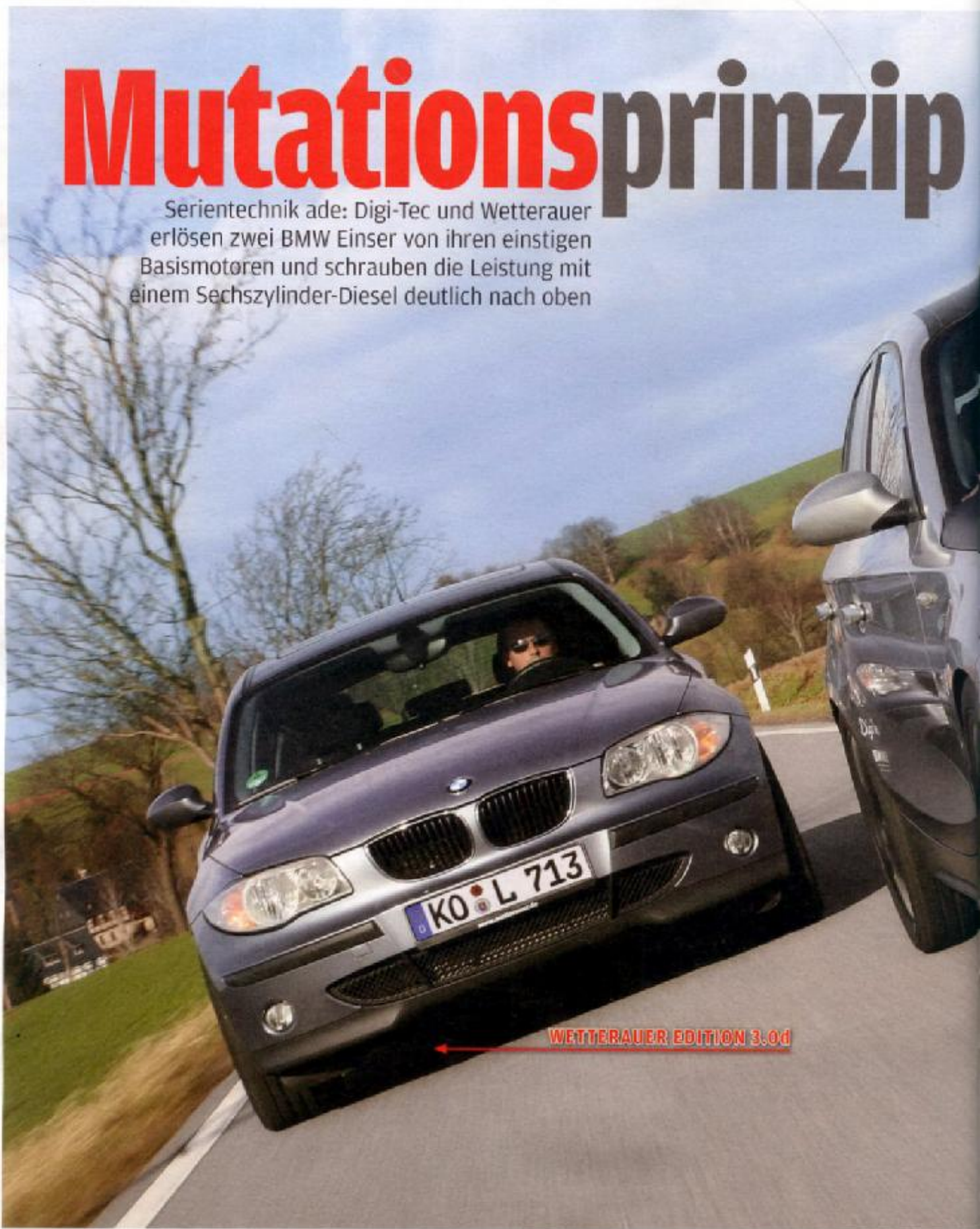


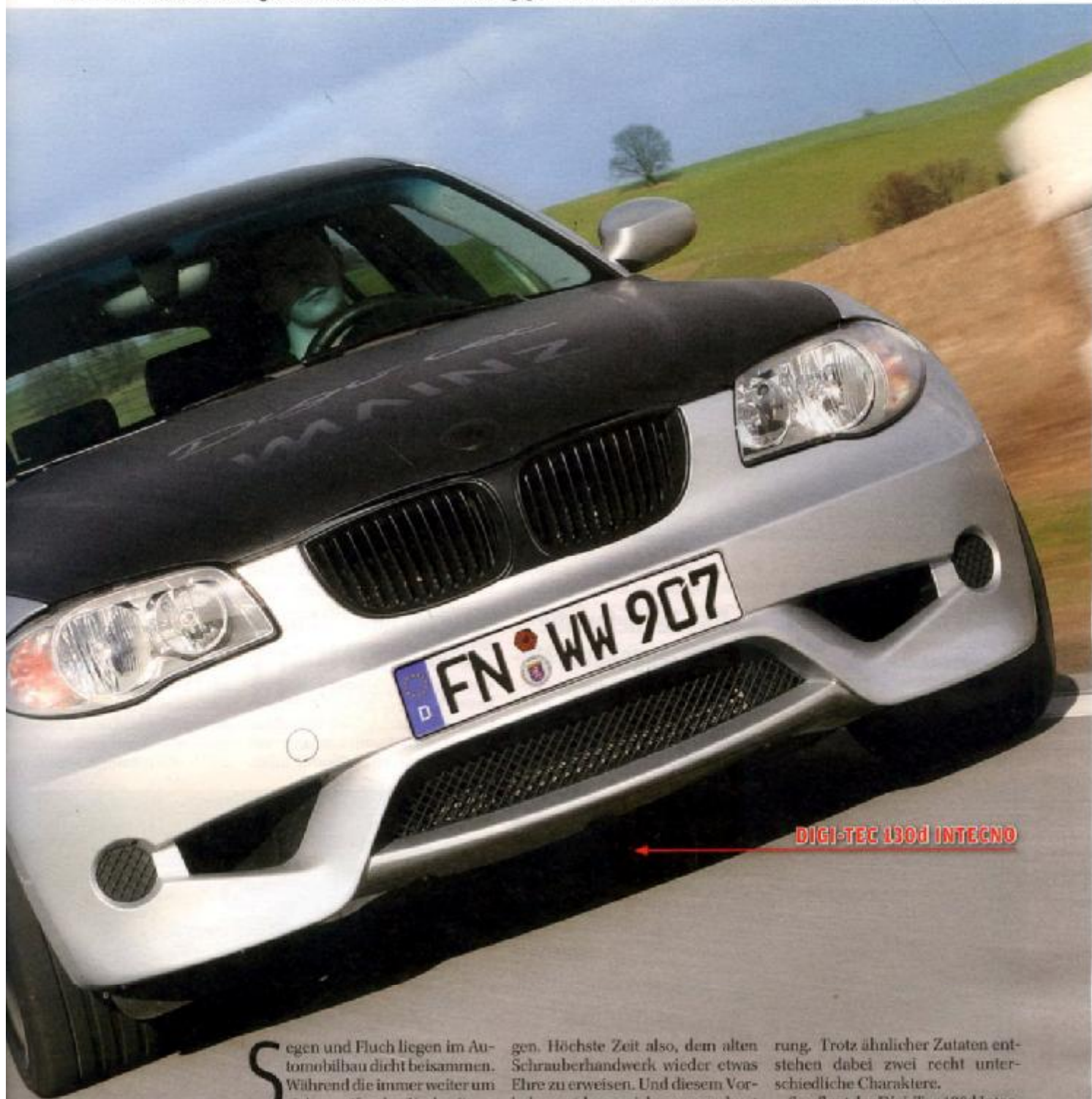
Mutationsprinzip

Serientechnik ade: Digi-Tec und Wetterauer erlösen zwei BMW Einser von ihren einstigen Basismotoren und schrauben die Leistung mit einem Sechszylinder-Diesel deutlich nach oben



WETTERAUER EDITION 3.0d

Dem reizvollen Auftritt des Digi-Tec kann der Wetterauer nichts entgegensetzen. Doch wie heißt es so schön: Auf die inneren Werte kommt es an



