

TUNING-TEST Die TT's von Abt, ct.w, MTM, Oettinger, tec-power und Wimmer

Der Audi TT – sportivstes Kompaktangebot der bayrischen Nobelmarke. Sicher, der Neue ist im Design gegenüber seinem gestalterisch einmaligen Vorgänger glatter, homogener, erwachsener und dadurch vielleicht auch ein wenig austauschbarer geworden. Doch schon in frontgetriebener 200 PS Turboversion kann der TT mit seinem leichtgewichtigen und verwindungssteifen SpaceFrame-Chassis aus Stahl und Aluminium in ernstzunehmenden Sportwagenklassen mitmischen. Gegenüber einem identisch motorisierten

Golf GTI bringt der Alu-Body rund 70 Kilo Gewichtersparnis, die flachere Dachlinie und die gestreckte Form einen spürbar günstigeren Luftwiderstand. Nicht zuletzt sorgt der insgesamt niedrige Fahrzeugschwerpunkt für ein dynamisches, wankarmes Kurvenverhalten.

Das macht den TT zur idealen Tuningbasis. Besonders der 200 PS starke 2.0 TFSI zeigt sich bei der leistungssteigernden Zunft als sehr beliebt. Der Motor ist vom GTI bereits hinreichend bekannt und erreicht allein per Chip-Tuning spürbare Kraftzuwächse. Begrenzend



TT-TROPHY

Der neue Audi TT. Als leichtgewichtiger Sprinter mit starkem Zweiliter Turbo-Direkteinspritzer oder bulligem V6 bildet er natürlich eine ideale Tuningbasis. Optik-, Motor- und Fahrwerkstuning – sechs unterschiedliche Konzepte stellten sich zum Test auf dem rasanten GUTE FAHRT-Catwalk

Leistung, Dynamik, Sound oder Optik. Mit den aktuellen Tuning-Angeboten für den neuen Audi TT kann schon jetzt nahezu jeder Individualisierungswunsch erfüllt werden



wirkt sich bei den Zweiliter-Turbomotoren der Durchsatz des serienmäßigen Laders sowie letztendlich auch die Traktion des bislang nur als Frontantriebsvariante mit Handschaltung oder S tronic lieferbaren Modells aus. Anders hingegen beim Sechszylinder: Der ist ausschließlich als Quattro und wahlweise ebenso mit Handschalt- oder Direkt-schaltgetriebe zu haben. Hier spielt Schlupf keine Rolle. Traktionssicher zieht der serienmäßig 250 PS starke V6 aus dem Stand davon. Deutliche Leistungssteigerungen allerdings lassen sich bei diesem Aggregat nur mit höherem mechanischen Aufwand oder zusätzlichen Ladersystemen realisieren.

TEC POWER

aus Remagen setzt bei diesem Triebwerk daher auf die sanfte Modifikation des Motorsteuergeräts. Weniger mit dem Ziel mehr Höchstleistung, sondern durch leichte Anhebung des maximalen Motormoments im mittleren Drehzahlbereich ein bissigeres und dynamischeres Ansprechen zu erreichen. Das ist gelungen: Verzögerungsfrei und dynamisch schiebt der Tec Power TT an und erreicht, auch durch eine um rund 300 Touren angehobene Höchstdrehzahl, messbar bessere Beschleunigungs- und Elastizitätswerte als ein zum Vergleich herangezogener Serien-TT. Wer sich also die Souveränität und das Image des Sechszylinders gönnen und sich dennoch ein wenig von der Serie distanzieren will, wird mit dem ansonsten absolut serienmäßig agierenden Tec Power Chip sicher völlig zufrieden sein.

TEC POWER TT 3.2 270 PS

MOTOR: 3,2 Liter-VR Sechszylinder, Serienleistung 184 kW (250 PS) bei 6300/min, max. Drehmoment 320 Nm bei 2500-3000/min. Leistungssteigerung durch: Modifikation des Motorsteuergeräts, geänderte Abgasanlage. Leistung 199 kW (270 PS) bei 6600/min, max. Drehmoment 340 Nm bei 2500/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Allradantrieb mit elektronisch geregelter Haldex-Lamellenkupplung, 6-Gang-Handschaltgetriebe. Übersetzungen: 1. Gang 2,93; 2. Gang 1,83, 3. Gang 1,30; 4. Gang 0,98; 5. Gang 1,03; 6. Gang 0,83; R.-Gang 3,35; Achsübers. Gang 1-4: 4,8; Gang 5, 6 + R: 3,6.

FAHRWERK: McPherson Vorderachse, Vierlenker-Hinterachse, wahlweise Sportfahrwerk. Serienbremse vorn 340 mm innenbelüftet, hinten 310 mm. Räder/Reifen: Goodyear Eagle F1 in 225/35 ZR 19 auf 8,5 J x 19 Serien-Leichtmetallrädern.

KAROSSERIE: Viersitziges Coupé, Leergewicht (inkl. Fahrer) 1505 kg, zul. Gesamtgewicht 1830 kg.

FAHRLEISTUNGEN: GF-Messwerte

Beschleunigung	
0 - 60/80 km/h	2,8/4,3 s
0 - 100/120 km/h	6,1/8,5 s
0 - 140/160 km/h	11,5/15,2 s
0 - 180/200 km/h	20,1/26,8 s
80 - 120 km/h	4,3 s
Elastizität 4./5./6. Gang	
60 - 80 km/h	2,7/3,6/5,4 s
60 - 100 km/h	5,4/7,4/10,4 s
60 - 120 km/h	8,7/11,3/15,2 s
Tachoausschlag 100	eff. 95 km/h
Höchstgeschwindigkeit	255 km/h

VERBRAUCH: Super Plus min. 98 RÖZ
 Testverbrauch 13,3 l/100 km
 Tankinhalt 60 l

JAHRESKOSTEN:

Steuer EU 4	216 €
HK/TK/VK ... nach individuellem Angebot	

PREISE:

Leistungssteigerung* inklusive Montage, TÜV und Garantie	790 €
Komplettfahrzeug	59 555 €

KONTAKT:

Tec Power, Sinziger Strasse 34,
 53424 Remagen, Tel. 02642 - 90 38 72,
 www.tec-power.de



* Gesamtpreis aller leistungsbeeinflussenden Komponenten

FOTOS: WEYHENMEYER



Under Cover. Die Tec Power Modifikation sorgt für spontaneres Ansprechverhalten