

Es ist nicht alles

Golf was glänzt

A3, A-Klasse und Astra GTC kamen bereits mit der Gewissheit auf die Welt, bestenfalls Zweiter zu sein. Doch alle drei haben selbst als Diesel ihren Reiz, vor allem wenn ihn PP-Performance, Rieger und Steinmetz noch verstärken



Steinmetz Astra GTC 2.0 CDTI



PP-Performance A 200 CDI



Rieger A3 2.0 TDI

PP-Performance legt die A-Klasse nur tiefer, Rieger und Steinmetz gehen A3 und Astra GTC auch mit Optik-tuning an die Wäsche

Es muss in letzter Zeit ja schon etwas frustrieren, kein Golf zu sein. Man tut, macht, buckelt einen Vergleichstest nach dem anderen, bloß um sich am Ende sagen zu lassen, dass man zwar – na ja – ein gelungenes, aber eben nicht das Auto sei. Diese drei hier haben wir deswegen einfach mal von ihrem bitteren Schicksal erlöst. Ausgelassenes vergleichstesten also, ohne einen, der immer alles besser kann.

Ganz rausmobben lässt er sich dann aber doch nicht, der Herr Rekordmeister. Denn obwohl Rieger so ziemlich alles ummodellt, spürt man seine ach so hoch gelobte Ausgewogenheit selbst durch den A3, dessen dritte Generation wieder auf ihm basiert. Stichwort Ausgewogenheit: Sie überrascht insofern, als sie bei den Niederbayern nicht immer höchstes Ziel des Schaffens war. Im Gegensatz zu so mancher Rieger-

Kreation zuvor, deren Bodykits schon gern mal aufgesetzt rüberkamen, integriert sich das Styling diesmal jedenfalls nahtlos ins Serien-

Die Schürze könnte auch als RS-Line durchgehen

dress: Die Frontmaske könnte mit ihren weit aufgerissenen Lufteinlässen und dem dunkel abgesetzten Spoilerschwert auch als eine Art

RS-Line durchgehen; der Aufwärtsschwung der Seitenschweller ist perfekt auf die zarte Bügelfalte an der Heckschürzenkante eingemessen, während die vierflutige Abgasanlage trotz ihres deutlich größeren Kalibers kein bisschen pröller aussieht als die des neuen S3. Allein der mittels Folierung erzeugte „Carbonlook“, der die Diffusorandeutung ummantelt, hat seinen Namen nicht ganz verdient. ▶



Dank Aufhebung der Vmax-Sperre und werksmäßiger Aerodynamik geht der PPP-A über 230. Auf hundert holt er über eine Sekunde Vorsprung auf die Serie heraus



Bis Tempo 100 knöpft Rieger der 30 PS schwächeren Serie eine glatte Sekunde ab. Die Vmax leidet unter Bodykit, Radsatz und Motorabstimmung

PP-Performance tastet das Design erst gar nicht an. Was jedoch – entgegen manch spöttischer Behauptung – nicht daran liege, dass die neue A-Klasse schon genug Stoff für Debatten liefere, sondern an der Firmenphilosophie. So arbeitete man nur im Steuergerät, das dem 1,8-Liter nun weitere 34 PS, 75 zusätzliche Newtonmeter und die regulär

auf 210 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit freischaltet. Auch der A3, der seine Leistungskurve bei O.CTuning (www.oct-tuning.com) in der Schweiz verbrachte, bekommt seine Tuningdaten direkt in die eigene Hardware programmiert, gibt mit 30 Extra-PS und einem Drehmomentboom von 70 Nm aber etwas weniger frei. Unterm Strich

erreicht er 180 PS und 390 Newtonmeter, womit er den 170 PS und 375 Newtonmeter starken, in der Basis aber deutlich schwächeren A200 CDI nominell schon mal übertrifft. Die besten Karten hat auf den ersten Blick jedoch der dritte Anti-Golf im Bunde – der Astra GTC, dessen CDTI auf 192 PS und 390 Newtonmeter anschwillt. Anders als bei der

