

TUNING

MEHR POWER ■ MEHR STYLING ■ MEHR SOUND

Kompressor-Power mit 510 PS

NOVIDEM-NISSAN GT500



**TEST DACIA LOGAN
MIT CLIO-TECHNIK**

AKTUELL

NEUE
FELGEN-
TRENDS

HIGHLIGHTS
DER ESSEN
MOTOR SHOW



IM SUPERTEST

MTM-VW GOLF GTI UND
STEINMETZ-OPEL ASTRA OPC



**EXKLUSIV
DIE ERSTEN VEREDELTEN AUDI TT**

TEST BMW 120D MIT RENNSPORTTECHNIK



SERVICE-THEMEN: GROSSER REIFENTEST • FAHRWERKS-EINMALEINS • HIFI-EXTRA

SUPERTEST





Fotos: ROSSEN GARGOLOV

Doppel-Belastung

Sie sind keine Supersportler, aber zweifellos super Sportler ihres Fachs. Somit stellen sich der **MTM-VW Golf GTI** sowie der **Steinmetz-Opel Astra OPC** nicht ohne Grund der Herausforderung des Supertests. Grenzbereich-Erfahrungen auf der Nordschleife des Nürburgrings und auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim mit dem 272 PS starken Golf und dem 285 PS starken Astra

MTM-GOLF GTI



Tuning mit soliden Mitteln: Der MTM-GTI geht technisch keine allzu extremen Wege, verrichtet die ihm gestellten Aufgaben mit herkömmlicher Methode und Bravour. Extremer wird es höchstens bei der riesigen Bremsanlage, die bei starker Belastung sogar noch eklatant zulegen kann. Der 2.0-TFSI-Motor stellt die Basis klar in den Schatten, kommt aber später aus dem Quark

RUNDENZEIT NORDSCHLEIFE

Nordschleife, Streckenlänge 20,6 km

Der Supertest, tatsächlich ein Name mit Programm und nicht nur eine vordergründige Wertigkeit für eine Plattitüde. Denn kein anderes Testprozedere deckt die Schwächen von sportlichen Fahrzeugen gnadenlos auf. Und kein anderer Prüfstein arbeitet die Stärken der auf Herz und Nieren geprüften Probanden entsprechend plakativer heraus.

Nur die Besten der Besten erhalten das Privileg, die fahrdynamischen Qualen über sich ergehen zu lassen, die die acht Prüfkriterien beherbergen: beispielsweise BMW M3 CSL, Dodge Viper, Ferrari F430, Lamborghini Murciélago oder auch Porsche Carrera GT – alles Hochkaräter ihres Fachs. Warum also nicht auch die Hochkaräter unter den getunten Kompakten?

