

Auslandspreise: (A) (B) (L) (N) 4,30 €; (E) (G) (I) (S) (P) (Cont.)
(E) (I, B., I. C.) 4,90 €; (H) 11 BGN; (C) 7,80 CHF; (C) 175 CZK;
(D) 40 DKK; (D) 2000 FT; (D) 44 KN; (D) 25,00 PLN; (D) 63 NOK

3,80 Euro Nr. 6 Juni 2014

0 6
4 195755 403803

sportscars

Das Magazin für sportliche Autos

**MEHR INHALT
MEHR AUTOS**



DAS MEGA-DUELL

Überflieger mit 1255 PS: Ferrari 458 Speciale fordert McLaren 650S

ZU GEWINNEN!



**JAGUAR
F-TYPE CABRIOLET**



Gefahren: Huracán
Was kann der 610-PS-Lambo?



Mercedes AMG GT
Heißer Feger mit 500 PS



4 GETUNTE GOLF R Vier VW mit bis zu 360 PS – von Oettinger, MTM, Rothe, MTB



**DRIFT
CHALLENGE**

BMW, Toyota, Jaguar, Porsche oder Audi – wer fährt am besten quer?



Drei scharfe SUV
GLA AMG/RS Q3/Macan Turbo



NEUER COOPER S IM VERGLEICH

Können Fiesta ST, Clio RS und Fabia RS Paroli bieten?

Das große R-wachen

Die Serie hat ihre fahrdynamischen Lorbeeren bereits eingefahren. Nun rücken die Tuner an, um das wahre Potenzial des neuen Golf R zu wecken

Eigentlich ist Golf-Tuning doch eine recht dröge Angelegenheit. Räder und Federn für die Masse, Herumstöpseln an kleinen TDIs, abgasseitiges Nachstimmen quengeliger TSIs und immer wieder aufs Neue die Herren im blauen Kittel, die manchmal partout nicht einsehen wollen, weshalb auch der 85-PSler ein Anrecht auf 19-Zöller haben sollte. Das große Handwerk bleibt eher aus. Es sei denn, der Golf, der es sich gerade auf der Bühne gemütlich macht, trägt ein R im Wappen. Dann stehen die Zeichen auf Performance, und die Tuner fahren andere Geschütze auf, stecken mittlere vierstellige Beträge ins Fahrwerk, ähnliche Summen in sportbereifte Radsätze und pumpen Leistung, bis der Turbo glüht. 60 PS, so sind sich MTB, MTM, Oettinger und Rothe

Motorsport einig, lassen sich derzeit elektronisch herausladern. Der Rest erfolgt auf anderem, vorzugsweise querdynamischem Wege. Wobei neben all den Machbarkeiten auch die hauseigene Philosophie eine Rolle spielt. So verzichtet MTB einmal mehr bewusst darauf, den R all seiner Vielseitigkeit zu berauben, und serviert sein Tuning betont alltagstauglich. Statt hartem Gewinde sitzt ein mit H&R-Federn sowie neuen Stabis feingetuntes Adaptivfahrwerk im Radhaus. Die Sportbereifung bietet in Form des Dunlop Sport Maxx Race ausreichende Witterungsreserven. Abgasseitig lässt der Tuner dagegen kein Rohr am anderen, verlegt eine 76-Millimeter-Kompletanlage samt dreizölliger Downpipe, die den Lader abgasseitig entlastet und somit als Hardware-Grundlage fürs Soft-

ware-Tuning auf 360 PS und 457 Nm dient. Zusätzlich geht MTB ins DSG-Steuergerät, verkürzt Schaltzeiten und hebt die Launch-Anfahrdrehzahl von 3800 auf 4000/min. Das Plus von 200 Umdrehungen bringt leider keinen messbaren Vorteil, die adaptierten Schaltzeiten erweisen sich dagegen schnell als **Nach Art des Hauses: MTB bleibt alltagstauglich**. Segen. Wo das Serienauto meist mit spürbarer Zugkraftunterbrechung zum nächsten Ritzel greift, lädt das MTB-Pendant die Gänge deutlich flinker durch, wovon nicht nur Landstraßen-Ausritte, sondern auch das geschmeidige Großstadt-Surfen profitiert. Überhaupt vermittelt der getunte Golf sehr ge-