Konkurrenz, die Chiptuning im klassischen Sinne betreibt, speist man ihm die 27 PS und 40 Newtonmeter von außerhalb, also per Zusatzbox, ins Steuergerät ein. Negativen Einfluss auf ihre Wirkung hat das nicht, sodass sich der Nachteil des Steinmetz auf ein angeborenes, leider schwerwiegendes Problem beschränkt. Reden wir nicht lange

drum rum: Die 1590 Kilo, die der Astra GTC mit sich herumschleift, sind für einen Kompakten schlicht zu viel. Zum Verständnis: Der A3, der keinen Deut spartanischer anrückt, wiegt 225 Kilo weniger.

Am Ende ist es für die Steinmetze wohl nicht der ganz große Schock, dass ihr GTC klar beziehungsweise sonnenklar langsamer auf 100 die-

selt als A-Klasse und A3. Zumal man mit den exotischen Kumho Ecsta nicht unbedingt die besten Reifen

Bis 160 regiert Rieger, danach PP-Performance

für einen griffigen Antritt überzog. Den Unterschied zum Serienauto merkt man dennoch sofort. Das be-

nebelte Reaktionsvermögen bleibt zwar ebenso ungeheilt wie die leichte Atemnot auf den letzten Zentimetern Richtung Leistungsgipfel, dazwischen jedoch wagt der Zweiliter mächtig voran. Unterstützt wird der Eindruck von der zackigen, speziell für den GTC gekürzten Getriebeübersetzung, dank der er sich beim Durchziehen sogar am A3 vorbe-

wuppt. 216 km/h Höchstgeschwindigkeit sind angesichts der Leistungsdaten aber etwas mau.

Gleiches gilt für die 222 km/h, die sich der Audi-TDI mit reichlich Anlauf herausleiert lässt. Wie beim Astra wird der eine Teil des Potentials von ausladenden Bodykits und Großzollrädern geschluckt, den anderen verantworten die jeweiligen ▶



PP verlegt die Performance unterschwellig. Hinter den 18-Zöllern verzweigt sich ein KW-Gewindefahrwerk, die Leistung wird von 136 auf 170 PS gehüpft



Schaltung, Lenkung und Gasannahme wirken diesen entscheidenden Tick labbriger als im A3. Das KW-Fahrwerk fixt das Abbiegeverhalten spürbar an



Wie auch beim Steinmetz ändert die Abgasanlage nur die Optik, nicht die Akustik. Den Diesel hört man bei allen heraus, am lautesten nagelt der PP-A



Auffallend schlanker Armaturenräger; Lenkung, Schaltung und Kupplung sprechen direkt an. Das PS-Kit lässt sich über Drive-Select justieren



Folierung und Heckflap integrieren sich nahtlos in die GTC-Linie. Auch das PS-Kit überzeugt: Das Serienauto hängt bis 200 km/h 8,5 Sekunden hinterher

Abstimmungen des Tunings. Im Gegensatz zu PP-Performance, die es schaffen, das Drehmoment bis in die höheren Drehzahlen zu stretchen, ballen es Steinmetz und Rieger schon unmittelbar über Standgas zur Faust. Ähnlichkeiten zwischen beiden beschränken sich dennoch aufs Theoretische. Denn während der Astra GTC die Wucht der einsetzenden Kraft mit seinem üppigen Körper abdämpft, fährt sie dem A3 derart in die Eingeweide, dass man

zwischen durch sogar das Zweimassenschwungrad der Kupplung schlottern spürt. Wer den TDI aber vernünftig dosiert, die 235er genau an der Grifffgrenze entlangfüßelt, sprintet zunächst vorneweg. Erst ab Gang Nummer vier rächen sich die länger werdenden Übersetzungen und die erwähnte Drehmomentballung im Niedertourigen.