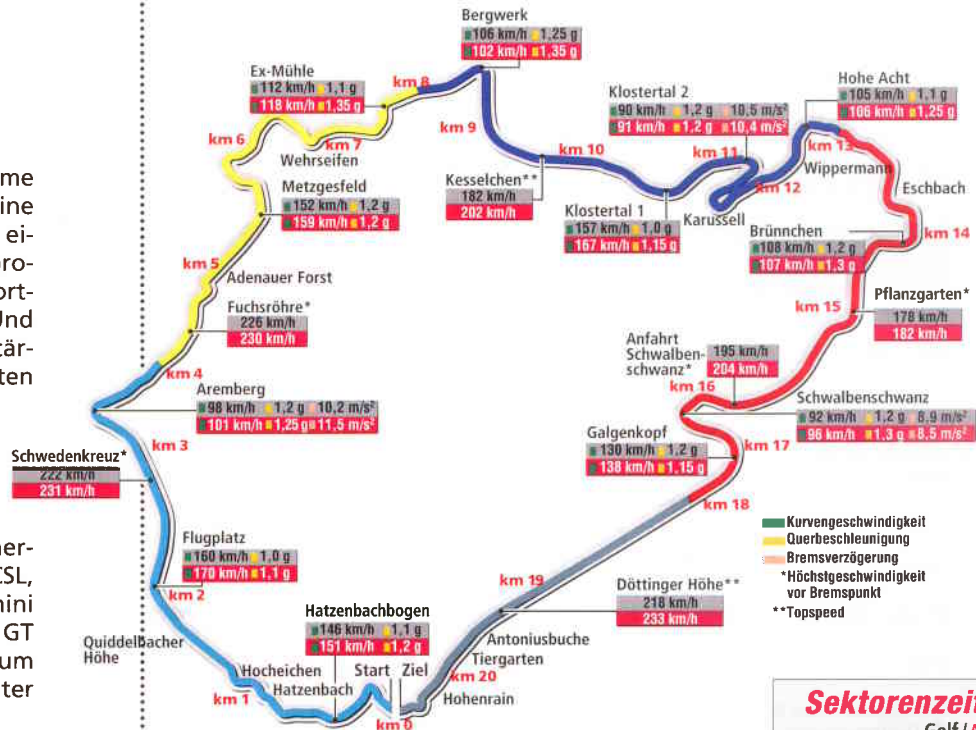
NUR WER GUT VORBEREITET ANTRITT, KANN DEN SUPERTEST BESTEHEN

Schon die Berufung zum Supertest darf als eine Auszeichnung für sich gelten. Zumindest für diejenigen, die sich der Herausforderung auch mit offenem Visier stellen. So gilt es also erste Hochachtung zu üben vor dem Steinmetz-Opel Astra OPC und dem gleichfalls angetretenen MTM-VW Golf GTI.

Ein geplanter Dritter im Bunde, ein standesgemäß modifizierter Ford Focus ST, ließ sich nicht finden. Der von Wolf Motorsport sollte noch nicht, und die zweite Alternative konnte nicht. Zwar war der Focus von Richter Motorsport zunächst noch zum Test angetreten, wurde jedoch mit widerwillig stottrigem Motor wieder eingezogen und ward ohne Kommentar bis dato nie mehr gesehen.

Anstatt eines feurigen Trios also ein potentes Duo, das sich den gehobenen Anforderungen zwischen der Nordschleife des Nürburgrings und dem Kleinen Kurs von Hockenheim in durchtrainierter Statur stellt. Ein mittels Turbo befeuerter Paarlauf der Frontantriebsfraktion als Spiegelbild der deutschen Tuning-Branche.

Dabei hat der Steinmetz-Opel sogar noch ein Extra-Zuckerl zu bieten. Sein Vierzylinder ist im Stande, außer teurem Super Plus auch Flüssiggas zu verbrennen. Das Leistungsniveau bleibt dabei identisch, wengleich die ganze LPG-



■ Kurvengeschwindigkeit
 ■ Querbremse
 ■ Bremsverzögerung
 *Höchstgeschwindigkeit vor Bremspunkt
 **Topspeed

Sektorenzeiten*

Golf / Astra

1. 1.34,4 min / 1.32,0 min
2. 1.52,0 min / 1.50,1 min
3. 2.02,8 min / 1.57,4 min
4. 2.06,1 min / 2.02,8 min
5. 0.53,6 min / 0.51,8 min

	Rundenzeit	Punkte
MTM-VW Golf GTI	8.29 min	5
Steinmetz-Opel Astra OPC	8.14 min	6

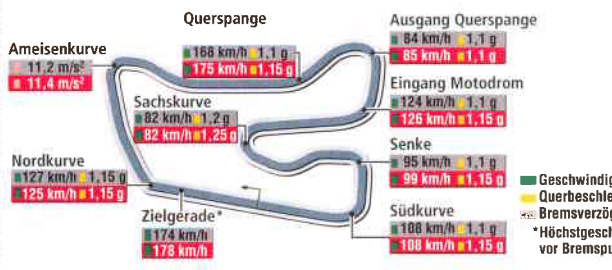
Maximal 10 Punkte pro Wertung

Man nimmt es dem Steinmetz-Opel sofort ab, dass sein Setup auf der Nordschleife entwickelt wurde. Das Fahrwerk ist in der Lage, die Herausforderungen auf der welligen Piste optimal zu meistern. Auch in schnellen Passagen offenbart der Astra seinem Fahrer ein absolut sicheres und perfektes Gefühl. Die Abstimmung des MTM-Golf ist für den Ring hingegen zu straff. Vor allem die Hinterachse vermittelt zuweilen die Botschaft, nicht immer perfekten Fahrkontakt zu halten. Knifflige Reaktionen hat der GTI aber keineswegs auf Lager, vielmehr verhält er sich neutral.

