

ÜBERFLIEGER

B&B AUTOMOBILTECHNIK UND HGP SETZEN DEN AUDI TT
GEHÖRIG UNTER DRUCK: MIT TURBOAUFLADUNG
ERREICHEN COUPÉ UND ROADSTER 450 UND FAST 500 PS
UND SO DIE FAHRLEISTUNGEN VON SUPERSPORTWAGEN

Text: Martin Hube Fotos: Frank Ratering, Jürgen Zerha





Gierig: Die Gestaltung der Lufteinlässe orientiert sich am Vorbild des Audi R8. Der große Ladeluftkühler ist durch den zentralen Grill zu erkennen



Das DSG-Getriebe wurde der Kraft angepasst



Die klangstarke Abgasanlage kostet 1950 Euro

Zum passgenauen Body-Kit (2698 Euro) gehören auch die schwarzen Seitenteile im R8-Style



Mit einem Startkapital von 40 950 Euro kann es losgehen. Damit ist die Basis geschaffen, um den Supersportwagen Konkurrenz zu machen. Unglaublich? Nicht möglich? Womit denn, bitte schön? Mit einem Audi TT? Der hat doch nur maximal 250 PS – geht nicht.

»HGP setzt auf Understatement: Nur die 20-Zöller von OZ im Bicolor-Design deuten auf die Leistung des Überfliegers hin«

Da offensichtlich nicht sein kann, was nicht sein darf, gibt es nur eins – testen und messen. Es treten an: Ein atemberaubend gestyltes TT Coupé im Look des brandneuen R8 von B&B Automobiltechnik sowie ein unschuldig wei-

ßer Roadster von HGP. Beide Firmen nehmen die V6-Version als Basis und rüsten diese mit einem Turbolader nach. Was so einfach klingt, bedarf in der Umsetzung eines großen technischen Aufwandes. So muss nicht nur



Der Heckflügel des B&B ist starr und sorgt für Abtrieb. Zum Lieferumfang der Leistungssteigerung gehört bei beiden TT eine Sportabgasanlage. Beim HGP ist sie zweiflutig und besitzt zudem eine Klappensteuerung



B&B-Bremse: top Bremswege, aber Vibrationen nach Belastung



HGP-Bremse: riesig, standfest, aber leider auch sehr teuer

die Grundverdichtung des Motors mittels einer Metallplatte und zwei Zylinderkopfdichtungen auf ein Maß von 8,5 : 1 reduziert werden. Ein neuer Gusskrümmer, der Turbolader und ein neues Hosenrohr sowie ein Ladeluftkühler samt passender Ansaugluftführung suchen ebenso Platz unter der Haube.

All dies nützt natürlich nichts ohne die entsprechende Anpassung oder, besser gesagt, Neu-Programmierung der Motorsteuerung. Da beide Tuner zudem auf das Doppelkupplungsgetriebe DSG setzen, muss auch dieses den stark angestiegenen Drehmomentwerten angepasst, verstärkt und auch länger übersetzt werden. Offensichtlich kein einfacher Umbau, aber man will ja schließlich ➤

»Der B&B-TT ist ein echter Hingucker und wird nicht nur auf den ersten Blick mit dem neuen Audi R8 verwechselt«

»HGP bietet auch eine 405-PS-Variante des 3,2-Liter-V6 an. Inklusive Montage kostet dieses Turbo-Kit 16 600 Euro«

nicht in der Kreisklasse mithalten. B&B nennt seinen Hingucker frech TT500 – bis dato sind die 500 PS aber nur die Zielvorgabe, denn das von uns getestete Erprobungsfahrzeug kommt in der derzeitigen Entwicklungsstufe auf etwa 450 PS, bei einem Ladedruck von 0,75 bar.

Am Heck des weißen Roadsters weisen nur der kleine rote HGP-Schriftzug und die Worte „Powered by“ auf den Umbau hin. Das mit der Power ist wörtlich zu nehmen, denn Firmenchef Martin Gräf gibt 490 PS Leistung für die große Single-Turbo-Version an, die er zum Test bringt. Hier liefert der Turbolader maximal 1,05 bar Ladedruck. Auf dieses Bauteil legt HGP besonders viel Wert: Um eine Garrett-GT35-Rumpgruppe konstruierte man eigene Verdichter-



Mit 0,75 bar Ladedruck erreicht der B&B-TT 450 PS. 500 PS sind in Planung

TECHNIK B&B TT COUPÉ

ECKDATEN

Motor	V6-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo
Hubraum	3189 cm ³
Leistung	328 kW / 450 PS bei 6700 /min
Drehmoment	590 Nm bei 3850 /min
Getriebe	6-Gang, DSG
Antrieb	Allrad, permanent
Fahrwerk	vorne: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenker, Federn, Dämpfer, Stabi; ESP
Bremsen	rundum: innenbelüftete Scheiben, ABS, Bremsassistent
Bereifung	245/30 ZR 20
Felgen	9 x 20
Länge / Breite / Höhe	4178 / 1842 / 1307 mm
Leergewicht / Zuladung	1455 / 355 kg
Abgasnorm	EU 4
Versicherungs-Typklassen	15 HP / 24 VK / 25 TK

