

Schon ab Werk ist der Audi S3 kein Schwächling. Oettinger zaubert jedoch 350 PS unter die Haube des Ingolstädters



► Oettinger S3

#### MOTOR

Vierzylinder 16V-TFSI, Hubraum 1984 cm<sup>3</sup>, Serienleistung: 195 kW (265 PS) bei 6000/min, max. Drehm. 350 Nm von 2500-5000/min, Leistungssteigerung durch: Modifikation des Motorsteuergeräts, größeren Turbolader, Hochdruck-Kraftstoffpumpe, komplette Auspuffanlage; Leistung 257 kW (350 PS) bei 5900/min, max. Drehm. 470 Nm von 2900-4500/min

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Allradantrieb mit Haldex-Kupplung, Serien-6-Gang-Schaltgetriebe, Übersetzungen: 1. Gang 3,36; 2. Gang 2,09; 3. Gang 1,47; 4. Gang 1,09; 5. Gang 1,10; 6. Gang 0,91; R.-Gang 3,99; Achse 1-4/5-6: 4,24/3,27

#### FAHRLEISTUNGEN

GF Messwerte  
Beschleunigung  
0 - 60/80 km/h ..... 2,7/4,2 s  
0 - 100/120 km/h ..... 5,5/7,4 s  
0 - 140/160 km/h ..... 9,9/12,1 s  
80 - 120 km/h ..... 2,6 s  
Elastizität  
60 - 120 km/h (4./5./6.) 5,8/8,3/12,0 s  
V<sub>max</sub> ..... 268 km/h

#### VERBRAUCH

Super Plus 100 ROZ  
Testverbrauch ..... 14,8 l/100 km  
Tankinhalt ..... 55 l

#### JAHRESKOSTEN

Steuer (EU 4) ..... 135 €  
HK/TK/VK ..... nach individuellem Angebot

#### PREISE

Leistungssteigerung inkl. Montage, TÜV und Garantie ..... 7187 €  
Oettinger-Fahrwerk ..... 1290 €  
Oettinger-Komplettradsatz ..... 2760 €

#### KONTAKT

Oettinger, Max-Planck-Straße 36  
61381 Friedrichsdorf  
Tel 06172-95330, www.oettinger.de

# RS by Oettinger

**B**islang gab es von Audis kleinstem Modell noch keine RS-Version. Der S3 stellt in der A3-Palette mit 265 PS das sportlichste Modell dar. Nach oben ist also noch Luft. Und genau da plazierte Oettinger eine eigene Variante. Auf Basis des S3 entstand bei den Hessen ein 350 PS-Geschoss, das es mit den Großen aufnehmen kann. Einfaches Modifizieren des Steuergeräts reicht allerdings nicht aus, um die gewaltige Leistung zu erzielen. Dazu sind tiefgreifende Änderungen nötig. Änderungen, die man beim Anblick des 2.0 TFSI nicht erkennt. Unter den diversen Abdeckungen stecken aber ein größerer Turbolader, eine Hochdruck-Benzinpumpe und ein geändertes Motormanagement. Dazu kommt noch eine komplette Auspuffanlage inklusive Hosenrohr mit Motorsport-Katalysator



sowie Vor-, Mittel- und Endschalldämpfer. In dem sitzt zusätzlich eine Klappensteuerung, die je nach Last-Zustand des Motors für ungehinderten Abzug der Gase sorgt. Wer jetzt einen brachialen Klang erwartet, wird enttäuscht. Selbst bei Vollgas wird der Sound des 16 V nicht aufdringlich, bleibt immer heiser-dezent.

Überhaupt nicht zurückhaltend geht das Aggregat unter der vorderen Haube zu Werke. Egal in welcher Stufe der 6-Gang-Schaltbox man sich befindet – es geht rasant bis 7000 Kurbelwellenumdrehungen voran. Lediglich unter 2800 Touren hält sich der Oettinger-S3 etwas bedeckt. In Zahlen ausgedrückt bedeutet das: Null auf 100 in 5,5 Sekunden, auf 200 in 19,6 Sekunden. Der nicht ganz ideale Null-Hundert-Wert kommt übrigens durch die Getriebe-Übersetzung zustande. Kurz vor der magischen Markierung muss man in den Dritten schalten – und das kostet Zeit. Doch spätestens angesichts der Elastizitätsmessungen wird einem klar: Hier arbeiten echte 350 PS und 470 Nm. Im vierten Gang benötigt der Audi 5,8 Zeiteinheiten um von 60 auf 120 km/h zu spurten. Damit lässt er sogar einen Por-

RECHTS OBEN Oettinger RXX-Rad in 8Jx19 Zoll mit Reifen in 235/35 R 19 | UNTEN 2.0 TFSI mit größerem Lader und 350 PS | GANZ UNTEN Edelstahl-Kompletanlage mit Klappensteuerung und Renn-Kat



sche 911 stehen. Nicht weniger beeindruckend der simulierte Überholvorgang von 80 auf 120 km/h in der dritten Fahrstufe: 2,6 Sekunden, etwas mehr als ein Wimpernschlag. Nutzt man dieses Potential häufig aus oder legt längere Vollgas-Etappen auf der Autobahn zurück (Top Speed 268 km/h), dann gönnt sich das Triebwerk um die 18 Liter 100 ROZ-Brennstoff. Im Testmittel blieb es allerdings bei 14,8 Litern auf 100 Kilometern.

Einzig das Oettinger Edelstahl-Gewinddefahrwerk gab Anlass zum Nörgeln. Die bretharte Abstimmung mag auf der Nordschleife das Richtige sein, hat im Alltag aber nichts verloren. Doch natürlich kann man bei Oettinger auch weniger ambitionierte Fahrer mit einer entsprechenden Feder-Dämpfer-Kombination versorgen.

Text ► Georg Otto Fotos ► Roland Frank