DIGI-TEC 130d INTECNO

Segen und Fluch liegen im Automobilbau dicht beisammen. Während die immer weiter um sich greifende Verbreitung von Turbomotoren nährenden Boden für Software-Tuner darstellt, blutet der alten Schrauberzunft in zunehmendem Maße das Herz. Vorbei scheinen die Zeiten, als Mehrleistung noch unter Einsatz von Muskelkraft und Werkzeug geboren wurde. Heute greifen findige Informatiker in die Tasten, um den Motoren mehr Leistung abzurin-

gen. Höchste Zeit also, dem alten Schrauberhandwerk wieder etwas Ehre zu erweisen. Und diesem Vorhaben widmen sich ausgerechnet zwei ausgewiesene Software-Künstler. Getreu dem Motto „Einfach kann's ja jeder“ nehmen sich Digi-Tec und Wetterauer jeweils einen BMW 1er zur Brust, reißen ihm seine Eingeweide heraus, setzen ein drei Liter großes Transplantat ein und garnieren den neugeborenen „130d“ mit Fahrwerk, Auspuff und einer zusätzlichen Leistungssteige-

rung. Trotz ähnlicher Zutaten entstehen dabei zwei recht unterschiedliche Charaktere.

So pflegt der Digi-Tec 130d Intecno bereits optisch den athletischeren Auftritt. Mit optionalen BMW-Schürzen, einer hervorstechenden Mattschwarz-Folie und dunklen OZ-19-Zöllern bringt der Veredler seinem einst recht biederen 120d das Auffallen bei. Mehr Kurventalent verspricht ein unnachgiebig federndes Bilstein-Gewindefahrwerk mit leicht negativem Sturz an ▶



Foto: Jens Bornhöved

DIGI-TEC 130d INTECNO

Viel Grip an der Hinterachse und das untersteuernd ausgelegte Fahrverhalten machen Drifts bei trockener Fahrbahn fast unmöglich - aber eben nur fast

Vorder- und Hinterachse sowie ein Drexler-Sperrdifferential mit 40 Prozent Sperrwirkung. Doch die eigentliche Leistung haust unter der Motorhaube. In Zusammenarbeit mit Mainz Motorsport wurde der 120d seiner Serientechnik komplett beraubt und mit Antriebskomponenten eines 218 PS starken BMW 530d bestückt. Das Steuergerät blieb original und wurde in mühe-

voller Kleinarbeit auf den neuen Motor adaptiert. In diesem Zuge

Digi-Tec liefert die überzeugendere Motorabstimmung

lockte Digi-Tec auch 62 zusätzliche Pferdestärken aus der Reserve und stimmte das Kraftpaket über meh-

rere Monate neu ab. Die Fleißarbeit macht sich bereits im Alltag bemerkbar. Geschmeidig und ohne störende Vibrationen, spricht der Reihensechszylinder bereits unter 2000 Umdrehungen kraftvoll an, spannt seine 605 Newtonmeter gekonnt über ein weites Drehzahlband und beruhigt das Umweltgewissen dabei mit einem voll funktionsfähigen Rußpartikelfilter.

Letzteren kann auch der Wetterauer vorweisen. Zudem greifen die Koblenzer bei ihrem Umbau teils auf elegantere Lösungen zurück. So wurde der aus einem BMW 330d stammende und ursprünglich 231 PS starke Sechstöpler komplett mit Kabelbaum im neuen Umfeld untergebracht. Die mühsame Adaption des Steuergeräts entfällt dadurch. Auch beim Thema Kardan-



So leer kann ein Einser-Cockpit aussehen. Wetterauer belässt den Innenraum im absoluten Originalzustand, ändert noch nicht einmal den Tacho



Salz und Dreck als Zeugen einer bewegten Vergangenheit. Der Motorumbau bewährt sich laut Tuner bereits seit fast 120 000 Kilometern im Alltag



Spaßiger Quertreiber: Drifts gelingen im Wetterauer dank Sperrdifferential nach Belieben



Understatement: Mit einem alten 122-PS-118d hat dieser BMW überhaupt nichts mehr gemein



Die formschöne Vielspeichenfelge in 19 Zoll stammt von Hamann - trotz BMW-Emblem



In den serienmäßigen Ledersitzen wird Seitenhalt zur Mangelware. Der Sitzkomfort geht in Ordnung



Mit geringen Mitteln viel erreicht: Der Heckabschluss wirkt dank Folie und Auspuff stämmig



Die Abgasanlage braucht sehr hohe Temperaturen, um dem Diesel richtig Sound zu verleihen



Faire Arbeitsteilung: Der Motorumbau findet bei Mainz Motorsport in Spanien statt. Leistungssteigerung und Abstimmung erfolgen aber bei Digi-Tec



An der Vorderachse sorgt eine Bremsanlage vom 335i für ausreichend Verzögerung. OZ-Räder mit Conti-Bereifung kosten komplett 3550 Euro

welle verzichtete der Tuner im Gegensatz zu Digi-Tec auf ein kompliziertes Kürzen und fertigt stattdessen kurzerhand eine Neukonstruktion an.

