

# TEST

## + MESSUNG

Mit der neusten Generation des Golf GTI hat VW einen großen Wurf gelandet. Und doch lässt das Konzept Raum für Tuning. Wir testeten zwei GTIs aus der frisierten

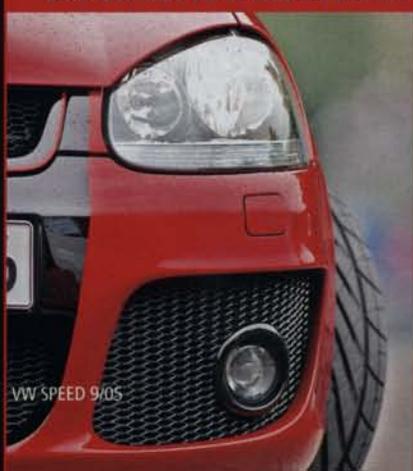


# Spassges



Schillernd: B&B B1-Alus mit Edelstahlring in 8,5x18 Zoll und 225/40ern

Mächtig: Riesige Lufteinlässe in der B&B-Schürze samt Nebelleuchten



TEXT GEORG OTTO  
FOTOS STEFAN BAU

Eingeschlagen wie eine Bombe ist er, der GTI in fünfter Generation. Die Presse jubelte und die neuen Besitzer strahlen nach der ersten Fahrt wie Honigkuchenpferde. Und doch vermisst der ein oder andere noch ein wenig Leistung, wünscht sich andere Felgen oder sogar einen imposanteren Auspuff. Fahrwerk und Body-Kit stehen natürlich auch auf so mancher Wunschliste. In allen Fällen können Abt und B&B weiterhelfen. Die beiden zum Test angetretenen Modelle verfügten über all diese Optionen, der Wagen aus Siegen legte sogar noch eine größere Bremsanlage oben drauf.

Doch gehen wir alphabetisch vor und kümmern uns zunächst um den Abt-GTI. Rein äußerlich besticht der bayerische Golf durch seine aggressive Front mit der teillackierten Carbon-Haube, die die Linie des Wappengrills bis zur Frontscheibe fortsetzt. Unter der Serienschürze hängt eine Frontspoilerlippe, seitlich prangen Schwelverkleidungen und die Heckschürze lässt Platz

für vier Endrohre. In den Radhäusern stecken Abt SPO 18-Zöller mit 225/40er Reifen rundum. Unter dem Blech finden sich ein in Zug- und Druckstufe verstellbares Sportfahrwerk, die zur Schürze passende Vierrohr-Auspuffanlage und natürlich die leistungssteigernden Maßnahmen. Dazu gehören ein geändertes Steuergerät, angepasste Kennfelder sowie ein erhöhter Ladedruck. Genau die selben Faktoren änderte auch B&B. Während der Abt auf 230 PS und 310 Newtonmeter Drehmoment kommt, packt B&B noch

Unverändert: Die Innenräume blieben bis auf

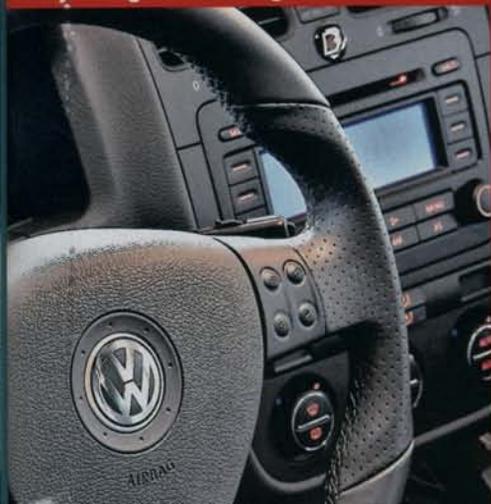




# ellenschaft

mal 10 PS und 30 Newtonmeter drauf. Auch optisch ist der Wagen aus Siegen auffälliger. Im Gegensatz zu Serienoptik verkleinerte man bei B&B den Kühlergrill, schuf damit aber mehr Raum für die darunterliegenden großen Lufteinlässe. Mit schwarzer Kontrastfarbe geht es am Heck und bei den Felgen weiter. Die Räder haben den für B&B typischen hochglanzpolierten Edelstahlring und einen schwarz lackierten Stern. Die Alus hören auf den Namen B1 und gehören eher zu den etwas altmodischeren Felgen im Pro-

**die jeweiligen Firmen-Signets unverändert**



gramm. Sie messen ebenfalls 18 Zoll im Durchmesser und tragen die gleiche Reifengröße wie der Abt-VW. In der Zahl der Auspuffrohre unterscheiden sich die beiden wieder. Die zweiflutige Anlage am B&B ragt aus der schwarz getönten Fläche der Heckschürze heraus. Last but not least sollten noch die Fahrwerksfedern erwähnt werden, die den GTI nahe an den Boden rücken.

