

# sport auto

8/2008

- ➔ **6h-Rennen** Das Highlight der Langstreckenmeisterschaft
- ➔ **Gebrauchte Sportwagen** Corvette C5

Die schnellsten und sportlichsten Autos

TTS-SPEZIAL

## Audi TTS 2.0 TFSI

### Coupé im Test

und alles Wissenswerte über den Roadster sowie der ersten Tuning-Version von Wendland mit 310 PS

IM SUPERTEST

## Neuer Porsche 911 Carrera S

mit 385 PS-Direkteinspritzer und Doppelkupplungs-Getriebe



## Neuheiten in Test und Fahrbericht

- > Mercedes SL 65 AMG und Vorstellung SL 65 AMG Black Series
- > Renault Mégane R
- > Mitsubishi Lancer Sportback Rallyart
- > Lamborghini Gallardo LP 560-4
- > 500 Abarth



**Fahrbericht KTM X-Bow**  
Fahrerbericht auf Formel-Niveau

**BMW 135i Performance**  
und AC Schnitzer-ACS1 3.5i im Vergleich

**Formel 1-GP Deutschland**  
Interview mit Weltmeister Kimi Räikkönen

**Deutschland**  
**3,90 €**

Österreich 4,40 €, Schweiz sfr 7,80

BeNeLux 4,60 €, Frankreich 5,10 €, Italien 5,20 €,

Portugal (Cont.) 5,20 €, Spanien 5,20 €, Kanaren (Can) 5,40 €, Finnland 6,00 €, Griechenland 5,80 €, Norwegen 53 nkr, Slowenien 5,20 €



4 190388 30390

# Das weiße High

Mit 1.16,1 Minuten auf dem Kleinen Kurs konnte schon das serienmäßige Coupé zur Gänze überzeugen. Der 310 PS starke, mit DSG versehene Tuning-Roadster des Audi-Spezialisten Wendland aus Rangendingen setzt mit 1.14,9 Minuten noch einen oben drauf – Sportreifen und -federn sei Dank





Die Elektronik macht's möglich: Durch Modifikationen am Steuergerät entlockt der schwäbische Tuner dem aufgeladenen TTS-Triebwerk 310 PS



Gas gegeben, unter Vollast geschaltet und dann verstohlen umgeschaut – keiner schimpft oder schwenkt wütend die Faust. Und die Polizei ist auch nicht in Sicht, alles klar also auf der Andrea Doria.

Dabei hätte es in Anbetracht der gewaltigen Stimme des Wendland-Audi TTS Roadsters durchaus auch anders kommen können. „Wer hat da geschossen“, fragte nach einem unter Last vorgetragenen Schaltvorgang mein Sohn und brachte es irgendwie auf den Punkt: Das Klangspektakel, dass der mit DSG versehene Tuning-Roadster beim Zug an den Lenkrad-Paddeln abbrennt, ist wahrlich nicht von schlechten Eltern und birgt gleichermaßen Lust- und Frustpotenzial. Bei der ersten Begegnung stellen sich alle Nackenhärchen gleichzeitig auf, beim gemächlichen Cruisen auf landschaftlich schönem Geläuf oder in Altstadtpassagen kommt das an eine Gewehrsalve erinnernde schlagartige Abblasen des Zweiliter-Turbo-Motors etwas gar zu aufdringlich herüber.

Schuld daran, dass der im Schwabenland mittels einer auf dem Prüfstand in allen Drehzahlbereichen optimierten Motronic und einer Anpassung von Ladedruck (plus 0,3 bar), Zündung und Einspritzung auf 310 PS erstarkte Bayer den Mund derart voll nimmt, ist eine Downpipe nebst Sport-Kat, die ohne Vorschalldämpfer auskommt.

Aber was heißt schon Schuld: Irgendwie darf ein derart gut im Futter stehendes Auto ja auch hinausposaunen, wes Geistes Kind es ist. Dies gilt umso mehr, als die Optik des in Rangenden scharf gemachten TTS auf Serienstand verblieben ist.

