

# auto motor und sport



## CRASHTEST

So gefährlich sind Auto-Sitze



CABRIO-DOPPELTEST  
BMW 335i GEGEN MERCEDES CLK 350



FAHRBERICHT AUDI A5



100 000 KM DAUERTEST  
OPEL ASTRA CARAVAN 2.0 CDTi

## IM TOP-TEST NEUER MERCEDES C 200 K

WEITERE TESTS  
UND FAHRBERICHTE



Erster Test  
**AUDI R8**

Fahrbericht  
**FORD  
MONDEO**

Erstes Hybridmodell in der Luxusklasse

**LEXUS LS 600h**



FORD  
MONDEO



LEXUS  
LS 600h



## ANGRIFF AUF MERCEDES VIERTÜRIGES BMW-COUPÉ AUF SIEBENER-BASIS



www.auto-motor-und-sport.de



Deutschland 3,50 € E1418D

Österreich 4 €, Schweiz 6,90 sfr, Benelux 4,10 €, Finnland 5,30 €, Frankreich 4,70 €, Griechenland 5,20 €, Italien 4,60 €, Kanaren 4,80 €, Norwegen 47 nok, Portugal (Cont.) 4,60 €, Spanien 4,60 €, Slowenien 1102,34 sit/4,60 €, Ungarn 1250 Ft





# WILDE RUNDE

Wer den rundlichen Audi TT ausschließlich als Design-Objekt versteht, missdeutet den 2+2-Sitzer gehörig. Vor allem getunt wird der TT zum wilden Hund. Mit Wendland, MTM, Abt und Oettinger auf schneller Runde.





Ist er's oder ist er's nicht? Der Blick bohrt sich in die Front, sucht nach Anhaltspunkten. Ingolstädter Kennzeichen, angeschnittene Scheinwerfer, darunter Schlitze. Etwa Audis neuer R8 (siehe Seite 86)? Wirkt auf Bildern irgendwie flacher und breiter. Auch länger. Aber was könnte es sonst sein? Erst als der rätselnde Autofan die Karosserie umrundet, klärt sich die Frage: Aha, doch kein R8. Ein Audi TT, von MTM getunt. Geschickt gemacht, Verwechslung offenbar erwünscht.

Ein wilder TT, ein kleiner R8 fürs Volk. Im Gegensatz zum echten mit viel

gutem Willen und Verzicht gerade so bezahlbar. Der MTM schwimmt auf der Interessenswelle an Audis neuer Präzise. Und macht nicht einmal leere Versprechungen: 313 PS aus einem Zweiliter-Vierzylinder. Da weiten sich die Augen erwartungsfroh. Leuchtendrot sticht der auffälligste unter den vier getunten Audi TT 2.0 TFSI gegen den Wendland heraus. Optisch unbehandelt und in unverfängliches Silber gekleidet, ist dieser ein klassischer Tiefstapler. 260 PS in serienmäßiger Optik.

Vornehmer, wenn auch nicht so zurückhaltend, treten 300 PS aus dem

Allgäu auf. Der Landadel trägt Chromschmuck zum gut sitzenden schwarzen Einreihler. Alles, was im Kühlergrill des Original-TT schwarz ist, überzieht Abt mit Glanz. Genau umgekehrt verfährt Oettinger mit der Front. Aus Chrom wird matt, schon verdüstert sich die Mimik. Was dieser TT wohl im Schilde führt? 340 PS.

Von 260 bis 340 PS aus einem Zweiliter und immer noch Abgas nach Euro 4-Norm – Respekt, liebe Tuner. Der Aufwand, viele gute Ideen in diesem Motor zu verwirklichen, dürfte sich allerdings auch auszahlen – Audi, Seat,





**ABT** Black ist beautiful. Chrom setzt beim Abt glitzernde Akzente – vor allem die Neuinterpretation des Plakotten-Grills

Skoda und VW packen den Zweiliter-Turbo vorwiegend in sportliche Modelle und erzielen damit enorme Stückzahlen. Prognose: Der TFSI wird zum Tuning-Bestseller, zum meistgetunten Vierzylinder der Welt. Noch trägt diesen Titel der 1,8-Liter-Turbo, ebenfalls aus dem VW-Konzern.

**Der TT selbst wird zum Tuning-Liebling seiner Klasse aufsteigen** – vor allem in der volksnahen Kombination aus Frontantrieb und Zweiliter-Turbo, serienmäßig 200 PS stark. Audis 2+2-Sitzer ist ein dankbares Ausgangsprodukt: Optik, Fahrwerk und Motor schnappen schon

ab Werk zu. Auf dieser Basis lässt sich aufbauen.

