



MTM A1 quattro

O.C.T A1 quattro

7 Vergleich A1 quattro Fotos am Dienstag

Micro Machines

Schon die 256 PS des serienmäßigen A1 quattro lassen einen halluzinieren. Mit den Leistungskits von MTM und O.C.T verrutschen die Maßstäbe komplett

Wir alle haben mal klein angefangen, und ganz weit unten noch dazu. Unsere Welt war der Teppich-eindimensional, menschenleer und geplagt von einem Verkehrschaos, das nur Mami hin und wieder in Ordnung zu bringen wusste. Betonmischer terrorisier-ten Flügeltürer, Spießerkombis zermalm-ten Monstertrucks, Gangster-Citroëns ver-folgten Polizei-VW. Wie viele es gewesen sind, wusste man nie, wenn einer fehlte, da-gegen sofort. Mit leuchtenden Augen ha-ben wir sie von den Ständern an der Super-marktkasse gepflückt, ein paar Tage lang geliebt, gecrasht, vergessen - und irgen-dwann auf dem Speicher wiederentdeckt. Stundenlang versanken wir in unserem Reich, johlten Tatütata, rollten uns die Zun-ge taub, wenn ein Camaro vorüberfuhr, und bohrten unsere Finger zwischen den winzigen Türchen hindurch, um dann ganz fest zu glauben, man säße nun drin. Warum wir Ihnen das erzählen? Weil uns die zwei A1 hier eine Ahnung geben, wie es wohl gewesen wäre, hätten wir tat-sächlich reingepasst. Okay, ihre Umge-bung ist plastischer, dichter besiedelt, und leider ist es nicht nur Mami, die in ihr für Ordnung sorgt. Doch wenn sie mit

Der A1 quattro als Tuningprodukt? Bei 333 Stück etwas perspektivlos eigentlich. Dank Baukastentechnik haben MTM und O.C.T aber Passendes im Schrank

Foto: B. Sapper, Montage: S. Koch



Drinnen belassen es beide beim Serienmobiliar mit rotem Drehzahlmesser, Ausklappnavi und einem gefrästen Aluköpfchen, mit dem man die sechs Gänge plüückt



Fahrwerksseitig begnügt sich O.C.T. dem Wunsch des Kunden folgend mit der Serienlösung; MTM montiert 19-Zöller, ein KW-Fahrwerk und eine eigene Bremse



ihren Turbos vorwärtswirbeln und wie von der wilden Wutz gebissen davonbrausen, wirkt das Verhältnis aus Größe und Geschwindigkeit ein bisschen so, als würde man gerade mit Karacho durch die Stube geschubst. Und wie früher, wenn Maxi von Nebenan seinen Supadupa-Supra mitgebracht hatte, geht es auch dabei immer nur darum, welcher der Schnellste ist.

Ein normaler Tuningvergleich ist das hier aber dennoch nicht. Nein, nicht weil wir uns die beiden Kontrahenten der Erinnerung halber auf den Schreibtisch modellieren ließen, sondern weil es fast an ein Wunder grenzt, dass es getunte Exemplare eines Autos gibt, das so gut wie gar nicht existiert. Zum Verständnis: 333 A1 quattro hat Audi gebaut, nur rund 60 blieben im Land. Betriebswirtschaftlich rentiert sich die Entwicklung eines PS-Kits dafür nicht. Dass wir dennoch zwei vergleichen können, erklärt sich durch das Baukastensystem, aus dem der Volkswagen-Kosmos – so unsexy man das auch finden mag – nun mal be-

Der größere Aufwand zahlt sich am Ende aus

steht. Den Über-A1 hat man aus zwei Regalen zusammengeklaut. Alles Äußere übernimmt er mit Ausnahme der Anbauteile von seinen Modellkollegen, das Innenleben jedoch stammt eins zu eins aus dem TTS und wurde lediglich auf die gedrungene Statur zurechtgestutzt. Herzstück bleibt der Zweiliter-Turbo aus der Motorendynastie EA113, der es im Konzern schon mit allem halbwegs Sportlichen getrieben hat und deswegen auch ein alter Bekannter der VW-Audi-Tuner ist.

