Fotos: Sven Krieger

Schrauber-Bande: prüfen, montieren, messen – in Teamarbeit mit den Rieger-Tuning-Mechanikern und dem TÜV Rheinland

Tiefer ist nicht gleich tiefer oder gar besser. Wer sein Auto tieferlegt, ist damit nicht unbedingt schneller und sicherer unterwegs. Meist geht es dabei um reines Optiktuning. Sonst würden schließlich die großen Aluräder verloren in den Radkästen stehen. Und oft ist es so, dass die gern zu günstigen Dumpingpreisen angebotenen Tieferlegungsfedern nicht optimal auf die Serienstoßdämpfer abgestimmt sind. In Extremsituationen kommt es dann zu einem abenteuerlichen Fahrverhalten.

AUTO BILD SPORTSCARS ist der Meinung, dass man mit einem kompletten Sportfahrwerk, welches auch bezahlbar ist (siehe Kasten S. 105), besser fährt. Vier Sportfahrwerke für den neuen VW Golf VI 1.4 TSI hat die Redaktion zum Test bestellt. Unter Einsatz einer vom TÜV Rheinland simulierten Personen- ►

STRAFFES PROGRAMM

Im großen Fahrwerkstest vergleichen wir auf dem VW Golf VI Komplettlösungen von Eibach, H&R, Lowtec und Supersport

EIBACH
Pro-System

H&R
Cup-Kit

LOWTEC
Sport S 3.4

SUPERSPORT
Premium-Serie

Auf der langen Geraden vor der Start-Ziel-Kurve haben wir mit allen Fahrwerken einen Slalomkurs durchfahren und die Wankneigungen ausgetestet

Das Contidrom ist das Reifentestgelände von Continental. Es bot während des Sportfahrwerktests optimale Bedingungen bei gutem Wetter

Das Testfahrzeug: ein von Rieger optisch getunter Golf VI 1.4 TSI ...

... mit einer Leistungssteigerung auf 210 PS von Raeder Motorsport

beladung vergleichen wir auf dem Reifentestgelände Contidrom Angebote von Eibach, H&R, Lowtec und Supersport.

Die zu bewältigenden Aufgaben für die vier Sportler heißen: Rundkurs-Bestzeiten, Topspeed und Slalom-Parcours. Außerdem wird vom TÜV Rheinland überprüft, ob die Tieferlegungs-Angaben eingehalten wurden.

Supersport überrascht bei Preis und Leistung

Bevor es auf den 3,3 Kilometer langen Kurs geht, wird der von Rieger Tuning zur Verfügung gestellte, 210 PS starke Golf 1.4 TSI beladen. Der Fahrwerksexperte des TÜV Rheinland, Hans-Ulrich Sander, verwendet dazu zwei Menschendummys aus Kunststoff, die mit Wasser gefüllt jeweils 55 Kilogramm wiegen. Dazu werden unter dem Beifahrersitz Sandsäcke mit insgesamt rund 60 Kilogramm Gewicht verstaut. Vollgetankt und mit Fahrer bringt der Golf so 261 Kilo mehr auf die Waage. Und damit jedes Fahrwerk auch eine echte Chance bekommt, wechseln wir nicht nur jedesmal Federn und Dämpfer, sondern auch Räder und Reifen (siehe Kasten rechts).

Testobjekt Nummer eins: Lowtec Sport S 3.4. Das Fahrwerk aus Bayern hemmt im Vergleich zur Serie deutlich die Seitenneigung der Karosserie. Doch die noch nicht optimal passenden, sehr tiefen Hinterachsfedern mit geringem Federweg konnten im Grenzbereich nicht einwandfrei arbeiten. Bei der Messung der Tieferlegung ergab das TÜV-Maßband vorn 27 und hinten 38 Millimeter Absenkung statt rundum 30 Millimeter. Das Problem ist dem Hersteller bekannt, war aber bis zum Test nicht mehr zu beseitigen. Bereits kurz nach dem Test stand eine modifizierte Feder zur Verfügung. Dennoch, der Golf fühlt sich sportlicher und schneller an, was auch die Stoppuhr mit einer Zeit von 1:45,07 Minuten (Serie 1:45,46 min) bestätigt.