Diesbezüglich macht Wendland ebenso wenig Experimente wie bezüglich der Interieurgestaltung. Dass die Hersteller hochkarätige Desigerteams und Aerodynamiker beschäftigen, die erstklassige Arbeit leisten, erkennt der auf Autos der Marken Porsche, Audi, Seat und VW spezialisierte Tuner neidlos an.

Ergo wurde der offene Zweisitzer neben der bereits erwähnten Auspuffanlage einzig mittels einer Tieferlegung um 30 Millimeter und 19 Zoll großer, schwarz lackierter Räder aufgerüstet. Dingen also, die mehr der Funktion denn dem äußeren Erscheinungsbild dienlich sind.

Die Bremsanlage verblieb trotz der um immer-

hin 38 PS gestiegenen Leistung ebenfalls serienmäßig. Von den Verzögerungswerten her stört das kaum, obwohl das zupackende Temperament der mit 349-Millimeter-Scheiben vorn und 310-Millimeter-Discs hinten bestückten Bremsanlage nach der zehnten Vollbremsung aus Landstraßentempo etwas nachlässt. Dann werden statt 10,5 m/s<sup>2</sup> im kalten Aggregatzustand nurmehr 10,2 m/s<sup>2</sup> zunichte gemacht. Der von Beginn an erforderliche starke Pedaldruck ist jedoch gewöhnungsbedürftig.

Etwas kniffliger als mit dem Serienauto geht es im Wendland-TTS auch im Slalom zu. In der 180 Meter langen Pylonengasse wechselt der mit einem sehr direkten Einlenkverhalten gesegnete Zweisitzer vom leichten Untersteuern unter Last zu plötzlichem Übersteuern bei Lastwechseln. In der weichen Dämpferstufe des adaptiven, beim TTS serienmäßigen Magnetic Ride-Fahrwerks tritt diese Eigenheit des Tuning-Roadsters weniger stark zutage.

Auch wenn die Richtungswechsel nicht regelmäßig und kurz aufeinander folgen, zeigt sich der weiß-schwarze Allradler von seiner nonchalant-konzilienten Seite. Auf dem 2,6 Kilometer langen Kleinen Kurs in Hockenheim war der Wendland-TTS durch nichts aus der Ruhe zu bringen: Kein Drehen um die Hochachse, kein notorisches Untersteuern, keine plötzlichen Ausbruchsversuche des ansehnlichen Hinterteils trübten die flotte Kurvenhatz. Unterm Strich zauberte der vorbildlich gelassene Tuning-

## RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Dass die minimal profilierten Sportreifen des Typs Michelin Pilot Sport Cup einen großen Anteil der prima Performance des **Wendland-Audi TTS Roadsters** auf dem Kleinen Kurs haben, steht außer Frage. Trotzdem: Mit unter 1.15,0 Minuten muss man in der Gut-300-PS-Klasse erst einmal so

schnell über die Runden kommen. Dazu bedarf es auch eines solide gemachten Setups. Jenes ist den Wendland-Brüdern im Fall des Ingolstädter Roadsters gelungen. Das Magnetic Ride-Fahrwerk wurde derart gut auf die verbauten Sportfedern abgestimmt, dass es on and off track nichts zu meckern gibt.



## DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung inkl. Auspuffanlage	2079 Euro
19-Zoll-Räder	3320 Euro
Sportreifen	1690 Euro
Sportfedern inkl. Einbau und Vermessung	750 Euro

## HERSTELLER

Wendland Motorentechnik GmbH, Im Hitzenried 3, 72414 Rangendingen  
 Telefon 07471/871150 www.wendland-tuning.de

Fotos: HERZOG

## TECHNISCHE DATEN

### Wendland-Audi TTS Roadster SPAX\* 5,2

#### Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 82,5 x 92,8, Hubraum 1984 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,8:1, max. Ladedruck 1,3 bar  
**Leistung .....** 310 PS (228 kW) bei 6300/min  
**Drehmoment ..** 400 Nm bei 2500-5000/min  
**Literleistung ..** 156,3 PS pro Liter Hubraum

#### Kraftübertragung

Allradantrieb, Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, ESP, Übersetzungen: I. 2,92, II. 1,96, III. 1,40, IV. 1,03, V. 1,08, VI. 0,87; Achsübersetzung I. - IV. Gang: 4,77, V. - VI. Gang: 3,44

#### Fahrwerk

Einzelradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator

**Bremsen .....** Scheiben rundum, ..... vorn innenbelüftet, ..... Durchmesser 340/310 mm, ABS  
**Räder .....** 235/35 ZR 19 vorn und hinten ..... auf 8,5-Zoll-Felgen ..... Michelin Pilot Sport Cup

#### Karosserie

2-sitziger Roadster  
 L x B x H ..... 4198 x 1842 x 1350 mm  
 Radstand ..... 2468 mm  
 Spur vorn/hinten ..... 1572/1558 mm  
 Tankinhalt ..... 60 Liter

#### Preise

**Grundpreis .....** 49 900 Euro  
**Testwagenpreis .....** 65 468 Euro

#### Unterhaltskosten

Kfz-Steuer ..... 135 Euro  
 Haftpflichtversicherung .. individuelle Einstufung  
 Teilkaskoversicherung ..... individuelle Einstufung  
 Vollkaskoversicherung ..... individuelle Einstufung

## MESSWERTE

#### Gewicht

Fahrzeug voll getankt ..... 1514 kg  
 Gewichtsverteilung vorn/hinten ..... 58,7/41,3 %  
**Leistungsgewicht .....** 4,9 kg/PS

#### Fahrleistungen

**Beschleunigung**  
 0 - 40 km/h ..... 1,8 s  
 0 - 60 km/h ..... 2,8 s  
 0 - 80 km/h ..... 3,9 s  
**0 - 100 km/h .....** 5,5 s  
 0 - 120 km/h ..... 7,3 s  
 0 - 140 km/h ..... 9,8 s  
 0 - 160 km/h ..... 12,5 s  
 0 - 180 km/h ..... 16,3 s  
**0 - 200 km/h .....** 21,3 s

#### Elastizität

im 4./5./6. Gang aus 80 km/h in Sekunden  
 bis 100 km/h ..... 2,0 / 2,7 / 4,7  
 bis 120 km/h ..... 4,1 / 5,5 / 8,5  
 bis 140 km/h ..... 6,3 / 8,6 / 12,5  
 bis 160 km/h ..... 8,9 / 12,0 / 17,0  
 bis 180 km/h ..... 7,7 / 15,7 / 22,0  
**Höchstgeschwindigkeit .....** 260 km/h

#### Fahrdynamik

**Kleiner Kurs Hockenheim .....** 1.14,9 min  
**Slalom (18 m) .....** 69,9 km/h

#### Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) ..... 36,9 m  
 Verzögerung ..... 10,5 m/s<sup>2</sup>  
**aus 100 km/h (warm) .....** 38,0 m  
 Verzögerung ..... 10,2 m/s<sup>2</sup>  
 aus 200 km/h (warm) ..... 143,1 m  
 Verzögerung ..... 10,8 m/s<sup>2</sup>

#### Testverbrauch

Super Plus  
 Minimalverbrauch ..... 10,1 L/100 km  
 Maximalverbrauch ..... 16,9 L/100 km  
 Durchschnittsverbrauch ..... 12,9 L/100 km

#### Messbedingungen:

Lufttemperatur ..... 30° Celsius  
 Asphalttemperatur ..... 41° Celsius  
 Luftdruck ..... 1014 mbar

\*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung: [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX



Nichts für Leisetreter: von Wendland eingesetzter Sportauspuff



Bekannt perfekt: Das Cockpit lässt der Tuner unangetastet



Aus Serie und Tuning: Ledersitze und sportbereifte Räder

Roadster dergestalt eine fabulöse Rundenzeit von 1.14,9 Minuten auf den am Messtag immerhin 41 Grad Celsius heißen Asphalt.