**B**eim Entern der Cockpits erlebt man keine Überraschungen. Lediglich mit den jeweiligen Firmenlogos versehene Fußmatten und Embleme an Lenkrad oder Armaturenbrett unterscheiden die Innenräume vom Serienpendant. Was will man hier auch verbessern? Der Dreh am Zündschlüssel offenbart aber schon erste Unterschiede. Beide Motoren hört man schon im Leerlauf deutlich, wobei der GTI von B&B etwas dumpfer vor sich hin grollt. Bereits die Serienanlage unterstreicht den sportlichen Anspruch des GTIs, aber diese beiden Systeme setzen noch eins drauf. Immer einen Tick prägnanter ist dabei das Siegener Modell. Wie auch die Serie bleiben sie aber im Teillastbereich klanglich angenehm zurückhaltend.



**Schlicht: Abt SPO-Leichtmetallfelgen in 8,5x18 Zoll mit 225/40ern**

**Tief: Abt-Frontspoilerlippe unter der originalen GTI-Schürze**



**ABT****GOLF GTI****230 PS****FAHRZEUG**

**Karosserie:** VW Golf GTI  
**Tuner:** Abt, Fon 0831-571400

**TECHNISCHE DATEN**

**Motor:** Zweiliter-Vierzylinder 16V TFSI, Serienleistung 200 PS/147 kW, Drehmoment 280 Nm, Leistungssteigerung durch Modifikation des Motorsteuergeräts, Leistung 230 PS/169 kW bei 6000/min, Drehmoment 310 Nm bei 2100/min

**Fahrwerk:** Abt Gewinde-Sportfahrwerk, in Zug- und Druckstufe einstellbar, -27 mm vo., hi. -13 mm, Serienbremse, Abt SPO-Räder in 8,5x18 mit 225/40-18er Reifen

**Kraftübertragung:** Frontantrieb, Sechsgang-Schaltgetriebe

**VW SPEED-MESSWERTE  
BESCHLEUNIGUNG**

0-60 km/h:	3,54 s
0-80 km/h:	4,96 s
0-100 km/h:	6,97 s
0-200 km/h:	26,83 s
80-120 km/h 3. Gang:	4,01 s

**ELASTIZITÄT UND TOPSPEED**

60-120 km/h 4. Gang:	7,23 s
60-120 km/h 5. Gang:	9,52 s
60-120 km/h 6. Gang:	12,59 s
Höchstgeschwindigkeit:	242 km/h
Tachoanzeige 100 km/h:	eff. 95 km/h

**VERBRAUCHSWERTE UND GEWICHT**

**Testverbrauch (Schnitt):** ..... 11,2 l (SP)  
**Gewicht:** ..... 1411 kg (vollgetankt)

**PREISE**

**Leistungssteigerung inkl. Montage, TÜV und Garantie:** ..... 2440 Euro  
**Räder SPO 8,5x18 mit 225/40:** 3248 Euro  
**Vierrohr-Auspuffanlage:** ..... 800 Euro  
**Sportfahrwerk:** ..... 1798 Euro  
**Frontspoilerlippe:** ..... 626 Euro  
**Seitenschweller:** ..... 870 Euro  
**Carbon-Motorhaube:** ..... 2309 Euro  
**Heckschürze:** ..... 568 Euro  
**Komplettfahrzeug:** ..... 37 689 Euro

**Die Referenz – VW Golf GTI**

**M**achen wir uns nichts vor: Mit dem Serien-GTI ist man schon gut bedient. Zum Preis von 24 200 Euro erhält man einen Kompaktsporler, der dem Kürzel GTI zur Ehre gereicht. Allein schon der Innenraum bietet alles, was das Sportler-Herz begehrt. Das griffige Steuer und die hervorragenden Sportsitze – übrigens eine Eigenentwicklung von VW – machen das Fahren zum Vergnügen. Daran sind aber natürlich auch das straffe und dynamische Fahrwerk sowie der 2 Liter Turbo-FSI-Motor beteiligt. 200 PS zwischen 5100 und 6000/ min leistet das Triebwerk und stellt 280 Nm zwischen 1800 und 5000/min zur Verfügung. Dabei entfaltet sich die Leistung ganz gleichmäßig, so dass man fast den Eindruck eines großvolumigen Saugmotors bekommt. Er beschleunigt den gut 1,4 Tonnen schweren Golf in 7,2 Sekunden auf 100 km/h, mit dem optional lieferbaren DSG-Getriebe kommt man unter die 7-Sekunden-Marke. Und das für einen Aufpreis von lediglich 1325 Euro. Zusätzlich verwöhnt das DSG die Insassen mit kurzem Zwischengas beim

Runterschalten – Racefeeling pur! Das unterstreicht auch die Doppelrohr-Auspuffanlage. Im Stand und bei Teillast bleibt sie noch zurückhaltend. Wer aber die Drosselklappen voll aufreißt, wird mit einem betörenden So- und belohnt. Endlich mal wieder ein GTI, den zu kaufen sich wirklich lohnt!