Zusätzlich zum neuen Antrieb spendiert Wetterauer seinem Kompakten Achsen und Bremsen aus dem 330d. Um sicheren Fahrbahnkontakt bemühen sich ein straff, jedoch nicht unkomfortabel abge-

stimmtes KW-Gewindefahrwerk und eine ebenfalls von Drexler

Wetterauer verpackt die 286 PS im absoluten Basis-Look

stammende Differenzialsperre. Außen erkennt man von all diesen Modifikationen rein gar nichts. Die Ko-

blenzer erheben den Begriff Understatement zum Kult und belassen ihre Kreation konsequent im schmucklosen Basis-Look. Einzig die von Hamann stammenden 19-Zöller fallen auf, erscheinen dank nachträglich angebrachter BMW-Embleme aber reichlich harmlos. Für Außenstehende gibt es keinen Grund, dem 118d-Schriftzug am Heck zu misstrauen.

Und genau darin liegt der besondere Charme des Edition 3.0d. Er weckt das Kind im Manne und stachelt bei Autobahnfahrten immer wieder zu neuen Gemeinheiten an. Dabei ist das Prozedere relativ simpel: Man wartet, bis im Rückspiegel ein geeignetes Opfer – gerne mit bis zu 300 PS – durch dichtes Auffahren und eindeutige Lichtsignale Kampfbereitschaft mitteilt, macht höf-



Der Wetterauer kitzelt mit allzeit unproblematischem Handling den Spieltrieb. Doch auch Linienpedanten haben mit ihm eine Menge Freude



Am Ende fährt tatsächlich der unscheinbare Wetterauer einen knappen Sieg nach Hause, da er im Alltag und auf der Rennstrecke mehr Fahrspaß bietet

lich die linke Spur frei und gibt dann Vollgas. Nach einer kurzen Gedenksekunde fällt der Sechszylinder mit 695 Newtonmetern über die Antriebswelle her, versetzt das gesamte Chassis in rumorende Vibrationen und treibt den 240 km/h-Tacho in Windeseile bis zum Anschlag. Der Vorwärtsdrang findet erst bei echten 255 km/h und dabei anliegenden 4300 Umdrehungen ein Ende.

In dieser Disziplin muss sich der Digi-Tec trotz nahezu gleicher Leis-

gungsbereich spürbar wohlfühlt. Weitgehend neutral und bei Lastwechseln sanft eindrehend zirkelt der Einsler ohne Untersteuern an der Ideallinie entlang. Kritik erntet nur die synthetisch wirkende und wenig mitteilende Lenkung. Das Messgerät verbucht am Ende eine schnellste Runde von 1:47,22.

Deutlich unspektakulärer gestaltet sich die Zeitenhatz im Digi-Tec. Seine Abstimmung zielt konsequent in Richtung Fahrsicherheit. Folglich kündigt sich der Grenzbereich stets durch einsetzendes Untersteuern an. Übersteuern erntet nur, wer den kleinen Flitzer mit Gewalt provoziert. Doch obwohl dieses Fahrverhalten subjektiv als träge und im Vergleich langsamer empfunden wird, hält sich der Digi-Tec tapfer im Rennen, knüpft seinem Rivalen sogar Sektor für Sektor einige Zehntelsekunden ab, um diese kurz vor Ende in der lang gezogenen Queckenbergkurve komplett wieder zu verlieren. Grund: Der Wetterauer nimmt in diesem Streckenabschnitt deutlich mehr Schwung mit und profitiert auf der gesamten Zielgerade von einem spürbaren Tempoüberschuss, was ihm letztlich auch den Sieg auf der Rennstrecke einbringt.

