

190

Nr. 43 · 29. Oktober 1999

Auto Bild

Der neue Audi A4

S. 8



auch als Cabrio, Kombi und Coupé

22 STARKE SEITEN

Tuning-Extra

ab S. 44



▶ Kamei Beetster

▶ Polo mit 350 PS

▶ Handgeschnittzte BMW

▶ Aufregende Astra

▶ Minis im Maxi-Look



TEST WINTERREIFEN

Das griffigste Format

195/65 R 15 T und
205/55 R 16 H: der
Marken-Test S. 34



CITROËN PLURIEL



Die Super-Ente

Wieder da: 2 CV, wunderbar und wandelbar;
von der Limousine bis zum Cabrio-Pick-up S. 24



www.autobild.de

Die gelbe Granate von B & B



**FIRMEN-
PORTRÄT** 

350 PS, 272 km/h:



Nur vom Verkauf eines Meisterstücks vom Schläge Polo VR6 2.8 Turbo kann auch Tuner B & B nicht leben. Den Geschäftsalltag des 16 Jahre alten Unternehmens bestimmen denn auch überwiegend zivile und deutlich preiswertere Umbauten. Spezialisiert ist das Team dabei auf Volkswagen und Audi. Für nahezu alle aktuellen Modelle werden Leistungssteigerung (auch per Chip-Tuning), Fahrwerks-optimierung und Karosserie-kits angeboten – auch für den Sharan (sowie Ford Galaxy, Seat Alhambra) und den VW Bus. Ältere Modelle, wie Corrado, Golf III oder Audi 80 und 100, können ebenfalls zur Kraftkur vorkahren. Kontakt: B & B Automobiltechnik, Birkenbacher Str. 126, 57078 Siegen, Tel. 02 71-8 50 33, Fax -8 50 37, E-Mail: info@bb-automobil-technik.de

Da ist es wieder, dieses Pfeifen. Sobald du voll aufs Gas steigst, meldet es sich, legt sich über das Brabbeln des 2,8-Liter-Sechszylinders. Gib Gas, ich will Spaß, singt der Lader. Ich rolle durch die Stadt, heimwärts. Im Polo von B & B. Dem Über-Polo. Der gelben Granate. Mit 350 PS unter der Haube. Dem Polo balla, balla.

Auf einem Fassadengerüst wenden sich drei Bauarbeiter zugleich, recken die Hälse. Erst fällt die Kinnlade, dann der Mörtel von der Kelle. Volle Punktzahl für den Glotz-Faktor. Die Schlüssel hatte mir der Chef in die Hand gedrückt:

Polo balla, balla

Ritt auf der Kanonenkugel: der Mini mit Monster-Power

„Das Ding ist ein extremer Testwagen, das braucht mal einen untypischen Fahrer. Und zwar so einen sehr besonnenen wie dich. Aber fahre um Himmels willen vor-sich-tig!“

Mach ich, Chef. Als Rechts-Mann der Redaktion habe ich schließlich täglich drei Leser

mit abgängigem Führerschein am Telefon, wegen „unglücklicher Tempogeschichten“. Von bösen Unfällen nicht zu reden.

An der nächsten roten Ampel treffe ich prompt den, den man immer trifft – wenn man in einem Auto sitzt, das nach Blender aussieht. Er hockt in einem

Z3, offen, und lugt durch seine Sonnenbrille rüber (es ist bewölkt). „Schnösel“, denke ich, und er denkt: „Ha, Polo-Proll!“ – das kann ich lesen – und taxiert mich wohl auf 130 PS. Rollt dann noch so ein bisschen vor.

Weiter auf Seite 50



Cockpit: Bis auf das griffige Lenkrad weitgehend Serie. Im Testwagen ohne Airbags, auf Wunsch sind sie lieferbar



Kunststoff-Schalensitze bieten dem Piloten den nötigen festen Seitenhalt. Auch mit Hosenträgergurten zu bestücken

Tuning8 EXTRA



Lupo 16V B&B II

Auch aus Volkswagens kleinem Wölflinchen machen die B&B-Techniker einen starken Wolf mit 100 PS. Grundlage: der 1,4-Liter mit 75 PS. Durch Spezialnockenwellen, Modifikationen an Zünd- und Einspritzanlage sowie optimierte Kennfeldzündanlage werden 25 Extra-PS herausgekitzelt. Preis dafür: 3495 Mark. Die 25 PS mehr gibt es allerdings auch serienmäßig von VW im Lupo 16V für 3400 Mark Aufpreis. Alternative also: den bestellen und nur an Fahrwerk und Optik tunen lassen. Für den tiefen Auftritt gibt es Lösungen von Fahrwerksfedern für 248 Mark bis zum Gewindefahrtwerk für 1895 Mark. Dazu entsprechend breite Reifen – vom 195/45er-Gummi auf 14"-Fellen für 1695 Mark bis zum 215/40er-Breitpneu auf 16"-BBS für 2495 Mark. Die Optik runden Heckschürze, Seitenschweller und vergittertes Frontstoßstangenunterteil ab (je 495 Mark). Die Fahrleistungen des B & B-Lupo sind ansprechend: 0–100 km/h in 10,6 Sekunden und 183 km/h Spitze. Preis dafür: 7,4 Liter Super Plus auf 100 Kilometer.

