



SKN MiTo 1.4 TB 16V

Heimisches Gefilde: Auf kurvigen Landstraßen bieten beide Minis mit spielerischem Handling ein gewaltiges Spaßpotenzial

ATEM SAUSE

Compressor oder Turbo - die technische Glaubensfrage tragen die Tuner Komo-Tec und KN in einem Duell zwischen Kleinwagen aus. Welches Konzept hat den längeren Atem?



AZ WEST Fiesta STK

Gaanz tief Luft holen, dazu gleichmäßig atmen. Eine optimierte Lungenbefüllung fördert bei vielen die Höchstleistung: bei Sportlern, Sängern – und auch bei Tuningfahrzeugen. Doch welche Beatungstechnik führt zum Erfolg? Haupttuner SKN setzt auf den 155 PS starken Turbomotor des Alfa

MiTo. Mittels gezielter Software-Optimierungen tritt der 1,4-Liter-Vierzylinder mit 29 PS und 31 Newtonmetern mehr an. Konkurrent Komo-Tec kontert mit Kompressor-Kompetenz. Im Auftrag des Schweizer Ford-Händlers Auto Zentrum West, unterstützt von Ford Schweiz, putscht der Veredler das 1,6-Liter-Toptrieb-

werk im Fiesta mittels Radialverdichter von 120 auf propere 170 Pferdchen auf. In der Schweiz soll es 100 vom Autohaus umgebauter Komplettfahrzeuge geben, bei uns vermittelt Komo-Tec Interessenten an teilnehmende Ford-Händler. Die Vorteile gegenüber einem klassischen Kompressor erläutert Komo-Tec-Chef

Daniel Koblitschek wie folgt: „Er ist kleiner, leichter und leiser als ein Roots-Verdichter.“ Ansprechverhalten und Durchzug sollen so nachhaltig geschärft werden – auch gegenüber einem Turboaggregat.

Die Fahrbarkeit des nachträglich aufgeladenen Motors überzeugt. Bis auf eine leicht nach-



Keile Ansichten: Neben der Lackfarbe teilen sich Fiesta und MiTo auch gewisse Ähnlichkeiten beim Design – etwa die Keilform



00 und 21,3 Sekunden bis 160) nicht mit. Der SKN MiTo muss ebenfalls aufgeben. Sogar im ladedruckerhöhen Dynamik-Modus funkt die wangsaktive Traktionskontrolle immer wieder dazwischen. Optimaler Beschleunigungsschlupf lässt sich so nicht generieren. Selbst über 100 km/h verharret der getunte Alfa auf Serienniveau – neben den di-

cken 18-Zöllern trägt auch der zähe Motor eine Mitschuld; über 5500 Touren bricht die Kraftentfaltung stark ein. Wer jetzt nicht schaltet, verschenkt beim Tempomachen ganze Sekunden. 209 km/h bedeuten Ende der Fahnenstange – ganze 16 km/h unterhalb des Tunerverprechens. Auf kurvengespicktem Terrain rehabilitiert sich der Italiener je-



TECHNISCHE DATEN	AZ WEST FIESTA STK	SKN MITO 1.4 TB 16V
Motor	R4, Kompressor	R4, Turbolader
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1596 cm ³	1368 cm ³
Bohrung x Hub	79,0 x 81,4 mm	72,0 x 84,0 mm
Verdichtung	11,0 : 1	10,8 : 1
kW (PS) bei 1/min	125 (170)/6050	135 (184)/5600
Literleistung	107 PS/Liter	135 PS/Liter
Nm bei 1/min	210/5100	261/3100
Antriebsart	Vorderrad	Vorderrad
Getriebe	5-Gang manuell	6-Gang manuell
Bremsen vorn	Scheiben innenbel./258 mm	Scheiben innenbel./305 mm
Bremsen hinten	Trommeln	Scheiben/251 mm
Radgröße vorn / hinten	7 x 17	8,5 x 18
Reifen vorn / hinten	205/40 R 17	225/35 R 18
Reifentyp	Bridgestone Potenza RE 050 A	ContiSportContact 2
Länge/Breite/Höhe	3958/1722/1446 mm	4063/1720/1395 mm
Radstand	2489 mm	2511 mm
Leistungsgewicht	6,4 kg/PS	6,7 kg/PS
Zuladung	409 kg	400 kg
Tankvolumen	45 l	45 l