Das ist der Moment, von dem an der PPP-A das Kommando übernimmt. Bis 160 hatte ihm der A3

1,8 Sekunden Rückstand eingeschenkt, 40 km/h später ist nur noch eine halbe da. Erklären lässt sich der Spätstart genau wie die imposante Vmax von 233 km/h mit der ausdauernderen Kraftentfaltung des Mercedes-CDI, dem herausragenden c_w -Wert der A-Klasse und der Tatsache, dass man mangels Bodykit oder Radsatz daran nichts verschlechtert hat.

Nun ist es allerdings etwas kompliziert, ein Auto zu einem Tuning-

vergleich zu laden, um es dann dafür zu feiern, dass es so serienmäßig ist. Andererseits können wir den Astra auch nicht ungeachtet des Gewichtshandikaps bewerten, obwohl wir gut wissen, dass man bei Steinmetz dafür nichts kann. Der einzige Ausweg führt also unweigerlich durch eine Zwickmühle, die sich nur dadurch entschärft, dass alle drei Tuner auch die Werkslösungen auszunutzen wissen. Im Astra GTC ist es zum Beispiel die spezielle Hi-



Zum Fotoshooting erschien der Astra mit Winterschuhwerk. Gemessen wurde auf kaum griffigeren Kumhos. Die adaptive Serierendämpfung bleibt unberührt



Stilsicheres Interieur mit Vieltasten-Bedienlogik. In der Ablage vor der weitwigen Schaltung installiert Steinmetz auf Wunsch eine Ganganzeige (249 Euro)



PPP und Rieger holen ihr Tuning direkt aus dem Steuergerät, Steinmetz arbeitet mit Box. Richtig drehen will nur die A-Klasse, A3 und Astra punchen dafür früher

PerStrut-Vorderachskonstruktion, die Antriebsfluss aus der leierigen Lenkung fischt und ihn unbeschwerter abbiegen lässt, als es – das ist nun das letzte Mal, dass wir auf seiner Statur rumreiten – eigentlich gehen dürfte. Beim A3 überzeugt vor allem, wie sich der Tuningchip ins werksmäßige Fahrdynamiksystem integriert. Nicht nur dass sich die Gasannahme nach wie vor über die Modi variieren lässt, auch die Idee, das Leistungstuning im Efficiency-Programm erst durch Überwinden des Kickdownwiderstands zu aktivieren, ist clever.

Den guten Steinmetz hemmt nur das Gewicht

Am stärksten profitiert jedoch PPP. Und zwar schlicht vom konzeptionellen Umbau der A-Klasse vom Altersruhesitz zur Studentenbude, ohne den man heute gar nicht hier wäre. Vor allem wenn einem die schlaksigen Vorgänger noch durchs Gedächtnis taumeln, erlebt man den Neuen wie die Entdeckung der Fahrdynamik. Erlöst, motiviert, und dank des Variante-3-Gewindefahrwerks, das sich hinter den 18-Zoll-AMG-Rädern verstrickt, noch mal um einiges zackiger als das Serienauto. Drei Probleme fallen dennoch auf. Das erste ist der spröde Abrollkomfort, der unter der Tieferlegung spürbar leidet, jedoch schon von Haus aus nicht der berühmteste ist; Problem Nummer zwei haben wir mit der überdeutlichen Aussprache des CDI, der seine Selbstzündungen schon sehr ungeniert rausrasselt; bliebe das dritte, das überhaupt erst durch den A3 zu einem wird. Konkret betrifft es die Anbindung des Fahrers, also das Feeling in Lenkung, Schaltung und Pedalerie. Alle drei Schnittstellen fühlen sich beim A200 stellenweise ein bisschen lascher an, haben mehr Spiel und letztlich den Effekt, dass man sich im Audi geradezu festgespannt vorfindet. Die sechs Gänge rasten prägnanter, die Kupplung schleift sie griffiger ein, und der Motor reagiert sensibler, selbst wenn man ▶