Erst bei der Beschleunigungsprüfung musste der 310-PS-Turbo den aus seiner Sicht widrigen Witterungsbedingungen Tribut zollen. In den Sprintdisziplinen und bei der Elastizitätsmessung operierte der Tuning-TT weitgehend auf dem Niveau des Serien-Coupés.

Da jenes fast 80 Kilo leichter baut, ist das zum Teil der größeren Masse zuzuschreiben.

Andererseits fällt beim Abgleich der Ela-Werte auf, dass der Wendland-Roadster unten herum zwar etwas mehr im Strumpf zu haben scheint als das Serien-Coupé. Oben heraus geht ihm jedoch ein wenig die Luft aus. Der Antritt von 80 auf 180 km/h im sechsten Gang gelingt im TTS Coupé binnen 20,7 Sekunden, während das Wendland-Cabrio bei der gleichen Übung 22 Sekunden vergehen lässt. Fünf Grad Differenz in der Außentemperatur allein können dafür kaum ursächlich sein. *Anja Wassertheurer*

## AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Der in Rangenden auf die schwarz lackierten 19-Zoll-Räder gestellte **Wendland-Audi TTS Roadster 2.0 TFSI** ist das erste Tuningauto auf Basis des von Haus aus potenten Vierzylinder-Topmodells mit Allradantrieb. Motorseitig geht der Tuner die Sache daher gleichsweise moderat an: 38 Mehr-PS sind ohne grundlegende Umbauten zu bewerkstelligen und in der Folge für günstige 799 Euro zu haben. Die Kunden wird's freuen. Auch die Fahrwerksumbauten und die imposant tönende Auspuffanlage sind für vergleichsweise kleines Geld im Angebot.

Wer seinen TTS jedoch häufiger auf abgesperrtem Terrain bewegen will und Interesse am Michelin Pilot Sport Cup-bereiften 19-Zoll-Komplettradsatz hat, muss schon deutlich tiefer in die Tasche greifen: Für die vier Gummis im Format 235/35 R 19 werden 1690, für die dazu gehörenden Leichtmetallräder weitere 3320 Euro fällig. Nachhaltige Komforteinbußen gehen mit den Modifikationen nicht einher.



sport auto-Redakteurin Anja Wassertheurer

#### KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste	
Oettinger-Audi TT RSR	53 Pkt.
Wendland-Porsche Cayman S	49 Pkt.
TechArt-Porsche Cayman S	48 Pkt.
Abt-Audi TT-R	47 Pkt.
<b>Wendland-Audi TTS Roadster</b>	<b>46 Pkt.</b>
Porsche Boxter RS60 Spyder	46 Pkt.
Opel GT	40 Pkt.

### Wendland-Audi TTS

#### sport auto-Wertung (objektiv)

<b>Kleiner Kurs Hockenheim</b>	1.14,9 min	<b>8</b>
<b>Slalom (18 m)</b>	69,9 km/h	<b>9</b>
<b>0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)</b>	5,5 s	<b>7</b>
<b>100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)</b>	38,0 m	<b>6</b>
<b>Leistungsgewicht</b>	4,9 kg/PS	<b>7</b>
<b>Preis-Leistungs-Verhältnis</b>	168 Euro/PS	<b>9</b>
<b>Summe (maximal 60 Punkte)</b>		<b>46</b>

#### sport auto-Wertung (subjektiv)

<b>Fahrspaß</b>	<b>7</b>
<b>Alltagstauglichkeit</b>	<b>8</b>

maximal je 10 Punkte