



Die Frontschürze inklusive Ellipsoid-Scheinwerfern trägt nicht über Gebühr auf und stammt ebenso von Hamann Motorsport ...

... wie die mehrteiligen 19-Zoll-Felgen mit der Bereifung 235/35 rundum

Der unsichtbare Eingriff in die Motorelektronik kostet 1518 Euro





Nicht raucherfreundlich hin oder her: Der Wetterauer-BMW 335d Touring schert sich einen feuchten Kehricht um sensible Zeitgenossen und empfindliche Nasen. Er ist im Stande, seine Insassen mit Druck zu benebeln und die Außenstehenden qualmvoll zu vernebeln. Maximal 660 Newtonmeter Drehmoment setzen vehemente Dunstmarken, 340 PS geben gehörige Rauchzeichen.

Die Rede ist nicht von dichten schwarzen Rußwolken als Indiz einer ungehobelten Leistungssteigerung. Vielmehr vernebeln blaue Schwaden die Edelstahl-Endrohre am Touring-Heck. Sie zeugen davon, dass die 235

Rauch-Gefühl

Außen verbrennt er Gummi, innen sorgt er für wohlige Magenkitzeln – der **Wetterauer-BMW 335d** Touring hat es faustdick unter der Haube. **Test**

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Auf dem engen Layout des Kleinen Kurses fühlt sich der 1766 Kilogramm schwere **Wetterauer-BMW 335d Touring** nicht gerade in seinem bevorzugten Element. Das doch recht stattliche Gewicht steht der Agilität etwas im Weg. Dennoch hinterlässt der mit dem Sportfahrwerk

der M GmbH ausgerüstete Dreier einen guten Eindruck: Er benimmt sich neutral bis leicht übersteuernd und sehr gepflegt.

Dem Serien-BMW nimmt die modifizierte Version pro Runde immerhin 0,7 Sekunden ab. Die Standardbremsanlage ist allzeit Herr der Lage.



DAS KOSTET DAS TUNING

| | |
|-------------------------|-----------|
| Leistungssteigerung | 1518 Euro |
| Edelstahl-Auspuffanlage | 1499 Euro |
| 19-Zoll-Radsatz | 4499 Euro |
| Frontschürze | 1099 Euro |

HERSTELLER

Wetterauer Engineering GmbH, Ernst-Abbe-Straße 4, Telefon 0261/9 1151 10

Millimeter breiten Gummis der Hinterachs-bereifung den auf sie einwirkenden Kräften nur schwer Herr werden.

Bereits ab 1000 Umdrehungen türmt sich schließlich die Drehmomentwelle auf. Geradezu bedrohlich schwillt sie an, schwappt bei 2000/min über und versiegt erst mit dem mahnenden Einsatz des Drehzahlbegrenzers. Ist die 286 PS und 580 Nm starke Serienkonfiguration des BMW 335d schon eine Wucht, legt die bei Wetterauer durchgeführte Optimierung der Motorelektronik noch eine gute Schippe drauf.

Auch im Fall des potenten Diesels darf es eben ein bisschen mehr sein – so lange die Eleganz des geschmeidigen Selbstzünders nicht maßgeblich darunter leidet. Und das tut sie in keinem Fall. Der Drehmomenthammer fällt zwar mit Wucht, aber gleichmäßig. Trotzdem: Wohl demjenigen, der seinen Gasfuß moderat dosieren kann. Falls nicht, leiden die Reifen oder das bis zum scheinbaren Exitus blinkende ESP-Lämpchen.

TECHNISCHE DATEN

Wetterauer-BMW 335d Touring SPAX* 5,4

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor mit zwei Turboladern, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 90 x 84, Hubraum 2993 cm³, Verdichtung 17,0:1, max. Ladedruck 2,0 bar
Leistung 340 PS (250 kW) bei 4400/min
Drehmoment 660 Nm bei 2000/min
Literleistung .. 113,6 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Sechsgangautomatik, DSC, Übersetzungen: I. 4,17, II. 2,34, III. 1,52, IV. 1,14, V. 0,87, VI. 0,69; Achsübersetzung: 2,81

