

GEBRAUCHTWAGEN FÜR DIE FAMILIE: JETZT SO GÜNSTIG WIE NOCH NIE

auto motor und sport

NEUER BMW
EINSER UND
AUDI A3

LUXUS IN DER
KOMPAKT-
KLASSE



ERSTER TEST

MERCEDES E-KLASSE CABRIO



SCHON GEFAHREN
UND GETESTET

- ▶ AUDI TT FACELIFT
- ▶ MITSUBISHI ASX
- ▶ OPEL AMPERA
- ▶ PORSCHE TURBO S



KAUFBERATUNG
MERCEDES
E-KLASSE

DIE BESTE WAHL: ZEHN
VARIANTEN IM TEST

EXKLUSIVER TEST
TESLA ROADSTER
VERBLÜFFENDE DYNAMIK:
SO GUT IST DER E-SPORTLER



SCHLECHTE BREMSEN UND
KIPPGEFAHR TROTZ ESP

VERGLEICHSTEST: FIAT PANDA ▶ CHEVROLET SPARK
▶ SUZUKI ALTO ▶ DAIHATSU CUORE

Kanaren 4,80 €, Norwegen 47 NOK, Portugal (Cont.) 4,60 €, Spanien 4,60 €, Slowenien 4,60 €, Ungarn 1420 Ft

DIE LEISTEN SICH WAS

In Krisenzeiten steigen viele SUV-Käufer vom mächtigen Audi Q7 auf den kleineren Q5 um – dann aber bitte mit dem kräftigen Dreiliter-TDI. Wem dessen 240 PS nicht reichen, der kann den V6-Diesel bei Abt, MTM und Wendland auf bis zu 300 PS und 600 Nm tunen lassen.



Lang ist es nicht her, da wurden getunte Geländewagen als Exoten bestaunt oder gar belächelt. Genau genommen bis ihre Ausgangsprodukte endgültig aus dem Ackerschlick im Großstadt-Schick angekommen waren und sich seitdem SUV nennen. Jetzt empfangen getunte Audi Q5 vor allem interessierte Blicke.

Wo immer er auftaucht, wird der Komplett-Umbau des Kempener VW- und Audi-Spezialisten Abt bestaunt. Die dicken Backen mit den weit außen stehenden Breitreifen pumpen ihn zum Meister Proper unter den Q5 auf. In Kombination mit dem Darth-Vader-Kühlergrill macht der Karosserie-Bausatz (7430 Euro inklusive Endschalldämpfer) den Audi zur einschüchternden Erscheinung.

Dezenter, aber kaum weniger mächtig rollt der Q5 von MTM heran – wie der Abt auf 20-Zoll-Felgen, allerdings mit 255er- statt 275er-Reifen und mit subtil-sonorem Tiefbass. Man könnte den Dreiliter-TDI fast als Benziner missverstehen. Damit gelingt dem Ingolstädter VW- und Audi-Tuner,

was bisher wenige schafften: einem Diesel einen sportlich-angenehmen Ton zu verpassen.

Auf schmückendes Tuning-Geschmeide verzichtet dagegen der Wendland-Q5. In der schwäbischen Provinz optimieren die Brüder Wendland Motoren; ihre Produkte sind meist unpräzise, marschieren aber kräftig nach vorn. Und auch dieses Mal stellen die Rangendinger auto motor und sport einen serienmäßig aussehenden Q5 3.0 TDI auf den Hof, lediglich im Ornat der Audi-eigenen S-Line – doch mit 280 PS sowie 600 Nm unter der Haube (Motor-Tuning: 990 Euro). Abt schickt seinen Q5 mit nominell zwei PS mehr ins Rennen und erhöht die serienmäßigen 500 um 60 Nm (2220 Euro), MTM markiert mit 600 Nm und 300 PS die Spitze (1416 Euro). Zum Vergleich: Audi liefert den Q5 mit 240 PS aus.