Entsprechend angezogen sitzen die Leistungssteigerungen jeweils. Kein Zittern im Ansprechen, kein Brennkammerlammern bei Halbgas, kein Ladedruckinfarkt, selbst wenn man die Last etwas plötzlich wechselt. Perfekt! Dabei überschneiden sich die Wege zum Viel nur stellenweise: Beide spreizen eigens angefertigte Edelstahlanlagen durchs Heck und intensivieren die Kühlung der Ladeluft, doch während O.C.T. per Chip direkt aus der serienmäßigen Hardware tunkt, pumpt MTM die Mehr-PS mit Hilfe der Turbine des RS3 heraus. Mehr Aufwand, doch der zahlt sich aus: Trotz 5 PS Rückstand und eines Drehmoments, das später, kürzer und obendrein niedriger gipfelt, drückt er mächtiger und dreht dank des größeren Laderquerschnitts energischer aus. Drei Zehntel bringt das beim Sprint auf 100 km/h, deren acht bis 200 – was jedoch undramatischer klingt, als es sich subjektiv erlebt. Vor allem obenrum fehlt dem O.C.T. Elan. Er schlafft beim Ausdrehen schneller ab, beschränkt sich außerdem – im Gegensatz zum entriegel-

Das Foto hier dient in erster Linie dem Beweis, dass wir auch im Freien spielen durften. Inhaltlich ist es verkehrt, da der umfangreicher modifizierte MTM in allen Kapiteln leicht vorneweg fahren wird. Eine Riesengaudi sind am Ende aber alle beide



Das vollwertige Alufahrsystem und das abschaltbare ESP arbeiten stetig daran, das Auto zu sperrt beide Achsen

urle; zum anderen die sterachse vom TT, die man auf A1-Dimensionen musste. Funktionell geht es, Gelenkt wird mlich, allradgetrieben on Quermotoren, des erst, wenn vorn it, und geschaltet –

hört, h... liehlich von Hand, ung gewesen, dass sechsganggetriebe in Charakter einen wagens passe. Abgege A1-Topmodell die einen Doppelgen, ist wohl eine sine?

MIT A1 BILD SPORTSCARS 19

MTM und O.C.T. vergrößern den Zweiliter-Turbo um 94 respektive 99 PS. Statt 350 Newtonmeter stemmt der 2.0 TFSI 435 oder 460



TECHNISCHE DATEN	MTM	O.C.T
Motor		R4, Turbo
Einbaulage		vorn quer
Ventile/Nockenwellen		4 pro Zylinder/2
Hubraum		1984 cm ³
Bohrung x Hub		82,5 x 92,8 mm
Verdichtung		9,8 : 1
kW (PS) bei 1/min	257 (350)/6340	261 (355)/6000
Literleistung	176 PS/l	179 PS/l
Nm bei 1/min	435/3400	460/2500-4500
Antriebsart	Allrad	
Getriebe	6-Gang, manuell	
Bremsen vorn	362 mm/innenbel./gekörnt	312 mm/innenbelüftet
Bremsen hinten	272 mm	272 mm
Radgröße	8,5 x 19	8 x 18
Reifengröße	235/30 R 19	225/35 R 18
Reifentyp	Michelin Pilot Super Sport	Bridgestone Potenza S001
Länge/Breite/Höhe	3987/1740/1371 mm	3987/1740/1416 mm
Radstand	2469 mm	
Tankvolumen	45 l	