Der Zweiliter, der unter anderem im Golf GTI die Stimmung hebt, spritzt seinen hochoktanigen Cocktail direkt ein, um ihn dann mit vorverdichteter Luft aufzuwühlen. Ein KKK-Lader macht hierfür bereits ab Werk ordentlich Druck – nichts, was sich nicht noch steigern ließe. Wendland erhöht den Boost um 0,3 bar, was bei mittleren Drehzahlen stramme, aber nicht überspannte 1,0 bar ergibt.

Seit Jahren sorgen die Gebrüder Wendland in der Szene für anerken-

nendes Kopfnicken. Ihre beharrliche Prüfstandsarbeit fördert regelmäßig extrem kräftige, gleichzeitig extrem gut nutzbare Motoren zutage. Im Verborgenen justieren, optimieren, programmieren und dann ein ausgereiftes Ergebnis präsentieren – so stellt man sich schwäbische Tüftler vor.

Lässt der Kunde auch noch den Vorschalldämpfer entfernen, dann kostet das Chiptuning knapp 1300 Euro und bringt 260 PS. Welch ein Preis-Leistungs-Verhältnis. Üppig fällt auch die Relation aus Preis und Drehmoment aus. Zuwachs: von 280 auf 360 Nm,

**WENDLAND** Unauffällige Serienoptik. Seine Dynamik trägt der Wendland ausschließlich unter der Haube







**MTM** Ein Audi R8? Nein, ein MTM. Ähnlich, nur deutlich günstiger. Und dank Differenzialsperre auch auf der Rennstrecke schnell

dargeboten bei verhaltenen 2500/min. Liest sich wie das Datenblatt eines TDI – und so reißt der Wendland auch an.

Im Ansprechverhalten kaum schlechter als die Serie, bläst der Zweiliter deutlich kräftiger an und verteilt seinen Druck über ein breites Drehzahlband. Drehmoment ist durch nichts zu ersetzen, Hubraum dagegen schon – durch einen kleinen, bissigen Turbolader.

Erst ab 5500/min atmet der Wendland schwer – man schaltet einen Gang höher, erwischt den Anschluss-Zug, und weiter geht's mit Vehemenz. Einziger spürbarer Nachteil zur Ausgangs-

basis: Geht man vom Gas, schiebt der unter höherem Druck stehende Turbo Luft nach, was sich ähnlich äußert wie ein leicht hängendes Gaspedal.

Kein Vorschalldämpfer, weniger Abgas-Gegendruck. Und weniger Dämmstoff. Schon sonort der Wendland-TT leicht rasselig wie ein Käfer mit Sebring-Auspuff und rattert beim Einsatz der Traktionskontrolle wie ein Formel 1.

**360 Nm reißen an den serienmäßigen Vorderreifen, lassen der ASR keine Ruhe.** Sie greift im Wendland-Trimmm später, aber auch ruppiger ein. Schaltet man sie auf der Rennstrecke ab, so drehen

die Räder in Kurven noch bis in den vierten Gang durch. Qualm haben erhält hier eine neue Bedeutung. Deshalb die Erkenntnis: Schnell ist man im Wendland-TT nicht durch Treten, sondern durch Entlasten des Gaspedals. Ernüchterndes Ergebnis auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim: 1:20,5, das Niveau eines serienmäßigen Golf GTI. Weniger lässt die Traktion nicht zu.

Eine Hilfe beim Fahren auf Zeit bietet die perfektionierte Einstellung auf der Radlastwaage, die Wendland für 600 Euro anbietet. Das kostet keinen Komfort, da Feder und Dämpfer erhal-

**OETTINGER** Mit schnellen Kurven verbündet sich das harte Oettinger-Fahrwerk, bei engen fehlt Dampf aus dem Keller







## ABT

Der ausfahrbare Spoiler bleibt drin, dient dem Flügel als Fundament. Aus den Endrohren tönt DTM-Klang in Zimmerlautstärke. Mächtig: 19-Zöller

## OETTINGER

Wie angegossen passen die Alcantara-Sportsitze, bringen Farbe ins Spiel. Nur die 19-Zoll-Felge darf glänzen, der Kühlergrill verlor seine Chrom-Optik

