



Golf-Aufrüstung

Der schmutzig-bäre Klangteppich des R32 ist Vergangenheit. Dass der Verzicht auf zwei Zylinder im neuen Top-Golf gar nicht so schwerfällt, demonstrieren vier Tuningschmieden

Im oberen Drehzahlbereich etwas zäh, dazu nicht gerade sparsam – der Golf R32 hatte seine Schwächen. Aber einen Sound, der alles vergessen machte. Kernig hell sägte sich der Sechszylinder ins Herz seiner Fahrer. Ein Talent, das der neue, vierzylindrige GolfR nicht vorweisen kann. Ein Rückschritt also? Mitnichten. Durchzugsstark

und ungemein drehfreudig geht der aus dem Audi TT S und S3 bekannte Zweiliter ans Werk – eine optimale Basis für weiteren Feinschliff. Vier Veredler stellen sich dem Vergleich: Sowohl Hohenester Sport als auch Rothe Motorsport sind in der Audi- und VW-Szene bestens für ihre wahnwitzigen Turbo-Umbauten bekannt. Motoreninstan-

setzer und Chiptuner MTB tritt hingegen zum ersten Mal in AUTO

Vier Tuner, ein gemeinsames Ziel: der perfekte Golf R

BILD TUNING an. Das in Essen ansässige Team um Geschäftsführer

Danny Bradtke zielt vor allem bezahlbare Tuningmaßnahmen unverändert hoher Alltagstauglichkeit. Ebenfalls noch nicht jedem Begriff: das 2003 von Jürgen Bräuer gegründete Unternehmen BTS Tuning – ebenfalls mit einem getunten GolfR am Start.

Alle Testwagen sind zwecks optimaler Vergleichbarkeit mit Dopp

Stark unter Druck: Vier getunte Golf R mit Rennreifen, DSG und ähnlichem Leistungsgewicht im Clinch - welcher macht am Ende das Rennen?



Diese Ansicht der vier Tuning-Gölfe bekommt man auf unbeschränkten Autobahnen mit großer Wahrscheinlichkeit am häufigsten zu sehen. Hohenester, Rothe, MTB und BTS (v. l. n. r.) rennen zwischen 260 und 271 km/h in der Spitze



kupplungsgetriebe und Semislicks ausgerüstet – das verspricht besondere Spannung. Doch schon bei den Längsdynamikmessungen offenbaren sich große Unterschiede. Mit 40 PS Mehrleistung fällt die Ausbeute des Hohenester-Chiptunings am geringsten aus. So überrascht es nicht, dass sich der blaue Golf aus Gaimersheim nur in kleinen Schritte

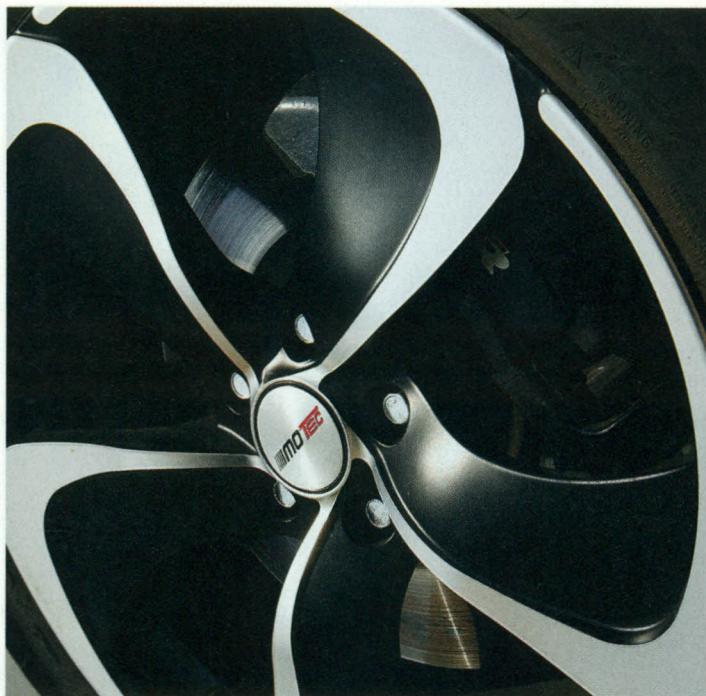
von der 270 PS starken Basis absenken kann. 5,2 Sekunden auf 100 km/h bedeuten drei Zehntel Vorsprung auf den Basis-R mit DSG (Werksangabe). Glatte 20 Sekunden vergehen bis zur doppelten Geschwindigkeit. Im Zuge der elektronischen Leistungssteigerung killt Hohenester auch die elektronische Abregelung der Höchstgeschwin-

