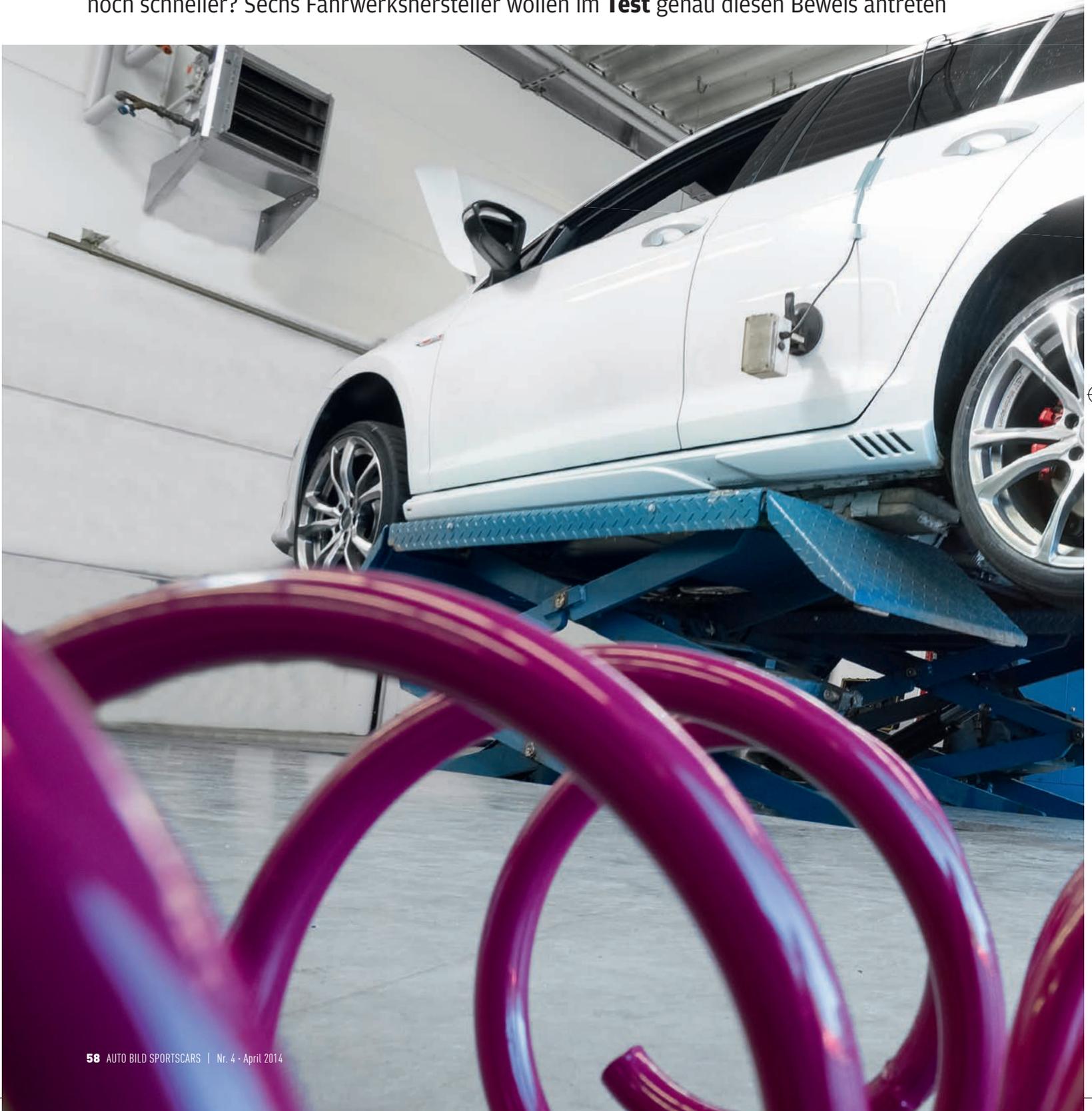


TIEFFÜHLKOST

Der neue Golf GTI ist alles andere als unsportlich. Doch wird der VW mittels **Fahrwerkstuning** noch schneller? Sechs Fahrwerkshersteller wollen im **Test** genau diesen Beweis antreten