Über die Jahre hat sich das elektronische Optimieren stark verändert. Der Versandhandel, welcher das Chip-Tuning in Verruf brachte, bestückt nur noch Modelle aus zweiter Hand. Denn neue Steuergeräte wie das EDC 17 des Audi Q5 können



Mit Vierrohr-Auspuffanlage und Schürze wirkt das Heck des Q5 nach dem Tuning noch wuchtiger



WENDLAND

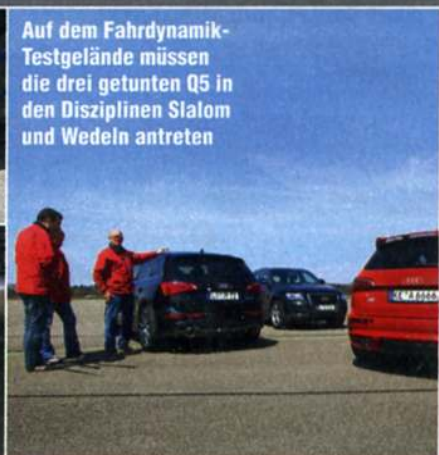
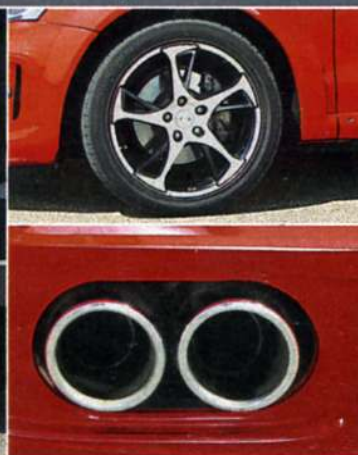
Aus dem Options-Programm von Audi stammen die 19-Zoll-Felgen mit 235er-Reifen

ABT

An der Heckschürze sind Blenden befestigt, die eigentlichen, dünneren Endrohre liegen innen

MTM

Der Schalldämpfer mit vier großen Endrohren sieht edel aus und klingt sonor, ohne unangenehm zu dröhnen



Auf dem Fahrdynamik-Testgelände müssen die drei getunten Q5 in den Disziplinen Slalom und Wedeln antreten

nicht mehr wie früher einfach getauscht werden. So arbeiten die meisten seriösen Tuner heute nach folgender Methode: Der Datenstand des Kundenautos wird ausgelesen und auf einem externen Computer gespeichert. Um die Leistung zu erhöhen, hebt der Techniker bei Turbomotoren normalerweise den Ladedruck an, im Falle des Audi Q5 um rund 0,2 bar. Daraufhin passt er die eingespritzte Kraftstoffmenge an. Der gepushte Motor wird auf dem Rollenprüfstand unter allen Drehzahlen getestet, und die Daten werden fest auf serienmäßige Steuergeräte geschrieben.

Obwohl die Vorgehensweise der Tuner ähnlich ist, unterscheidet sich dennoch die Charakteristik ihrer Motoren; die vielen Parameter im Steuergerät lassen genug Spielraum für Interpretationen. Bereits früh schiebt der Wendland an, unerschwellig und gleichmäßig, ohne erkennbaren Drehmoment-Buckel. Das fühlt sich zunächst unspektakulär an, führt aber zu sehr guten Fahrleistungen: Beim Null-auf-100-km/h-Sprint unterbietet er die optimistische Werksangabe für die Serie von 6,5 Sekunden zwar nur um ein Zehntel – doch selbst der letzte von auto motor und sport gemessene Serien-Q5 3.0 TDI kam hier nur auf 7,6 Sekunden. Heutige SUV werden meist luxuriös ausgestattet und wiegen entsprechend viel.

Die Waage ermittelt den MTM als Schwersten in der Runde; er bringt es auf 2090 Kilogramm. Und trotzdem schnalzt die Drehzahl bei vollem Ladedruck fast hoch. Deutlich ist der Übergang zwischen Saug- und Aufladungs-Bereich zu spüren. Das Schub-Gefühl gipfelt bei etwa 2000/min, und sanfter Druck lastet auf dem Oberkörper der Passagiere, wenn die Drehmomentgisch spritzt. Beim Standardsprint attestiert das Messgerät dem MTM hervorragende 6,3 Sekunden. Erst über 170 km/h fällt er leicht hinter dem Wendland zurück: Es bremsen die breiten 255er-Reifen.

Ein gedämpftes Gefühl hinterlässt zunächst der Abt. Er kommt verzögert aus dem Startloch und benötigt bis Tempo 100 immerhin 6,8 Sekunden. Während eines Checks stellt sich heraus, dass durch ein Leck des Turbosystems nicht der volle Ladedruck aufgebaut wurde. Nach der Reparatur verbesserte sich der Wert um fünf Zehntel. Allerdings geht er während der Verbrauchsfahrt am wenigsten sparsam mit dem Kraftstoff um: Im Schnitt benötigte er 11,4 Liter auf 100 Kilometer, während sich der MTM mit 10,4 und der Wendland sogar mit 9,8 Litern begnügen. Wer für kleines Geld die Leistung seines Q5 steigern möchte, fährt deshalb mit der Wendland-Optimierung am besten.