schickt zwischen beiden Welten. Adaptivfahrwerk und Nachrüst-Federn gehen auf Wunsch eine geschmeidige Liaison ein, federn kommod über Stöße. Der Race-Modus verzahnt den Aufbau dagegen deutlich direkter mit der Fahrbahn, wobei ausreichende Federungsbereitschaft selbst dann noch gewahrt bleibt. Deutlich offensiver dagegen: die Innenraumakustik, die im Race-Modus durchs Cockpit hämmert, als wäre der R zum Tourenwagen mutiert. Erfreulich: Das klangliche Spektakel hält auch außen, was der Resonator innen verspricht. Im Stand düster röchelnd, zur Mitte hin rauchig und sonor, oben raus rotzig fauchend. Im Vergleich zur knalligen Hard Rock-Beschallung eines A45 AMG klingt zwar selbst die MTB-Komposition eher schüchtern, doch da-»

Oettinger moduliert ein dezentes Bodykit, MTB und MTM greifen zur Folie, die Jungs von Rothe zusätzlich zu breiteren Kotflügeln



**Oettinger
Golf R**

Leistung | 265 kW/360 PS
Drehmoment | 470 Nm
Preis | 58 799 Euro

**MTM
Golf R**

Leistung | 265 kW/360 PS
Drehmoment | 450 Nm
Preis | 57 815 Euro

**Rothe
Golf R**

Leistung | 265 kW/360 PS
Drehmoment | 460 Nm
Preis | 58 228 Euro

**MTB
Golf R**

Leistung | 265 kW/360 PS
Drehmoment | 457 Nm
Preis | 48 955 Euro



Er sieht so harmlos aus wie die Serie, fährt fast so ausgewogen wie selbige und brummt ihr dennoch fast zwei Sekunden auf

**MTB
Golf R**



Weshalb groß an der Karosserie herum-schnibbeln, wenn auch eine Folie die Außen-wirkung deutlich steigern kann

**MTM
Golf R**



Fahrwerk und Radsatz bieten die mit Abstand meisten Alltagsreserven. Stimmlich mischt MTB ebenfalls ganz vorn mit, in der Beschleunigung fehlen dagegen einige Zehntel auf die absolute Spitze

für düpiert der Tuner geradeaus nicht nur die Basis, sondern auch besagten Power-Benz. Launch kickt den Golf in 4,3 Sekunden auf 100 km/h (A 45: 4,4s), in 16,1 Sekunden auf 200 (A45: 17,0s). Auch im Durchzug lässt MTB den turbolochgeplagten Mercedes deutlich hinter sich. Leider erweist sich ein kleiner Drehmomenthänger zwischen 3800 und 4100 Touren als Schönheitsfehler in der sonst sehr gleichmäßigen Kraftentfaltung. Keinen Grund zur Beanstandung geben dagegen die Serienbremsen, die das höhere

Getunter Golf R gegen A 45 AMG? Eine klare Sache!

Gripniveau des Dunlops sauber umsetzen und auch längere Torturen klaglos überstehen.

Die Abteilung Negativbeschleunigung hätte so gesehen kein tiefgreifendes Upgrade nötig. MTM liefert es dennoch; und zwar in Form der hauseigenen 380-mm-Anlage mit Achtkolben-Sätteln sowie Stahlflex-Leitungen vorn. Die eigentlichen Bremswege profitieren davon zwar nur minimal, doch dafür lässt sich auf dieser Anlage nun wirklich ankern, bis der Arzt kommt. Fading? Niemals! Ob einem die unverwüstlichen Stopper tatsächlich 5482 Euro wert sind, muss jeder für sich selbst entscheiden – zumal

Oettinger und Rothe ebenso hochkarätige Reibeisen zu deutlich günstigeren Konditionen aus der Schublade ziehen.

Über das Preis-Leistungs-Gefälle der Leistungssteigerung lässt sich dagegen kaum mosern. MTM stöp-selt 360 PS und 450 Nm rein elektronisch heraus, landet tariflich damit sogar einige Euros unterhalb der „Stage 2“ von MTB und brummt selbiger geradeaus trotzdem einige Zehntel auf. Das Geheimnis? Wie immer programmiert der VW-/Audi-Veteran mit viel Fingerspitzengefühl am Steuergerät, kriert die homogenste Kraftentfaltung, das sensibelste Ansprechverhalten und streckt das nominell geringste Maximaldrehmoment bis weit in den hohen Drehzahlbereich. Folge: Der Motor kickt zwar keinen Deut heftiger als die MTB-Leistungsstufe, dreht aber linearer aus, was letztlich doch noch einmal 0,5 Sekunden auf 200 km/h bringt. Klanglich spielt MTM dagegen die zweite Geige. Zum Gangwechsel sproxt die Mittel- und Endschalldämpfer-Einheit zwar die mit Abstand freizügigste Salve, doch ansonsten sonort das Endrohrquartett deutlich dezentler als die MTB-Lösung.

