

OETTINGER

60 PS Mehrleistung
und 90 Extra-Nm
lassen sich auf Knopf-
druck aktivieren

ABT

300 PS ziehen die
Dark Edition voran.
Gewindesportfahrwerk
mit drei Kennlinien

B&B

Einziges mit manueller
Sechsgangbox.
Mit 280, 298, 326 und
340 PS im Angebot

Tschüss GTI

Abt, Oettinger und B&B befreien den Golf GTI von seinem Drang zum Alleskönner. So muss er nicht mehr alles können, aber einiges besser.

Manche meinen ja, der 230 PS starke VW Golf GTI Performance sei derzeit der perfekte Kompaktsportler. Was durchaus stimmen mag, bewertet man all seine Einzelqualitäten – vom Handling über Verbrauch bis zur Nutzbarkeit der Isofix-Verankerungen – und addiert sie so zur Summe seiner Eigenschaften. So gesehen mag man einen Golf GTI tatsächlich nicht besser machen können. Aber durchaus anders.

Genau darum geht es Abt, B&B und Oettinger, die den GTI Performance auf mehr Leistung und Dynamik zuspitzen. Darin

haben alle drei Firmen lange Erfahrung. Sie waren schon zu Zeiten des Golf II GTI im Namen der Dynamisierung unterwegs. Damals, als noch Kolben, Nocken und Ventile frisiert wurden. Heute toupierten sie den GTI elektronisch auf das Leistungsniveau des stärksten Golf seit dem Serienstart der Baureihe vor 40 Jahren, den R. Alle drei Tuner modifizieren dazu die Motorsteuerung und steigern dabei den Ladedruck des Zweiliter-Turbo-Benzindirekteinspritzers. Den hat VW für den aktuellen Golf neu entwickelt. 220 PS leistet er im GTI, zehn mehr im GTI Performance und 300 im Golf R.

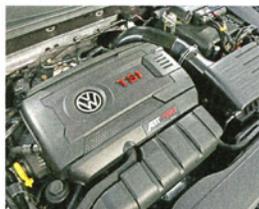
Dessen Erscheinen kommt den Tunern doppelt gelegen. Einerseits beweist er, dass auch VW dem Triebwerk mit dem internen Entwicklungscode EA888 dauerhaltbare 300 PS zutraut. Andererseits können die Tuner diese Leistung wegen des Verzichts auf den Allradantrieb deutlich günstiger anbieten. Während der Golf R 8500 Euro teuer ist als der vorderradgetriebene GTI Performance, verlangt B&B für 68 PS Zusatzleistung 2995 Euro, bei Oettinger gibt es 60 Extra-PS sogar schon für 2030 Euro, ebenfalls inklusive Einbau und Eintragung. Dagegen fährt der 300 PS starke Abt GTI derzeit ausschließlich



ABT Der Wilde: Keiner legt vehementer los und kickt übermütiger mit dem Heck



Serienbremse vom GTI Performance, hier die 19-Zoll-Räder, optional 20 Zoll



Mit 300 PS liegt der Abt exakt auf dem Leistungsniveau des Golf R. Serie sind 230 PS



Die kleine Taste aktiviert die drei Kennlinien des grundsätzlich harten KW-Fahrwerks

TECHNISCHE DATEN

ABT GOLF GTI DARK EDITION
MOTOR
 Hubraum 1984 cm³, Leistung 300 PS (169 kW), Drehmoment 420 Nm
KAROSSERIE
 Gewicht 1410 kg, Leistungsgewicht 4,7 kg/PS
FAHRLEISTUNGEN*
 0-100 km/h..... 5,8 s
 Höchstgeschwindigkeit..... 258 km/h
PREIS 49.500 Euro (Testwagen)
 *Herstellerangaben

in der Dark Edition vor, einem Komplettpaket samt Karosserie-Kit, Radsatz und vierflutigem Endschalldämpfer.

Einmal mit allem: Abt dafür

Macht 49.500 Euro für den Allgäuer Golf, der mit Flügeln, Schwellern, Stickern und dem angebeuteltem Diffusor hier den Auftritt des GTI – nennen wir es mal – präsensoptimiert. Im Leerlauf röhrt der Motor angriffslustig, bollert aus den Endrohren.

