

# QUATTRO

## Gelobt sei, was schnell macht

Wenn Lastwagen nach dem Volksmund die "Könige der Landstraße" sind, so ist dieser Audi TT unbestritten der "König der Autobahn". Kein Kunststück: Mit ziemlich genau 500 PS und einer Top-Speed, die irgendwo jenseits der 300 km/h-Marke liegt, verweist das kleine Coupé selbst die hochkarätige Stuttgarter Konkurrenz auf die Plätze.



# STAGIONI

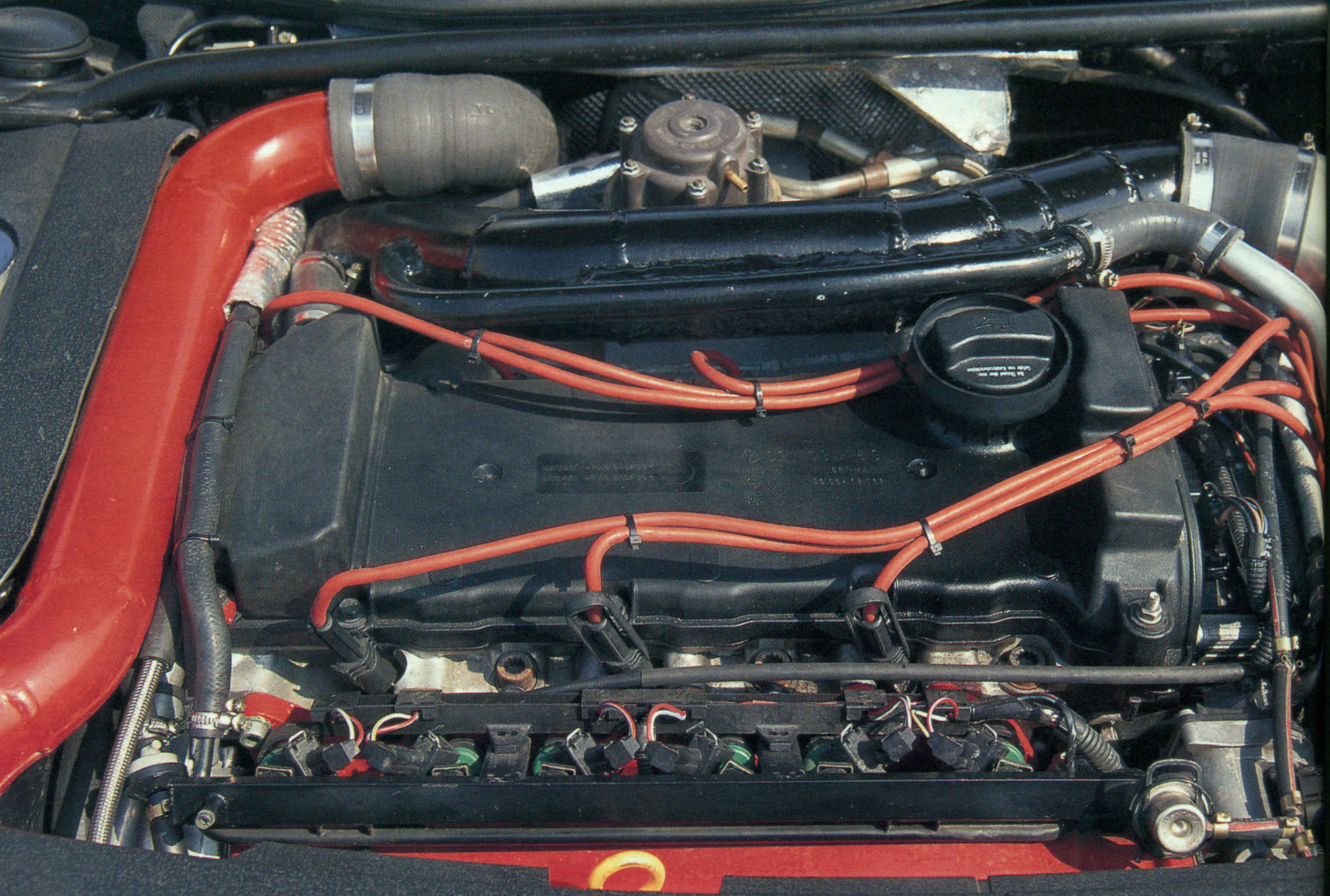


**Was war das Geschrei groß** am Ende des letzten Jahrtausends, als ein paar Mächtegern-Schumis hinterm Steuer eines neuen Audi TT die Verkehrsumstände und ihre Fähigkeiten kolossal überschätzten und sich (gelegentlich mit tödlichem Ausgang) um Leitplanken und Laternenpfähle wickelten. Mit einem aberwitzigen Tamtam musste der qualitätsbewusste Autohersteller Audi, der drohenden Rufschädigung begegnen: Alle ausgelieferten Fahrzeuge der ersten Produktionsmonate wurden damals eingesammelt und gegen Stellung eines Leihwagens zur

Nachbesserung per Bahntransport zurück ins Werk nach Ingolstadt geholt. Dort hatte man eigens eine ganze Halle leer geräumt und zur Mammut-Werkstatt umfunktioniert. Bei jedem TT wurde ein speziell für die Nachrüstung entwickeltes "ESP" in den Kabelbaum eingeflochten. Außerdem gab es straffere Fahrwerksfedern und geänderte Stabilisatoren sowie einen Entenbürzel als Abrisskante am