Präzise und wankarm
schlingt sich der MTM
durch die Pylonen



Auf Lastwechsel
reagiert der Abt mit
drängendem Heck



Der Wendland tritt mit dem
S-Line-Fahrwerk von Audi an



Das Tuning am Dreiliter-
TDI beschränkt sich
auf Elektronik Eingriffe
an der Motorsteuerung

Als Gesamtpaket allerdings ragt der MTM heraus. Verglichen mit dem als Referenz dienenden Wendland und dessen S-Line-Fahrwerk von Audi stürzt sich der MTM geradezu beschwingt in Kurven. Sowohl die Fahrdynamik-Versuche als auch den Nasshandling-Kurs in Boxberg absolviert er einen Hauch schneller als der Abt – obwohl dieser mit 275er-Reifen beste Grip-Voraussetzungen hat, allerdings auf Richtungswechsel mit einer leicht nervösen Hinterachse und in der Folge mit kräftigen ESP-Eingriffen reagiert.

Abt (779 Euro) wie auch MTM (749 Euro) kombinieren die im Q5 optional erhältlichen adaptiven, verstellbaren Stoßdämpfer mit kürzeren Feder. Obwohl die Karosserie damit tiefer gesetzt ist, verschlechtert sich der Komfort kaum. Auch hier liegt der MTM vorn – im Vergleich zum Abt haben seine Reifen den etwas höheren Querschnitt (45 statt 40) und nehmen Bodenwellen besser auf.

Trotz Tieferlegung kaum Einbußen bei der Federung und trotz enormem Schub noch akzeptabler Verbrauch – das von MTM abgelieferte Ergebnis dürfte das Interesse an getunten SUV wie den Audi Q5 weiter schüren.

Text: Marcus Peters. Fotos: Achim Hartmann

MESSWERTE



Fahrzeugtyp	ABT Q5 3.0 TDI	MTM Q5 3.0 TDI Crossliner	Wendland Q5 3.0 TDI
Beschleunigung s			
0 – 80 km/h	4,4	4,3	4,4
0 – 100 km/h	6,3	6,3	6,4
0 – 120 km/h	8,7	8,7	8,8
0 – 140 km/h	11,8	11,9	12,0
0 – 180 km/h	21,9	21,8	21,2
Bremsweg aus 100 km/h m	34,6	35,3	36,5
Testverbrauch L/100 km	11,4 D	10,4 D	9,8 D
Fahrversuche km/h			
Slalom 18 m	61,5	61,8	59,0
ISO-Wedelgasse	125,7	126,1	121,8
Rundenzeit Handlingkurs s	1.05,8	1.04,8	1.06,6
Grundpreis Euro	48 400,-	48 400,-	48 400,-
Motortuning	2220,-	1416,-	990,-
Fahrwerk (Federn)	779,-	749,-	–
Radsatz	4990,-	6450,-	–

auto
sport **FAZIT**



Teststrecke:
Boxberg

Als einziger Tuner bietet Abt eine Garantie nach Art des Werkes an. Das Leistungskit ist aber teuer und treibt den Verbrauch in die Höhe. Die strafferen Federn erhöhen die Agilität deutlich.

MTM schnürt ein empfehlenswertes Paket aus kräftigem Motor, gut klingendem Schalldämpfer und agilem Fahrwerk. Gegenüber der Serie verschlechtert sich der Komfort kaum.

Wendland belässt es bei einer geänderten Motorsteuerung. Diese ist günstig und pusht den Dreiliter deutlich. Trotzdem verbraucht der Motor in diesem Vergleich am wenigsten.

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	ABT	MTM	Wendland
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	V/6
Hubraum cm ³	2967	2967	2967
Leistung kW (PS) bei 1/min	207 (282)/4000	221 (300)/4000	206 (280)/4000
max. Drehm. Nm bei 1/min	560 bei 3000	600 bei 1500	600 bei 2000
Testwagenbereifung	275/40 R 20 Continental 4x4 Sport Contact	255/45 R 20 Bridgestone Dueler Sport	235/55 R 19 Bridgestone Dueler Sport
Kraftübertragung	Allradantrieb, Siebengang- DSG-Getriebe	Allradantrieb Siebengang- DSG-Getriebe	Allradantrieb Siebengang- DSG-Getriebe