Keine Gefangenen – so zumindest der Anschein – macht MTM in der Abteilung Querkraft. KW-Gewindefahrwerk fürs extraknackige Kurvenfeeling und 19-Zöller mit



Die hochpreisige Abgasanlage gefällt mit rauchig spratzelndem und dennoch dezentem, nicht übertrieben rohen Klang. Mustergültig: die lineare Kraftentfaltung des PS-Kits





Die breiteren Reifen bescheren abartigen Kurvengrip; das Handling ist an Präzision kaum zu toppen. Ergo: Bestzeit!

**Oettinger
Golf R**



Code mit Smartphone eincannen und die Runde per Video mitfahren

<http://goo.gl/WwqOM6>



Rothe bietet nach MTM die zweit teuerste Abgasanlage. Sie färbt den Klang zwar dunkel ein, dreht dabei aber nur bedingt auf

**Rothe
Golf R**



Innen sieht keiner der Tuner größeren Handlungsbedarf. Einziger Unterschied: Im Oettinger sitzt eine leichtgängige Handschaltung statt des DSG-Wählhebels zur Rechten. Die Bremse verzögert abartig gut

backfrischen Michelin Pilot Sport Cup 2 – dem Reifen, den Porsche GT3 oder Ferrari 458 Speciale ab Werk tragen. Die Nässe reserven sind dennoch ausreichend, der Langstreckenkomfort trotz straffer Feder-Dämpfer-Kennung gerade noch erträglich. Zumal die Abstimmung allzeit Ruhe im Aufbau wahrt – egal ob Autobahnkurve mit 250 oder Serpentine im Zweiten.

Das klingt Ihnen noch immer zu kompromissbehaftet? Dann bitte Platz nehmen im Oettinger! 18-zöllige Dunlop Direzzas im 245er-

MTM schwankt preislich zwischen zwei Extremen

Format rundum, Clubsportfahrwerk mit Rennventiltechnik, Sportbremse und 360 PS sowie 470 Newtonmeter, die zwar nicht doppelt verkuppelt, dafür aber umso lebhafter sind. Entsprechend radikal nimmt sich der Oettinger-Golf schließlich auch den Alltag zur Brust. Schon in Dreißigerzonen singen die Direzzas ein Loblied auf ihr Laufbild; Abroll- und Federungskomfort sind grenzwertig, der Geradeauslauf stark oberflächenabhängig. So nonchalant mit zwei Fingern, wie sich etwa ein GTI führen lässt, sollte man den Oettinger-Golf jedenfalls nicht über Autobahnen dirigieren. Er findet Spurrillen,

die niemand sieht, zieht ihnen freudig nach, prügelt jede noch so kleine Verwerfung höchst detailgetreu ins Gesäß und reagiert, wenn man mit 200 plus über Brückenfugen dübelt, gern auch mal zappelnd. Eine Mitschuld hieran tragen allerdings auch die Hinterräder, die trotz handgedingelter Kotflügel bei starker Kompression mit den Radhäusern auf Tuchfühlung gehen.

Absolut makellos dagegen: die Leistungssteigerung. Schon im unteren Drehzahlbereich schwillt das Drehmoment zur gleichmäßigen Druckwelle an, entlädt sich linear übers Mittelfeld, um obenheraus vollends zum Sturm zu blasen. Im Gegensatz zur Serie lässt sich der getunte Motor zudem prima durchs Sechsgang-Ensemble prügeln, ist nach Schaltvorgängen sofort wieder bei der Musik und hält so den getriebebedingten Nachteil im Sprint bestmöglich in Grenzen.