- *1. Startlinie T13 bis Brücke Ausgang Arenberg = 3850 m
- 2. Brücke Ausgang Arenberg bis Posten 122 Ausgang Ex-Mühle = 4235 m
- 3. Posten 122 Ausgang Ex-Mühle bis Schild Hedwigshöhe Ausgang Hohe Acht = 4825 m
- 4. Schild Hedwigshöhe Ausgang Hohe Acht bis Metallbrücke Ausgang Galgenkopf = 4846 m
- 5. Metallbrücke Ausgang Galgenkopf bis Ausgang Zielkurve alte Nordschleife = 2844 m

RUNDENZEIT HOCKENHEIM

Kleiner Kurs, Streckenlänge 2,6 km



■ Geschwindigkeit
 ■ Querbremse
 ■ Bremsverzögerung
 *Höchstgeschwindigkeit vor Bremspunkt

	Rundenzeit	Punkte
MTM-VW Golf GTI	1.17,1 min	6
Steinmetz-Opel Astra OPC	1.15,3 min	7

Auf dem ebenen Kurs in Hockenheim fühlt sich der MTM-GTI deutlich wohler, das Fahrwerks passt – er distanziert sich von seiner Basis um immerhin 3,7 Sekunden. Die radikalere Auslegung der Fahrwerksgeometrie des Astra zeigt aber auch hier Wirkung. Er macht vor allem beim Einlenken und beim Herausbeschleunigen Boden gut – was sich, wie auch auf der Nordschleife, in höheren Topspeedwerten auf den Geraden auswirkt.

BESCHLEUNIGUNGS-/BREMSPRÜFUNG 0-200-0 km/h

	BESCHLEUNIGUNG 0-200km/h	BREMSEN 200-0 km/h	GESAMTZEIT	PUNKTE
MTM-VW Golf GTI	25,2 s	5,3 s	30,5 s	5
Steinmetz-Opel Astra OPC	24,7 s	5,2 s	29,9 s	5

Die Gesamtzeit resultiert aus der Addition beider Messwerte

Betrachtet man das Beschleunigungsvermögen der jeweiligen Serien-Modelle, so werden diese von den Tuning-Derivaten klar in ihre Schranken gewiesen. Der MTM-GTI beispielsweise nimmt dem Serien-Golf, ebenfalls mit DSG ausgerüstet, bis Tempo 200 sogar über 9 Sekunden ab. Bei der Verzögerung aus 200 km/h sind hingegen nur Nuancen festzustellen. Die bis auf andere Beläge auf Serienstand belassene Astra-Bremse zeigt von der Verzögerungsleistung keinerlei Verbesserung. Der großen MTM-Anlage ist immerhin zu attestieren, dass sich ihre Leistung im Verlauf von zehn aufeinander folgenden Verzögerungen aus Tempo 100 signifikant verbessert – und zwar von 10,5 auf hervorragende 11,4 m/s² beim letzten Versuch.

MAXIMALE QUERBESCHLEUNIGUNG

		PUNKTE
MTM-VW Golf GTI	1,25 g	8
Steinmetz-Opel Astra OPC	1,35 g	9

Getragen durch das Können der jeweils montierten Michelin-Reifen der Spezifikation Pilot Sport Cup liegen die Querbeschleunigungswerte auf einem sehr hohen Niveau. Der GTI trägt stolze 235/35-19 große Pneu, die auf 8,5-Zoll-Felgen montiert sind. Der Astra gibt sich mit 225/40-18 auf 8 Zoll zufrieden. Dennoch ist diese Kombination in der Lage, höhere Seitenführungskräfte aufzubauen. Einerseits, weil hier auch das etwas geringere Gewicht des Opel eine entscheidende Rolle spielt und seine Fahrwerkeinstellung die Reifen besser zum Arbeiten bringt. Andererseits zeigt sich das Herstellungsdatum der Opel-Pneu deutlich frischer als das der MTM-Reifen. Zweifellos auch ein Punkt, der in dieser Disziplin nicht zu vernachlässigen ist.