## MTM

Dezenter Sound zur lauten Optik. Die individuell angepassten Kissen der Recaro-Sitzschale gibt es auch uni. Weniger als 19 Zoll würden verloren wirken

## WENDLAND

Serien-Innenraum, Serien-Optik, Audi-Optionsbereifung. Nur unter der Haube geht es heiß her – doch ausschließlich eine kleine Plakette kündigt vom Tuning

ten bleiben. Trotzdem lenkt der TT besser ein, weil die Sturzwerte um ein Grad negativ eingestellt werden – in der Kurve vergrößert sich die Aufstandsfläche des Reifens. Sie ist mit den Audi-Optionsrädern 245/45 R 17 für 360 Newtonmeter dennoch zu schmal. Tipp für kleines Geld: Zu Chip und Achsvermessung noch breitere Bereifung wählen, dann ist das Wendland-Paket perfekt.

**Mehr Spielgeld zur Verfügung?** Dann vergrößern sich Potenz und Auswahl. Etwa der schwarze Abt, mit festem Heckflügel und breiten 255/35 R 19-Reifen bestens für Rekordzeiten gerüstet. Einen leichten Vorteil holt er sich auch durch das DSG-Getriebe. Schalten ohne Zugkraft-Unterbrechung – ideal für Beschleunigung und Rennstrecke. Und für animierendes Auspuff-Knallen wie in den Anfangstagen der sequenziellen Renngetriebe. Bei den Schaltvorgängen scheint der Sprit im Auspuff zu zünden. Ein kurzer, satter Rumms stimuliert Trommelfell und Spieltrieb – man schaltet häufiger als nötig.

Der Vierzylinder selbst muss neben den DTM-Motoren entstanden sein, röhrt raubeinig wie ein V8 mit 180-Grad-Kurbelwelle, ohne die Renn-Lautstärke zu erreichen. Bei soviel Motorsport-Affinität müssen die Sekunden in Hockenheim doch eigentlich purzeln. Tatsächlich stemmt sich der Abt einen Hauch heftiger aus dem Startblock als der Wendland, hadert dann aber mit seiner überschäumenden Kraft: 300 PS sind einfach zuviel für die Vorderachse.

Selbst die breiteren Reifen und das sauber abgestimmte, rückmeldungssensitive Gewinde-Fahrwerk sowie die Spurverbreiterung können nur wenig ausrichten. Sportreifen würden helfen, sind in diesem Vergleich aber nicht erlaubt. Genau drei Zehntel unterbietet der Abt den Wendland in Hockenheim, beim Spurt auf Tempo 200 km/h ist es eine Sekunde. Zu wenig für den hohen und teuren Aufwand. Andererseits geben die Werte nicht ansatzweise den Lustgewinn auf der Landstraße wieder. Ein sämig-straffes Fahrwerk, dazu Rennwagen-Akustik – da kann man Traktionslücken verschmerzen.

Für den Oettinger dagegen zählt die Devise „Ist er zu hart, bist du zu weich“. Besorgter Blick in die Optionsliste: Gibt es verstärkte Bandscheiben für den Weg zur Rennstrecke? Deutlich angenehmer strapaziert der silberne TT dagegen die Nackenmuskulatur. Zunächst fängt der Zweiliter faul an, wacht kurz vor 3000/min auf und schlägt 1000 Umdrehungen später an. Er will bei Laune gehalten werden, macht dann aber wirklich Laune, dreht ausdauernd und konsequent gegen den roten Bereich.

In 21,1 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 200, Rundenzeit in Hockenheim 1:18,4. Beeindruckend. Hier spielt das Fahrwerk endlich seine Stärke aus. Sauber lenkt der Oettinger-TT ein, unter konstantem Schub eher über- als untersteuernd. Doch den größten Vorteil zieht er aus seiner Differenzialsperre an der Vorderachse. Traktion fast wie von einem Hecktriebler.