Was gewesen wäre, wenn Oettinger ebenfalls den DSG-Joker gezogen hätte? Nun, MTB und MTM hätte der Tuner im Sprint wohl duppiert, die heiser fauchende Abgasanlage des schwarzen Rothe wäre allerdings auch dann noch vollformatig vorausgefahren. Oder anders gesagt: Im Sprint bleibt der Turbo spezialist aus Frankfurt einmal mehr die Benchmark. Eine Carbon-Airbox spendiert freie Atemwege sowie aggressives Teillastfau-»



Carbon-Airbox als optischer und akustischer Leckerbissen. Die sensationelle Bremsanlage ist jeden einzelnen Cent wert, genauso der Direzza-Semislick, der stärker haftet als so mancher Bitumenkleber



Technische Daten	MTB	MTM	Oettinger	Rothe	Serie
Motor	R4				R4
Aufladung/Ladedruck	Turbo/1,35 bar	Turbo/1,35 bar	Turbo/1,4 bar	Turbo/1,4 bar	Turbo/1,2 bar
Einbaulage	vorn quer				vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2				4 pro Zylinder/2
Hubraum	1984 cm³				1984 cm³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm				82,5 x 92,8 mm
Verdichtung	9,3:1				9,3:1
kW (PS) bei 1/min	265 (360)/6300-6600	265 (360)/5500-6200	265 (360)/5500-6200	265 (360)/6500	221 (300)/5500-6200
Literleistung	181 PS/l	181 PS/l	181 PS/l	181 PS/l	151 PS/l
Nm bei 1/min	457/2800-5000	450/1800-5500	470/1800-5400	460/1700-5500	380/1800-5500
Antriebsart	Allrad				Allrad
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplung	6-Gang-Doppelkupplung	6-Gang manuell	6-Gang-Doppelkupplung	6-Gang manuell
Bremsen vorn	340 mm/innenbelüftet	380 mm/innenbel./gelocht	370 mm/innenbel./gelocht	370 mm/innenbel./geschlitzt	340 mm/innenbelüftet
Bremsen hinten	310 mm/innenbelüftet				310 mm/innenbelüftet
Bremsenart	Stahl				Stahl
Radgröße	8,5 x 19	8,5 x 19	9,5 x 18	9 x 18	8 x 19
Reifengröße	235/35 ZR19	235/35 ZR19	245/40 R18	235/40 R18	235/35 R19
Reifentyp	Dunlop Sport Maxx Race	Michelin Pilot Sport Cup 2	Dunlop Direzza 03G	Dunlop Direzza 03G	Bridgestone Potenza RE050A
Länge/Breite/Höhe	4276/1790/1411 mm	4276/1790/1430 mm	4276/1790/1411 mm	4276/1790/1430 mm	4276/1790/1436 mm
Radstand	2632 mm				2632
Tankvolumen	55 l				55 l
Kofferraumvolumen	343-1233				343-1233

Messwerte	MTB	MTM	Oettinger	Rothe	Serie
Beschleunigung					
0-50 km/h	1,7 s	1,6 s	1,5 s	1,6 s	1,7 s
0-100 km/h	4,3 s	4,2 s	4,6 s	4,1 s	5,3 s
0-130 km/h	6,7 s	6,6 s	7,2 s	6,3 s	8,4 s
0-160 km/h	9,8 s	9,6 s	10,1 s	9,3 s	12,0 s
0-200 km/h	16,1 s	15,6 s	16,3 s	15,1 s	19,7 s
0-402,34 m (Viertelmeile)	12,58 s	12,46 s	12,79 s	12,36 s	13,46 s
Elastizität					
60-100 km/h im 4. Gang	3,6 s	3,5 s	3,4 s	3,4 s	4,0 s
80-120 km/h im 5. Gang	4,8 s	4,6 s	4,6 s	4,5 s	5,4 s
80-120 km/h im 6. Gang	6,4 s	6,5 s	5,8 s	6,1 s	6,8 s
Bremsweg					
100-0 km/h kalt (Verz.)	34,7 m (11,1 m/s²)	34,2 m (11,3 m/s²)	33,3 m (11,6 m/s²)	32,6 m (11,8 m/s²)	35,4 m (10,9 m/s²)
100-0 km/h warm (Verz.)	33,8 m (11,4 m/s²)	32,9 m (11,7 m/s²)	33,2 m (11,6 m/s²)	31,9 m (12,1 m/s²)	34,4 m (11,2 m/s²)
200-0 km/h warm (Verz.)	133,7 m (11,5 m/s²)	131,5 m (11,7 m/s²)	127,1 m (12,1 m/s²)	129,2 m (11,9 m/s²)	139,4 m (11,1 m/s²)
Testverbrauch					
Ø auf 100 km	10,4 l Super Plus	10,2 l Super Plus	10,4 l Super Plus	10,9 l Super Plus	10,3 l Super Plus
Reichweite	530 km	540 km	530 km	500 km	530 km
Leergewicht/Zuladung	1519/461 kg	1515/465 kg	1512/448 kg	1510/470 kg	1483/477 kg
Gewichtsverteilung VA/HA	60/40 %	60/40 %	58/42 %	60/40 %	59/41 %
Leistungsgewicht	4,2 kg/PS	4,2 kg/PS	4,2 kg/PS	4,2 kg/PS	4,9 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit	MTB	MTM	Oettinger	Rothe	Serie
Herstellerangabe	250 km/h (abgeregelt)				250 km/h (abgeregelt)

