

Quelle: rallye racing, Juli 1999
Fahrbericht: **Welches S ist schärfer?**

Audi A3 1.8T, 250 PS



Mit eingriffen in die Motronic hat MTM dem Audi S3 zu 40 PS mehr Leistung verholfen. Ob sich die Investition lohnt, zeigt ein Vergleich mit dem Serien-S3



Chip sei Dank. Nur der Tuner-Schriftzug deutet auf den Leistungszuwachs hin



Mayer bietet 40 mehr-PS für 2140 Mark. Teuer wird's erst bei Felgen und Bremsanlage

Wenn Audi ein Modell mit „S“ vor der Typenziffer auf den Markt bringt, schnalzen Kenner genauso genießerisch mit der Zunge wie etwa BMW-Fans bei dem Buchstaben „M“. Das „S“ signalisiert den Freunden potenter Autos, daß hier ein ganz starkes Stück des Ingolstädter Autobauers unterwegs ist.

Serienmäßig ist die S-Variante des A3 von Audi mit satter Power ausgestattet. Eigentlich genug sollte man meinen - bei Audi-Tuner MTM sieht Chef Roland Mayer dies allerdings nicht so. Eine erste Stufe der Leistungssteigerung ist für seine Verhältnisse mit 250 PS eher zurückhaltend ausgefallen. Trotzdem Grund genug für uns, den Serien-S3 mit der Variante von MTM zu vergleichen.

Für 2140 Mark wird in der MTM- Schmiede das Motorsteuergerät gegen eine überarbeitete Version ausgetauscht. Statt der 210 PS, die im Serienauto bei 5800 Umdrehungen der Kurbelwelle anliegen, stehen die 250 Mayer-Pferde bei einer lediglich um 100 Umdrehungen angehobenen Drehzahl zur Verfügung. Noch stärker fällt der Zuwachs beim Drehmoment aus - mit 350 Newtonmeter läßt der MTM seinen Serienbruder, um satte 80 Nm hinter sich, wobei die anliegende Drehzahl für das maximale Drehmoment nur um 50 Umdrehungen, auf 2150 U/min, stieg.

Um diese Mehrleistung sicher auf die Straße zu bringen, gibt es bei Mayer auf die Seriendämpfer abgestimmte Federn für 1130 Mark inklusive Einbau und Vermessung, die die Karosserie an der Vorderachse um 20 Millimeter und an der Hinterachse um 15 mm absenken, eine größere Hochleistungsbremsanlage von Brembo, deren Preis mit 4580 Mark allerdings kräftig in der Brieftasche zu spüren ist - genau wie der Aufschlag von 6970 Mark für die 8,5 x 19-Zoll-Felgen mit Dunlop SP 9000-Pneus der Dimension 235/35 ZR 19.

So ausgerüstet sieht der kundige Betrachter sofort, daß es zwischen den beiden Brüdern Unterschiede auch unter der Haube geben muß. Besonders die große 19-Zoll-Bereifung des MTM sorgt für eine deutlichere Darstellung der Kraft gegenüber dem Serien-S3, der seine Potenz mittels Dachspoiler, Seitenschweller und tief gezogener Frontschürze präsentiert, sich dabei aber doch in diskreter Zurückhaltung übt. Dies ändert sich allerdings, wenn der Fahrer die Leistung des S3 abfordert. Wie von der Sehne abgeschossen, katapultiert sich der Kompaktwagen nach vorne. Durchdrehende Räder kennt der Quattro-Antrieb nicht, und so verwundert es auch nicht, daß schon im Serientrimm lediglich 6,9 Sekunden benötigt werden, um aus dem Stand die 100-km/h-Marke durchzueilen. Dabei hängt der 1,8-Liter-Vierzylinder satt am elektronischen Gaspedal.

Was soll der MTM-S3 mit seinen kleinen Modifikationen am Motormanagement da noch besser können? Einiges! Schon beim Start merken die Insassen, daß sie kräftiger in die gut geformten Seriensitze gepreßt werden. Mit 6,2 Sekunden für den Spurt auf 100 km/h nimmt er seinem Serien-Bruder 0,7 Sekunden ab. Speziell beim Anfahren bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h holt er sich die Vorteile in Form von 0,6 Sekunden.