Fahrwerk

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

Bremsen Scheiben rundum
 innenbelüftet
 Durchmesser 330/336 mm, ABS
Räder 235/35 ZR 19 vorn und
 hinten auf 8,5-Zoll-Felgen
 Bridgestone Potenza S03

Karosserie

Fünfsitzige Limousine
 L x B x H 4520 x 1817 x 1418 mm
 Radstand 2760 mm
 Spur vorn/hinten 1500/1513 mm
 Tankinhalt 61 Liter

Preise

Grundpreis 45 450 Euro
Testwagenpreis 74 595 Euro

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer 463 Euro
 Haftpflichtversicherung indiv. Einstufung
 Teilkaskoversicherung indiv. Einstufung
 Vollkaskoversicherung indiv. Einstufung

MESSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt 1766 kg
 Gewichtsverteilung vorn/hinten 50,2/49,8 %
Leistungsgewicht 5,2 kg/PS

Fahrleistungen

Beschleunigung
 0 - 40 km/h 1,6 s
 0 - 60 km/h 2,5 s
 0 - 80 km/h 3,7 s
0 - 100 km/h 5,6 s
 0 - 120 km/h 7,5 s
 0 - 140 km/h 10,2 s
 0 - 160 km/h 13,1 s
 0 - 180 km/h 17,9 s

Elastizität

im 4./5./6. Gang aus 80 km/h
 bis 100 km/h 2,0 s / 2,7 s / 3,5 s
 bis 120 km/h 4,0 s / 5,4 s / 7,2 s
 bis 140 km/h 6,4 s / 8,3 s / 11,1 s
 bis 160 km/h 9,2 s / 11,5 s / 15,2 s
Höchstgeschwindigkeit 285 km/h

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim 1.19,8 min
Slalom (18 m) 63,9 km/h

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) 37,7 m
 Verzögerung 10,2 m/s²
aus 100 km/h (warm) 37,7 m
 Verzögerung 10,2 m/s²
 aus 200 km/h (warm) 143,1 m
 Verzögerung 10,8 m/s²

Testverbrauch

Diesel
 Minimalverbrauch 9,8 L/100 km
 Maximalverbrauch 11,6 L/100 km
 Durchschnittsverbrauch 10,9 L/100 km

Messbedingungen:

Lufttemperatur 10° Celsius
 Asphalttemperatur 8° Celsius
 Luftdruck 1018 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



Völlig losgelöst von der serienmäßigen elektronischen Halteleine rennt der Wetterauer-335d maximal 285 km/h

Kraft hat der schwere Wagen also zur Genüge. Schließlich zoomen sich die stolzen 1766 Kilogramm aus dem Stand in einer Zeit von 5,6 Sekunden auf Tempo 100 und in 17,9 Sekunden auf 180 km/h. Das Serien-Pendant verrichtet die gleiche Übung in 6,3 respektive 19,1 Sekunden. Wenngleich der Wetterauer-BMW sein wahres Können primär nicht aus dem Stand, sondern viel eindrucksvoller aus der Bewegung heraus unter Beweis zu stellen vermag.

Er ist ein Typ der langen Wege und nicht der kurzen Sprints. Ein ausgekochter Profi bezüglich der Elastizität, der beim Herumtrödeln im sechsten Gang nur mal eben kurz Luft holt, um dann mit langem Atem davonzustürmen: in 15,2 Sekunden zum Beispiel von 80 auf 160 km/h. Gegen diesen vehementen Schub sehen nur wenige Land. Die Serie hechelt mit einem Rückstand von knapp drei Sekunden hinterher. Und bei der Höchstgeschwindigkeit kasteit sie sich sowieso selbst. Wohingegen der für vergleichsweise günstige 1518 Euro legal gedopte 335d bis maximal 285 km/h die Welle macht.

So fulminant der Antritt des mit maximal zwei bar Ladedruck befüllten Sechszylinders auch sein mag, optisch hält der auftrainierte Dreier hingegen den Ball verhältnismäßig flach. Gepflegte 19-Zöller gehören fast schon zum guten Ton. Und die Frontschürze fügt sich diplomatisch in das große Ganze ein.

