



Hatos helyett

Immár a múlté a VW Golf R32 vérpezsdítően gonosz hangja. Négy tapasztalt tuningcég rámutatott, hogy ezt leszámítva nem járt különösebb vérvesztéssel a csúcsmodell két hengerének elvesztése.

■ Nagy fordulaton kifogyott belőle a szufla, és nem bánt takarékosan az üzemanyaggal – hát igen, voltak bizonyos gyengéi a Golf R32-nek. A hangja viszont egy csapásra elfeledtette őket az emberrel. Férfiasan markáns, érces morgásával mélyen belopta magát a rajongói szívébe. A négyhengeres motorral szerelt új Golf R távolról sem képes hasonló akusztikai bravúrra. Akkor tehát visszalépést szemléltet a korábbiakhoz képest? Azt azért nem mondánánk. Igen nyomatékosan és pörgősen teszi a dolgát az Audi TTS-ből és S3-ból már ismert kétliteres szerkezet, és mint ilyen, optimális

kiindulási alapul szolgál az örök elégedetlen tuningcégek számára.

Jelen összehasonlító teszten négy műhely egy-egy interpretációja adott találgatást egymásnak. A Hohenester és a Rothe már évekkel ezelőtt nevet és rangot szerzett magának a VW- és Auditulajdonosok körében a maga pokolian erős turbóátépítéseivel. A motorok beüzemelésére és chiptuningolására szakosodott MTB most képviseltette magát először általunk rendezett teszten. Az esseni csapat a hétköznapi használatot minél kevésbé csorbító, megfizethető tuning nagykövete. Hozzá hasonlóan a Jürgen Beck

által 2003-ban alapított BTS Racing neve sem cseng ismerősen mindenki fülében. Ettől függetlenül ez a vállalkozás is egy felkészített Golf R-rel érkezett az összecsapásra.

Az összehasonlíthatóság érdekében mindegyik tesztautó duplakuplungos váltóval és semislick abroncsokkal sorakozott fel a rajthoz – már önmagában ez a tény nagyon izgalmas küzdelmet vetített előre. A menetteljesítmények mérésekor váltak nyilvánvalóvá az első jelentősebb különbségek a teszt résztvevői között. Mivel a Hohenester autója mindössze 40 lóerővel volt izmosabb, mint a 270 lóerős gyá-



Éles küzdelem: négy tuningolt Golf R versenygumikkal, DSG váltóval és nagyjából azonos teljesítménysúllyal. Vajon melyiküké lesz a palma?



ri változat, nem meglepő, hogy csak minimálisan jobb gyorsulást tudott elérni, mint az: 5,2 másodperces sprintideje csupán három tizedmásodperccel bizonyult jobbnak. Ahhoz pedig, hogy kétszázra gyorsuljon fel, kereken húsz másodpercre volt szüksége a tuningautónak. Köszönhetően annak, hogy a műhely az átalakítással együtt feloldotta a Golfba beépített elektronikus gátat, 250-ről 260 km/h-ra nőtt a végsebesség.

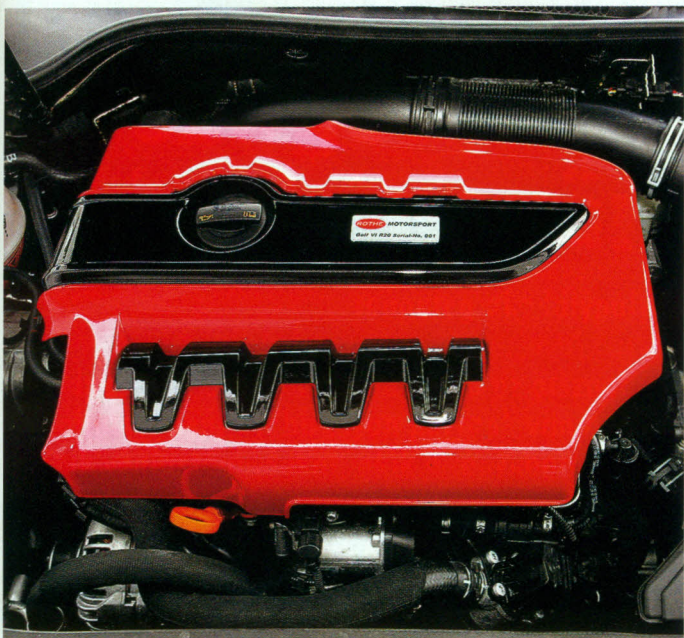
A BN-Pipes-től származó sportdob cseppet sem kíméli a hangszálait: teljes terhelés mellett nagyon élvezetesen tolmácsolja a hengerek zakatolását, nagy távolságokon azonban egy idő után zavaró a hangja. Annak ellenére, hogy kipufogócsappantyú szabályozza, 130 km/h fölélt – ez körülbelül 3200 percméteri fordulaton felel meg – kezd idegesítővé válni. Csak ront a helyzeten, hogy a villamos kerekeihez hasonlóan, hangosan gördülnek a felnikre szerelt Dunlop sportgumik.

