

# Sport Auto

TESZT ♦ TUNING ♦ POSZTER

## Repülőgép ihlette

**Teszt** Spyker C8 Aileron



**A legizgalmasabb  
Golf-alternatívák**  
**Tuning 4 tuning Golf 300 lóerő felett**

## Minden idők legjobb Bentley-je

**Teszt** Bentley Mulsanne



**Teszt** Noble M600  
**Megasztár**

**Bemutató** Jeep Grand Cherokee, Audi R8 GT, Porsche 911 GT2 RS **Teszt** BMW 530d, Mercedes SLS AMG/Porsche 911 Turbo/Audi R8 5.2 FSI quattro **Tuning** Brabus Vanish, ABT AS5 Sporthack 3.0 TDI **Sport** F1: Spanyol és Monacói Nagydíj, Új-Zéland Rali







## Hatos helyett

Immár a múlté a VW Golf R32 vérpezsdítően gonosz hangja. Négy tapasztalt tuningcég rámutatott, hogy ezt leszámítva nem járt különösebb vérveszteséggel 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 kéttiteres 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 éveken ezelőtt nevet és rangot szerzett magának a VW- és Auditulajdonosok körében a maga pokolian erős turbóátépítéseivel. A motorok beüzemelésére és chiptuningolására szakosodott MTB most képviselte magát először általunk rendezett teszten. Az essen-i csapat a hétköznapi használatot minél kevésbé esorbitó, 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 összehajrási versenyre.

Az összehasonlíthatóság érdekében mind-egyik tesztautó duplakuplungos váltóval és semislick abroncsokkal sorakozott fel a rajthoz – már önmagában ez a tény nagyon izgalmas küzdelmet vetített előre. A meneteljesítmények mérésakor 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 pálmája?



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 fölött – ez körülbelül 3200 percenkénti fordulattal felel meg – kezd idegesítővé válni. Csak ront a helyzeten, hogy a villamos kerekeihez hasonlóan, hangosan gördülnek a felmíkre 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 kocsi rugózása, 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 robbanékonyabbnak tűnt az MTB által felkészített Golf R. Lényegesen erősebb kocsi benyomását keltette kihúzatás közben, és a mérések eredménye is

igazolta ezt az érzést. Nem került különösebb erőfeszítésébe, 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 megszorongatni egy Porsche Cayman S-t – akár végsebesség tekintetében is, hiszen csak 271-nél fogy ki belőle az erő.

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





**Mérce:** messzemenően semleges viselkedést tanúsítva, villámgyorsan teljesítette körét a BTS Golf – övé lett a legjobb idő

kiváló egyenesfutásra és úttartásra, valamint kényelmes rugózásra tett szert. Egyedül gyorsan vett autópálya-kanyarokban volt tapasztalható nála némi bizonytalanság, és sajnálattal állapítottuk meg azt is, hogy nem elég vad a hangja. Nagy távolságokon biztosan nem terheli feleslegesen az utasok idegeit a downpipe-ra és 200 cellás sportkatalizátorra épülő kipufogórendszer hangja, de nem is nyújt olyan vérpezsdítő hangélményt, amit a kocsi kiváló menetteljesítményei alapján várna tőle az ember. Nem úgy a chiptuning és módosított töltőlevegő-hűtő segítségével felpaprikázott BTS Golf:

a turbótöltő utáni részen downpipe-pal, sportkatalizátorral és 76 milliméter átmérőjű kipufogóvégekkel felvértezett kompakt mindennél ékebben szemléltette, mitől döglök a légy. Megfelelően szabályozott kipufogócsappantyújának köszönhetően csak teljes terhelés mellett eresztette ki igazán a hangját, tökéletes összhangban a felettébb meggyőző menetteljesítményekkel. Mint arra az azonos teljesítmény alapján számítani lehetett, a BTS autója nagyjából ugyanúgy gyorsul, és hasonló végsebességet tud elérni, mint az MTB-jé. A százig tartó sprintben ugyan két tizeddel jobb,

mint riválisa, viszont 5 km/h-val kisebb végsebességet tud csak kifutni.