Man kennt es aus der Werbung. Ein Mittelchen hier, eine Tablette dort – und schon klappt's mit sauberem Geschirr, frühlingshaftem Wohnungsduft oder einem perfekt gekochten Drei-Gänge-Menü. Ähnlich sieht es bei Fahrwerken aus. Modifizierte Federn und Dämpfer unters Auto schnalzen, und schon

wird aus dem braven Alltagsgefährter ein rassistischer Rennwagen. Dabei kann man allerdings einiges falsch machen, denn serienmäßige Fahrwerke sind ein sorgfältiges, von unzähligen Ingenieuren entwickeltes Gesamtkonstrukt. Fest steht aber auch: Vor allem Alltagssportler wie der VW Golf GTI lassen noch Raum für Optimierungen hinsichtlich der Sportlichkeit, denn das Lastenheft sieht ausgewogenen Fahrkomfort ebenso vor. Wer auf etwas Schluckvermögen verzichtet, findet ein paar Zehntel auf der Rennstrecke.

Mit dem sportlichen Wolfsburger machen wir in einem umfangreichen Test die Probe aufs Exempel: Wie viel schneller wird der Golf mittels Fahrwerkstuning? Leidet darunter der Komfort? Und wie steht es um die Qualität der Bauteile? In Sachen Modifikation stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung. Für die Sparfüchse gibt es günstige Sportfedern, als Mittelweg Sportfahrwerke und für die Hardcore-Fraktion aufwendige Gewindefahrwerke. Zum Testzeitpunkt waren sieben Produkte für den aktuellen GTI lieferbar. Drei verschie-



Foto: R. Sassen

7 FAHRWERKSLÖSUNGEN IM TEST

- H&R-Gewindefahrwerk
- Lowtec-Gewindefahrwerk
- Eibach-Federn**
- H&R-Federn**
- Vogtland-Federn
- Bilstein B12-Fahrwerk
- Supersport-Fahrwerk

Das Fahrwerk des neuen Golf GTI ist natürlich nicht untalentierte. Manchem steht das Auto jedoch zu hoch da, andere wollen mit ihm auf die Nordschleife gehen. Was tieferbringt und schneller macht, klärt der große Fahrwerkstest



dene Federnsätze von 213 bis 293 Euro, zwei Komplettfahrwerke von 349 bis 897 Euro sowie zwei Gewindefahrwerke für 724 respektive 1130 Euro.

Wie in den Jahren zuvor dient Continentals Reifenteststrecke, das Contidrom, als Schauplatz des zweitägigen Fahrwerkstests. Mit ange-reist ist neben einem zweiköpfigen Mechanikerteam auch ein brand-neuer Abt Golf GTI. Der weiße Fünf-türer ist mit allem ausgerüstet, was der Kempener Tuner derzeit für den Golf zu bieten hat: Leistungs-steigerung auf 290 PS, Vierrohr-Sportauspuffanlage und ein kom-plettes Bodykit mit Front- und Heckspoiler sowie Schwellerrecken. Da 19-Zoll-Räder fast schon zur Normalität gehören und VW sie im Zubehörprogramm auch anbietet, hat Abt mehrere Sätze seiner ER-C- und DR-Räder in 8,5 x 19 Zoll mit-geliefert. Continental stellt für jedes Fahrwerk extra einen Satz des Sportreifens ContiForceContact in der Dimension 235/35 R 19 zur Ver-fügung. Schließlich sollen alle Teil-nehmer gleich und fair behandelt werden. So haben wir penibel dar-auf geachtet, dass Tankinhalt, Luft-druck und Bremsen immer auf demselben Stand sind. Auch die

Penible Vorbereitung, gleiche Voraussetzungen

Bremsbeläge werden zugunsten gleichbleibender Standfestigkeit gewechselt.

Zu jedem Fahrwerk haben wir zuvor die Produktbeschreibung studiert und es anschließend nach diesen Angaben eingebaut. Das dauert in der Regel eine Stunde. Anschließend wird das Auto vermes-sen, Sturz und Spur werden nach Originalwerten des GTI eingestellt. Keiner bekommt zusätzlich hilf-reichen Negativsturz. Der Luftdruck wird nach einer Aufwärmrunde ge-messen und bei warmen Reifen auf 2,6 Bar vorn und 2,5 Bar hinten jus-tiert. Auf dem 3,3 Kilometer langen Trockenhandlungskurs bekommt je-der Fahrwerkssatz drei schnelle Runden. Nicht nur die Zeiten zäh-len, sondern auch die subjektiven Eindrücke, vom Popometer gesam-melt. Im Anschluss folgt eine Kom-fortrunde auf schlechter Straße.

