

Deutschland 3,00 €
Österreich 3,40 € • Schweiz 6,40 sfr
Belgien 3,60 € • Griechenland 4,70 € • Italien 4,10 € • Luxemburg 3,60 €
Niederlande 3,60 € • Norwegen 43,00 NOK • Slowenien 930,00 SIT • Spanien 4,10 €

H84901

Printed in Germany

GUTE FAHRT

DAS AUTOMAGAZIN FÜR VOLKSWAGEN UND AUDI

8
06



TEST

Winterreifen im Sommer?



DER KOMMT

Polo Cabrio



VERGLEICHSTEST

GROSSE
KAUF
BERATUNG
Passat
Variant

AUDI Q7
gegen
ALLROAD



TEST

NEUER
GOLF 80 PS

Modelljahr '07 ■ Mehr Leistung ■ Mehr Sicherheit



4 198490 103007 08

TUNING-TEST

Wendland Audi A6 2,7 TDI
mit 230 PS

KLEINE GRÖSSE



Frontantrieb. Wenig Traktion bei losem Untergrund

Audis kleiner und lafruhiger Einstiegs-Sechszylinder mit Frontantrieb und manuellem Sechsganggetriebe, getunt von Wendland. Mit der Leistungssteigerung übertrifft er gar die Agilität seines großen, quattrogetriebenen Bruders

Es hat bei Audi schon beinahe Tradition: der kleinere, hubraumreduzierte Ableger einer Motorenbaureihe entpuppt sich als das lafruhigere und insgesamt ausgewogenere Aggregat. Das war schon bei den Sechszylinder-Benzinern der Fall und gilt heute genauso für die TDIs mit 2,7 und 3,0 Liter Hubraum. Während die Dreiliter-Diesel dabei ausschließlich mit Quattro-Allradantrieb geordert werden können, gibt es die 2,7er alternativ dazu mit Frontantrieb, wahlweise als Handschalter oder in stufenlos schaltender Multitronic-Version. Beides ist durchaus empfehlenswert, denn der leichtere und reibungsärmer arbeitende Frontantrieb hat trotz gewissen Traktionsnachteilen auf rutschigen Untergründen und trotz Leistungs- und Drehmomentnachteilen eine recht erstaunliche Agilität aufzuweisen. So ist etwa der handgeschaltete 180 PS 2.7er mit Frontantrieb bei der vergleichenden Messung auf Tempo Hundert nur 0,6 Sekunden langsamer als das automatisch schaltende Allradmodell mit Dreiliter-TDI und 225 PS. Auch in den Durchzugswerten im vierten und fünften Gang kommt die serienmäßig 380 Newtonmeter starke 2,7 Liter-Maschine schon recht nah an die Werte des allradgetriebenen 450 Newtonmeter-Dreiliters heran. Wers sich damit nicht zufrieden geben will, muss zum Tuner. Wendland etwa, aus dem schwäbischen Rangendingen, verpasst dem „kleinen“ V6 gegen 1268 Euro rund 50



mehr PS bei einer Drehmomentsteigerung von nominell 70 Newtonmeter. Trotz dieser kaum noch moderat zu nennenden Leistungsangaben fällt die Abstimmung seriennahharmonisch aus. Ein gleichmäßiger, lochfreier Durchzug über den gesamten Drehzahlbereich, ein spontanes Triebwerksansprechen und gute Kontrollierbarkeit zeichnen die Leistungssteigerung aus. Ob sich die höhere Leistung und das höhere Drehmoment wirklich negativ auf die Triebwerkslebensdauer auswirken wird, müssen erst Langzeiterfahrungen zeigen. Allerdings entspricht der 2.7, außer in der Kurbelwelle mit verkürztem Hub und diversen Nebenaggregaten, in Rumpf und Kopf dem großen Dreiliter TDI.

Doch neben der Leistung steigt auch der Durst des TDI. Bedingt durch einen höheren internen Rußausstoß muss der serienmäßige Dieselpartikelfilter eben häufiger gereinigt werden. Geschieht dies etwa bei häufigem Stadtverkehr, treibt die dann notwendige aktive Filterregeneration den Verbrauch spürbar nach oben, wir kamen im Testschnitt auf 8,9 Liter. Bei regelmäßigen Autobahnfahrten regeneriert sich der Filter passiv selbst, der Mehrverbrauch gegenüber der Serie hält sich dann mit rund einem halben Liter in durchaus erträglichen Grenzen.

THIEMO FLECK



Komfort aus Antrieb und Bereifung.
Der seidenweich laufende 2,7 Liter Sechszylinder mit sauberem Dieselpartikelfilter und vernünftiger 17 Zoll-Bereifung



FOTOS: FLECK



WENDLAND A6 2.7 TDI 230 PS

MOTOR: V-Sechszylinder-Diesel, vorn längs eingebaut, vier Ventile pro Zylinder, vier oben liegende Nockenwellen (DOHC) mit Kettenantrieb, Rollenschlepphebel, VTG-Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung (1600 bar) mit Piezoinjektoren, geregelter Drallkanal, Oxidationskatalysator, wassergekühlte Abgasrückführung. Serienleistung 132 kW (180 PS) bei 3300/min, max. Drehmoment 380 Nm bei 1400/min, Hubraum 2698 cm³, Bohrung x Hub 83,0 x 83,1 mm, Verdichtung 17,0:1. Leistungssteigerung durch Modifikation des Motorsteuergeräts (Chip-Tuning). Nominelle Leistung 169 kW (230 PS) bei 4000/min, maximales Drehmoment 450 Nm bei 2000/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Frontantrieb, Trockenkuppl., Serien-Sechsgang-Schaltgetriebe. Übersetzungen: 1. Gang 3,556; 2. Gang 1,905; 3. Gang 1,241; 4. Gang 0,882; 5. Gang 0,659; 6. Gang 0,558; Rückwärtsgang 3,333; Achse 3,875.

FAHRWERK: Vierlenker-Vorder- und Hinterachse, Standardfahrwerk, Stabilisator v/h, ESP mit ABS, EDS, ASR, EBV und Dual-Rate-Bremsassistent, Serienbremsanlage innenbelüftet. Reifen: 235/55 R 17 auf 7,5 J x 17 CSW-Leichtmetallrädern.

KAROSSERIE: Fünfsitzige Limousine, Leergewicht (inklusive Fahrer) 1700 kg, zul. Gesamtgew. 2205 kg.

FAHRLEISTUNGEN: GF-Messwerte
Beschleunigung
0 - 60 km/h 3,8 s
0 - 80 km/h 5,5 s
0 - 100 km/h 7,4 s
0 - 120 km/h 10,2 s
0 - 140 km/h 13,2 s
0 - 160 km/h 17,2 s
80 - 120 km/h 4,4 s
Elastizität 4./5./6. Gang
60 - 80 km/h 2,9/6,0/8,9 s
60 - 100 km/h 5,6/9,8/14,7 s
60 - 120 km/h 8,4/13,9/19,8 s
Tachoaussage 100 eff. 98 km/h
Höchstgeschwindigkeit 237 km/h

VERBRAUCH: Diesel
Testverbrauch 8,9 l/100 km
Tankinhalt 70 l

JAHRESKOSTEN:
Steuer 416 €
HK/TK/VK ... nach individuellem Angebot

PREIS:
Leistungssteigerung inklusive Montage, TÜV-Eintrag und 2 Jahren Garantie 1268 €

KONTAKT:
Wendland Motorenteknik GmbH,
Im Hitzentried 3, 72414 Rangendingen,
Telefon: 07471 - 87 11 50
www.wendland-tuning.de