Fahrwerk Nummer zwei kommt aus dem Hause H&R. Das zum Test zur Verfügung gestellte Cup-Kit-Fahrwerk soll eine 35 Millimeter-Tieferlegung an Vorder- und Hinterachse mit sich bringen. Der TÜV Rheinland kam auf ähnliche Werte. Schon nach der ersten Runde wird der Unterschied zu Serie und Lowtec deutlich. Der Golf lenkt gierig ►

Fahrwerkwechsel im Akkord: Im halbstündigen Rhythmus tauschen die Profi-Schrauber von Rieger Tuning Fahrwerk und Räder

Der TÜV Rheinland sorgt für die „Insassen" und überwacht den Test

Kein Schleifen trotz knappem Abstand zwischen Blech und Gummi

Nach den schnellen Runden wird vom TÜV die Tieferlegung gemessen

Jedes Fahrwerk wird sorgfältig nach Bedienungsanleitung eingebaut

Mit dem passenden Werkzeug geht der Federnwechsel in Minuten

261 Kilo Zuladung dank zweier Wasserpuppen und Sandsäcken

Überraschung: Zwischen dem Serienfahrwerk und dem Lowtec liegen über drei Kilogramm Gewichtsunterschied

FAHRWERK-GEWICHTE

Serienfahrwerk (mit DCC)	21,14 kg
H&R Cup-Kit	19,04 kg
Eibach Pro-System	19,68 kg
Lowtec Sport S 3.4	18,08 kg
Supersport Premium-Serie	19,90 kg

TESTFELGEN UND -REIFEN

■ AEZ (www.aez-wheels.com) stellte das neue „Lascar"-Rad für den Test zur Verfügung. Die Felge überzeugt mit Bicolor-Design und geschwungenen Speichen. Der Rundling ist in den Größen 8 x 17, 8 x 18, 8,5 x 19, 9,5 x 19, 8,5 x 20 und 9,5 x 20 Zoll verfügbar. Auf den Edelmetallen montierten wir ContiSportContact3-Pneus im Format 225/40 R 18.

Fotos: Sven Krieger

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN CONTIDROM

▶ **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 den Topspeed. Es folgt eine schnelle Links, die in ein Kurvenlabyrinth aus Rechts, Links und Rechts mündet. Hier sieht man, wie stark sich der Wagen aufschaukeln lässt. Je nach Antriebsart erfordert die folgende Linkskehre viel Traktion. Vor der Ziellinie ist noch mal das Fahrwerk gefordert. In der Links-rechts-Kombi kann man viel Zeit verlieren oder gewinnen.

Fotos: Google Earth

ein, Lastwechsel sind ihm ein Fremdwort. Das Fahrwerk zeigt ein neutrales Fahrverhalten und keine spürbare Eigendynamik. Engere Kurven durcheilt der Golf derart spitz, als verfüge er über eine Allradlenkung. Zudem macht sich die Beladung des Testwagens bei Kurvenfahrt und Slalom nicht bemerkbar, man könnte beinahe glauben, solo unterwegs zu sein. Der Fahrer traut sich, mit gefühlten 10 km/h mehr in die Kurven zu stechen. Die Bestzeit erscheint da bei aller Fahrfreude schon fast als Nebensache.

Nun folgt Nummer drei, das Eibach Pro-System. Die Tieferlegung ergibt 25 Millimeter vorn und 33 Millimeter hinten, was gegenüber der Herstellerangabe in Ordnung geht. Obwohl das H&R-Kit kaum noch zu toppen ist, lässt sich der Golf in vergleichbarer Manier und Schnelligkeit über das Contidrom bewegen. Lenkbefehle werden direkt umgesetzt, der Golf gibt sich verlässlich neutral bis leicht untersteuernd. In extremen Lastwechselkurven neigt das Heck wegen einer gegenüber der H&R-Lösung weicheren Hinterachse zu kleinen Ausfallschritten, die sich aber kontrolliert stabilisieren lassen. Hier wird deutlich, dass sich das H&R-Set auf der Rennstrecke wohler fühlt als im Alltag.