Nach den Fahrttests haben wir noch das Thema Qualität betrach-tet. Hier geht es um Verarbeitung, Montage, vorhandenes TÜV-Gut-achten und kleine Fehler. Ob wir fündig geworden sind, erfahren Sie auf Seite 64.



Anhand der Serienstandhöhe wurde nach den Test-fahrten die erzielte Tieferlegung gemessen. Con-tinental stellte für jedes Fahrwerk einen Satz Conti-ForceContact zur Verfügung, Abt die 19-Zöller



Der Test: zwei Tage, zwei Mechaniker, eine Hebe-bühne, Vermessungsanlage, sieben Fahrwerks-lösungen, ein Autor, der 290 PS starke Abt Golf GTI und der Trockenhandlungskurs des Contidroms



FEDERN Viel Fahrspaß für kleines Geld

■ Tieferlegungsfedern sind nach wie vor ein Dauerbrenner in Sachen

Fahrwerkstuning. Kein Wunder, sind doch die kurzen farbigen Spiralen eine wirklich günstige Lösung zur Verbesserung von Sportlichkeit und Optik. Zum Vergleich treten die drei großen Namen zum Feder-Sport an: Eibach mit dem Pro Kit sowie H&R und Vogtland.

Fahrspaß/Rennstrecke

Zwar werden nicht alle, die ihren Golf GTI mit Federn ausrüsten, permanent auf der Rennstrecke fahren. Doch die schnelle Runde gibt Aufschluss über das Verhalten im Grenzbereich. Den Anfang macht das Eibach-Kit. Auf der Uhr ist der Federsatz zwar nur eine halbe Sekunde schneller als das Serienfahrwerk. Rein subjektiv fühlt sich der Abt-Golf aber deutlich schneller an. Aufgrund der geringsten Tieferlegung im Test ist viel mehr Restfederweg vorhanden als bei der Konkurrenz. Das bedeutet, dass sich das Auto mehr bewegt und dadurch auch ab und zu ins Übersteuern gerät. Genau das Gegenteil ist mit den Vogtland-Federn der Fall. Der Golf wirkt im ersten Moment extrem sportlich und hart, versteift sich in den Kurven allerdings zu sehr und gerät ins Untersteuern. Das kostet Zeit und Gummi. H&R kann das besser. Der Golf lenkt gierig ein, hat trotz extremer Tieferlegung noch genug Federweg, um auch Kerbs zu verdauen. Ursache: H&R verbaut eigene Federwegsbegrenzer, die gegenüber der Serie fünf Millimeter mehr Spielraum geben. Am Ende ist der Golf 1,3 Sekunden schneller als die Serie. Erstaunlich, wie schnell und agil es mit den H&R-Federn um den Kurs geht.

Komfortrunde

Eibach ist hier die Nummer eins, fühlt sich trotz Tieferlegung sogar etwas komfortabler als die Serie an. Vogtland ist deutlich zu hart, H&R liegt zwischen den beiden.

Qualität/Preis

Bei Vogtland gibt es eine unschöne Stelle an der Beschichtung zu beklagen. TÜV-Gutachten haben alle drei, ebenso die ausführliche Beschreibung sowie akzeptable Preise.

Kontakt Eibach, 0 27 21-5110, www.eibach.de; H&R, Tel. 0 27 21-9 26 00, www.h-r.com; Vogtland, Tel. 0 23 34-8 01 36, www.vogtland.com



Trotz üppiger Tieferlegung nimmt H&R der Serie über eine Sekunde ab. Der Federwechsel dauert eine Stunde. Pro Federsatz fahren wir drei schnelle Runden auf Zeit



1 Platz H&R Sportfedern

Preis	293 EURO
Artikelnummer	28840-1
Tieferlegung, Angabe (VA/HA)	35/35 mm
Tieferlegung, gemessen	40/36 mm
Performance	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★
Wertung	★★★★★ (4,5)



2 Platz Eibach Sportfedern Pro-Kit

Preis	218 EURO
Artikelnummer	E10-15-021-02-22
Tieferlegung, Angabe (VA/HA)	25/15 mm
Tieferlegung, gemessen	29/20 mm
Performance	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★
Wertung	★★★★★ (3,8)



3 Platz Vogtland Sportfedern

Preis	213 EURO
Artikelnummer	956141/956143
Tieferlegung, Angabe (VA/HA)	35/35 mm
Tieferlegung, gemessen	34/19 mm
Performance	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★
Wertung	★★★★★ (3,3)