Ein Verlierer ist der Digi-Tec dennoch nicht. Trotz Drehmomentnachteil zeigt er auf der Rennstrecke eine überzeugende Leistung. Sein auf Sicherheit bedachtes Setup lässt allerdings spürbar weniger Fahrspaß aufkommen. [ig]

Kontakt: Digi-Tec, Tel. 023 65-69 90 90, www.digi-tec.de; Wetterauer, Tel. 02 61-911 51 10, www.wetterauer.de

Bei den Fahrleistungen schenken sich die Rivalen nichts

tung leicht geschlagen geben, was primär auf seine etwas kürzere Übersetzung zurückzuführen ist. Bei 247 km/h dreht seine Maschine 4400 Umdrehungen und befindet sich damit bereits weit jenseits der Nennleistung. In den klassischen Sprintdisziplinen gibt er sich jedoch keine Blöße und holt nach anfänglichem Rückstand bis Tempo 200 sogar drei Zehntelsekunden Vorsprung heraus. Ein serienmäßiger BMW 130i fällt mit 24,8 Sekunden rund zwei Sekunden hinter die Tuning-Pendants zurück.

Angesichts solch gleichwertiger Fahrleistungen schicken wir beide Probanden mit Spannung zur finalen Messung auf die Rennstrecke. Den Sachsenring-Asphalt nimmt zuerst der Wetterauer unter seine Räder. Bereits nach einigen Kurven wird deutlich, dass sich sein gekonnt abgestimmtes Fahrwerk im

TECHNISCHE DATEN	DIGI-TEC 130D	WETTERAUER ED. 3.0D
Motor	R6, Turbo	R6, Turbo
Einbaulage	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	2993 cm ³	2993 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 90,0 mm	84,0 x 90,0 mm
Verdichtung	19,5 : 1	17,0 : 1
kW (PS) bei 1/min	206 (280)/3550	210 (286)/3792
Literleistung	94 PS/Liter	95 PS/Liter
Nm bei 1/min	605/2300-3500	695/2594
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	6-Gang	6-Gang
Bremsen vorn	348 mm/innenbelüftet	336 mm/innenbel./geleckt
Bremsen hinten	300 mm/innenbelüftet	330 mm/innenbel.
Radgröße vorn / hinten	8 x 19	8,5 x 19
Reifen vorn / hinten	235/35 R 19 / 255/30 R 19	235/35 R 19
Reifentyp	Continental SportContact 3	Continental SportContact 3
Länge/Breite/Höhe	4227/1751/1398 mm	4227/1751/1405 mm
Radstand	2660 mm	2660 mm
Leistungsgewicht	5,3 kg/PS	5,3 kg/PS
Zuladung	352 kg	297 kg
Tankvolumen	50 l	50 l

MESSWERTE (Rennstrecke)	DIGI-TEC 130D	WETTERAUER ED. 3.0D
Beschleunigung		
0- 50 km/h	2,5 s	2,4 s
0-100 km/h	6,2 s	6,0 s
0-130 km/h	9,8 s	9,3 s
0-160 km/h	14,0 s	14,1 s
0-180 km/h	18,2 s	18,4 s
0-200 km/h	22,7 s	23,0 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	14,24 s	14,13 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	5,0 s	4,6 s
80-120 km/h im 5. Gang	5,8 s	5,7 s
80-120 km/h im 6. Gang	8,8 s	8,2 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100-0 km/h kalt	39,2 m (-9,8 m/s ²)	37,1 m (-10,4 m/s ²)
100-0 km/h warm	36,7 m (-10,5 m/s ²)	35,4 m (-10,9 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	8,3 l Diesel	7,9 l Diesel
Reichweite	600 km	640 km
Leergewicht	1488 kg	1513 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	DIGI-TEC 130D	WETTERAUER ED. 3.0D
GPS-Messung (www.kmsoeed.de)	247 km/h	255 km/h

PREISE (in Euro (inkl. MwSt.))	DIGI-TEC 130D	WETTERAUER ED. 3.0D
Serienfahrzeug ohne Extras	28 450 Euro (120d)	26 000 Euro (118d)
Tuning		
Motorumbau	22 199 ¹⁾	21 000 ²⁾
Leistungssteigerung	1049	1049
Fahrwerk	1549	1550
Differenzialsperre	2699	2600
Radsatz	3499	3550
Abgasanlage	1199	2600
Preis Testwagen	60 644 Euro	58 349 Euro

1) inklusive Getriebe und vorderer Bremsanlage; 2) inklusive Getriebe, kompletter Bremsanlage sowie Vorder- und Hinterräder