Ugyanakkor kellemes meglepetésben részesíti az embert a H&R Clubsport futómű. Először kicsit megijedtünk, amikor megkaptuk a „használati utasítást” a Hohenester Golfhoz: „Kemény a futómű, ezért rossz minőségű országúton előfordulhat, hogy nem elég nagy a rugóút.” Nekünk viszont az volt a személyes tapasztalatunk, hogy egészen jó a kocsirugózása, bár azt el kell ismerni, hogy a versenypályára optimalizált hangolás, valamint az ennek eredményeként rendkívül élénk kormányreakció és nyugtalan egyenesfutás fokozott figyelmet igényel a pilóta részéről.

Dacára annak, hogy csak 15 lóerővel izmosabb a Hohenester autójánál, sokkal robbanékonnyabbnak tűnt az MTB által felkészített Golf R. Lényegesen erősebb kocsibenyomását keltette kihúzás közben, és a mérések eredménye is

igazolta ezt az érzést. Nem került különösebb erőfeszítésbe, hogy öt másodpercnél hamarabb érje el a 100 km/h és 18 alatt a 200 km/h sebességet. Ez egyúttal azt is jelenti, hogy bármi kor képes lenne megszorogatni egy Porsche Cayman S-t – akár végsebesség tekintetében is, hiszen csak 271-nél fogy ki belőle az erő.

Örvedetes tényként állapítható meg, hogy nagy távolságokon is meggyőző utazókényelemmel párosul az MTB Golf R fentebb említett dinamizmusa. Ez a kocsis volt az egyetlen a négy közül, amely az állítható kivitelű gyári DCC futóművet hasznosította azzal a különbséggel, hogy 20 milliméteres megülést szavatoló H&R rugók vették át benne az eredetiek helyét. A diszkrét változtatás eredményeként



Erőnyerő: hála a legbrutálisabb motornak, a Rothe Golf menetteljesítményei a legjobbak – de csak 100-as oktánszámú benzinnel

végleges jelleggel. Köszönhetően annak, hogy rágógumi módjára tapadtak a Dunlop-szemislickek, és nem hagytak alább a hatásfokuk, egy másodperccel gyorsabb köridőt lehetett autózni a nagyon élénk, sportos kormányreakciójú Hohenester Golf-fal, mint a Rothe autójával. Ahol mégis hátrányba került riválisával szemben, azok az emelkedők és a gyorsasági szakaszok voltak, ez utóbbi jól látszott a legnagyobb mért sebesség adatain. Ezenkívül a gyári fék sem bírta olyan sokáig a tartós igénybevételt. Kedvezőbb alakítást egyedül a BTS Golf tudott nyújtani. Elöl ezen az autón is Audi RS fé-

kek teljesítettek szolgálatot, de nem az RS6-ról, hanem a TT 340 lóerős csúcsváltozatról. Strapabíró fékei és intenzíven tapadó Dunlop gumijai mellett mindenekelőtt rendkívül szemleges viselkedésével tudott értékes tizedmásodperceket összegyűjteni az RS 20. Szinte teljesen mindegy volt neki, mekkora sebességgel kellett vennie a kanyart: mintha csak sínen húzták volna, a Porsche Carrera S-énél jobb időeredménnyel fejezte be a mért kört. Az MTB a pályán fizette meg a visszafogott és egyszerű futóműtuning árát. A másik három autóval ellentétben nem állítottak be rajta



Féktuskó: a látványnak és a stabilitásnak jót tett a kiszélesítés, a végsebességet azonban megnyírta. „Vékonyan sokkal gyorsabb volt” – élcelődik Mike Roth