FAHRLEISTUNGEN

0 - 100 km/h	4,5 s
60 - 100 km/h	2,2 s
80-120 km/h	2,7 s
0-200 km/h	15,9 s
Höchstgeschwindigkeit	290 km/h
Bremsweg aus 100 km/h kalt	35,7 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	35,1 m
Test-Verbrauch	15,2 l Super Plus / 100 km

KOSTEN

Grundpreis	43 100 Euro
Turbo-Nachrüstung ¹	19 950 Euro
Fahrwerk	1798 Euro
Bremse	3498 Euro
Radsatz	3998 Euro

¹ inkl. Einbau, DSG-Anpassung und Abgasanlage (HGP: klappengesteuerte Abgasanlage)

und Turbinengehäuse, um damit Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung zu optimieren. Es wurde also geklotzt und nicht gekleckert – schließlich wagt man einen Vorstoß in die Porsche-Turbo-Region.

Als erstes darf der B&B TT zeigen, was in ihm steckt. Mit aktivierter Launch-Control wird der Testfahrer hier regelrecht zum Passagier – Fehlbedienungen ausgeschlossen. Fuß auf die Bremse, Vollgas, und die Drehzahl pendelt sich beim B&B TT bei exakt 4000 Touren ein. Bremse los und ab geht's. Bei Erreichen der Enddrehzahl wird ohne Zugkraftunterbrechung der nächste Gang eingelegt. Die Messelektronik registriert einen Wert von 4,5 Sekunden auf 100 km/h und 15,9 Sekunden auf 200 km/h – das kann sich sehen lassen. Gleiches gilt auch für die Bremswerte: 35,7 Meter aus 100 km/h in kaltem Zustand und 35,1 Meter Warmbremsweg sind hervorragend. Kein Wunder, denn die Techniker vertrauen hier auf eine

6-Kolben-Festsattelanlage mit 342 Millimeter großen Scheiben. Schade nur, dass die Bremse nach extrem harter Beanspruchung Vibrationen entwickelt. Alternativ bietet B&B eine Acht-Kolben-Vorderradbremse vom Audi RS6 in Kombination mit einer RS4-Hinterradbremse an.

Der weiße HGP-Roadster steht zum Konter parat. Wie auch der B&B TT ist er mit 20-Zöllern bestückt; diese sind allerdings mit 255ern statt 245ern besohlt. Das gleiche Ritual: Auf die Bremse treten, Gas geben. Die Drehzahl steht hier bei 4500 Umdrehungen. Die 498 PS des HGP-V6-Turbo schieben brutal an. Wie auch beim B&B bleiben die Schaltrücke nahezu aus, und so erlebt der Pilot den Sprint anders als gewohnt, als würde er die Umwelt beschleunigt wahrnehmen – ein Start wie ein Zoom-Effekt.

Überragend sind die Beschleunigungswerte: 3,99 Sekunden spuckt das Messgerät für die Null-auf-100-km/h-Disziplin aus, nur 13,1 Sekun-

den vergehen bis 200 km/h. Zur Verdeutlichung: Dieser Audi TT liefert sich ein Kopf-an-Kopf-Duell mit einem Porsche Turbo. Damit diese Leistung auch jederzeit beherrschbar bleibt, setzt HGP auf dieselbe 6-Kolben-Bremse, wie sie auch im Mercedes SL 65 AMG zum Einsatz kommt. Die Werte liegen kalt wie warm bei 36 Meter, und die Bremse überzeugt mit einem sehr teintuhung zu dosierenden Druckpunkt.

Einigkeit herrscht bei der Abstimmung der Fahrwerke. Auch wenn beide Tuner unterschiedlichen Herstellern vertrauen, haben sowohl B&B als auch HGP die Alltagstauglichkeit im Blick. B&B setzt auf ein höhenverstellbares PSS9-System von Bilstein. Zug- und Druckstufe der Dämpfung können über ein Rändelrad justiert werden. Die Rückmeldung an den Piloten stimmt, der Restkomfort steht in Ordnung. Lob gibt es auch für das KW-Gewindefahrwerk des HGP. Das Variante-3-System erlaubt

eine getrennte Einstellung der Zug- und Druckstufe der Dämpfer. In der HGP-Abstimmung beeindruckt vor allem das gute Schluckvermögen sowie die Unterdrückung von nervigen Vertikalbewegungen.

B&B und HGP ist es gelungen, trotz massiver Leistungssteigerung die Alltagstauglichkeit zu sichern. Beide TT begeistern nachhaltig – der HGP eine Spur nachhaltiger. ■