

# GUTE FAHRT

Printed in Germany

11  
04

DAS AUTOSPECIAL FÜR VOLKSWAGEN UND AUDI



**2004** Der neue A6 Avant



**2006** Q7 Pikes Peak



**2007** A5 Coupé

## AUDI NEWS



# GOLF ERSTER TEST GTI Lebt der Mythos?

## KAUFBERATUNG

**Mehr Golf fürs Geld**  
Preise runter ■ Ausstattung rauf



## TUNING-TEST Wendland A3 3.2 mit 290 PS



# ALTE MEISTER

Die Brüder Wendland besinnen sich bei ihrem 290 PS starken A3 auf ihre mechanischen Fähigkeiten. Ein druckvoller VR6 mit allen Kniffen konventionellen Tunings

Dezent. Der Wendland-V6 mit Carbon-Applikationen



**C**hip-Tuning, Power-Stecker: Viel Leistung für kleines Geld. Wirklich effiziente Mehrleistung lässt sich mit diesen Hilfsmitteln nur bei aufgeladenen Benzinern oder bei Turbodieseln erreichen. Konventionelle Sauger reagieren auf zusätzliche elektronische Reize sehr zurückhaltend. Hier helfen nur altbewährte Methoden zur Leistungssteigerung, nämlich das kosten- und zeitaufwändige Bearbeiten und Verändern des Triebwerks. Ein Fall für die Firma Wendland. Schon zu Anfangszeiten der kompakt bauenden Volkswagen-Sechszylinder waren die beiden Brüder für effizientes VR6-Motorentuning – auf Wunsch sogar inklusive Hubraumerweiterung – bekannt. Hierauf wird beim aktuellen Angebot verzichtet. Dafür gibt es Nockenwellen mit speziellem Drehmomentprofil, die mit größeren Öffnungswinkeln und mehr Ventilhub für bessere Füllung der Brennräume sorgen. Im Gegensatz zu früheren Nockenwellenkonzepten fällt diese Änderung aufgrund der serienmäßigen hydraulischen Nockenwellenverstellung ohne Nachteil im Leerlauf aus. Eine Zylinderkopfbearbeitung kommt hinzu, wobei neben der klassischen Kanalerweiterung und -glättung auch die Ventilsitze überarbeitet, die Ventildfedern ausgewogen, die Ventile selbst poliert sowie die Brennräume ausgelitert und angepasst werden. Das Optimieren der Ansaugwege sowie das Überarbeiten des Abgaskrümmers und die kompetente Neuabstimmung der Motronic ist bei diesem Aufwand schon



FOTOS: FLECK



**Turbine.** Der hochdrehende Wendland V6 mit perfekter Abstimmung



**Black Magic.** Die Carbon-Motorhaube wirkt sich nicht auf die Dynamik aus



**Klassiker.** Das BBS Kreuzspeichenrad mit 225/35 R19 Conti SportContact

beinahe eine Selbstverständlichkeit. So wundert es auch nicht wirklich, wenn das Ganze im Preis etwa fünf mal so teuer kommt wie ein vergleichbares Chip-Tuning bei Turbomotoren. Ein großvolumiger Saugmotor ist aber aus sportlicher Sicht auch heute noch nicht von einem Turbo zu toppen, schon gar nicht diese fein laufende Wendland-Turbine mit einem Drehzahlmit bei knapp 7300 Touren. In Sachen Technik und Leistung gibt es keine Klagen, jedoch würde ein etwas weniger aggressiv ansprechendes Gaspedal den Fahrkomfort weiter verbessern. Eine Änderung, bei der Wendland individuellen Kundenwünschen gerne entgegenkommt. Bleibt die Frage: Was bringt's? In der Elastizität sind aufgrund des veränderten Nockenprofils keine allzu großen Verbesserungen zu erwarten; in der Leistungsentfaltung hat der Wendland A3 selbst gegenüber einem gut gehenden Werks-Testwagen deutlich die Nase vorn. Schon bei Tempo 100 distanziert er diesen um 0,8 Sekunden und ist dann schon auf Tempo 200 wenn die Serie gerade mal die 180 erreicht. Das ist deutlich und damit sicherlich auch den hohen Einstandspreis wert. THIEMO FLECK

## WENDLAND A3 3.2 290 PS

**MOTOR:** VR-Vierventil-Sechszylinder, vorn quer, DOHC, Nockenwellenverstellung (Ein- und Auslass), Schallsaugrohr, Katalysator. Serienleistung 184 kW (250 PS) bei 6300/min, max. Drehmoment 320 Nm bei 2500/min, Hubraum 3189 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 84,0 x 95,9 mm, Verdichtung 11,3:1. Leistungssteigerung durch Modifikation des Motorsteuergeräts, geänderte Nockenwellen, Zylinderkopfbearbeitung mit überarbeiteten Ventilen, Abgaskrümmen und Ansaugluftführung optimiert. Leistung 213 kW (290 PS) bei 6600/min, max. Drehmoment 350 Nm bei 3300/min

**KRAFTÜBERTRAGUNG:** Allradantrieb mit elektronisch geregelter Haldex-Kupplung, Sechsgang-Schaltgetriebe. Übersetzungen: 1. Gang 3,36; 2. Gang 2,09; 3. Gang 1,47; 4. Gang 1,09; 5. Gang 1,11; 6. Gang 0,91; R-Gang 3,35; Achse für Gang 1 - 4: 4,23. Achse für Gang 5 - 6: 3,27

**FAHRWERK:** McPherson Vorderachse Vierlenker-Hinterachse, Stabilisatoren v/h, Wendland/Bilstein PSS9 Sportfahrwerk, Reifen Conti SportContact in 225/35 R19 auf 8,5J x 19 BBS GT RS Alurädern

**KAROSSERIE:** Fünfsitzige Limousine partiell verzinkt, Carbon-Motorhaube Leergewicht (inkl. Fahrer) 1597 kg, zul. Gesamtgewicht 2055 kg

### FAHRLEISTUNGEN: GF-Messwerte

Beschleunigung	
0 - 60 km/h	2,4 s
0 - 80 km/h	3,7 s
0 - 100 km/h	5,6 s
0 - 120 km/h	7,6 s
0 - 140 km/h	10,1 s
0 - 160 km/h	13,3 s
0 - 180 km/h	17,5 s
0 - 200 km/h	22,7 s
80 - 120 km/h	3,8 s
Elastizität 4./5./6. Gang	
60 - 80 km/h	2,4/3,6/4,7 s
60 - 100 km/h	5,0/6,6/9,4 s
60 - 120 km/h	7,8/10,0/13,5 s
Tachoanzeige 100	eff. 96 km/h
Höchstgeschwindigkeit	264 km/h

### VERBRAUCH: Super Plus 98 ROZ

Testverbrauch	12,7 l/100 km
Tankinhalt	60 l

### JAHRESKOSTEN:

Steuer (Euro 4, frei bis 2005)	216 €
HK/TK/VK ... nach individuellem Angebot	

### PREISE:

Leistungssteigerung inklusive Montage, TÜV und Garantie	4990 €
Kompletträder BBS	4680 €
Carbonhaube und Applikationen	3000 €
Sportfahrwerk	1500 €

### KONTAKT:

Wendland Motorentechnik GmbH, Im Hitzried 3, 72414 Rangendingen, Tel.: 07471-871 150, [www.wendland-tuning.de](http://www.wendland-tuning.de)