FAZIT

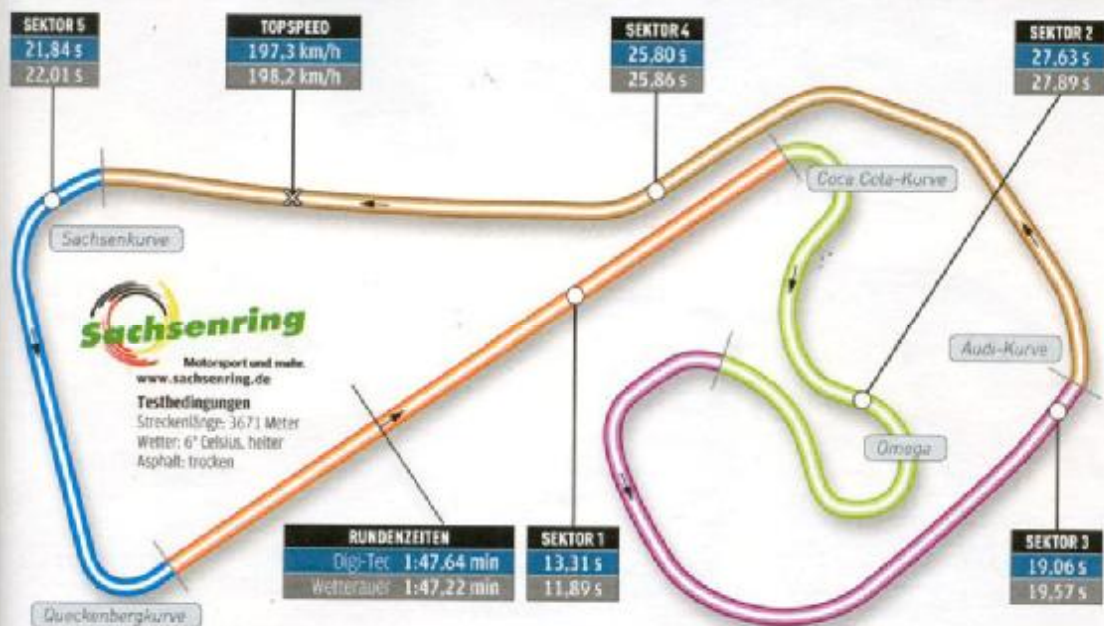
1 WETTERAUER

■ Eine Dampfwalze von Motor im langweiligen Allerwelts-Outfit. Der Wetterauer ist ein Fall für Anhänger des subtilen Humors und besticht durch sein fein abgestimmtes Fahrwerk mit eingebauter Fahrspaß-Garantie.

2 DIGI-TEC

■ Digi-Tec liefert bei der Motorabstimmung eine blitzsaubere Arbeit ab und schärft die Optik mit wenig Aufwand deutlich nach. Leider kombiniert das sehr harte Fahrwerk hohe Kurventempi mit begrenztem Fahrspaß.

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Top-Speed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Top-Speed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximale Traktion an der Vorderachse.

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

- Porsche Carrera S
1:39,08 min
133,38 km/h
- BMW M3 Cabrio DKG
1:42,63 min
128,77 km/h
- Audi RS4 Cabrio
1:46,44 min
124,16 km/h
- Wetterauer Edition 3.0d
1:47,22 min
123,26 km/h
- Mini John Cooper Works
1:47,38 min
123,07 km/h
- Digi-Tec 130d Intecno
1:47,64 min
122,78 km/h
- Ford Focus ST
1:47,98 min
122,39 km/h
- BMW 335i Touring
1:49,71 min
120,46 km/h

* Testfahrt mit Sportreifen, Straßenzustände Sonnlicht, vorbesten der Wundzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

www.volkswagen-zubehoer.de

Aufwerten statt Abwracken. Die Aufhübschprämie ist da.



Guter Geschmack wird jetzt belohnt.

Jetzt Ihren neuen Golf, Scirocco, Passat CC oder Tiguan aufwerten und dabei noch sparen. Entscheiden Sie sich für eines unserer exklusiven Stylingpakete, und wir belohnen Sie bis Juni 2009 mit der Aufhübschprämie im Wert von bis zu 200 Euro.

Nähere Informationen erhalten Sie unter:
www.volkswagen-zubehoer.de
oder direkt bei Ihrem Volkswagen Partner.

**Jetzt Fahrzeug stylen und
bis zu 200 Euro sparen.**
Dieses Angebot ist nur gültig im Aktionszeitraum von März - Juni 2009.

Volkswagen Zubehör