**Nichts, was sich nicht noch steigern ließe.** Auch MTM setzt auf eine Sperre, stimmt sie noch rigider ab, was sich in gewöhnungsbedürftigem Eigenlenkverhalten äußert: Unter Last zieht der rote



Riesenflügel sind endgültig passé. Mit wilden R8-Schlitten fällt der MTM optisch aus dem Rahmen



TECHNISCHE DATEN					
Fahrzeugbasis Tuner	Audi TT 2.0 TFSI Abt	Audi TT 2.0 TFSI Oettinger	Audi TT 2.0 TFSI MTM	Audi TT 2.0 TFSI Wendlandt	
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	
Hubraum	cm <sup>3</sup> 1984	1984	1984	1984	
Leistung	kW (PS) bei 1/min	221 (300) 5900	250 (340) 6000	230 (313) 6150	191 (260) 6300
max. Drehm.	Nm bei 1/min	370 bei 3000	430 bei 3000	395 bei 3200	360 bei 2500
Beschleunigung	0 – 80 km/h	4,5 <sup>1)</sup>	4,7	4,6	4,6
	0 – 100 km/h	6,0	6,1	6,0	6,1
	0 – 120 km/h	7,9	8,0	8,0	8,5
	0 – 140 km/h	10,5	10,0	10,1	10,8
	0 – 160 km/h	13,4	13,0	12,8	14,2
	0 – 180 km/h	17,3	16,2	15,8	17,8
0 – 200 km/h	22,5	21,1	20,8	23,5	
Elastizität	s				
	60 – 100 km/h (IV./V. G.)	4,2/6,5	4,1/5,7	3,6/6,1	4,1/5,1
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	5,5/7,6	5,2/7,0	4,7/7,4	5,1/6,6	
Höchstgeschwindigkeit <sup>2)</sup>	km/h	256	270	272	256
Rundenzeit Hockenh. (Kl. Kurs) <sup>3)</sup>	s	1:19,8 <sup>1)</sup>	1:18,4	1:16,7	1:20,1
Grundpreis	Euro	32 750,-	32 750,-	32 750,-	32 750,-
Motortuning		10 115,-	9795,-	7877,-	1289,-
Sportfahrwerk		1428,-	1690,-	1399,-	600,- <sup>4)</sup>
Differenzialsperre		-	2780,-	2150,-	-
Radsatz		4165,-	2760,-	3514,-	-
Fazit	Welch edle Optik: schwarzer Lack mit viel Chrom. Unter der schlechten Traktion leidet die Rundenzeit, obwohl das Fahrwerk gut abgestimmt ist. Erträglicher Komfort.	Ein Turbo vom alten Schlag – in den Nacken. Aus den engen Kurven heraus baut sich der Ladedruck zu langsam auf. Die Feder-Dämpfer-Kombination geriet unbarmherzig hart.	Spektakuläre Optik, irrer Druck, toll dosierbares Drehmoment. Und dank Differenzialsperre eine Traktion, die knapp 400 Nm auch auf die Straße bringt. Bestes Paket.	Super Schub für kleines Geld. Was man mittels Chiptuning an Leistung aus dem Zweiliter holen kann, findet Wendlandt. Das optimierte Serientfahrwerk schlägt sich achtbar.	

<sup>1)</sup> mit DSG-Getriebe; <sup>2)</sup> Werksangaben; <sup>3)</sup> Autos vollgetankt, mit zwei Personen besetzt und mit Straßenreifen ausgerüstet; <sup>4)</sup> nur Achsvermessung

TT in schnellen Kurven sanft nach innen, muss der Fahrer zum Ausgleich die Lenkung leicht öffnen.

ESP verstärkt das Übersteuern sogar noch, saugt den MTM in den Scheitelpunkt – ohne dass es jemals kritisch würde. Blitzsauber lenkt der TT ein und pumpt sich bei vollem Ladedruck aus der Kurve. Obwohl der Audi-Tuner nahe Ingolstadt ebenso wie Abt und Oettinger einen größeren Turbolader verwendet, reagiert der MTM fast so schnell wie der Wendlandt aufs Gas – und vereint dessen Druck aus der Mitte mit der Drehwut des Oettinger.

Eine unschlagbare Kombination: sehr gute Elastizitätswerte, Schnellster beim Beschleunigen, zudem die beste Rundenzeit. Und das ohne Kompromisse beim Fahrwerk – die Stoßdämpfer tragen ihren Namen zurecht.

Bleiben am Ende zwei Empfehlungen: der Wendlandt als äußerst effektives Budget-Tuning sowie der MTM. Ein Auto wie sein Erschaffer Roland Mayer. In dessen Heimat Bayern sagt man „aber a Hund is er scho“, wobei Hund als Schlitzohr zu verstehen ist.

In diesem Fall ein Tuning-Schlitzohr. Macht seinen TT zum Volks-R8. Und sonnt sich clever im Glanz des Originals. Der Mayer, der Hund.

Text: Marcus Peters  
Fotos: Hans-Dieter Seufert