Preise (Euro inkl. MwSt.)	MTB	MTM	Oettinger	Rothe	Serie
Grundpreis	41 150 Euro	41 150 Euro	39 225 Euro	41 150 Euro	39 225
Tuning					
Leistungssteigerung	2078 (inkl. Downpipe)	2056	2230	2298 (inkl. Airbox)	-
Abgasanlage	1289	2875	1060	2499	Serie
Radsatz	2699	3199	3690	3499	1000
Fahrwerk	1140 (Federn & Stabis)	2339	4239	3635	1000 (adaptiv)
Bremse	Serie	5482	3515	3599	Serie
Exterieur	kostenlos (Folierung)	714 (Folierung)	4840 (Bodykit)	1548 (Kotflügel vorn)	Serie
Gesamtpreis	48 955 Euro	57 815 Euro	58 799 Euro	58 228 Euro	41 225 Euro

RUNDENZEIT SACHSENRING

Rennstreckennotizen ... Der Michelin Cup 2 harmoniert nur bedingt mit dem von MTM gewählten Set-up, weicht ähnlich früh von der Linie wie der mildere Sport Maxx Race von MTB. Oettinger holt mit 245er-Direzzas nochmals mehr Kurvenspeed als der ähnlich bereifte Rothe



HITLISTE



*Testfahrzeug mit Sportreifen; straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

chen, das Zusatzsteuergerät 360 PS und 460 Nm, die man getrost als Mindestwert ansehen kann. Zusätzlich geht Rothe wie MTB ins DSG-Steuergerät, verkürzt Schaltzeiten, hebt die Launch-Drehzahl und treibt dem Doppelkuppler obendrein jegliche Eigenmächtigkeiten in der manuellen Gasse aus. Ergebnis: Sprintwerte auf BMW M3 CRT-Niveau, eine Elastizität, die allenfalls der etwas kürzer übersetzte

Handschalter von Oettinger kontern kann, sowie ein DSG-Schauspiel, das in puncto Schnelligkeit und Reaktionsfreude fast schon Porsche-Maßstäbe erreicht. Ebenfalls Porsche-verdächtig: die nachgerüstete Bremsanlage, die mit Abstand am giftigsten anspricht, zusammen mit Oettinger absolute Topwerte zusammenstaucht und sich dabei wohl eher die Scheiben blutig reiben würde, als auch nur

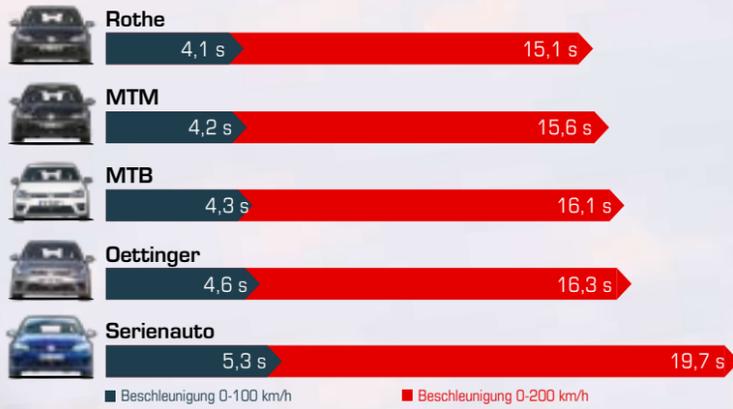
einen Millimeter Bremsweg im Fading zu verschenken. Querdynamisch zielt Rothe ebenfalls in Richtung Oettinger: Bilstein-B16-Club-sport-Fahrwerk, zehn Millimeter schmalere Direzzas, dazu breitere Vorderkotflügel, die nervigem Radhaus-Schaben entgegenwirken. Der Fahrkomfort beschränkt sich auf das erwartete Minimum, wobei das Rothe-Set-up auf der Vorderachse nochmals steifer geriet, im Gegen-

zug aber mehr Highspeed-Stabilität bereithält. Doch nun runter von der Straße und auf den Sachsenring, der die vier Gölfe in zwei doch recht eindeutige Performance-Lager spaltet. Als Langsamster geht der MTM hervor, der sein straff abgestimmtes Fahrwerk nicht so gewinnbringend einsetzen kann wie erwartet. Grund: Die Cup 2-Bereifung, die an der Vorderachse nicht die erhoffte



