

Jetzt erst rech

Nach dem pannenreichen Serienanlauf des Audi TT quattro greifen nun die Tuner ein: Hohenester und B&B versprechen mit ihren technisch aufwendigen Komplettangeboten Fahrgeuss ohne Reue





■ Der nach STW-Vorbild gestaltete Hohenester-Heckflügel vermindert den Auftrieb



■ Alles Serie: Äußerlich ist den starken Motoren die Leistungssteigerung nicht anzusehen

Fotos: HERZOG

Am Anfang schien es eine fulminante Erfolgsgeschichte zu werden. Im Segment der sportlichen Coupés schlug der Audi TT quattro ein wie die sprichwörtliche Bombe. Endlich brachte ein Hersteller den Mut auf, seine Aufsehen erregende Konzeptstudie ohne verflachende Abstriche auf den Markt zu bringen. Die Kunden waren begeistert und stürzten sich förmlich auf den kultigen Sportwagen.

Wie sehr sich doch das Bild seit der Markteinführung geändert hat. Vom Trendsetter mit Lifestyle-Touch zum Sorgenkind der Branche. Fast keine Woche vergeht ohne Hiobsbotschaften von der TT-Front. Spektakuläre Unfälle verunsichern die Fahrzeugbesitzer, haufenweise laufen Wandlungsbegehren bei der Audi AG auf. Um zu retten, was noch zu retten ist,

verspricht Audi den enttäuschten Kunden nach der bewährten Salami-Taktik wöchentlich neue Rückrufaktionen. Jüngster Höhepunkt des Trauerspiels: In einer bundesweiten Anzeigenkampagne entschuldigte sich Audi öffentlich bei den TT-Besitzern und bietet nun sogar gegen eine geringe Kostenbeteiligung die aufwendige Nachrüstung des elektronischen Stabilitätsprogramms an.

Das problematische Naturell des TT ließ auch den Tunern keine Ruhe. Dank ihrer schnellen Reaktionszeiten können sie ihren Kunden schon viel früher Lösungen zu den Problemfeldern Aerodynamik und Fahrwerk präsentieren. Die beiden Testexemplare der Tuner Hohenester und B&B verfügen bereits über aerodynamische Hilfsmittel, die den wirksamen Auftrieb von fast 60 Kilogramm bei



200 Stundenkilometern signifikant verringern. Die Heckspoiler-Variante von B&B fällt dabei optisch dezenter aus als der mächtige, dem Rennsport entlehene Flügel von Hohenester. Beide Fahrzeuge zeigen bei hohen Geschwindigkeiten keine Stabilitätsprobleme mehr und zogen souverän ihre Bahnen.

Um die zickigen Reaktionen des Sportcoupés im Grenzreich zu beseitigen, setzen beide Tuner auf hochwertige Fahrwerkskomponenten. Das von B&B montierte Gewindefahrwerk senkt den Fahrzeugschwerpunkt um 40 Millimeter ab und sorgt in Verbindung mit den formschönen 18-Zoll-Felgen und üppiger Bereifung (vorn 225/40-18, hinten gar 255/35-18) für ein insgesamt vollkommen unkritisches Fahrverhalten. Plötzliche Lastwechselreaktionen sind dem getunten TT völlig fremd, gutmütiges Untersteuern prägt das Bild. Die straffe Federung erfordert allerdings Zugeständnisse beim Abrollkomfort.



■ Unter den formschönen 18-Zoll-Rädern vernichtet bei B&B eine Porsche-Bremsanlage Geschwindigkeit



■ Das Sportfahrwerk von B&B sorgt für ein zuverlässiges Verhalten im Grenzbereich mit leichter Tendenz zum Untersteuern

Auch der von Hohenester mit einem höhenverstellbaren Fahrwerk um fünfzig Millimeter abgesenkte TT macht dank edler BBS-Felgen im 18-Zoll-Format eine gute Figur. Auch hier sind die kritischen Lastwechselreaktionen aus der Serie wie weggeblasen. Am fahrphysikalischen Limit überzeugt der TT mit bestechender Agilität und neutralem Eigenlenkverhalten. Diese Vorzüge

setzt er auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim in eine beachtliche Rundenzeit von 1.18,8 Minuten um und ist so um acht Zehntelsekunden schneller als sein direkter Konkurrent.