Bilstein B12 Sportfahrwerk

Preis	897 EURO
Artikelnummer	46-220318
Tieferlegung, Angabe (VA/HA)	40/40 mm
Tieferlegung, gemessen	30/11 mm
Performance	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★
Wertung	★★★★★ (4,0)



1
Platz

Supersport Sportfahrwerk

Preis	349 EURO
Artikelnummer	110290/180526
Tieferlegung, Angabe (VA/HA)	35/30 mm
Tieferlegung, gemessen	36/29 mm
Performance	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★
Wertung	★★★★★ (3,8)



2
Platz



Bilstein holt sich den Sieg mit stimmigem B12-Paket. Schneller als die Serie, viel Restkomfort. Vor jedem Test wird vermessen, danach Subjektives notiert



FAHRWERKE Günstige Supersport-Lösung schneller als Bilstein

■ 349 Euro für ein komplettes Sportfahrwerk mit abgestimmten Dämpfern und Tieferlegungsfedern? Das ist ein wirklich günstiges Angebot von Hersteller Supersport. Doch wie so oft stellt sich die Frage, ob billig auch gut ist. Im direkten Vergleich trifft das Fahrwerk auf Premiumanbieter Bilstein. Der tritt mit seinem B12-Fahrwerk samt Eibach-Federn an.

Fahrspaß/Rennstrecke

Das 897 Euro teure Bilstein-Ensemble legt vor. Prinzipiell fährt der Golf damit im Vergleich zur Serie auf einem deutlich sportlicheren Niveau. Das Auto lenkt sehr direkt ein, hat noch genügend Beweglichkeit, um

auch einmal über Kerbs zu rumpeln oder beim welligen Anbremsen nicht aus der Spur zu geraten. Dennoch schaukelt sich das Hinterteil in Wechselkurven zu viel auf, das kostet Zeit. So beträgt der Vorsprung auf das GTI-Serienfahrwerk am Ende nur sieben Zehntel. Supersport wirkt im ersten Moment unharmonisch. Der Golf lenkt zwar sehr gut und präzise ein, kann diesen Eindruck aber nicht bis zum Ende der Kurve durchziehen und gerät ins Untersteuern. Dafür bleibt die Hinterachse vor allem in schnellen Kurven stabil. Da diese Abstimmung im Contidrom besser passt, erzielt Supersport hauchdünn die bessere Rundenzeit.

Komfortrunde

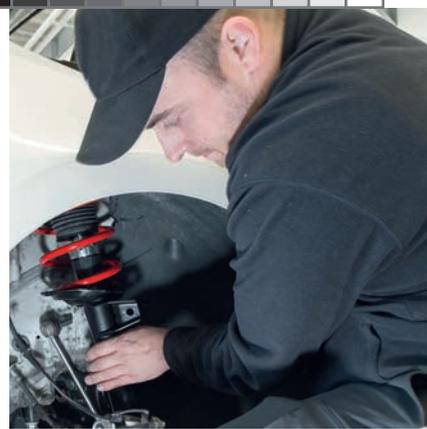
Auf der Uhr noch vorn, verliert das Supersport-Fahrwerk auf der Kom-

fortstrecke alle Hoffnungen auf den Sieg. Das Auto federt kaum noch, es schaukelt sich stark auf. Deutlich besser gelingt Bilstein diese Übung. Der GTI ist subjektiv sehr komfortabel, unserer Meinung nach aber etwas zu weich.

Qualität/Preis

Die angegebene Tieferlegung von rundum 40 Millimeter verfehlt Bilstein um einen und drei Zentimeter. Bei Supersport ist eine Feder falsch bedruckt, und für die Hinterachse fehlt eine Schraube. Die Tieferlegung von 35 und 30 Millimeter schafft Supersport punktgenau. Beide Fahrwerke kommen anständig verpackt und samt TÜV-Gutachten.