A teljesítményleadás módja is egyező: minden élethelyzetben elég erős és pörgős az MTB Golf négyhengerese. A kocsi 40 milliméteres megültetésű KW sportfutóműve ellenben nagy kompromisszumkészséget igényel a vezetőtől és az utasoktól. Fapadosan keménynek nem mondanánk, ám tény, hogy száraz tárgyilagossággal továbbítja feljűk az útegyenetlenségek kiváltotta lökéseket. Annak betudhatóan, hogy a BTS is ugyanolyan gumikkal rendelkezett, mint a Hohenester, jelentősen érvényesült me-



**Támasz:** versenypályán különösen nagy hasznát venni az erőteljes vonalú Recaro kagylóüléseknek. Az más kérdés, hogy mindennapos szinten kissé macerás a használatuk



**Áldás rájuk:** a forgalmi engedély tanúsága szerint az összes többi átalakításhoz hasonlóan a módosított kipufogórendszer is megkapta az engedélyt



**Sínautó a javából:** semmi nem engedi letérni a BTS Golfot az ideális ívről



**Optimális párosítás:** TT RS fékek és kiválóan tapadó Dunlop gumik





**Szerencsés választás:** messze a Dunlop gumik tapadtak a legjobban a teszten, és több gyors kör után sem vesztek a hatásfokukból

net közben az abroncsok gördülési zaja. Érdekes szót ejteni még a tetet satuként közrefogó, bőrkárpitozású Recaro Pole Position ülésekről is, amelyek ugyan sokkal jobb támasztást adnak, mint a gyári alkalmosságok, ezzel együtt azonban nagyobb fokú hajlékonyságot kívánnak meg a vezető és a jobb első utas részéről. Zavaró továbbá, hogy elég nehezen lehet használni a biztonsági övek belülről telepített zárjait. Ezen is látszik, hogy mindent az önfeléd, sportos kanyargásnak rendel alá az MTB Golf R. Akárcsak a Rothe Golf R20, amely már a pusztá megjelenésével is tekintélyt parancsol. Nem

véletlenül, ugyanis mind a négy sárvédőjét 6-6 centiméterrel kiszélesítette a tuningműhely. Mike Rothe ügyvezető szerint „nem elég látványos a gyári karosszéria”. Az átalakítás áldásos hozományaként a nyomtávot is szélesebbre vették az autónemesítők, és ez egyértelműen érezteti jótékony hatását a kanyarstabilitáson. Egyébként 40 milliméteres megületést garantáló Bilstein sportfutómű dolgozik a koci alatt, és hogy a többi ínycsésgről se feledkezzünk meg: 15 milliméter vastag H&R távtartók, 19 colos OZ Ultraleggera felnik, 390 milliméter átmérőjű első féktárcsák, az Audi RS6

féknyergei, valamint acélszövet burkolatú fékvezetékek. Ennyi komoly hozzávaló fényében még kevésnek is tűnik a beígért 338 lóerő. A Rothe volt az egyetlen a négy tuningcég közül, amelyik hozzá mert nyúlni a DSG váltóhoz. Az átalakítás eredményeként nem a gyárilag beállított 3200, hanem 4500 percnkénti fordulaton engedi elrajtolni a Golfot a beépített launch control, és nem 7000-nél, hanem 7200-nál kapcsol az erőátviteli szerkezet. Szinte magától értetődött, hogy ilyen alapos felkészítés után fölényesen megnyeri az R20 a menetteljesítmények értékelését.