Der etwas krawallige Auftritt passt zum Fahrverhalten des Dark. Mit Gewindefahrtwerk samt adaptiven Dämpfern – sie variieren in ihren Kennlinien, allerdings nur in den Stufen hart, härter und noch härter – sowie größeren Rädern legt der GTI auch den letzten Rest an Besonnenheit ab. In Kur-

ven biegt der Abt so noch ungestüm, noch direkter ein, reagiert aber viel zickiger auf Lastwechsel als das Serienmodell. Lupft man in der Kurve, zackt er giftig mit dem Heck aus, was das ESP auf der Straße mit heftigen Eingriffen wieder einregelt. Dafür tobt er mit deaktiviertem Schleuderschutz wilder und agiler als die anderen beiden Gölfe um die Strecke – sowie mit einem für einen Fronttriebler erstaunlich hohen Bedarf an Gegenlenken. Allerdings schleifen die Contis in engen Kurven in den Radhäusern, was so gar nicht zum Abt'schen Anspruch passt.

Dafür passt die Traktion zur Kraft: Aus Kurven zieht sich der Dark Edition dank der beim Performance GTI serienmäßigen mechanischen Quersperre gripstark heraus. Im Vergleich zum Serien-Performance soll der

Abt 0,6 Sekunden schneller aus dem Stand auf Tempo 100 spurten, 10 km/h mehr Topspeed schaffen. Woran wenig Zweifel bleibt, wenn er die Gerade hinunterstürmt.

Allerdings wirkt er nicht nur bei Auftritt und Komfort ungehobelter als B&B und Oettinger, sondern auch bei der Leistungsentfaltung. Nach einem kurzen Ladedruckhänger legt der Direkteinspritzer umso heftiger los, die treffsichere und schnelle Sechsgang-Doppelkupplungsbox muss eilig einen Gang nach dem anderen hochschalten. Beim Anbremsen tänzelt dann wieder das Heck.

Ja, so wild wie der Abt Dark wäre der GTI heute wohl, wäre er nach seiner ersten Generation nicht in Richtung Allgemeinverträglichkeit abgebogen. Aber wahrscheinlich kostete er dann auch so viel wie der Abt,

der in dieser Edition viel herumfährt, was ihn teurer, aber nicht besser macht. Die größte Leistung ist die größere Leistung.

Eine Stufe drüber: B&B

Leistung bietet B&B aus Siegen in vier Stufen an: Mit einer Ladedruckerhöhung um 0,15 bar sowie Kennfeldanpassung schafft die Stufe 1 für 1096 Euro inklusive Montage 280 PS. Die von uns gefahrene Stufe 2 zündet mit 0,2 bar mehr Ladedruck, einem Sportkat mit vermindertem Gegendruck sowie weiterem Feinschliff bei der Motorabstimmung für 2995 Euro 298 PS. Darüber rangieren die 326 PS starke Stufe 3 (7950 Euro) sowie Stufe 4 mit 340 PS für 9950 Euro. Doch genügen schon die 298 PS, um die Vorderräder trotz der mechanischen Quersperre in Traktionsnöte zu bringen. Das mag am neuen Fahr-

werks-Set-up liegen, das einen Satz 19-Zoll-Räder (2998 Euro) mit Spezialstabilisatoren vorn und hinten (498 Euro) und einem Federnsatz kombiniert, der den GTI 40 Millimeter tieferlegt.

Obwohl B&B anders als Abt und Oettinger auf Adaptivdämpfer verzichtet, bietet der bis auf saches Heckdrängen wenig lastwechselsensible Abstimmungskompromiss trotz deutlicher Betonung der Dynamik noch akzeptablen Komfort – mal abgesehen vom rumpeligen Abrollen der großen Räder. Doch ist der Vorderradantrieb hier mit der Kraft des Motors überfordert. Beim Beschleunigungssprint kommt die Vorderachse ins Stampfen. Und so eilig der B&B auch in Kurven zackt, so progressiv er auf Lastwechsel mit dem Heck mitlenkt, spätestens beim Herausbeschleunigen aus den engen

Kurven des Hockenheirings schubbert er dann eben doch stramm untersteuernd zum Kurvenrand. Selbst im zweiten Gang des leicht und präzise schaltbaren, passend übersetzten manuellen Sechsganggetriebes verscharren die Vorderräder die Kraft der 435 Newtonmeter.