Die fahrdynamischen Verbesserungen versüßen beide Tuner mit einem kräftigen Nachschlag bei der Motorleistung. Der Vierzylinder-Turbomotor des Audi TT bietet eine dankbare Basis für mehr Leistung mit relativ geringem Aufwand: Ein geänderter Turbolader mit größerem Fördervolumen saugt die zu verdichtende Luft durch erweiterte Zuführungen, ein modifizierter Abgaskrümmer ist bei beiden Tunern ebenso Pflicht wie eine gegendruckarme Abgasanlage und eine geänderte Ladeluftkühlung. Bei der abschließenden Abstimmung auf dem Leistungsprüfstand stehen dann in beiden Fällen an nähernd 300 PS zu Buche.

Warum der vergleichbare Arbeitsumfang bei Hohenester um fast 14 000 Mark teurer ausfällt als bei B&B, ließ sich auch im direkten Fahrvergleich nicht restlos klären.

Das kostet das Tuning

Motorumbau	23 900 Mark
Fahrwerk, Felgen, Spoiler	8559 Mark
Bremsanlage	5300 Mark

Hersteller

Hohenester GmbH
85080 Gaimersheim
Telefon 0 84 58/23 19



■ Hohenester setzt auf BBS-Felgen und Vier-Kolben-Bremssättel mit 330 Millimeter großen Bremsscheiben



■ Kurvenkünstler: Das sehr neutral abgestimmte Fahrwerk erlaubt dem Hohenester-TT schnelle Rundenzeiten

In den Testdisziplinen Beschleunigung und Elastizität kann sich der von Hohenester verbesserte TT zwar knapp durchsetzen, doch die Unterschiede sind für den Alltagsbetrieb fast unerheblich. Trotz winterlich-kalter Messbedingungen stürmen beide Sportcoupés in 6,2 Sekunden auf 100 km/h, bis 200 km/h

sprechen für die kundige Hand von Tuner Hohenester. Einzig die noch unausgereifte Vorserienauspuffanlage und der wegen einer nicht passgenauen Schelle mehrfach abgefallene Druckschlauch geben beim TT aus Siegen Anlass zur Kritik.

Dass der zügellose Vortrieb keine negativen Nachwirkungen

zeitigt, verdanken die beiden Sportwagen ihren gelungenen Nachrüstbremsanlagen. Die Verwendung von mächtigen Vierkolben-Bremssätteln und Bremsscheiben im Pizzaformat gehört bei seriösen Tunern als ergänzende Maßnahme

zur Leistungssteigerung heute zum guten Ton. Die verwendeten Komponenten sorgen für feinfühliges Dosierverhalten und standfeste Verzögerung.

Was der Audi AG nicht gelang, exerzieren die Tuner mustergültig vor. Schnelle Problemlösung in Verbindung mit erhöhtem Spaßpotenzial – so wird das Sorgenkind zum Musterschüler.

Marcus Schurig

Das kostet das Tuning

Motorumbau	9850 Mark
Fahrwerk, Felgen, Spoiler	9740 Mark
Bremsanlage	4995 Mark

Hersteller

B&B Automobiltechnik GmbH
57078 Siegen
Telefon 02 7118 50 33

kann der Hohenester-TT einen kleinen Vorsprung von 1,6 Sekunden herausfahren. Auch bei der Höchstgeschwindigkeit herrscht mit 270 km/h Gleichstand.

Im subjektiven Fahreindruck zeichnet den TT von B&B eine etwas größere Drehfreude in der Nähe des roten Bereichs aus. Das homogenere Ansprechverhalten und der bessere Antritt im mittleren Drehzahlbereich

Fazit

Die Tuner Hohenester und B&B haben mit ihren jüngsten Kreationen auf Basis des in die Kritik geratenen Audi TT quattro technische Kompe-



■ sport auto-Redakteur
Marcus Schurig

tenz und schnelle Reaktionszeit bewiesen. Dank aufwendig verbesserter Fahrwerke und aerodynamischer Modifikatio-

nen hat der TT in beiden Fällen seinen Schrecken verloren. B&B liefert ein überzeugend fahrsicheres und vollkommen unkritisches Auto mit starkem Motor zu einem angemessenen Preis. Der von Hohenester getunte TT besticht mit einem sehr neutralen, rennstreckentauglichen Fahrwerk und einer ungemein harmonischen Triebwerksabstimmung. Dass der Preis für die Leistungssteigerung mehr als doppelt so teuer wie bei B&B ausfällt, ist der einzige Wermutstropfen.

