in den Notlauf, und auch die beiden anderen GTI fielen durch verstärkten Ölverbrauch auf. Kleiner Trost: Auch bei den Serienmodellen ist dieses Problem beim Rennstreckenbesuch bekannt.