Das sind 85 Nm mehr als in der Serie. Sie charakterisieren den B&B mehr als die höhere Leistung, die nicht so homogen einsetzt wie beim Oettinger. Auf einer breiten Drehmomentwoge zieht der B&B über die Autobahn, legt selbst oberhalb von 200 km/h noch wuchtig zu. Wobei sich die Qualität der Leistungssteigerung neben der kürzesten Nullhundert-Zeit darin zeigt, dass B&B neben fünf Jahren Garantie auf die Software gegen individuellen Aufpreis bis zu drei Jahre auf Motor, Getriebe und An-

Statt links und recht bündeln sich die Endrohre in der Mitte für 1896 Euro zum Doppel



Mit 298 PS und 435 Newtonmetern tritt der Zweitler-Turbo deutlich vehementer an



Auch B&B belässt es bei den Serienbremsen. Aber dem Siegener GTI fehlt etwas Traktion



TECHNISCHE DATEN

VW GOLF GTI PERFORMANCE B&B STUFE 2
MOTOR
 Hubraum 1984 cm³, Leistung 298 PS (219 kW), Drehmoment 435 Nm
KAROSSERIE
 Gewicht 1392 kg, Leistungsgewicht 4,6 kg/PS
FAHRLEISTUNGEN*
 0-100 km/h..... 5,7 s
 Höchstgeschwindigkeit..... 265 km/h
PREIS 40.208 Euro (Testwagen)
 *Herstellerangaben

B&B Der Ungestüme: Aber die ganze Kraft muss es ja auch auf die Straße schaffen





OETTINGER

Der Ausgewogene: schnell und ohne Härten



Mit der Sportbremse für 3290 Euro verzögert der Oettinger noch vehementer als die anderen



Homogen, kultiviert und mit sachter Wucht zieht der TSI nach der Optimierung voran



Vier kunstvoll verchromte Endrohre mit 84 Millimetern Durchmesser (790 Euro)

TECHNISCHE DATEN

OETTINGER GOLF GTI

MOTOR

Hubraum 1984 cm³, Leistung 290 PS (213 kW), Drehmoment 440 Nm

KAROSSERIE

Gewicht 1410 kg, Leistungsgewicht 4,9 kg/PS

FAHRLEISTUNGEN*

0–100 km/h.....5,8 s

Höchstgeschwindigkeit.....256 km/h

PREIS48 709 Euro (Testwagen)

* Herstellerangaben

trieb gibt, während Abt und Oettinger zwei Jahre gewähren – allerdings ohne Aufpreis.

Alternative zum R? Oettinger GTI

Wo wir gerade beim Geld sind: Für 250 Euro knipst der Oettinger die Mehrleistung per Power-Switch an – eine Umschaltfunktion zwischen Serienleistung und dem Upgrade, welche der Start-Stopp-Taste endlich mal eine erquickende Funktion überträgt. Ein kurzer Druck bei eingeschalteter Zündung aktiviert die Leistung. Und die entwickelt sich besonders harmonisch, mit homogenem Druck von niedrigen Drehzahlen bis hoch in Richtung 7000. Dazu harmoniert der Motor fein mit dem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, es lässt den Motor auf D satt ziehen, im S-Programm gierig drehen.

Neben dem energischen Antrieb überzeugt auch das KW-Edelstahl-Gewindefahrwerk (2199 Euro mit Einbau). Es mindert den erstaunlichen Langstreckenkomfort des GTI kaum. So zieht der Oettinger entspannt über die Autobahn. Über Land lassen ihn die 19-Zoll-Dunlops zwar herber abrollen, aber eben auch direkter und präziser einlenken – allerdings nicht ganz so gierig wie die Rivalen. Dafür bietet der Oettinger die beste Balance, bleibt in Kurven lange neutral, bevor er in saches Untersteuern schiebt. Fuß vom Gas, und das Heck dreht leicht ein. Beim Herausbeschleunigen hält die Sperre den Wagen fest auf Spur. Effektiver und harmonischer bringt keiner der anderen Rivalen die Leistung auf die Straße, er wirkt aber trotz gesteigerter Agilität sehr fahrsicher.

Mit der Sportbremsanlage für 3515 Euro verzögert der Oettinger zudem noch bissiger als die Rivalen. Insgesamt haben die Techniker alle Tuningmaßnahmen so sorgsam umgesetzt, dass der Oettinger mehr als ein stärkerer und zugespitzter GTI. Für alle, die einen besonders individuellen Golf wollen, könnte er eine Alternative zum R darstellen. Eine teurere jedoch: Wenn es das volle Programm bei Oettinger sein soll, summieren sich die Kosten für Leistungssteigerung, Sportbremse, Radsatz und Fahrwerk auf 10 794 Euro.

Er mag nicht so zugespitzt sein wie die anderen, doch hier ist der Oettinger Spitze.

Text: Sebastian Renz

Fotos: Hans-Dieter Seufert