Die vorhandene Mehr-Leistung ist auch in höheren Geschwindigkeitsbereichen deutlich spürbar. Den rallye racing-Sprint meistert er 1,8 Sekunden schneller, und bei der Höchstgeschwindigkeit packt der MTM mit 245 km/h nochmals sechs km/h gegenüber dem Normal-S3 drauf. Besonders fällt das spontane Ansprechen des Gaspedals bei Gangwechseln auf - hier gibt es kein störendes Ruckeln. Insgesamt wirkt das Turbotriebwerk ein wenig böser; Das, was die Fans beim Serienauto vermissen, das gewaltige Vorschieben, wenn der Lader seinen vollen Ladedruck aufbaut, das gibt es in der MTM Variante hautnah zu erleben.

Weitere Pluspunkte sammelt der MTM in Sachen Bremsanlage. Zwar braucht sich der Serien-S3 bei einem Bremsweg von 35,8 Meter, die aus 100 km/h bis zum Stillstand ermittelt werden, nicht zu verstecken, zumal die Bremsen auch nach mehrmaligen Vollbremsungen sicher und spurtreu agieren, daß es noch besser geht, zeigt aber die Brembo-Bremsanlage. Nach 33,2 Metern steht der MTM wie angewurzelt. Bei einem Preis von rund 4500 Mark darf der Kunde aber auch erwarten, daß sich diese Mehrkosten deutlich erfahren lassen.

Keine Kritikpunkte bei beiden Fahrzeugen gibt es, was das Fahrwerk betrifft. Schon im Serientrimm überzeugt es mit einer Ausgewogenheit, die zwar deutlich in Richtung Sportlichkeit tendiert, aber niemals unangenehm, sprich unkomfortabel wird. Selbst kurze Stöße werden bestens absorbiert. Einziger Unterschied: Der MTM Fahrer spürt die Straße mehr, ohne dies jedoch als unangenehm zu empfinden.

Agilität in Kurven ist für beide Kontrahenten selbstverständlich. Leistung und Drehmoment werden über eine Haldex-Kupplung auf alle vier angetriebenen Räder verteilt, was hohe Kurventempi garantiert. Bei der Haldex-Kupplung sorgt ein mechanisch und elektronisch geregelter Hydraulikdruck für Kraftschluß zwischen den Lamellen und somit für eine optimale Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Eine elektronische Differentialsperre an der Vorderachse kontrolliert zudem die Verteilung der Antriebskräfte an der Vorderachse. Wer es trotzdem einmal zu schnell angehen läßt, braucht keine böartigen Reaktionen zu erwarten. Die beiden S3 schieben

Wer noch mehr Geschwindigkeit zulegt, freut sich darüber, daß nirgendwo ein Leistungsloch zu bemerken ist. Die einzelnen Gänge flutschen wie von selbst in die entsprechenden Positionen. Bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von 239 km/h ist kaum ein Nachlassen der Beschleunigung zu verspüren. Den rallye racing-Sprint von 80 auf 180 km/h bewältigt der flotte Ingolstädter in guten 14,8 Sekunden. Lediglich die kleinen Ruckler, die bei jedem Gangwechsel auftauchen, stören das harmonische Fahrgefühl etwas.

dann über die Vorderachse und können durch einen Lupfer am Gaspedal wieder in die richtige Spur gebracht werden.

Der Audi S3 ist ein Auto, das nahezu alle Wünsche des sportlich orientierten Fahrers erfüllt. Nur der gewisse Kick, den man sich in Sachen Fahrleistungen wünscht, fehlt. Diesen bietet die MTM-Variante zu einem durchaus günstigen Preis, zumindest was die reine Motorleistung betrifft. Die teuren Felgen sind eine Geschmackssache, die Bremsanlage ist wohl erst bei noch mehr Leistung nötig.

Jürgen Schramek

Audi S3 MTM	
MESSWERTE	
0-50 km/h (s)	1,8
0-100 km/h (s)	6,2
80-180 km/h (s)	13,5
Vmax (km/h)	245
Bremsweg (m)	33,2
Verbrauch (l/100 km)	13,5 Super Plus
Vmax (km/h)	Vmax (km/h)
Vmax (km/h)	Vmax (km/h)