Kontakt Bilstein, Tel. 0 23 33-79 10, www.bilstein.de; Supersport, Tel. 0 33 04-20 30, www.supersport.de



Der Fahrwerkswechsel geht schneller als bei den Federn. Komforttour mit Landstraße und Schlechtwegestrecke. H&R-Gewindefahrwerk mit Bestzeit



GEWINDEFahrWERKE H&R trotz üppiger Tieferlegung ganz vorn

■ Wer es mit seinen sportlichen Ambitionen ernst meint und die Rennstrecke oft besucht, sollte ein Gewindefahrwerk in die engere Wahl ziehen. Damit ist das Auto auf Bedürfnisse und Strecke per Höhen- und Härtejustierung individuell einstellbar. Für den GTI haben wir die Produkte von H&R und Lowtec getestet. Beide Fahrwerke werden vor den Prüfungen speziell auf das Contidrom eingestellt, mit genügend Restfederweg für die Komfortprüfung. **Fahrspaß/Rennstrecke** Lowtec legt auf dem

Handlingkurs vor. Schon nach der ersten Runde lautet das Fazit: viel zu hart! In langsamen Kurven liegt der Golf damit noch satt und sportlich, in schnellen Biegungen versteift sich die Vorderachse, ruft so Untersteuern hervor. Durch die Härte springt das Auto über die Kerbs und fährt in Sachen Rundenzeit nur auf Serienniveau. H&R hat viel Erfahrung aus dem Motorsport und diversen Fahrwerkstests vorzuweisen – das merkt man bereits auf den ersten Metern. Trotz größter Tieferlegung im ganzen Feld (minus 61 Millimeter vorn) lenkt der GTI in schnellen wie langsamen Ecken sauber und direkt ein. Wellen und Kerbs werden trotz der starken Tieferlegung sauber geschluckt. Mit diesem Gewindefahrwerk traut man sich subjektiv viel

mehr zu als mit den versammelten Produkten der Konkurrenz. Das bestätigt auch die Rundenzeit: 1,5 Sekunden schneller als die Serie.

Komfortrunde

Durch die bereits erwähnte Härte wird diese Prüfung mit Lowtec zur Qual. Es poltert und schlägt, Komfort ist kaum geboten. Auch H&R ist nicht komfortabel, aber der Golf übersteht die Runde, ohne aus der Reihe zu tanzen.

Qualität/Preis

Lowtec patzt mit öligem, sich mitdrehendem Gewinde und diversen Lackabplatzern nach den Fahrtests. H&R dagegen bleibt beim Qualitätscheck unauffällig.

Kontakt H&R, Tel. 0 27 21-9 26 00, www.h-r.com; Lowtec, Tel. 0 86 81-6 92 00, www.lowtec.de

H&R Gewindefahrwerk

Preis	1130 EURO
Artikelnummer	28851-8
Tieferlegung, Angabe (VA/HA)	30-60 mm
Tieferlegung, gemessen	61/45 mm
Performance	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★
Wertung	★★★★★ (4,8)



Lowtec Hilow Gewindefahrwerk

Preis	724 EURO
Artikelnummer	6201093
Tieferlegung, Angabe (VA/HA)	0-70 mm
Tieferlegung, gemessen	43/10 mm
Performance	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★
Wertung	★★★★★ (3,5)



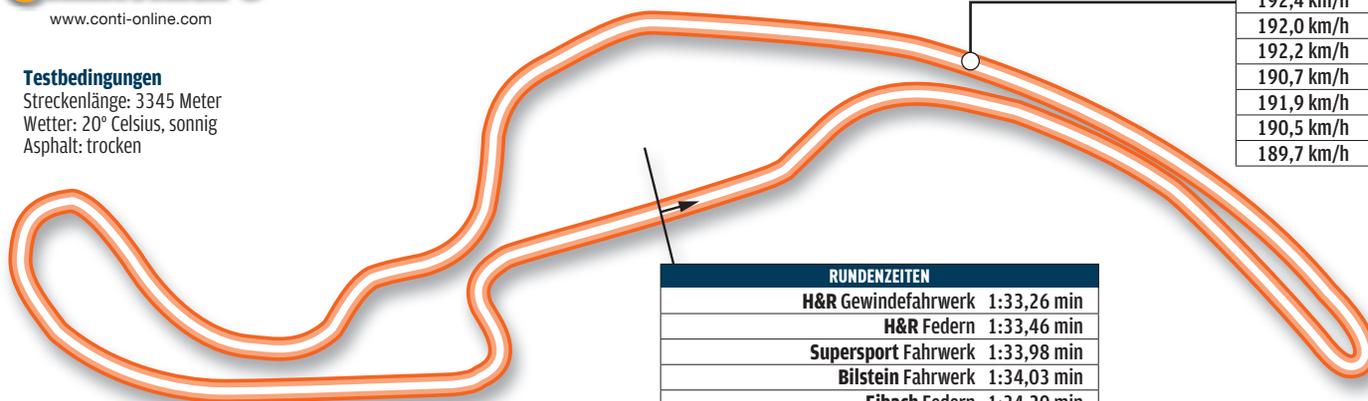
GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN CONTIDROM