Sprintwerte im Vergleich

Rothe siegt dank drehfreudigster Abstimmung und optimiertem DSG. Die Handschaltung kostet Oettinger eine knappe Sekunde



Mit rund vier Sekunden Vorsprung auf die Serie zeigen Oettinger und Rothe, wie viel Potenzial im neuen R tatsächlich steckt. Der schnellste, mit vergleichbarem Aufwand getunte, Golf VI R ist übrigens rund eine Sekunde langsamer als die beiden Newcomer



Seitenführung aufbringt, sondern überraschend früh ins Untersteuern schubbert. Erst in mittelschnellen Ecken dreht sich der Golf mit Lastwechseln auf Kurs, hält die Linie und zieht ohne nennenswerte Karosseriebewegungen um den Scheitel. Das Set-up von MTB lässt deutlich stärkere Karosseriebewegungen zu, wirkt dadurch nicht nur geschmeidiger, sondern auch eine Spur agiler. Gerade in engen Radien lässt sich der Golf leichter auf Kurs halten.

Eine ganz andere Welt offenbart sich im Rothe. Die 18-zölligen Direzzas kleben wie Kaugummi, bescheren ein extrem williges Einlenkverhalten, gepaart mit kaum zu toppender Neutralität. Je höher die Temperatur, desto besser die Bremse, während das optimierte DSG fix reagiert, punktgenau arbeitet und

im Gegensatz zur Konkurrenz einen voll rennstreckentauglichen manuellen Modus bietet. Noch besser hat man den Oettinger in der Hand, dessen kürzere Übersetzung zudem besser zur Sachsenring-Charakteristik passt. Weiterer Vorteil: die zehn Millimeter breiteren Direzzas, die zusammen mit der nicht so steifen Abstimmung noch höhere Kurventempi ermöglichen und somit zur schnellsten, aber auch zur unterhaltsamsten Vorstellung beitragen.

Kontakt: MTB-Fahrzeugtechnik, Tel. 02 01-384 57 39, www.mtb-fahrzeugtechnik.de; MTM Motoren Technik Mayer, Tel. 08 41-98 18 80, www.mtm-online.de; Oettinger Sportsystems, 061 72-953 30, www.oettinger.de; Rothe Motorsport, Tel. 06 073-68 98 42, www.rothe-motorsport.de

FAZIT

	1 Oettinger Golf R	2 Rothe Golf R	3 MTB Golf R	4 MTM Golf R
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★ (4,0)	★★★★★ (3,9)	★★★★★ (3,8)	★★★★★ (3,6)



HAND AUFS HERZ!

Oettinger und Rothe servieren zwar recht alltagsuntaugliche Gölfe, dafür aber Rundstrecken-Eisen vom Allerfeinsten. Beide Tuner duellieren sich auf fahrdynamisch höchstem Niveau, wobei Oettinger mit seinem Bekenntnis zur Handschaltung das ungefiltertere und emotionalere Fahrerlebnis bereitet. Der beste Spagat

zwischen Alltag und Performance gelingt dagegen MTB, die obendrein als Preis-Leistungs-Sieger hervorgehen. Bitter: der vierte Platz von MTM, der nicht auf Leistung, Bremse oder Fahrwerk, sondern eher auf die Reifen zurückzuführen ist, die mit dem restlichen Set-up nur bedingt harmonieren. **Manuel Iglisch**



EINS MIT DER STRASSE
Sei eins mit der Straße. Und die Straße wird eins mit Dir.

EUROPA LEADERS OFFICIAL PARTNER

Offizieller Partner der **DTM**

Werde Fan von Hankook auf facebook.com/hankookreifen



ventus S1evo²

Der UHP-Hochleistungs-Reifen. Beste Performance bei nassen und trockenen Bedingungen, Top-Effizienz durch dreistufige Profilblöcke und ein spezielles Kühlsystem



hankookreifen.de