WINDKANAL: AERODYNAMISCHE BALANCE

Bei 200 km/h	VORDERACHSE AUFTRIEB	HINTERACHSE AUFTRIEB	PUNKTE
MTM-VW Golf GTI	15 kg	30 kg	8
Steinmetz-Opel Astra OPC	4 kg	6 kg	9

Fahrzeugstirnfläche (A): 2,22 m², Luftwiderstandsbeiwert (c_w): 0,34, Luftwiderstandsindex (c_w x A): 0,76

Fahrzeugstirnfläche (A): 2,09 m², Luftwiderstandsbeiwert (c_w): 0,37, Luftwiderstandsindex (c_w x A): 0,77

Kleinvieh macht bekanntlich auch Mist: Der dezente Flügel auf der Heckklappe des MTM-GTI reduziert den Auftrieb an der Hinterachse im Vergleich zu einem Serien-Golf um 75 Newton. Im Gegenzug wird allerdings auch die Vorderachse etwas mehr als bei der Basis entlastet. Die größeren Karosserie-Retuschen des Astra, die ausgeprägte Frontschürze und der zweiteilige Dachflügel zeigen im Windkanal deutliche Wirkung: Die aerodynamische Balance bei Tempo 200 ist nahezu ausgeglichen, der Auftrieb bis auf ein absolutes Minimum reduziert. Zum Vergleich: Ein Serien-Astra OPC zeigt an der Vorderachse zwar 15 Kilogramm Abtrieb, an der Hinterachse jedoch einen Auftrieb von fast 19 Kilogramm.



Anlage ein Zusatzgewicht von 50 Kilogramm nach sich zieht.

Dennoch bringt der modifizierte OPC-Astra vergleichsweise leichtgewichtige 1418 Kilogramm auf die Waage. Der MTM-GTI wirft immerhin 1437 Kilogramm in die Schlacht, wovon 63 Prozent, sprich 905 Kilo, auf die Vorderachse entfallen. Der Astra weist eine günstigere Gewichtsbalance auf. In seinem Fall lasten 865 Kilo, respektive 61 Prozent auf den vorderen Rädern. Und auch beim für einen sportlichen Wagen so wichtigen Leistungsgewicht schlägt das Pendel dezent für den in Aachen umgerüsteten Rüsselsheimer aus.

Wobei von vornherein festzustellen ist, dass diese beiden Vertreter der überaus sportlich in Szene gesetzten Kompakt-Heizer nicht in aller Konsequenz zu vergleichen sind. Vielmehr sind sie als einzeln für sich stehende Machbarkeitsstudien unterschiedlicher Basis-Produkte zu sehen. Der GTI als Tuningpretiose mit weitestgehend herkömmlicher Methode. Der OPC als blitzsauber und messerscharf positionierter Extremist für die Rennstrecke.

DIFFERENZIALSPERREN SIND IN DIESEN LEISTUNGSKLASSEN EIN MUSS

Vordergründig stechen die ausschlaggebenden Differenzen dabei keineswegs plakativ ins Auge. In puncto Leistung unterscheiden sich die beiden Frontriedler nämlich nur in Nuancen. 285 PS und ein maximales Drehmoment von 340 Newtonmeter sind es beim Steinmetz-Opel. Der MTM-VW bietet 272 PS und 370 Nm. Die für den Leistungssprung jeweils notwendige Hardware beschränkt sich beim Astra auf einen leistungsfähigeren Ladeluftkühler sowie den Eingriff in die Motorelektronik.

Der direkt einspritzende Vierzylinder von VW verlangt hingegen nach etwas tiefgründigeren Änderungen, um dem Turbo zu mehr Druck zu verhelfen. Neben der obligatorischen Elektronikmanipulation windet sich unter dem MTM-Golf eine neue Auspuffanlage und steckt ein durchsatzfreudiger Metallkatalysator.

In Messwerten ausgedrückt resultieren die an den aufgeladenen Vierzylindern professionell ausgeführten Handgriffe in den nahezu identischen Zahlen. Beim