Vegyes páros: fáradhatatlan RS6 fékek, csúszós szemislickek

Függetlenség: a tetszés szerinti váltást segítette elő a váltómechanika módosítása

a szemislickek számára ideális 2,5 fokos kerékdőlést, ezért a legnagyobb alulkormányozottsággal, és még sport üzemmódban is alaposan ide-oda ingó karosszériával vette a kanyarokat. Így összességében 2-4 másodperccel maradt le riválisaihoz képest, ami bizony nagyon nagy különbség. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy kevésbé ajánljuk bárkinek is a megvásárlását, mint a többi autót, hiszen teljes mértékben sikerül az MTB azon szándéka, hogy mindennapos használatra alkalmas, kedvező árfekvésű tuningautót faragjon a gyári VW Golf R-ből. *szendi*

Az öblös kipufogódob még hatósági jóváhagyást igényel, minden más átalakítás átment a rostán





Műszaki adatok	BTS GOLF RS 20 EDITION	HOHENESTER GOLF R	MTB GOLF R	ROTHE GOLF R20
Motor				
Hengerszám/elrendezés	soros 4 hengeres turbó	soros 4 hengeres turbó	soros 4 hengeres turbó	soros 4 hengeres turbó
Hengerűrtartalom	1984 cm ³	1984 cm ³	1984 cm ³	1984 cm ³
Max. teljesítmény	325 LE/239 kW 6600/perc	310 LE/228 kW 6000/perc	325 LE/239 kW 5900/perc	338 LE/248 kW 6200/perc
Max. forgatónyomaték	450 Nm 3700/perc	410 Nm 2950/perc	460 Nm 3200/perc	500 Nm 3000–5000/perc
Erőátvitel/futómű				
Váltó	hatfokozatú DSG	hatfokozatú DSG	hatfokozatú DSG	hatfokozatú DSG
Meghajtás	összkerékajítás	összkerékajítás	összkerékajítás	összkerékajítás
Kerékméret	235/40 R 18	235/40 R 18	235/35 R 19	235/35 R 19
Méreték/tömegek				
Hossz./szél./mag.	4212/1779/1421 mm	4212/1779/1431 mm	4212/1779/1441 mm	4212/1839/1421 mm
Saját tömeg	1549 kg	1533 kg	1561 kg	1514 kg
Terhelhetőség	481 kg	497 kg	469 kg	516 kg
Üzemanyagtartály	60 liter	60 liter	60 liter	60 liter
Fogyasztás				
Átlagfogyasztás	11,5 liter	11,3 liter	11,4 liter	11,5 liter
Menettulajdonságok				
Gyorsulás 0–100 km/h-ra	4,6 mp	5,2 mp	4,8 mp	4,3 mp
Gyorsulás 0–200 km/h-ra	18,0 mp	20,0 mp	18,0 mp	16,9 mp
Végsebesség	266 km/h	260 km/h	271 km/h	271 km/h
Alapár	51 363 euró	44 868 euró	43 290 euró	57 120 euró

Nem volt meghibásodás



A tavalyi Golf GTI teszts alkalmával a vizsgált autó kiállni kényszerült a hetedik mért körben, miután rövid időre felvillant az olajnyomás-visszajelző lámpája. A feltuningolt Golf R-ek kivétel nélkül kiállták a próbát.

Nem vitás, az erőt sugárzó Rothe külseje a leginkább tekintélyt parancsoló

Összegzés

Meggyőző menetteljesítményeivel, kimagaslóan jó körídejével, fáradást nem ismerő fékeivel és minden körülmények között bolyongó, semleges viselkedésével jogosan szerezte meg az első helyet a BTS autója az összehasonlító teszten. A vad kinézetű és brutálisan gyorsuló Rothe is esélyes volt a győzelemre, de elégtelenül tapadó gumijai miatt elszalasztotta az esélyt, arról nem beszélve, hogy messze a legdrágább a négy autó közül. A Hohenester ugyan alulmaradt a

menetteljesítmények értékelésében, de rendkívül élénk és élvezetes kormányának, illetve futóművének köszönhetően végül azonos pontszámmal, holtversenyben a második helyen végzett a Rothe autójával együtt. Versenypályán túl nagy idővesztést jelentett a szériaközeli beállítás ahhoz, hogy előkelőbb helyezést tudjon elérni a teszt rendkívül sportos mezőnyében. Nem mintha a rezzenéstelenül stabil hétköznapi hangolásnak nem lenne meg a maga vonzereje.