Polo balla, balla

bietet an. Doch ich weiß was, was du nicht weißt: 5,6 auf 100, 450 Nm bei 2600. Noch Fragen?

Bei Grün – eins, zwei – hustet der Polo los, und weg bin ich. Im Spiegel sehe ich Schnösel, wie er, sagen wir mal, anfährt. Blöde Männer Spiele – aber gewinnen tut trotzdem gut.

Nun stadtauswärts, ab auf die Autobahn, vor in die Zone ohne Tempolimit. Rechte Spur, mittlere, der Polo geht wie ein Go-Kart, linke Spur. 120, 150, 180 Sachen – zwischen ein paar Leitposten erledigt. 200, der Polo brüllt. Jetzt bitte ein Stück gerade, freie Bahn. Da ist es, weit vorn rechts nur ein Laster. Eins, zwei, drei – 230. Der Polo zerrt am Lenkrad. Gut, dass ich felsenfest sitze, die Schultern Halt im Schalenitz finden.

Jetzt muss ich den Wagen packen wie den Stier bei den Hörnern, sonst pack ich es nicht. Gas durchdrücken, die Nadel zittert über 250. Bedeutet: Knapp 70 Meter zieht der Polo in einer Sekunde durch, der Kilometer ist in 14 Sekunden absolviert (was ich freilich erst später ausrechne).

Porsche und Co regeln jetzt ab. Ich auch. Bremse runter auf 160 (die Anlage packt bissig zu), fahre von der Autobahn ab und gegenüber wieder rauf. Bummelkurs zum heimatischen Carport. Klar – kleine Zwischenspurts eingeschlossen.

Denn diese knackigen Beschleunigungs-Kicks sind es,



Aus einem Guss: das Heck mit Dachspoiler, Leuchtenblenden und Kit-Stoßfänger



Kofferraum-Asyl: Die Batterie findet im Motorraum keinen Platz, ist im Heck links installiert



Redakteur Bunke: „Dieser Hammer von B & B müsste waffenscheinpflichtig sein“

die den echten Spaß im Power-Polo bringen. Schiere Kraft aus dem Drehzahl-Keller – eine abgedroschene Formulierung, hier passt sie.

Doch jenseits von Tempo 220 erlebte ich in der gelben Granate keinen Temporaus, son-

dern Tempostress pur. Vmax 272 mit eurem Polo, B&B? Das glaube ich lieber, statt es auszuprobieren. Es sei denn, ihr reserviert mir Frankfurt Airport für diesen Versuch.

Bleibt die Frage: Was soll so ein Auto? Einzige Antwort: Zei-

gen, was man bauen kann, eben auch den Overkill im Kleinwagen. Da stimmt der Preis für das Teil tröstlich: 100 000 Mark bremsen Krawallos wohl aus. Denn solch einem in dieser gelben Granate möchte ich wirklich nicht begegnen. R. Bunke



Passt millimetern genau: der von 174 auf 350 PS angefüllte VR6. Maßnahmen zu dieser glatten Leistungsverdoppelung? Alles, was technisch machbar ist



Blitzstarter: von 0 auf 100 km/h in 5,6 Sekunden, 0 auf 200 km/h in 19,9 Sekunden

B & B POLO VR6 2.8 T

Motor	VR6
Hubraum	2792 cm ³
Leistung	257 kW (350 PS) bei 6000/min
Drehmoment	450 Nm bei 2600/min
Getriebe	5-Gang manuell
Antrieb	Front
Bremsen v./h.	Scheiben/Scheiben
Reifen	215/40 ZR 16
Kofferraum	245 l
Tankinhalt	45 l
Länge/Breite/Höhe	3714/1654/1419 mm
Leergewicht/Zuladung	1170/390 kg
Anhängelast (gebremst)	800 kg

Leistung	
0–100 km/h/0–200 km/h	5,6/19,9 s
60–100 km/h im 4. Gang	6,4 s
Höchstgeschwindigkeit	272 km/h
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Testverbrauch (l/100 km)	11,7 l SP

Ausstattung	
Motor-Umbau	Serie
Sportfahrwerk	Serie
Spezialbremsanlage	Serie
Sportenschalldämpfer	Serie

Kosten	
Steuer/Befreiung	338 Mark/keine
Haftpflicht	Einzelstufung nach
Vollkasko	jeweiliger Versicherung

Preis 98 500 Mark