

**T**uning ist nicht gleich Tuning. Doch unterschiedlicher als die beiden GTI von Autowelt König und MTM kann der neue Golf GTI wohl kaum interpretiert werden. Hier die Bella aus Arzberg – in jungfräulichem Schwanweiß mit impertinent hochgereckten Flügeltüren, dort der martialisch anmutende MTM-Geduckt vermittelt er den Eindruck, jeden Kilometer Autobahn sofort verschlingen zu wollen. Eyecatcher sind beide zweifellos. Der eine mehr auf der Autobahn, der andere mehr in der City. Dem awk gelingt dies durch bewusste farbliche Zurückhaltung, den 19 zölligen OZ-Supertouring-Rädern, die dank des KW-Gewindefahrwerks formatfüllend in den Radhäusern stehen, und nicht zuletzt durch die LSD-Flügeltüren. Die sind zwar zweifellos für überraschende Showeffekte gut und in ihrer Funktion und Sicherheit gewiss nicht zu beanstanden, in der Handhabung und beim Einstiegskomfort würden wir allerdings lieber beim konventionellen System bleiben. Weniger auffällig arbeitet unter der Haube des awk sein leicht modifiziertes Serientriebwerk. Zusammen mit einem BMC-Sportluftfilter und einer BN-Pipes Sportabgasanlage steigert ein ct.w-chip die Leistung auf rund 245 PS. Das Powerpaket inklusive Sportschalldämpfer kostet so rund 3250 Euro, zusammen mit Fahrwerk, Rädern und Flügeltüren kämen wir bei einem Handschalt-GTI auf mindestens 32758 Euro, ein Komplettfahrzeug ist bei awk dagegen schon ab 31990 Euro zu haben. Wir sparen 768 Euro und die allfälligen sowie keineswegs geringen Montagekosten.

In einer optisch, leistungsmäßig wie auch preislich anderen Liga spielt der MTM 306 aus Wetzsteinen. Außer seinem Foliendesign, der etwas opulenteren Abgasanlage und den Bimot-Leichtmetallrädern ist dem Bayern kaum etwas anzusehen. Doch wer etwas genauer hinsieht, erkennt unter den pirelli-bereiften 19 Zöllern eine gewaltige MTM-Vierkolben-Bremsanlage auf innenbelüfteten, zweiteiligen 330 mm-Scheiben – ein Indiz für die deutlich angehobene Leistung des silbergrauen Asphaltfrassers: 225 kW oder 306 PS,



FOTOS: FILECOK

# DER SCHÖNE UND DAS BIEST

Optik oder Leistung, Eyecatcher oder ultimativer Racer? Der Lambo-Style GTI vom Arzberger Veredler awk mit LSD-Flügeltüren und 245 PS gegen die 300 PS starke Fahrmaschine von MTM mit optimiertem Turbolader und schnellem DSG-Direktschaltgetriebe



Sound und Silence. Die perfekt verarbeiteten BN Pipes reduzieren trotz hohem Dämpfervolumen kaum Bodenfremheit

Power under Cover. Die MTM-Leistungskur ist mit optisch soliden und seriennah-perfekten Komponenten aufgebaut



## Paarlauf der Super-GTIs. Look oder Leistung, eine Frage die jeder für sich selbst beantworten muss

dazu ein maximales Drehmoment von 382 Nm. Eine Performance, die nur durch einen modifizierten K16 Turbolader erreicht werden kann, der mit deutlich angehobenem Durchsatz im oberen Lastbereich die letztlich über 50 Prozent höhere Endleistung ermöglicht. Geändert werden muss neben dem Verdichter natürlich auch allerhand Motor-Peripherie wie etwa das Antipumpventil, die Abgasanlage samt Krümmer, Vorrührkat und nicht zuletzt das Steuergerät, dessen Kennfelder angepasst werden müssen. Reichlich Motoränderungen also, die sich MTM einschließlich der Montagearbeiten mit rund 11.405 Euro honorieren lässt. Doch auch bei MTM kauft, wer komplett bestellt, günstiger. Ein GTI 306 mit Fahrwerk, Rädern, Bremse, Recaros, DSG und Leistungskit ist schon ab 48.115 Euro zu haben. Der Preisvorteil gegenüber Einzelbestellung: Rund 2590 Euro.