Schick: 18-Zoll-Leichtmetallräder von Tomason stehen dem Alfa gut

Serienmäßig: Auch die 17-Zoll-Aluräder gehören zum Werks-Sportpaket

MESSWERTE (TOUGHBOOK)	AZ WEST FIESTA STK	SKN MITO 1.4 TB 16V
Beschleunigung		
0-50 km/h	2,7 s	3,2 s
0-100 km/h	8,0 s	8,5 s
0-130 km/h	12,6 s	14,1 s
0-160 km/h	19,5 s	22,1 s
0-180 km/h	27,5 s	31,2 s
0-200 km/h	37,3 s	47,7 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	15,85 s	16,39 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	8,1 s	5,4 s
80-120 km/h im 5. Gang	12,2 s	7,1 s
80-120 km/h im 6. Gang	-	9,0 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100-0 km/h kalt	35,3 m (-10,9 m/s ²)	37,5 m (-10,3 m/s ²)
100-0 km/h warm	37,2 m (-10,4 m/s ²)	37,2 m (-10,4 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	7,5 l Super Plus	9,2 l Super Plus
Reichweite	600 km	490 km
Leergewicht	1091 kg	1225 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	AZ WEST FIESTA STK	SKN MITO 1.4 TB 16V
GPS-Messung (www.letspeed.de)	220 km/h	209 km/h
PREISE (Euro inkl. MwSt.)	AZ WEST FIESTA STK	SKN MITO 1.4 TB 16V
Serienfahrzeug ohne Extras	16 500 Euro	17 950 Euro
Tuning		
Leistungssteigerung	4500	950
Fahrwerk	320 (Federnsatz)	1099
Radsatz	335 (ab Werk)	1649
Anbauteile	Serie (Version Sport ab Werk)	Serie
Interieur	Serie	Serie
Auspuff	420	559
Preis Testwagen	22 075 Euro	22 207 Euro



Reduziert auf Wesentliche: Das simple Seriencockpit wirkt etwas karg, dafür begeistert die Schaltung mit Präzision und Leichtgängigkeit



Vorteil ab Werk: Alu-Pedale, hochwertigerer Kunststoff – die Haptikvorteile des Alfa kommen vom Hersteller. Ausreichend rutschfest: die Sitze



Am Ende vorn: Aus den Drehzahlstufen wuchtet sich der MiTo schneller; wird der rote Bereich aufgesucht, zieht der Fiesta gadenlos davon

doch wieder. Selbst aus engen Kehren pumpt es in der Lenkung kaum, antrittstark katapultiert sich der MiTo von Biegung zu Biegung. Zwar missfällt die etwas schwach synchronisierte Serienschaltung mit langen Wegen, jeden schnellen Übersetzungswechsel belohnt der Auspuff dafür aber mit rallye-reminiscentem Knall. Selbst beherzt durcheilte Passagen ringen dem SKN MiTo kaum Seitenneigung oder ESP-Eingriffe ab, der Grenzbereich liegt sensationell hoch – solange der Belag glatt und eben ist. Knapp sechs Zentimeter Tieferlegung durch das H&R-Gewindefahrwerk fordern den Passagieren bei jeder kleinsten Unebenheit alles ab. Laut polternd und

nahezu ungefiltert dringen die Stöße durch. Den Spagat zwischen Bummeln und Bolzen meistert der Fiesta STK harmonischer. Sein mit 35-Millimeter-Tieferlegungsfedern ange-reichertes Werks-Sportfahrwerk federt straff, aber nicht unbarmherzig. Wie eine Klette klebt der 134 Kilo leichtere Ford am MiTo-Heck. Kein Untersteuern trübt die angepeilte Ideallinie, die direkte und rückmeldungsfreudige Lenkung schneidet jede Kurve fein säuberlich zurecht. In engen Ecken, wo beim MiTo die Regelelektronik schon mal leichten Antriebschlupf ersticken muss, bleiben die Vorderräder des Fiesta fest mit dem

Asphalt verzahnt – die vergleichsweise gemächliche Kraftentfaltung im unteren Drehzahlbereich bietet hier Vorteile. Nur die serienmäßig belassene Bremse stößt irgendwann rubbelnd an ihre Grenzen. Hier zeigen sich die wesentlich größer dimensionierten Serienstopper des MiTo deutlich belastbarer. Dafür muss der Fiesta wesentlich seltener die Zapfsäule ansteuern. Trotz höheren Drehzahlneaus

genehmigt er sich nur 0,5 Liter mehr als die Ausgangsbasis. Auch der SKN MiTo übertrifft die Serie nur um 0,8 Liter, den Ford aber um fast zwei – was den Aktionsradius spürbar einschränkt. Der Fiesta besitzt also auch hier den längeren Atem. [fw] Kontakt: Auto Zentrum West, Tel. 00 41-71311 66 66, www.az-west.ch; Komo-Tec, Tel. 0 26 52-98 95 36, www.komo-tec.com; SKN, Tel. 0 51 53-94 10 0, www.skn-tuning.de

Mehr Infos zum Alfa MiTo (oben) und Ford Fiesta: **de HEFTARCHIV**
 ▶200840076ab
 ▶200908050ab
 Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

FAZIT

1 AZ WEST FIESTA STK
 ■ Überzeugende Fahrleistungen, ausreichender Komfort, wieselflinkes Handling – dazu gute Fahrbarkeit trotz nachträglicher Kompressorumbau. Die Bremse gehört verstärkt, das karge Cockpit verschönert.

2 SKN MITO 1.4 TB 16V
 ■ Wohltönend, kräftig anziehend, fahraktiv. Auf ebenen Landstraßen gibt es kaum etwas Schöneres. Das poltrige, breittätige Fahrwerk und der im oberen Drehzahlbereich lahrende Motor trüben indes den Spaß.