| TECHNISCHE DATEN | PP-PERFORMANCE | STEINMETZ | RIEGER |
|----------------------|--------------------------------|----------------------|-------------------------|
| Motor | R4, Turbo | R4, Turbo | R4, Turbo |
| Einbaulage | vorn quer | vorn quer | vorn quer |
| Ventile/Nockenwellen | 4 pro Zylinder/2 | 4 pro Zylinder/2 | 4 pro Zylinder/2 |
| Hubraum | 1796 cm ³ | 1956 cm ³ | 1968 cm ³ |
| Bohrung x Hub | 83,0 x 83,0 mm | 83,0 x 90,4 mm | 81,0 x 95,5 mm |
| Verdichtung | 16,2 : 1 | 16,5 : 1 | 16,2 : 1 |
| kW (PS) bei 1/min | 125 (170)/3650 | 141 (192)/4000 | 132 (180)/3800 |
| Literleistung | 95 PS/l | 98 PS/l | 91 PS/l |
| Nm bei 1/min | 375/2000 | 390/1750-2500 | 390/1800-2700 |
| Antriebsart | Vorderrad | Vorderrad | Vorderrad |
| Getriebe | 6-Gang manuell | 6-Gang manuell | 6-Gang manuell |
| Bremsen vorn | 295 mm/innenbelüftet/gelocht | 321 mm/innenbelüftet | 288 mm/innenbelüftet |
| Bremsen hinten | 276 mm | 292 mm | 273 mm |
| Radgröße | 8 x 18 | 8,5 x 19 | 8,5 x 19 |
| Reifengröße | 235/40 R 18 | 245/40 R 19 | 235/35 R 19 |
| Reifentyp | Continental SportContact 5 SSR | Kumho Ecsta SPT | Vredestein Ultrac Vorti |
| Länge/Breite/Höhe | 4292/1780/1404 mm | 4466/1840/1459 mm | 4237/1777/1386 mm |
| Radstand | 2699 mm | 2695 mm | 2601 mm |
| Tankvolumen | 50 l | 56 l | 50 l |

| MESSWERTE | PP-PERFORMANCE | STEINMETZ | RIEGER |
|-------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Beschleunigung | | | |
| 0-50 km/h | 3,0 s | 3,0 s | 2,8 s |
| 0-100 km/h | 8,1 s | 8,4 s | 7,5 s |
| 0-130 km/h | 13,4 s | 14,0 s | 12,5 s |
| 0-160 km/h | 21,5 s | 22,4 s | 19,7 s |
| 0-180 km/h | 28,0 s | 29,7 s | 27,0 s |
| 0-200 km/h | 40,4 s | 43,6 s | 39,9 s |
| Viertelmeile | | | |
| 0-402,34 m | 15,98 s | 16,13 s | 15,70 s |
| Elastizität | | | |
| 60-100 km/h im 4. Gang | 5,4 s | 5,7 s | 5,8 s |
| 80-120 km/h im 5. Gang | 8,1 s | 7,8 s | 8,1 s |
| 80-120 km/h im 6. Gang | 11,4 s | 11,2 s | 11,9 s |
| Bremsweg | | | |
| 100-0 km/h kalt (Verzögerung) | 37,9 m (10,2 m/s ²) | 37,1 m (10,4 m/s ²) | 36,4 m (10,6 m/s ²) |
| 100-0 km/h warm (Verzögerung) | 37,8 m (10,2 m/s ²) | 37,9 m (10,3 m/s ²) | 35,2 m (11,0 m/s ²) |
| Testverbrauch | | | |
| Ø auf 100 km | 6,0 l Diesel | 7,1 l Diesel | 5,6 l Diesel |
| Reichweite | 830 km | 790 km | 900 km |
| Leergewicht | 1488 kg | 1590 kg | 1365 kg |
| Leistungsgewicht | 8,8 kg/PS | 8,3 kg/PS | 7,6 kg/PS |
| Zuladung | 522 kg | 450 kg | 475 kg |

| HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT | PP-PERFORMANCE | STEINMETZ | RIEGER |
|--------------------------------|----------------|-----------|----------|
| GPS-Messung (www.leitspeed.de) | 233 km/h | 216 km/h | 222 km/h |