Wir starten dies Geschoss bei aktivierter Launch-Control. Mit elektronisch kontrolliertem Schlupf an den Vorderrädern zieht es kraftvoll aber unspektakulär an, der maximale Vortrieb ist eben vom Traktionspotenzial der Reifen bestimmt. Erst im zweiten Gang finden die Umfangsgeschwindigkeiten der Vorderräder und die Groundspeed zusammen. Die ABS-Elektronik gibt grünes Licht, der Turbohämmer fällt und der Zweitler darf endlich seinen Schub entwickeln. Wie im Zeitraffer brennt nun der Messdrucker die Zeiten ins Papier, 100 in 5,9; 160 in 13,0; 200 in 22,4 Sekunden. So schnell war noch kein 5er GTI im GF-Test. Im Durchzug aus niederen Tourenzahlen dauert's dafür etwas länger – gleit-

ter der Zeiger aber erst über die 3500 Touren hinaus, gibt's wiederum kein Halten mehr. Die 3,2 Sekunden für den Überholvorgang aus Tempo 80 sprechen eine recht deutliche Sprache... Doch auch Schönheit muss leihen: Bei der Beschleunigungsmessung können wir auf die Unschuld des awk GTI keine Rücksicht nehmen. Mit sensiblen Gas- und Kupplungseinsatz zaubert auch er beachtliche Zeiten auf den Asphalt: Hundert in 6,6; 160 in 15,3 und Tempo 200 in 26,1 Sekunden. Während er im Durchzug wie erwartet den weit stärkeren MTM deutlich deklariert, hat er im Überhol-Zwischensprint mit 3,8 Sekunden dagegen das Nachsehen.

Die angegebene Tuningleistung wird zweifellos von beiden Kandidaten erreicht. Doch auch in der Qualität der Abstimmungen gibt's kaum etwas zu bemängeln. Lediglich in Sachen Dosierbarkeit könnten beide aufgrund ihres spitz einsetzenden Drehmoments den Gaspedalweg besser nutzen. Keine Kritik hingegen verdienen die Fahrerzeiger der beiden Glöte. Trotz kräftiger Tieferlegung ist im unteren Geschwindigkeitsbereich sogar noch ein gewisser Restkomfort zu verbuchen. Wer aber auch auf unbenehmenen Pisten schnell und sicher unterwegs sein will, sollte sich dann doch per einstellbarem Gewinde etwas mehr Einfederweg gönnen.

Show von awk oder ultimativer Speed von MTM? Sicher, nur eine individuelle Auswahl von Tuning-Komponenten garantiert ein wirkliches Unikat, doch preislich sind die angebotenen Komplettfahrzeuge mehr als in-tersessant. So geil kann Geiz sein... T. FLECK



**Sitzen bleiben. Erschwerter Einstieg durch die LSD-Flügelüren bei awk, sportartisches Recaro-Sportgestühl bei Motorentechnik Mayer**

**19 Zoll bei awk und MTM. 02-Supertourismo komplett für 2299 bei awk, die MTM-Bimotos mit Pirelli Zero Rosso in 235/35 R 19 für rund 3000 €**



**Dynamik pur. Trotz Spoillerverzicht heben sich die beiden ungleichen Brüder deutlich von der Serie ab. Fertig aufgebauete Tuningfahrzeuge sind spürbar günstiger zu haben**