Heck, der die fließenden Linien der einstigen Design-Ikone allerdings ziemlich stark stört. Wer auf seine Eigenverantwortung setzte und Geschmack bewies und deshalb auf die Aerodynamik-Krücke verzichtete, wurde mit drastischen Worten darüber aufgeklärt, dass er sein Auto "gegen ärztlichen Rat" aus dem Sanatorium zurück bekam. Immerhin: Die Maßnahmen zeigten

Wirkung. Angeblich soll man einen TT nun tatsächlich bei jeder Witterung ohne jegliche Reste von Hirn, dafür aber mit voll durchgetretenem Gaspedal über den Highway scheuchen können.

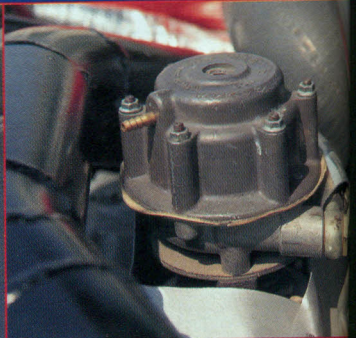
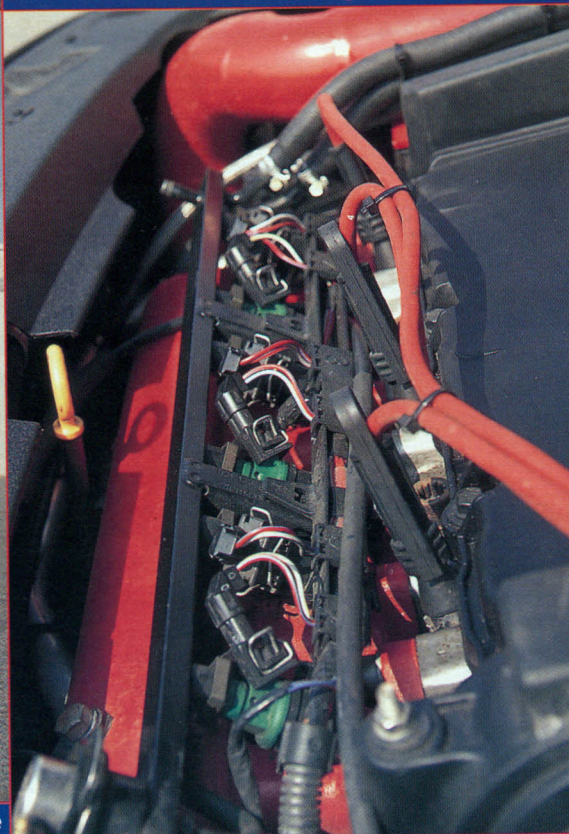
**Als Bernd Schwekendiek** aus Rotenburg an der Wümme seinen 225 PS-TT Quattro im Jahr 2001 als Neuwagen orderte, hatte er bereits keine andere Wahl: Das kleine "Geschwür" am Heck war längst serienmäßig dran, und heute kann Bernd durchaus gute Gründe dafür nennen, daß das Ding auch dran bleibt. Schließlich hat sich die ursprüngliche Motorleistung mit zirka 500 PS mittlerweile weit mehr als verdoppelt, und auch die kritische Kopflastigkeit wurde durch den Einbau eines turbo-bestückten VR6-Antriebs noch verstärkt. An diesem Setup, das die derzeitige Spitze der Evolution darstellt, hat die in Schaaheim ansässige Firma Rothe-Motorsport seit Jahren maßgeblichen Anteil. Dort hatte man schon Bernds Erstfahrzeug, einem be-



