

HEFT 25 18. NOVEMBER 2010

# auto motor sport

und

# ÜBER 140 NEUHEITEN 2011

**PORSCHE 911  
MINI COUPÉ  
BMW SECHSER CABRIO  
MERCEDES M-KLASSE  
OPEL ZAFIRA  
VW UP**



BMW Sechser Cabrio



VW UP



Mercedes M-Klasse



Opel Zafira



Porsche 911



Mini Coupé



4 190 14 1 803 502 25

Deutschland 3,50 €

**Test BMW X3 20d**  
Sparsamer als der Vorgänger?



**Kaufberatung Audi Q5**  
Alle Antriebs- und Ausstattungsvarianten im Vergleich



**Test VW Passat**  
Wie gut ist der Variant 2.0 TDI?



# DRUCK GEMACHT

Die Tuner MTM und Wendland drehen an der Ladedruck-Schraube des Audi A1 1.4 TFSI und machen seinem Fahrwerk Beine.



**W**elch ein Elan. Die beiden Audi A1 pfeifen die Schwäbische Alb mit einem Nachdruck hinauf, der schon stark an den Mini Cooper S erinnert. Und oben angekommen fragt man sich: Sind das wirklich Getunte? Sowohl MTM als auch Wendland liefern ein so überzeugendes Produkt ab, dass es durchaus der Großserie entstammen könnte.

Beide haben sich den 1.4 TFSI vorgenommen. Weil die Audi-Motronic des Vierzylinder-Benziners nicht zu knacken ist, um sie umzuprogrammieren, hängen die Tuner ein Zusatz-Steuergerät davor – es spiegelt der Motor-Elektronik falsche Signale vor, worauf sie ihre Werte anpasst. So lassen sich Ladedruck, Zündung sowie Luft- und Kraftstoffmenge beeinflussen.

Die serienmäßigen 122 PS und 200 Nm des 1,4-Liter-Turbo steigen beim Wendland auf 150 PS und 261 Nm, beim MTM auf 160 PS und 235 Nm. Hier trägt ein Sport-Schall-dämpfer zur höheren Leistung bei, der den Hubraum-Zwerg fast wie einen Golf GTI klingen lässt.

**Tiefgründig röhrt der MTM los**, sprintet in 8,9 Sekunden auf Tempo 100, wobei er die automatisierten Schaltvorgänge des optionalen DSG mit satten Räuspfern untermalt. Obwohl der Wendland serienmäßig tönt, spurtet er sogar in 8,7 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h (Serie im Test: 9,5) und zieht deutlich mächtiger durch. Passend hierzu weisen die technischen Daten das maximale Drehmoment im Vergleich früher aus als beim MTM. Auch beim Verbrauch

liegt der Wendland leicht vorn: Im Vergleich zur Serie nimmt er einen halben Liter mehr auf 100 Kilometer, der MTM im Schnitt 0,8.

Die Karosserie legen beide Tuner per kürzere Federn tiefer und vertrauen auf die bereits sehr straffen Serien-Dämpfer. MTM stellt den A1 zudem auf 18-Zöller und wedelt damit sowohl der Serie als auch dem Wendland bei der Fahrdynamik-Prüfung davon. Auf der Landstraße ist der Spaßfaktor hoch: Wer will, kann per Lastwechsel das Heck zum Mitlenken auffordern – ein Angebot, kein Zwang. Auf Zug gefahren bleibt der MTM lammfromm.