digkeit. So verharrt die Anzeige des GPS-gestützten Messgeräts nun bei

Limitierte Höchstgeschwindigkeit? Nicht mit diesen Gölfen

260 km/h statt bei begrenzten 250. Dazu trumpetet der von BN-Pipes

stammende Endschalldämpfer lautstark. Bei Vollast vergnüglich, auf Langstrecken eher aufdringlich: Trotz Klappensteuerung nervt die Anlage bei Reisetempo 130 km/h, was etwa 3200 Touren entspricht, mit Dröhnenfrequenzen. Dazu kommen die lauten, straßenbahnhähnlichen Abrollgeräusche der aufgezogenen Dunlop-Semislicks. ►



Geschwungen: Markant gestylte 19-Zöller von Motec, umspannt von Michelin Pilot-Sport-Cup-Reifen, fächern der serienmäßigen Bremsanlage Kühlluft zu

die rasanten Fahrleistungen dürfen ruhig von etwas prominenterem Sound untermauert sein.

Der chipgetunte und mit einem geänderten Ladeluftkühler aufgerüstete BTS-Golf macht vor, woher der Wind weht: Lautstark tönt die Edelstahlwanne mit Hosenrohr, Sportkat sowie 76-mm-Endrohren. Dank gut arbeitender Klappensteuerung gibt es aber nur bei Vollgas

was auf die Ohren – passend zu den überzeugenden – Fahrleistungen.

Der BTS-Golf zeigt akustisch, wo der Hammer hängt

Wie der Gleichstand bei der Leistungsangabe vermuten lässt, liegen BTS und MTB auf Augenhöhe. Auf



Wählerisch: MTB schreibt für seinen getunten Motor den Betrieb mit 100-octanigem Kraftstoff im Sinne optimaler Leistungsausbeute vor



Weiter aktiv: MTB setzt auf die Kombination DCC plus H&R-Federn



Bequem: komfortable Seriensitze mit etwas wenig Seitenhalt

100 km/h spurte Ersterer zwei Zehntel schneller, dafür holt der MTB 5 km/h Vorsprung bei der Höchstgeschwindigkeit heraus. Die Leistungsabgabe erfolgt kraft- und drehfreudig in jeder Lebenslage. Das KW-Gewindefahrwerk mit 40-mm-Tieferlegung erfordert in des Kompromissbereitschaft. Nicht ungebührlich hart, aber doch sehr trocken reicht es Unebenheiten an

die Insassen weiter. Da BTS auf den gleichen Pneus wie Hohenstein setzt, beherrschen hier ebenfalls die in mittlere Tempobereiche Abrisse geräusche die Klangkulisse. Dazu bieten die Fahrer und Beifahrer umklammernden, lederbezogenen Recaro-Pole-Position-Schalensitzen wesentlich mehr Seitenhalt als die Serienpendants, verlangen aber durch die ausgeprägten Seitenwände



ROTHE GOLF R20

Tief kauert der voluminöse Auspuff über der Straße. Die Anlage ist genau wie alle anderen Umbauten vom TÜV geprüft



MTB GOLFR

Zum Testzeitpunkt war die MTB-Auspuffanlage noch ohne Zulassung. Mittlerweile stellt der TÜV aber kein Hindernis mehr dar

gen mehr Gelenkigkeit beim Einstieg; zudem stört das fummelige, innen liegende Gurtgeschloss. Hier firmiert eben alles unter dem Motto Rennsport. Dazu passend arbeiten an seiner Vorderachse Audi-RS-Stopper, und zwar nicht irgendeine beliebige Bremsanlage: BTS verbaut die Komponenten des 340 PS starken Top-TT. Neben der standfesten Bremse und den inten-

siv klebenden Dunlop-Reifen gefällt der Golf RS 20 vor allem durch seine extrem neutrale Abstimmung. Kurventempi scheinen keine Rolle zu spielen: Untersteuern fehlt völlig. Ganz klar: Der BTS ruft nach Kerbs und Kehren.