**Drehfreudig: 2.0 TFSI-Maschine mit 200 PS und 280 Newtonmetern**



**Auffällig: Grimmiges Gesicht des Golf 5 GTI**

VW SPEED-MESSWERTE



**Viererbande:** Die Abt-Auspuffanlage endet in einem Endrohr-Quartett

## Doppelspaß: Sowohl B&B als auch Abt hauchten den Motoren nicht nur rund 40 Mehr-PS ein, sondern lackierten auch die Abdeckungen



**Posaunen-Duo:** Der Klang der B&B-Anlage verursacht Gänsehaut

Weniger Zurückhaltung ist bei der Beschleunigung gefragt. In 6,8 Sekunden stürmt der B&B auf 100 km/h, der GTI von Abt benötigt 0,1 Sekunden mehr. Der Werks-GTI benötigt dafür 7,2 Sekunden. Noch deutlicher fällt der Unterschied beim Spurt auf 200 km/h aus. 34,9 Zeiteinheiten legt der GTI im Serientrimm hin, 26,8 Sekunden vergehen beim Abt und 26,6 beim B&B. Gerade in den oberen Drehzahlen geht der 10 PS stärkere B&B subjektiv deutlich besser voran als der Abt, was auch objektive Messwerte bestätigen. Den simulierten Überholvorgang von 80 auf 120 km/h bewältigt der Golf aus Kempten in vier, der Siegener GTI in 3,8 Sekunden. Beiden Motoren ist die wie auch beim Serienmodell gleichmäßige Leistungsentfaltung zu eigen. Man könnte fast an einen Saugmotor glauben, so unauffällig setzt der Lader ein.

Weniger deutlich waren die Unterschiede beim Fahrwerk. Der GTI von Abt brilliert mit einem ausgezeichneten Sportfahrwerk, das in Punkto Agilität aber auch Komfort nichts zu Wünschen übrig lässt. Nicht ganz so ausgewogen präsentiert sich das mit den Seriendämpfern und Tieferlegungsfedern ausgestattete Modell der Siegener. Besonders Querrillen bei schneller Autobahnfahrt leitet es fast ungedämpft an die Passagiere weiter. Und schnell fährt man mit den GTIs gerne. Bei 242 km/h macht der Abt-GTI Schluss, der B&B kommt nach längerem Anlauf auf 249 km/h. Klar, dass man solch schnellen Autobahnfahrten Tribut zollen muss. Wirtschaften nachts von Frankfurt nach Karlsruhe einen

Durchschnittsverbrauch von 21,3 Litern auf 100 Kilometern. Außer in Geschwindigkeitsbeschränkten Stücken klebte der Fuß am Boden. Realistisch sind jedoch Verbräuche von etwa elf bis zwölf Litern im Schnitt. Merkllich besser verzögerte übrigens der B&B mit seiner Vierkolben-Bremsanlage und 342 mm messenden Scheiben vorne, wobei die Serienbremse durchaus ausreichend wäre.

Bleibt noch das Fazit dieses Vergleichs. Wenn es nach unseren Wünschen ginge, dann hätten wir am liebsten das Fahrwerk von Abt mit dem Motor von B&B kombiniert – alles andere wie Auspuffanlage, Felgen und Body-Kit ist reine Geschmackssache! □

**B&B**

**Golf GTI**

**240 PS**



### FAHRZEUG

**Karosserie:** VW Golf GTI  
**Tuner:** B&B, Fon 0271-303230

### TECHNISCHE DATEN

**Motor:** Zweiliter-Vierzylinder 16V TFSI, Serienleistung 200 PS/147 kW, Drehmoment 280 Nm, Leistungssteigerung durch Modifikation des Motorsteuergeräts, Leistung 240 PS/169 kW bei 5500/min, Drehmoment 340 Nm bei 2300/min  
**Fahrwerk:** B&B Sportfedernsatz -35 mm vo., hi. -24 mm, B&B Sportbremse (vo. 342 mm, innenbelüftet), B&B B1-Räder in 8,5x18 mit 225/40-18er Reifen  
**Kraftübertragung:** Frontantrieb, Sechsgang-Schaltgetriebe

### VW SPEED-MESSWERTE BESCHLEUNIGUNG

0-60 km/h:	3,52 s
0-80 km/h:	4,88 s
0-100 km/h:	6,80 s
0-200 km/h:	26,61 s
80-120 km/h 3. Gang:	3,84 s

### ELASTIZITÄT UND TOPSPEED

60-120 km/h 4. Gang:	7,15 s
60-120 km/h 5. Gang:	9,43 s
60-120 km/h 6. Gang:	12,56 s
Höchstgeschwindigkeit:	249 km/h
Tachoanzeige 100 km/h:	eff. 95 km/h

### VERBRAUCHSWERTE UND GEWICHT

**Testverbrauch (Schnitt):** 11,9 l (SP)  
**Gewicht:** 1411 kg (vollgetankt)

### PREISE

**Leistungssteigerung inkl. Montage, TÜV und Garantie:** 1796 Euro  
**Räder B1 8,5x18 mit 225/40:** 1998 Euro  
**Zweirohr-Auspuffanlage:** 798 Euro  
**Sportfedernsatz:** 248 Euro  
**Frontschürze:** 698 Euro  
**Seitenschweller:** 448 Euro  
**Heckklappenaufsatz:** 198 Euro  
**Heckschürze:** 398 Euro  
**Komplettfahrzeug:** 36200 Euro

VW SPEEDMESSWERTE