Auch der Wendland offenbart ein willig eindrehendes Heck, rutscht unter Last aber im Slalom früher über die 17-Zoll-Vorderräder, was ihm die Fahr-



Mit wilder Lackfolien-Beklebung hebt sich der MTM vom seriennahen Wendland ab



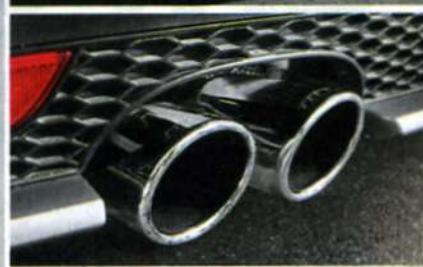
MTM Mit seinen 18-Zöllern stemmt sich der getunte A1 gegen die Fliehkräfte ab. Der Sport-Endschalldämpfer entlässt GTI-artigen Motorsound

## DATEN UND MESSWERTE

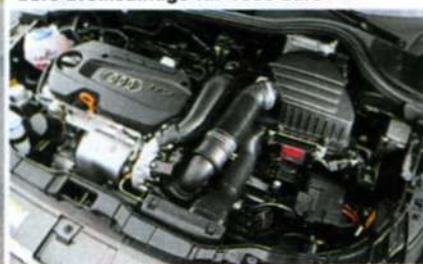
Fahrzeugtyp	Audi A1 1.4 TFSI MTM	Audi A1 1.4 TFSI Wendland
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum cm <sup>3</sup>	1390	1390
Leistung kW (PS) bei 1/min	118 (160) 6900	110 (150) 5500
max. Drehm. Nm bei 1/min	235 bei 4400	261 bei 1500
Testwagenbereifung	225/35 R 18 Y Michelin Pilot Sport	215/40 R 17 Goodyear Efficient Grip
Kraftübertragung	Vorderradantr. Siebengang-DSG-Getriebe	Vorderradantr. Siebengang-DSG-Getriebe
Beschleunigung s		
0 – 80 km/h	6,2	6,0
0 – 100 km/h	8,9	8,7
0 – 120 km/h	12,9	12,5
0 – 140 km/h	18,1	17,3
0 – 160 km/h	26,8	25,6
Bremsweg m		
aus 100 km/h kalt leer	34,1	36,3
aus 100 km/h kalt beladen	35,7	37,2
aus 100 km/h warm belad.	34,7	36,0
Testverbrauch L/100 km minimal (ams-Verbrauchsrunde)	SP 7,9 <sup>1)</sup> SP 6,0 <sup>1)</sup>	SP 7,6 SP 5,8
Fahrversuche km/h		
Slalom 18 m	67,0	65,5
ISO-Wedelttest	132,4	128,6
Grundpreis Euro	19 900,-	19 900,-
Motortuning	1324,-	799,-
Auspuffanlage	893,-	- <sup>2)</sup>
Fahrwerk	851,-	499,-
Bremsanlage	- <sup>2)</sup>	1990,-
Radsatz	2280,-	760,- <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> 100 Oktan; <sup>2)</sup> Serienanlage; <sup>3)</sup> nur Felgen

**FAZIT** Motorseitig schiebt sich der sparsamere, schnellere und günstigere Wendland nach vorn, doch in der Fahrdynamik übertrifft ihn der MTM deutlich. Am Ende fällt eine knappe Entscheidung zu seinen Gunsten: Der A1 von MTM wedelt fast so rotzfroh den Berg hinauf wie ein Mini – ohne die Bandscheiben zu malträtiertern.



WENDLAND Schalldämpfer und 17-Zoll-Reifen bleiben serienmäßig, die Felgen gibt es für 190 Euro pro Stück, eine größere Bremsanlage für 1990 Euro



dynamik-Werte verhaselt. Subjektiv ist der Fahrspaß ebenfalls hoch, ohne den des MTM zu erreichen – er spricht auf Lenkbefehle schneller an. Was auffällt: Von Rabauken sind die getunten A1 weit weg. Selbst auf der Autobahn federn beide ordentlich.

**Das bessere Fahrwerk gibt am Ende den Ausschlag für den MTM.** Durch die Mittelgebirge wedelt der auffällig beklebte A1 ähnlich wie ein Mini, ohne bei der Federung auf harter Hund zu machen. Selbst der Premium-Eindruck des kleinen Audi leidet unter dem Tuning nicht. Glückwunsch MTM: eine gelungene Vorstellung zum 20-jährigen Firmen-Jubiläum.

Text: Marcus Peters  
Fotos: Hans-Dieter Seufert