## DATENBANK awk GTI 245 PS MTM GTI 300 PS

**MOTOR** Vierzylinder 16V, vorn quer, Turbolader mit Ladefühlklappe, DOHC mit Einlassverstellung, zwei Ausgleichwellen, Schallschutzgür, Direktinspritzung für Homogenbetrieb, Bosch MED9 mit E-Gas, Kat, Hubraum 1984 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 82,5 x 92,8 mm, Verdichtung: 10,3 : 1. Serienleistung 147 kW (200 PS) bei 5100-6000/min, maximales Drehmoment 280 Nm bei 1800-5000/min

Leistungssteigerung durch: Genäß. Motorsteuergerät plus BN-Pipe und Sportluftfilter. Leistung 180 kW (245 PS) bei 6400/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 2500/min

Leistungssteigerung durch: Mod. Steuergerät, Lader, Abgasanlage, Krümmer, Kat. Leistung 225 kW (306 PS) bei 6150/min, maximales Drehmoment 382 Nm bei 3150/min

**KRAFT-ÜBERTRAGUNG** Frontantrieb, Serien-Sechsgang Handschaltgetriebe

Frontantrieb, Serien-Sechsgang Dreistufengetriebe

**FAHRWERK** McPherson Vorderachse mit unteren Dreieckslenkern, Aluminium-Hilfsrahmen, Vierlenker-Hinterachse, Servotronic, ESP mit ABS, EDS, ASR, EBV und Dual-Rate-Bremsassistent, Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Sportfahrwerke awk/MTM: KW Variante 2

Reifen/Felgen Dunlop Sportmax in 235/35 R 19 auf 8 J x 19 Z 35 R 19 auf 8 J x 19 Z

Pirelli Zero Rosso in 235/35 R 19 auf 8 J x 19 Z Bimotto Aluradern

**KAROSSERIE** Fürnischje Limousine, viertürtig, partiell verzinkt, L x B x H 4216 x 1759 x 1466 mm, Radstand 2578 mm, Spurweite v/h 1539/1528 mm, c<sub>g</sub> = 0,32, c<sub>g</sub> x A = 0,71 m<sup>2</sup>, Leergewicht (inkl. Fahrer) 1411 kg, zul. Gesamtgewicht 1900 kg, Kofferraum (VDA) 350 - 1305 l, zul. Anhängerlast (12%) 1400 kg, Tank 55 l

### FAHRLEISTUNGEN GUTE FAHRT-Messwerte

0 - 60 km/h	3,3 s	3,2 s
0 - 80 km/h	4,6 s	4,5 s
0 - 100 km/h	6,6 s	5,9 s
0 - 120 km/h	8,8 s	7,8 s
0 - 140 km/h	11,8 s	10,2 s
0 - 160 km/h	15,3 s	13,0 s
0 - 180 km/h	19,8 s	17,6 s
0 - 200 km/h	26,1 s	22,4 s
80 - 120 km/h	3,8 s	3,2 s

Elastizität 4./5./6. Gang	2,3/3,4/5,3 s	3,2/5,5/7,7 s
60 - 100 km/h	4,4/6,2/8,1 s	5,2/7,1/9,3 s
60 - 120 km/h	6,7/9,0/12,7 s	7,5/11,6/17,1 s
Tachoausschlag 100	eff. 95 km/h	eff. 95 km/h
Höchstgeschwindigkeit	243 km/h	264 km/h

**VERBRAUCH** Super Plus Super Plus

Testverbrauch 10,8 l/100 km 12,6 l/100 km

### JAHRESKOSTEN

Steuer 135 € 135 €

HK/TK/VK nach jeweils individueller Einflurung

### PREIS

Leistungssteigerung\* 3250 € 11.405 €

**ANSCHRIFT** Autowelt König, Friedrich Ebert Straße 3, 95659 Arzberg, Tel. 09232 - 97 71 89 www.autowelt-koenig.de

Motorentechnik Mayer, Dr. Kurt Schumacher-Ring 48 - 50, 85139 Watterstein, Tel. 0841 - 99 23 00 www.mtm-online.de

\* alle leistungsbeeinflussenden Teile inklusive Montage, TÜV und Garantie