MESSWERTE <small>TOUGHBOOK</small>	MTM	O.C.T
Beschleunigung		
0- 50 km/h	1,6 s	1,8 s
0-100 km/h	4,9 s	5,2 s
0-130 km/h	7,0 s	7,8 s
0-160 km/h	10,2 s	10,9 s
0-180 km/h	13,2 s	14,1 s
0-200 km/h	16,2 s	17,0 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	12,66 s	12,97 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	3,3 s	3,4 s
80-120 km/h im 5. Gang	4,4 s	4,2 s
80-120 km/h im 6. Gang	6,4 s	5,8 s
Bremsweg		
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	34,3 m (11,2 m/s ²)	34,3 m (11,2 m/s ²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	34,6 m (11,2 m/s ²)	34,9 m (11,1 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	11,2 l Super Plus	11,6 l Super Plus
Reichweite	400 km	390 km
Leergewicht	1402 kg	1416 kg
Leistungsgewicht	4,0 kg/PS	4,0 kg/PS
Zuladung	388 kg	374 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	MTM	O.C.T
Herstellerangabe	262 km/h	270 km/h (abgeregelt)

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	MTM	O.C.T
Serienfahrzeug ohne Extras	49 900 Euro	49 900 Euro
Tuning		
Anbauteile	Serie	Serie
Bremse	4150	Serie
Fahrwerk	2109	Serie
Interieur	Serie	Serie
Leistungssteigerung	14 636 (inkl. Abgasanlage)	9990 (inkl. Abgasanlage)
Radsatz	4326	Serie
Preis Testwagen	75 121 Euro	59 890 Euro

ten MTM – auf 6900/min, reagiert mit dem Serienturbo aber letztlich nicht zackig genug, um sich über die Ela gänzlich zu rehabilitieren.

Die Hauptprobleme jedoch sind gemeinsame. Das eine liegt in der Kupplung, die wegen des begrenzten Bauraums recht schwächlich ausfallen muss und jedes Mal in Deckung zu gehen scheint, wenn über 400 Newtonmeter auf ihr niedergehen. Das andere Problem entsteht im Allradsystem, das die Hinterräder aufgrund der – im wahrsten Sinne des Wortes – schlagartigen Kraftentfaltung bisweilen nicht schnell genug angedockt bekommt. Doch vielleicht ist es gerade der Wegfall dieser Audi-typischen Perfektion, der die getunten A1 quattro noch mal besser macht. Schon das Serienauto geht ans Herz, diese beiden hier treffen voll hinein. Nicht nur aufgrund des rabaukigeren Fahrgefühls mit Vorliebe für Lastwechsel, sondern insbesondere wegen der Akustik des Motors und seiner Band, die Turbopfeifen und Abgasgrößen

zu reinstem Rallyeflair abmischen und ungeniert durchs Popöchen poltern, wenn man ihm das Gas wegnimmt.

Großartige Entertainer sind sie beide, keine Frage, doch der MTM fesselt mehr. Er singt zwar denselben Song, interpretiert ihn aber inbrünstiger und im Leerlauf mit noch fülligerem Bass. Testentscheidend ist letztlich aber das Kurvenverhalten, das man mittels KW-Fahrwerk, 19-Zöllern und eigens entwickelten Michelins komplett nacharbeitete. Im Landstraßenalltag spürt man die Unterschiede nur anhand des spitzeren Einlenkens und der Deutlichkeit, mit der man Fahrhoboberflächen nähergebracht bekommt; groß werden sie jedoch am Limit, das der MTM auch dann noch fleißig ins Irrwitzige verschiebt, wenn das naturbelassene Fahrwerk des O.C.T allmählich über alle vier zu radieren beginnt und einem bewusst wird, wie riesig es ist, klein zu sein.

Kontakt: MTM, Tel. 08 41-98 18 80, www.mtm-online.de; O.C.T, Tel. +4171-72 28 37; www.oct-tuning.com

FAZIT

TESTWERTUNG	1 	2 
	MTM	O.C.T
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★ (3,8)	★★★★★ (3,7)

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

■ Es sind Feinheiten, die den MTM in Front bringen, doch auch die machen eben Unterschied. Sein RS 3-Lader drückt wuchtiger und länger anhaltend voran, dazu kurvt er dank des Fahrwerkstu-

nings bissiger. Abhängen lässt sich der simpler leistungsgesteigerte, sonst serienmäßige O.C.T aber nicht. Leider fehlt jeweils der Segen des TÜV. **S. Helmreich**