Zirka 500 PS - Rothe macht's möglich!



Porsche spendete die Bremsanlage



schmucke Audi-Coupé bei weisem Einsatz des Kräftepotenzials durchaus noch ein bis zwei Hundertschaften an Pferdestärken mehr vertragen konnte. Da stieß der kleine 1,8er dann doch allmählich an seine Grenzen, und Bernd sah es auch nicht recht ein, weshalb er gerade bei einem Spaßauto auf die komfortable Laufruhe eines Sechszylinders verzichten sollte, mit der ihn sein Edelkombi schon ab Werk verwöhnte. Die Lösung des Problems lag auf der Hand: Ein "gemachter" VR6 musste unter

reits ab Werk nicht gerade schwächlichen RS4 einen kräftigen "Power-Punch" verpasst. Da Bernd beruflich ständig zwischen Hamburg und Erfurt pendelt, ist dem Langstreckenfahrer naturgemäß jedes Mittel recht, das dazu beiträgt, diese großen Distanzen wenigstens mit etwas Fahrspaß zu würzen.

Bei seinem TT, den Bernd sich eigentlich nur "just for fun" zugelegt hatte, begann es recht harmlos mit einem neuen Setup des Steuergeräts, das dem serienmäßigen Vierzylinder bereits wenige Wochen nach der Erstzulassung zu zirka 290 PS verhalf. Danach dauerte es nicht lange, bis Bernd zu der Überzeugung kam, daß das

ter die Haube. Weil es den 3,2l V6 Viertakter, mit dem der TT heute erhältlich ist, damals noch nicht gab, griff man zum standardmäßigen "Zwoneuner" vom Corrado.

Außer dem unveränderten Hubraummaß definierte man den Begriff "Standard" im Hause Rothe allerdings völ-

lig neu. Vor dem Einbau in den TT wurde das Aggregat von der Pike neu aufgebaut. Weil die Rothe-Jungs aus langjähriger Erfahrung wissen, dass sich die Leistung nach Einbau eines Turbo-Kits der Stufe III irgendwo bei 400 bis 500 PS einpendelt, je nachdem, womit der Motor sonst noch bestückt wird, kamen an den am höchsten belasteten Zonen nur handverlesene "High-End"-Komponenten zum Einsatz. Dazu zählen unter anderem verstärkte Pleuel- und Hauptlager, beschichtete Schmiedekolben sowie natriumgefüllte Auslassventile. Der maximale Ladedruck, den der wassergekühlte KKK-Lader mit externem Wastegate im Betrieb produziert, liegt bei 1,55 bar. Apropos Wasser: Die "Ökos" müssten jubeln, denn in Bernds TT dient es mit geringer Methanolbeimengung auch als alternativer "Kraftstoff", der, natürlich zusätzlich zum Benzin, ins Saugrohr eingespritzt wird. Dieser alte Trick, der bereits einige Bombermodelle im zweiten Weltkriegs als "Booster" beflügelte, sorgt beim Verdunsten für eine Abkühlung des angesaugten (bzw. eingeblasenen) Kraftstoff-Luft-Gemischs, das sich deshalb zusammenzieht und so mehr Sauerstoffmoleküle je Einlasstakt aufnehmen kann. Das wiederum bewirkt Leistungssteigerungen von 20-30 Prozent. Eine Edelstahl-Auspuffanlage mit durchgängig 76 mm Rohrdurchmesser sorgt für einen ebenso ungehemmten Abtransport der Abgase, wie die "Rohstoffe" in das Triebwerk einströmen. Nach einer Anpassung des elektronischen Motormanagements auf einem Allrad-Prüfstand lagen schließlich standfeste 500 PS an.