Kandidat Nummer vier heißt Supersport. Zwar liegt dieses Fahrwerk bei Handling, Komfort und Zeiten überraschend nahe an H&R und Eibach. Doch überall fehlt ein Quäntchen. Im Slalom-Parcours und in schnellen Kurvenkombinationen kommt etwas Eigendynamik auf. Deshalb sollte die Linie von vornherein stimmen. Ist dies nicht der Fall, tut man sich mit Korrekturen schwer. Dennoch sind starke Wankbewegungen auch dem Supersport-Premium-Kit fremd. Der Fahrer gewinnt wie bei den anderen drei Sportfahrwerken auch hier ein sportlicheres und sicheres Fahrgefühl. [gn]

FAZIT

■ Eines steht fest: Alle vier Sportfahrwerke fühlen sich deutlich sicherer und sportlicher an als ein Golf mit Serienfahrwerk (DCC) oder nur Tieferlegungsfedern. Knapper Sieger in diesem Vergleich ist H&R. Das Cup-Kit bietet den größten Fahrspaß. Eibach schnürt dafür das beste Rundumpaket. Schnell, sicher und günstig, so lautet das Urteil zum Supersport-Fahrwerk. Lowtec konnte aus Mangel an Entwicklungszeit noch nicht rundum überzeugen.

GESAMTERGEBNIS

EIBACH	PRO-SYSTEM
Preis (Euro)	671
Artikelnummer	70-85-022-01-22
Tieferlegung 1)	-30/30 (25/33) mm
Spaßfaktor 2)	1-
Komfort 2)	1+
TÜV Rheinland 2)	1-
gesamt	1-

■ Sportfedern sind die eigentliche Spezialität des Finnentroper Familienunternehmens Eibach Federn. Dass auch die Verbindung mit selbst abgestimmten Sportstoßdämpfern funktioniert, zeigt das Pro-System: rundum schneller und sicherer als das DCC-Fahrwerk im Golf VI. Dazu genügend Restkomfort, was aber auf der Rennstrecke etwas hemmt. **Kontakt: www.eibach.de, Tel. 0 27 21-5 11-0**

H&R	CUP KIT
Preis (Euro)	549
Artikelnummer	40 008-11
Tieferlegung 1)	-35/35 (30/33) mm
Spaßfaktor 2)	1+
Komfort 2)	1-
TÜV Rheinland 2)	1+
gesamt	1+

■ H&R zeigt mit dem Cup-Kit-Fahrwerk, dass man seit Jahren auf den Rennstrecken der Welt zu Hause ist. Die Feder-Dämpfer-Einheit bringt im Golf den meisten Fahrspaß und den größten Speed. Kein Wanken, kein Untersteuern trotz vier Personen an Bord. Diese Pluspunkte erkauft sich H&R mit etwas zu harten Dämpfern. Der Komfort bleibt damit auf der Strecke. **Kontakt: www.h-r.com, Tel. 0 27 21-9 26 00**

LOWTEC	SPORT S 3.4
Preis (Euro)	369
Artikelnummer	6060334-2
Tieferlegung 1)	-30/30 (27/38) mm
Spaßfaktor 2)	2-
Komfort 2)	3-
TÜV Rheinland 2)	3-
gesamt	3+

■ Ein zum Testzeitpunkt nicht völlig ausgereiftes Fahrwerk vermiest dem bayrischen Fahrwerkshersteller das Endergebnis. Eine zu tiefe Hinterachse bringt den Golf zum Tanzen und dann aus der Spur. Erstaunlich, dass Lowtec trotzdem schneller ist als die Serie. Beim nächsten Fahrwerkstest 2010 erhält der Hersteller eine Chance auf Wiedergutmachung. **Kontakt: www.lowtec.de, Tel: 0 86 81-69 20-0**

SUPERSPORT	PREMIUM-SERIE
Preis (Euro)	270
Artikelnummer	SU61N123/1
Tieferlegung 1)	-25/25 (20/30) mm
Spaßfaktor 2)	2+
Komfort 2)	2+
TÜV Rheinland 2)	2-
gesamt	2+

■ Ein Komplettfahrwerk zum halben Preis der Konkurrenz und dann auch noch so nahe an der Spitze? Das ist lobenswert! Supersport zeigt mit dem Premium-Kit, dass sportliches und sicheres Fahren mit Beladung nicht teuer sein muss. Dennoch weicht die Tieferlegung etwas ab und es bleibt die Frage, ob die Materialqualität auch langfristig ausreicht. **Kontakt: www.supersport.de, Tel: 0 33 04-20 30**

1) Herstellerangabe, in Klammern vom TÜV Rheinland gemessene Tieferlegung (VA/HA) nach Fahrt auf dem Rundkurs; 2) subjektive Bewertung