

SO KÖNNTE S

AUDI A3 WENDLAND



Noch gibt es keinen neuen Audi S3, doch Wendland hat auf Basis des A3-Topmodells 3.2 V6 ein Kraftpaket geschnürt, das diesen Namen durchaus verdienen würde.

Von Christof Gonzenbach

Mit der 3,2-Liter-Motorsierung und quattro-Antrieb legt der Audi A3 die Messlatte bei den sportlich Kompakten schon jetzt schwindelerregend hoch. Doch das soll

noch nicht alles sein. Für 2005 wird ein neuer S3 mit Benzindirekteinspritzung und mindestens 280 PS erwartet.

Ähnliches gibt es schon heute. Nicht als FSI, dafür mit einer neu profilierten Nockenwelle für längere Öffnungswinkel und mehr Ventilhub, optimierten Brennräumen, Ventilsitzen und Kanälen sowie überarbeiteten Ansaugluftführungen. Entstanden ist das Kraftpaket in der bestausgewiesenen Tuningschmiede der Gebrüder Wendland in Rangendingen (Deutschland).

294 PS resultieren aus dem Tuning, das sind 44 PS oder 17,6

Prozent Mehrleistung – nicht zu viel also, um ohne DTC-Gutachten zugelassen zu werden. Das Drehmoment stieg gleichzeitig um 36 Nm auf 356 Nm.

Lineare Kraftentfaltung

Noch mehr als durch die reinen Zahlenwerte überzeugt der Wendland A3 durch seine bissige Gasannahme, die schön lineare Entfaltung der gewonnenen Kraft und das willige Hochdrehen, und zwar ohne jenes Ungestüm, das vor allem den getunten Turbomotoren oft zu Eigen ist. Dabei kann er sogar mit einem Porsche Boxster S oder so mithalten. Dass knapp ein

Liter Benzin pro 100 km mehr durch die Düsen fließt als beim Serienmodell, ist akzeptabel.

Traktion ist dank Allrad kein Thema, das Sportfahrwerk des A3 3.2 gibt sich schon im Serienntrimm keine Blöße. Da gibt's nicht viel zu verbessern. Wendland hat es dennoch versucht: Um 30 mm kürzere Sportfedern wurden mit ebenfalls gekürzten, in der Zugstufe gestrafften Serierendämpfern gepaart. Dazu gibt's 19-zöllige BBS-Räder der gewichtsoptimierten CH-Serie mit 235/35er-Bereifung von Michelin.

Klar, dass das keine Säufte mehr sein kann – man ist über die

SEIN

Nicht nur Optik: 19"-Räder von BBS und die Carbon-Haube senken das Gewicht.



Typisch BBS: die feinspeichigen Räder vom Typ CH. Darauf montiert Wendland Michelin-Reifen.

Fotos: Richard Meinert



Der Füllungsgrad macht's aus: Trotz Serienauspuff ist der Sound hörbar satter geworden.

Beschaffenheit der Fahrbahn immer voll im Bild. Dafür ist die Seitenneigung minimal, die erreichbare Kurvengeschwindigkeit ausgesprochen hoch. Das Einlenkverhalten wirkt nun noch direkter als im Serienmodell. Allerdings scheint uns nun auch der sehr hoch angesiedelte Grenzbereich etwas schmaler, die Reaktion auf Lastwechsel fällt etwas spontaner aus – auch für Otto Normalfahrer jedoch kein Problem, so lange das ESP eingeschaltet ist.

Schliesslich hat Wendland dem A3 noch einen so genannten Carbon-Kit verpasst. Das sind rundum Stossleisten aus diesem köstlichen Material, ebenso eine Blende auf dem Ventildeckel und vor allem die Motorhaube. Hier bringt der Einsatz von Kohlefaser statt Stahl nicht nur eine spezielle Optik, sondern auch eine Gewichtsreduktion um 10 kg auf nur noch 4,6 kg. Bei der ohnehin frontlastigen Gewichtsverteilung des A3 gewiss kein Nachteil! ■

auto ILLUSTRIRTE FAZIT

Solides, effizientes Tuning – dieser Philosophie ist Wendland auch beim A3 treu geblieben. Gewichtsoptimierung in Ehren – doch wer sparen will, kann den Carbon-Kit auch weglassen.

TECHNISCHE DATEN

Motor ▶ 6 Zyl. in VR-Form (15°), vorne quer, 3189 cm³, Bohrung x Hub = 84 x 95,9 mm, Verdichtung 11,5:1, Leistung 216 kW (294 PS) bei 6660/min (Serie: 184 kW/250 PS bei 6300/min), Drehmoment 356 Nm bei 2850/min (Serie: 320 Nm bei 2500–3000/min).

Kraftübertragung ▶ wie Serie, 1000/min im 6. Gang = 39,6 km/h

Fahrwerk ▶ Änderungen gegenüber Serie: Sportfahrwerk (Tieferlegung 30 mm), Räder (Alu) 8,5 x 19", Reifen 235/35ZR 19.

Beschleunigung im Test ▶

0 bis 50 km/h 2,0 s

0 bis 80 km/h 3,9 s

0 bis 100 km/h (Serie i. T.) 5,9 s (6,7 s)

0 bis 120 km/h 7,9 s

0 bis 160 km/h 14,2 s

0 bis 200 km/h 25,3 s

1 km mit steh. Start 25,7 s

Spitze gem. Tuner 280 km/h

Elastizität im Test ▶

40 bis 80 km/h im 5. Gang 7,7 s

80 bis 120 km/h im 5. Gang 6,5 s

40 bis 80 km/h im 6. Gang 10,4 s

80 bis 120 km/h im 6. Gang 8,6 s

Bremsweg im Test ▶

Min./Max. 38/42 m

Verbrauch im Test (l/100 km) ▶

Durchschnitt 12,2

Preis Testwagen Fr. 70 990

Basispreis (A3 3.2 V6 quattro) Fr. 49 800

Tuning-Komponenten ▶

Motor: Spezialnockenwelle; Überarbeitung von Zylinderkopf, Brennräumen, Ventilsitzen, Kanälen und Ansaugluftführungen; verstärkter Ventiltrieb; Anpassung Motronic Fr. 7735

Sportfedern (–30 mm), Seriadämpfer

verkürzt mit härterer Zugstufe Fr. 1550

19"-Kompletträder BBS CH mit

Michelin Pilot Sport Fr. 7255

Carbon-Kit: Motorhaube,

Stossleisten rundum,

Einsatz in Ventildeckel Fr. 4650

Vertrieb ▶ Aufdorf Garage,

8708 Männedorf, 01/922 31 00,

www.aufdorf.ch,

Infos: www.wendland-tuning.de



Lage satt: Kürzere Sportfedern und modifizierte Seriadämpfer machen den A3 zwar härter, aber auch noch sportlicher in Kurven.

Messungen: auto-illustrierte, Temp. 13°C, km-Stand 10028