Gepflegt auftreten also, um dann so einigen ausgefuchsten Sportwagen gepflegt die kalte Schulter zu zeigen. Zumindest so lange keine kniffligen Kurvenverläufe den Weg säumen. Spätestens in engen Ecken hemmen die gut 1,7 Tonnen Fahrzeuggewicht etwas die Agilität. Nicht etwa, dass sich der Wetterauer-BMW ausgesprochen bleiern um den Kleinen Kurs winden würde. Mit einer Rundenzeit von 1.19,8 Minuten lässt er die Serie immerhin sieben Zehntelsekunden hinter sich. Er zeigt sich im Grenzbereich verlässlich, neutral bis leicht übersteuernd. Der harmonische Leistungseinsatz und die verschliffenen Gangwechsel der Sechsstufen-Automatik tun ein Übriges für ein sympathisches Fahrgefühl.

Von der Grundabstimmung ist der Tuning-Diesel aber eben nicht auf fahrdynamische Höchstleistungen zugespißt. Das montierte Sportfahrwerk der M GmbH sorgt zwar für eine

gewisse Straffheit, bleibt bei Begegnungen mit jeglichen Fahrbahnebenenheiten aber dennoch jederzeit komfortabel.

Die Sympathie im Umgang mit dem Wetterauer-335d beruht auf anderen Werten als auf verschärftem Kurvenputzen. Es ist das Wissen über die Herrschaft von Drehmoment pur. Und die Gewissheit darüber, dass sein Fahrer am Ziel bei Bedarf genüsslich eine rauchen kann, bis die Super Plus-Konkurrenz eintrifft. Denn die legt bei vergleichbar zügiger Fahrt deutlich mehr Tankstopps ein – und dann raucht es höchstens im Geldbeutel. *Jochen Übler*

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Hier ist reichlich Qualm an der Kette – im wahrsten Sinn des Wortes. Die maximal 660 Newtonmeter des **Wetterauer-BMW 335d Touring** machen mit dem relativen hohen Fahrzeuggewicht von 1766 Kilogramm dennoch kurzen Prozess. Die Hinterreifen bei ausgeschalteter Traktionskontrolle zu malträtieren fällt leicht.

Was jedoch nicht bedeuten soll, dass die Leistung brachial hereinbricht. Der mit Modifikationen an der Elektronik aufgemöbelte Turbodiesel entfaltet seine Kraft nach wie vor harmonisch. Auch der Klangteppich, den die Edelstahl-Auspuffanlage webt, offenbart ein sympathisches Muster: deutlich mehr Reihensechszylinder-Schnur als Diesel-Nageln. Auch wenn das vermeintliche Schwergewicht fahrdynamisch etwas Federn lassen muss – Laune macht der Dampfhammer trotzdem, am ausgeprägtesten auf langen Etappen.

KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste

| | |
|----------------------------|----------------|
| Abt-Audi A4-R | 44 Pkt. |
| BMW 330Xi | 36 Pkt. |
| Wetterauer-BMW 335d | 36 Pkt. |
| VW Golf GTI | 35 Pkt. |
| Skoda Octavia RS | 32 Pkt. |
| MTM-Audi A6 3.0 TDI | 30 Pkt. |
| BMW 320si | 29 Pkt. |



sport auto-Redakteur
Jochen Übler

Wetterauer-BMW 335d Touring

sport auto-Wertung (objektiv)

| | | |
|---|--------------------|-----------|
| Kleiner Kurs Hockenheim | 1.19,8 min | 4 |
| Slalom (18 m) | 63,9 km/h | 4 |
| 0 - 100 km/h (Beschl.-Prof.) | 5,6 s | 6 |
| Leistungsgewicht | 5,2 kg/PS | 6 |
| Preis-Leistungs-Verhältnis | 138 Euro/PS | 10 |
| 100 - 0 km/h (Brems-Prof., warm) | 37,7 m | 6 |
| Summe (maximal 60 Punkte) | | 36 |

sport auto-Wertung (subjektiv)

| | | | |
|-----------------|----------|----------------------------|-----------|
| Fahrspaß | 7 | Alltagstauglichkeit | 10 |
|-----------------|----------|----------------------------|-----------|

maximal je 10 Punkte