**Natürlich waren nun** weitere flankierende Maßnahmen zu ergreifen. So kam an der Vorderachse eine Porsche Biturbo-Bremsanlage mit Ferodo-Rennbelägen zum Einsatz, deren Scheiben mit 343 mm Durchmesser das Format einer ausgewachsenen Familiempizza haben, wobei die Bodendicke (in diesem Fall Scheibenstärke) mit 32 mm amerikanischen Vorlieben entspricht. Die großen Öffnungen der mehrteiligen Fünfspeichen-Felgen in den Maßen 9x18 geben seither einen guten Blick auf die verwendeten Vierkolbensättel frei. Hinten geht es mit 288x28 mm-Scheiben (ebenfalls mit Ferodo-Belägen) etwas genügsamer zu, was man von den Felgen, die hier 10x18 messen, nicht gerade behaupten kann. H&R-Federn in Kombination mit gelben Koni-Dämpfern halten das Geschoss, das nach Umbau des Antriebsstrangs auf 4motion-Technik

# WOB!-tec

(Halber- bzw. Herstellerangaben)

**Basisfahrzeug:** Audi TT Coupé Quattro (225 PS)

**Baujahr:** 2001

**Motor:** VR6 aus Corrado, komplett neu aufgebaut mit verstärkten Lagern, beschichteten Schmiedekolben, bearbeitetem Zylinderkopf mit natriumgefüllten Auslassventilen, verstärkter Kraftstoffpumpe, geänderten Einspritzventilen, Rothe Turbo-Gusskrümmer, wassergekühlter KKK-Turbolader mit externem Wastegate, Wasser-Methanol-Einspritzung sowie angepasstem Steuergerät, elektronisches Dampftrad

**Hubraum:** 2.861 ccm

**Leistung:** ca. 500 PS, 700 Nm (begrenzt)

**Auspuffanlage:** Rothe-Edelstahl-Anlage, 76 mm Durchmesser

**Getriebe:** Komplette Golf IV V6 4motion-Technik, 6-Gang-Getriebe verstärkt und länger übersetzt

**Fahrwerk:** H&R-Federn, gelbe Koni-Dämpfer

**Bremsanlage:** Vorne Porsche-Biturbo-Bremse mit Vierkolbensätteln, Scheiben: 343x32 mm, hinten 228x28 mm-Scheiben, jeweils Ferodo-Rennbeläge  
**Felgen:** O.Z. Racing, vorne 9x18, hinten 10x18

**Bereifung:** Dunlop SP Sport 9000 Super-sport Racing, vorne 225/40/18, hinten 255/35/18

**Winterauto / Alltagsfahrzeug:** Audi RS4

nik vom Golf IV mit verstärktem und "verlängertem" Sechsganggetriebe eine Vmax von 309 km/h erreicht, sicher am Boden. An einen ungewollten "Abflug" mag Bernd ohnehin nicht denken, schließlich übertreffen allein die Umbaukosten aufs aktuelle Setup über 45.000 Euro - das ist mehr als der Neupreis des Basisfahrzeugs. Deshalb lässt er den Audi trotz ESP und Heckbürcel auch nur dort "von der Leine", wo dies gefahrlos möglich ist.

**Fotos:** Jochen Haupt

**Text:** Martin Henze

