



Wendland Audi A3 1.8T

Hartmann VW New Beetle 2.0T

b&b Audi TT 1.8T roadster

mtm Skoda Octavia RS WSC

JE-Design Seat León 1.8T

# Hütchenspiel mit 1087 PS

Ferdinand Piëch beschrieb seine Plattformstrategie mal als „verschiedene Hüte auf identischen Bodengruppen“. Kommt bei derart gleicher Technik unter unterschiedlichen Karosserien beim Tuner überall das Gleiche heraus?

■ Antreten zum Blindverkosten. Fünf unterschiedliche Hüte auf identischer Plattform, so viel ist klar, aber keiner weiß, was mit ihnen los ist. Sämtliche Unterlagen in der Redaktion vergessen. Hm. Die Wagen sind getunt, das ist nicht zu übersehen, also schau'n mer mal.

Ich probiere zuerst den TT, das offensichtlich heißeste Eisen. So bulig sieht sonst keiner aus, dazu sehr offen, sozusagen die „Air-Force One“ unseres Renn-Quintetts. Mit

vollem Namen: b&b Audi TT roadster 1.8T quattro, nett gestylt mit wulstigen Walzen, schlicht grau, ohne großen Klimbim, dafür mit Allrad

**Der TT: offen, mausgrau und mit 272 PS weitaus der Stärkste**

und bestimmt ordentlich Dampf. Und er enttäuscht mich nicht. Mit sonorem Grollen schnüre ich die Boxengasse hinunter und strebe der Hotelkurve im Motopark zu, vor der

er giftig zischelt – ein echter Hochleistungsturbo bläst den Überdruck beim Gaswegnehmen am Wastegate ab. Ich vermute, er wird nicht allzu sehr untersteuern, ist ja ein Allrad, aber schon irre ich.

Der b&b TT quietscht sich durch die Hotelkurve und schiebt dabei heftig über die Vorderräder. Auf der kurzen Geraden danach geht es unter lautem Turbopfeifen eindrucksvoll

Bitte umblättern



Fotos: Toni Baader

Richtig, das sind VWs Konzern-Fünflinge: gleiche Gene und doch so unterschiedlich. Audi A3 (Wendland), Skoda Octavia (mtm), VW New Beetle (Hartmann) und Seat León (JE-Design) ungefähr gleich stark, nur der Audi TT roadster spielt mit 272 PS in einer anderen Liga

voll vorwärts, doch im Hasseröder-U kommt wieder der Aufschrei des Gummis. Was ist hier los? Auch im Triple, einem Dreifach-Knick, muss ich vorsichtig sein, den Grip scheint man weggetunt zu haben. Unser Race-Ace Peter Oberndorfer lächelt, als ich ihn zum TT befrage: „Café-Racer“, sagt er lapidar. „Der ist nicht für die Rennstrecke gebaut, Fette Räder bedeuten nicht automatisch hohes Kurventempo. Er untersteuert

sehr stark, und die Dunlop-Reifen sind mit diesem Fahrwerk überfordert. Auch die Dämpfung ist nicht optimal. Der Motor geht im mittlere

**Ein muskulöses Hütchen mit reichlich Spoilern garniert**

ren Drehzahlbereich freilich richtig los.“ „Und wie viele PS, was schätzt du?“, frage ich. „Um die 250 werden's schon sein.“

Der zweite Kandidat unseres Tuner-Abschmeckens kommt aus Spanien, der Seat León. Man glaubt's kaum, gleiche Bodengruppe wie der TT, gleicher Basismotor, der 1,8-Liter-Turbo, aber ein muskulöses Limousinen-Hütchen mit reichlich Spoilern obendrauf. JE-Design steht am Heckflügel. Schnurrend gleitet er aus der Boxengasse, ganz zart säuselt der Vierzylinder, ohne Wastegate-Zischeln, rein in die Hotel-

kurve, ziemliche Schlagseite. Gasgeben in die Gerade bedeutet geschmeidiges, kultiviertes Hochdrehen, sauberes Anbremsen vorm Hasseröder-U, Einlenken weich, Federn weich, Beschleunigen weich, alles weich – ist der überhaupt getunt außer am Blech? Er fährt sich ganz alltagsüblich, aber verdammt schnell fliege ich jetzt ins Triple. Also aufgepasst, etwas Gas weg vor dem mittleren der drei Knicks. Die Brem-

**Wer ist b&b?**

■ 1984 wurde die VW- und Audi-Tuningfirma von Siegfried Becker und Michael Bentler bei Siegen gegründet. Vom VW Lupo bis zum Audi A8, vom TDI bis zum W12 wird alles technisch Vertretbare an den Motoren getan. Oft bis an die Grenzen. So entstand als Unikat ein VW Polo mit VR6-Turbo-Triebwerk und 380 PS. Inzwischen kann man bei ausgewählten VW/Audi-Händlern b&b-Tuningkits bestellen und einbauen lassen. Infos: [www.bb-automobiltechnik.de](http://www.bb-automobiltechnik.de); Telefon 02 71-30 32 30



se kommt saftig vor Turn 4, in der McDonald's locker über die Curbs, Vollgas auf der Dunlop-Geraden, fünfter Gang, oh, er hat sogar sechs, ABS-Klopfen beim Anbremsen. In den Shell-Esses meldet sich das ESP, so soll es sein, aber das schicke ich per Knopfdruck zum Schlafen.

Peter Oberndorfer steht schon in der Box. „Na, wie gefällt dir der León?“, fragt er. „Ein bisschen weich und harmlos“, rekapituliere ich,



### **b&b Audi TT roadster**

Gekonnt gestylt, makellofes Finish, einziger Allrad, teuerster und stärkster Renner im Feld, überlegene Fahrleistungen – doch nur hauchdünn der Schnellste beim Zeitfahren im Motopark. Die dicken Reifen auf überbreiten Felgen und das wenig harmonische Fahrwerk bremsen ihn in den Kurven ein. Hier ist die Show übertrieben worden