

TEST: B&B-LUPO  
1.8T RS MIT 300 PS



# GRAUE



**Motor für mehr:** Der aus dem TT stammende 1.8 l Vierzylinder-Fünfventil-Turbo kommt auf 300 PS



**Seitenführung und Sicherheit:** Die Recaro-Sitzschalen mit Vierpunkt-Gurten für rennmäßige Sitzposition



**Sportlenkrad und Serienarmaturen:** Nicht einmal der bis 240 reichende Tacho denunziert die Motorleistung

**Der, der den Porsche ärgert in neuem Gewand:  
Ein 300 PS starker TT-Motor im Bug des kleinen Lupo.  
Die Tuning-Schmiede B&B aus Siegen toppt den Beschleunigungsrekord für Fronttriebler mit 5,5 Sekunden**



# RENITENZ

**D**er GF-Rekord ist gebrochen. Über Jahre hinweg stand ein Wert einsam an der Spitze: 5,6 Sekunden für den Sprint auf Hundert bei stehendem Start. Vorgelegt von einem Polo des Siegener Tuners B&B. Natürlich kein gewöhnlicher Polo: Ein High-Tech Exemplar mit turbogeladenem VR6, nominell 350 PS und einem Drehmoment von rund 450 Newtonmetern. Jetzt ist er geschlagen, um eine Zehntelsekunde – von einem Lupo! Doch auch dieser Lupo hat mit dem, was in Wolfsburg von den Bändern purzelt, nur noch wenig gemein. Auch er stammt von B&B, doch nun mit reinrassiger TT-Technik im Bug – ein von 225 auf 300 PS hochgepöppeltes Turbotriebwerk samt Getriebe.

Eng geht es zu im Motorraum des grauen Wolf. Auf den Millimeter passt der Einsachter zwischen die Längsträger, gewaltige Ladeluftrohre winden sich wie überdimensionale Schlangen eng um den heißen Motorblock. Links vorne der offene Luftfilter, der die ursprünglich an dieser Stelle sitzende Batterie in die Reserveradmulde verbannt. Gierig saugt der Power-Lupo nach Atemluft, deren Reise über einen verstärkten Spezialturbo samt zweier Hochleistungs-Ladeluftkühler und einem modifizierten Fünfventilzylinderkopf schließlich gemeinsam mit 98-oktanigem Super Plus in vier Brennräumen endet. Mächtige 410 Newtonmeter Drehmo-

ment wuchtet dieses Triebwerk bereits bei 2600 Touren auf die Kurbelwelle, das schafft einen so gewaltigen Vortrieb, dass die beiden Dunlops auf den Vorderrädern selbst im dritten Gang noch Mühe haben, schlupffrei zu agieren. Beschleunigung? Ein viel zu harmloser Begriff für das, was nach dem Durchtreten des Gaspedals im B&B-Lupo abläuft. Der erste Gang gehört ausschließlich der Gleitreibung: Verzweifelt suchen die beiden Gummis nach Grip auf dem kalten Asphalt. 2. Gang: Unendlich langsam scheint sich nun die Drehzahl der Räder der Straße



## B&B Lupo 1.8 TRS 300 PS

**MOTOR:** Vierzylinder Vierventil-Ottomotor, Basis Audi TT 225 PS.

Leistungssteigerung durch Spezial-Turbolader mit geänderten Krümmer, Doppel-Ladeluftkühlanlage, optimierte Ansaugluftführung, Spezial-Zylinderkopf mit modifizierter Verdichtung, Steuergerätemodifikation, Abgasanlage. Leistung 220 kW (300 PS) bei 5900/min, max. Drehmoment 410 Nm bei 2600/min, Hubraum 1598 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 81,0 x 86,4 mm, Verdichtung 9,6:1

**KRAFTÜBERTRAGUNG:** Frontantrieb, Fünfgang-Schaltgetriebe mit Sperre und langem 5. Gang. Übersetzungen: 1. Gang 3,30; 2. Gang 1,94; 3. Gang 1,31; 4. Gang 1,03; 5. Gang 0,84, Rückwärtsgang 3,06, Achse 3,94.

**KAROSSERIE:** Serienkarosserie mit Käfig, Recaro-Sportsitzen, 2 Vierpunktgurte, Leergewicht inkl. Fahrer 1210 kg, Gesamtgewicht 1320 kg.

**FAHRWERK:** Mc Pherson Federbein-Vorderachse, Verbundlenker-Hinterachse, Stabilisator v/h, B&B Gewindefahrwerk in RS-Abstimmung, B&B-Porsche Sportbremsanlage mit 304 mm Scheibenbremsen vorn, TT-Bremsanlage hinten, ABS. Reifen: Dunlop SP 9000 in 215/35 R 16 auf 7,5 J x 16 Leichtmetallrädern.