www.conti-online.com

Testbedingungen

Streckenlänge: 3345 Meter
Wetter: 20° Celsius, sonnig
Asphalt: trocken



TOPSPEED	
	192,3 km/h
	192,4 km/h
	192,0 km/h
	192,2 km/h
	190,7 km/h
	191,9 km/h
	190,5 km/h
	189,7 km/h

RUNDENZEITEN	
H&R Gewindefahrwerk	1:33,26 min
H&R Federn	1:33,46 min
Supersport Fahrwerk	1:33,98 min
Bilstein Fahrwerk	1:34,03 min
Eibach Federn	1:34,20 min
Vogtland Federn	1:34,37 min
Lowtec Gewindefahrwerk	1:34,57 min
Serie GTI	1:34,76 min

► **Contidrom** Wir messen auf dem kleinen Trockenhandlingkurs, einer Strecke mit schnellen Kurven und einer engen Kehre. Direkt nach Start-Ziel folgt eine Links-rechts-Kurve, in der das Fahrwerk nicht zu viel Wankbewegung zulassen darf. Wenige Hundert Meter später kommt es in der Spitzkehre auf ein gutes Einlenkverhalten an. Am Ende der folgenden Geraden messen wir die Topspeed. Es folgt eine schnelle Links, die in ein Kurvenlabyrinth aus Rechts, Links und Rechts mündet. Hier spürt man, wie stark sich der Wagen aufschaukelt. Je nach Antriebsart erfordert die folgende Linkskehre viel Traktion. Jedes Fahrwerk bekommt drei schnelle Runden, mit gleichwertigen Reifen, Bremsen und Tankinhalt.

QUALITÄT Bitte nachbessern!

■ Bei diesem Vergleichstests steht die Performance der jeweiligen Federn und Fahrwerke im Vordergrund. Doch bei Preisen von bis zu 1130 Euro kann man auch Qualität erwarten. Die Premiumanbieter Bilstein, Eibach und H&R zeigen, wie es geht. Bei Supersport war der Federteller nicht perfekt, deswegen wackelte die Feder leicht. Einen kleinen Schönheitsfehler hatte Vogtland zu verdauen: Eine Feder zeigte an einer Stelle einen Platzer in der Beschichtung, was leicht zu Korrosion führen kann (siehe rechts). Der günstige Lowtec-Preis scheint nicht von ungefähr zu kommen. Das Teil weist ein extrem langes, mitdreherdes Gewinde auf, das roh und ölig zum Test antrat. Dazu kommen Lackplatzer nach den Tests.



Qualitätsmängel im Detail: Supersport (links) fällt mit wackeliger Federaufnahme auf, eine der Vogtland-Federn (oben) wies Fehler in der Beschichtung auf. Nach den Tests fanden wir besonders starken Lackschwund bei Supersport und Lowtec (unten). Lowtecs Federbein mit sehr langem und unbehandeltem Gewinde



FAZIT

■ Mit allen sieben Produkten fährt der Golf VII GTI schneller als mit dem Serienfahrwerk. Gesamtsieger sind die H&R-Federn. Keine Fahrwerkslösung bringt für diesen Preis mehr Performance und Fahrspaß als die blauen Spiralen. Die Konkurrenten können da nicht ganz mithalten. Eibach ist der Komfort-König, Vogtland bietet die günstigste

Tieferlegungsmöglichkeit im Vergleich. Bei den Komplettfahrwerken siegt die Kombination Bilstein und Eibach-Federn (B12), die im Vergleich zur Konkurrenz viel Fahrdynamik und genügend Restkomfort liefert. Doch Mitbewerber Supersport ist nah dran und stolpert nur über die Qualität. Die Gewindefahrwerke werden von H&R dominiert:

top Qualität, schnellste Rundenzeit, üppige Tieferlegung und noch etwas Komfort. Lowtecs Gewindefahrwerk konnte in diesem Vergleichstest in puncto Abstimmung und Qualität nicht überzeugen. Das Fahrwerk war viel zu hart eingestellt und enttäuschte so auf der Komfortstrecke.

Guido Naumann