| PREISE (Euro inkl. MwSt.) | PP-PERFORMANCE | STEINMETZ | RIEGER |
|----------------------------|------------------------|--------------|-------------|
| Serienfahrzeug ohne Extras | 28 144 Euro | 25 055 Euro | 26 300 Euro |
| Tuning | | | |
| Abgasanlage | - | 792 | 1190 |
| Anbauteile | - | 2092 | 2878 |
| Fahrwerk | 2099 | 520 (Federn) | 1990 |
| Interieur | - | 331 | - |
| Leistungssteigerung | 699 | 1886 | 1284 |
| Radsatz | 2273 (18-Zoll-AMG-Rad) | 2065 | 2048 |
| Preis Testwagen | 33 215 Euro | 32 741 Euro | 35 690 Euro |

A3 und A-Klasse liegen in der Dynamik vorn und am Schluss eng beisammen. Den GTC bremsen lediglich die Pfunde



ihn nur ganz leicht mit dem Gas anstupst. Was stört, sind die klobigen, aus fahrdynamischer Sicht wenig sinnvollen ASA-19-Zöller, die den eigentlich bekömmlichen Federungskomfort des KW-V3 ebenso beeinträchtigen wie die ungefederten Massen. Sowie ein Elektronikzipperlein, das den TDI nach längeren Vollgasetappen immer wieder ins Notprogramm fallen ließ. Laut

O.CT sei der Übeltäter inzwischen jedoch als defekter Abgastemperaturfühler entlarvt und aussortiert.

Am Ende ändert das aber höchstens den Glanz und nicht den Sieg an sich, den auch der Astra nicht mehr gefährden kann. Dadurch dass sich Steinmetz fahrwerksseitig auf Tieferlegungsfedern beschränkt, aus denen sich selbst die drei Modi der adaptiven Dämpfer herauspü-

ren lassen, gelingt zwar das mit Abstand bequemste Gefährt. Allerdings liegt man beim Preis einfach zu hoch, um die fahrdynamischen Defizite wieder reinzuholen. Knapp 1900 Euro kostet die Leistung per Zusatzbox samt Zwei-Jahres-Garantie ab Erstzulassung. Zum Vergleich: Rieger berechnet bei identischen Ansprüchen nur rund 1300. Bei PP-Performance käme man so-

gar schon für 699 Euro an die Mehrleistung heran, sollte die optionale Antriebsgarantie von 12 (200 Euro) oder 24 Monaten (350 Euro) aber schon des ruhigen Gewissens wegen zubuchen.

Kontakt: PP-Performance GmbH, Tel. 079 47-43 60 16, www.pp-performance.de; Steinmetz Opel-Tuning, 0241-5 68 87 77, www.steinmetz.de; Rieger Tuning GmbH, Tel. 08721-9619-0; www.rieger-tuning.de

FAZIT



| TESTWERTUNG | RIEGER | PP PERFORMANCE | STEINMETZ |
|----------------|-------------|----------------|-------------|
| Längsdynamik | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| Querdynamik | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| Alltag | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| Preis/Leistung | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| Emotion | ★★★★★ | ★★★★★ | ★★★★★ |
| gesamt | ★★★★★ (3,5) | ★★★★★ (3,4) | ★★★★★ (3,2) |

★★★★★ - traumhaft, ★★★★ - macht an, ★★★ - akzeptabel, ★★ - könnte besser sein, ★ - schwach

■ Rollen wir das Feld von hinten auf, wo der Steinmetz einer unserer besseren Drittplatzierten wird. Er bleibt bequem, fährt ausgewogen, drückt kraftvoll und büßt letztlich nur dafür, dass GM seine Plattform vermurkste.

PP performt den A200 auf Platz zwei. Er kurvt zwar nicht ganz so satt, dafür um einiges quirliger als der Astra GTC. Sein lauter CDI dreht energischer aus und zieht dank der naturbelassenen Karosserie ab 160

km/h klar vorneweg. Ganz vorn hockt dennoch der Rieger, der schon ab 1300/min brutal lospumpt und dank der ebenso leichteren wie strafferen Karosserie auch querdynamisch nicht zu überholen ist. **Stefan Helmreich**