**FAHRLEISTUNGEN:** (GF-Messwerte)

Beschleunigung	
0 - 60 km/h .....	<b>3,2 s</b>
0 - 80 km/h .....	<b>4,1 s</b>
0 - 100 km/h .....	<b>5,5 s</b>
0 - 120 km/h .....	<b>7,3 s</b>
0 - 140 km/h .....	<b>9,4 s</b>
0 - 160 km/h .....	<b>11,7 s</b>
0 - 180 km/h .....	<b>15,8 s</b>
0 - 200 km/h .....	<b>20,8 s</b>
80 - 120 km/h .....	<b>72,7 s</b>

Elastizität 4./5. Gang

60 - 80 km/h .....	<b>2,2/5,0 s</b>
60 - 100 km/h .....	<b>3,7/8,7 s</b>
60 - 120 km/h .....	<b>5,4/11,1 s</b>

Tachoanzeige 100 ... **eff. 93 km/h**  
Höchstgeschwindigkeit **252\* km/h**

**VERBRAUCH:** (Super plus bleifrei)

Testverbrauch .....	<b>13,8 l/100 km</b>
Minimum .....	<b>10,6 l/100 km</b>
Maximum .....	<b>16,0 l/100 km</b>
Tankinhalt .....	<b>34 l</b>

**JAHRESKOSTEN:**

Steuer (Euro 3) .....	<b>90 €</b>
Haftpflicht 19 (unbegr.) .....	<b>936 €</b>
Teilkasko 33 (SB 150) .....	<b>312 €</b>
Vollkasko 26 (SB 300) .....	<b>3069 €</b>

(VVD-Jahresprämie: Stuttgart 100%), Neuwagen, Garagenfahrzeug, 24h, Fahrleistung bis 17000 km, Haftpflicht inklusive Schutzbrief, Tuning berücksichtigt

**PREISE:**

B&B-Lupo 1.8 T RS (Basis: Lupo GTI) .....	<b>49998 €</b>
--	----------------

\* Tunerangabe



**Wolfskäfig:** Die Rohrkonstruktion sorgt neben der Sicherheit für eine weitere Versteifung der Zelle, die Fahrzeugbatterie ist für bessere Gewichtsverteilung und aus Platzgründen hinten in der Reserve- radmulde montiert

**Wolfsgebiss:** Die Porsche-Bremsanlage mit 304er Scheiben unter den schicken Mille Miglia-Einteilern in 7,5 J x 16 Zoll



anzupassen, doch unbeirrt schiebt der Turbo an und hält den Druck im Rücken bis nahezu Tempo 100 konstant. Nach fast rückhaltlosem Einsatz von Kraftstoff, Nerven, Schweiß und Gummi fällt diese Marke nach nur 5,5 s, die 200 trotz langem fünften Gang nach 20,8 s. Dabei fordert der Ritt auf der Kanonenkugel den ganzen Mann, nur kundige und kraftvolle Hände am Volant werden hier ihre Freude finden. Warum?

Bei vollem Krafteinsatz neigt der kleine, böse Wolf dazu, zur Seite auszuwandern, zudem ist auch das Beschleunigungsuntersteuern naturgemäß recht ausgeprägt. Lässt sich dies durch gefühlvollen Leistungseinsatz noch einigermaßen beherrschen, wirkt sich die ungünstig ausgefallene Steuergeräteprogrammierung in schnell gefahrenen Autobahnkurven drastisch aus. Bereits eine leichte Gaswegnahme führt zum Zusammenbrechen des Ladedrucks und damit zu plötzlichen Leistungseinbrüchen, was unter Querschleunigung ein sofortiges Eindrehen des Hecks bewirkt. Wer

jetzt nicht blitzartig reagiert und gegenlenkt, darf im günstigsten Fall einen Dreher erleben. Ansonsten zeigt sich das knackige B&B-Gewindefahrwerk den hohen Ansprüchen des High-Power-Aggregats gewach-





sen, die Bremsen tun es ohnehin. Immerhin beißen vorn zwei riesige Porsche-Bremszangen unbarmherzig in die 304 mm messenden, innenbelüfteten Scheiben.

Und was kostet ein solcher Über-Lupo samt Käfig und Schraubstock-Schalensitzen? Lockere 49 998 Euro werden da aufgerufen. Und spätestens jetzt muss die Frage erlaubt sein, was man dafür erwarten darf. Sicher, das Ding geht wie die Pest, zeigte aber im Detail doch erschreckende Qualitätsmängel. So sorgten etwa blaue Einfachst-Kabelverbinder in

Verbund mit einem launischen Steuergerät für Elektrik-Ärger. Ein Prototyp, so B&B, bei Kundenautos liefern wir Top-Qualität.

*tof*