Die hat auch der Rothe Golf R20 im Sinn. Schon sein Erscheinungsbild schindet Eindruck. Der Tuner zieht alle vier Radhäuser um satte

sechs Zentimeter in die Breite. „In Serie sieht er einfach zu bieder

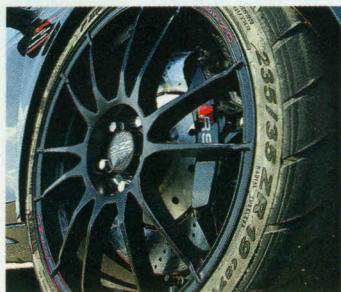
Rothe verbreitert die Radhäuser um je sechs Zentimeter

aus“, erklärt Geschäftsführer Mike Rothe. Willkommene Dreingabe: Die Spurbreite lässt sich im Sinne

optimaler Kurvenperformance ebenfalls weiten. Ein Gewindefahrwerk Marke Bilstein zieht den schwarzen Breitbau-Golf 40 Millimeter Richtung Asphaltdecke, dazu kommen 15-mm-Distanzscheiben von H&R. 19-Zoll-OZ-Ultraleggera-Räder schaffen Platz für 390 Millimeter große Vorderachsscheiben samt Sätteln vom aktuellen Audi RS6, ergänzt durch Stahlflex-►



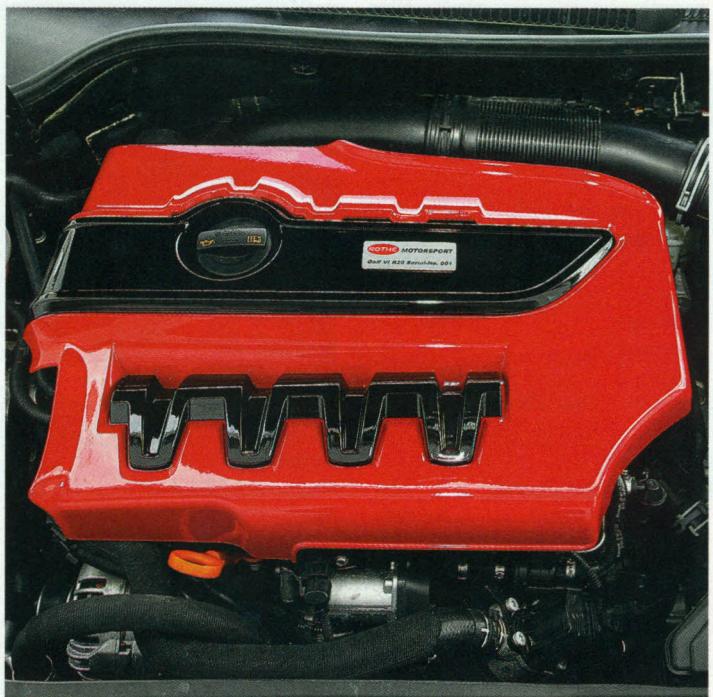
Bremsklotz: Die breiten Backen dienen Optik und Handling, drücken aber aufs Spitzentempo. „Schmal war er viel schneller“, scherzt Mike Rothe



Gemischter Erfolg: nimmermüde RS6-Bremse, rutschende Semislicks



Unabhängig: angepasste Mechatronik für selbstbestimmtes Schalten



Kraft-König: Das Längsdynamikkapitel entscheidet Rothe mit dem brachialsten Motor für sich – verlangt allerdings nach 100-Oktan-Sprit