**Majdnem teljes:** a gyártó szerint hamarosan meglesz az engedély a BN kipufogódobra, ezt leszámítva azonban minden legális a Hohenester Golfján



**Ahogy tetszik:** 98-as oktánszámú benzinnel is beéri a Hohenester motorja



**Rendbontó:** a nyugalom megzavarására tökéletesen alkalmas BN kipufogódob

**Élményautó:** versenypályán a hirtelen átterhelődésre túlkormányozottsággal válaszoló Hohenester Golf vezetése volt a legélvezetesebb







**Még dolgoznak rajta: a kipufogódob a TÜV engedélyére vár, a chiptuning, a felnik és az ültetőrugók azonban már megkapták azt**

Akárcsak a BTS Golf esetében, nála is kiválóan működik a kipufogócsappantyú szabályozása, vagyis egyértelműen különbséget tud tenni sportos vadulás és nyugodt autókázás között. Ugyanakkor van egy hátránya is az első és hátsó doból, valamint megváltoztatott nyomvonalú csövezetékkel felépülő kipufogórendszernek: mindössze 9 centiméterre vannak az aszfalttól a 88 milliméter átmérőjű csövek, ami még hárommal kevesebb, mint a BTS-nél, vagyis igencsak elkél az óvatosság. A Rothe futóműve kicsivel puhábban rugózik ugyan, mint a BTS-é, gyorsan vett autópálya-kanya-

rokban azonban könnyen kijön a sodrából, ha nem megfelelő minőségű az aszfalt.

A versenypálya persze egészen más tészta. Az aszfaltarénában sztoikus nyugalommal rója a köröket a Rothe autója. Hatalmas nyomatéka birtokában tudomást sem vett az emelkedőkről, és nem mutatkoztak fáradás jelei a fékrendszerén. Nagyon jól tett neki a DSG váltó átalakítása is, hiszen utóbbi tövig nyomott gázpedál mellett is hűen tartotta a kiválasztott sebességfokozatot. Sajnos, a kelletténél jobban csúsztak a felnikre szerelt Pirelli-semislickek, szükségtelen alulkormányozottságra kényszerítvén ezzel a kocsit.

Főleg a második és az ötödik szektorban volt érezhető a hátráltató hatásuk, ott, ahol egyébként fontos, hogy jól tapadjanak az első kerekek.

Az első kerekek útra tapasztása a Hohenester erőssége volt. Ismeretlen fogalomnak bizonyult számára az orr kifelé tolésa. Sokkal inkább a farát lendítette mozgásba hirtelen átterhelődések hatására – páratlanul élvezetes módon. Aggodalomra egyébként semmi ok, hiszen folyamatosan aktív, ezért adott esetben hatékonyan közbeavatkozik az ESP. Akit zavar az elektronikus védőháló állandó jelenléte, az ki is kapcsolhatja a Hohenesternél 72 euróért, de csak



**Michelin Pilot Sport gumikkal bevont egyedi kivitelű, 19 colos Motec felnik lapátolnak friss levegőt a fékekhez**



**Válogatós: a lehető legjobb teljesítmény érdekében az MTB is 100-as oktánszámú benzinnel javasolja működtetni a feltuningolt motort**



**Az MTB a DCC futóműben és a H&R rugók kombinációjában látta a megoldást**



**Kényelem: nem támasztják meg elég jól a testet a komfortos gyári ülések**





**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 hagyott 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 semleges 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	HÖHENESTER GOLF R	MTB GOLF R	ROTHE GOLF R20
<b>Motor</b>				
Hengerszám/elrendezés	soros 4 hengeres turbó	soros 4 hengeres turbó	soros 4 hengeres turbó	soros 4 hengeres turbó
Hengerűrtartalom	1984 cm <sup>3</sup>	1984 cm <sup>3</sup>	1984 cm <sup>3</sup>	1984 cm <sup>3</sup>
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
<b>Erőátvitel/futómű</b>				
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
<b>Méreték/tömegek</b>				
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
<b>Fogyasztás</b>				
Átlagfogyasztás	11,5 liter	11,3 liter	11,4 liter	11,5 liter
<b>Menettulajdonságok</b>				
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
<b>Állagár</b>	<b>51 363 euró</b>	<b>44 868 euró</b>	<b>43 290 euró</b>	<b>57 120 euró</b>

### Nem volt meghibásodás



A tavalyi Golf GTI teszt 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 köridejével, fáradást nem ismerő fékkel és minden körülmények között bollandbiztos, 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 autók 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 szériaközei 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.

