

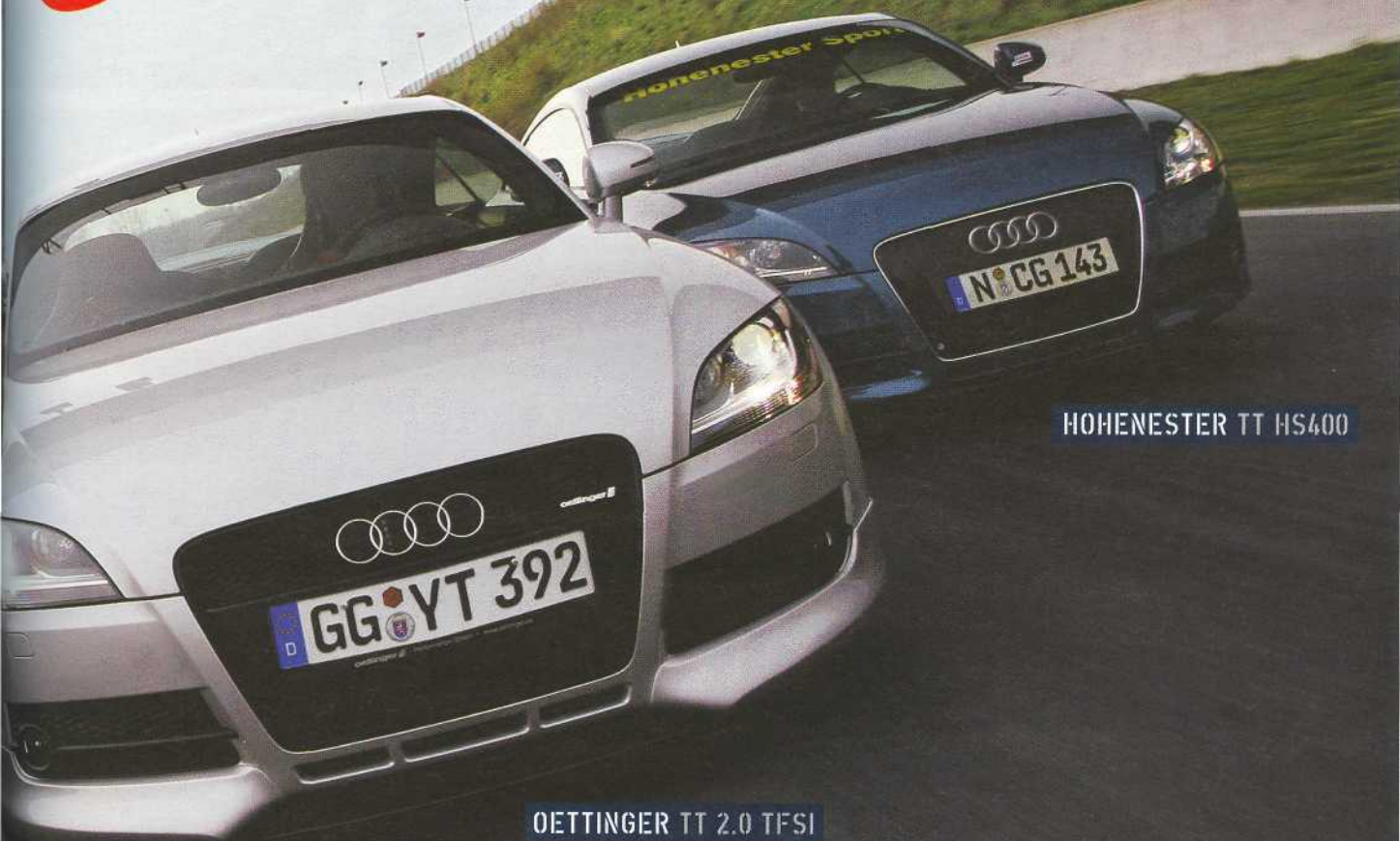
# Gestochen

ABT TT SPORT

MTM TT RTT 400 RS

Es macht Mühe, diese vier getunten Überflieger einzufangen. Bevor der Fotograf den Auslöser drücken kann, sind sie schon wieder weg von der Bildfläche. Ein Versuch, das Quartett zu bändigen

# Scharf



HOHENESTER TT HS400

OETTINGER TT 2.0 TFSI

**D**er Sommer naht, die Insekten schwärmen aus, suchen sich ihre Opfer. Auch diese vier haben es auf uns abgesehen, versuchen uns mit ihren prachtvollen Flügeln und den stechenden Facettenaugen in den Bann ziehen. Doch Vorsicht: Ihre Stachel sind extrascharf, saugen das Blut nicht heraus, sondern bringen es zum Kochen. Vier renommierte Audi-Veredler sind ausgeschwärmt: Abt und Oettin-

ger mit Basis-TTs und aufgeladenem Vierzylinder, Hohenester und MTM mit dem V6-Topmotor. Doch wer sticht am Ende? Der erste Schlagabtausch in der Testredaktion beginnt bereits am Schreibtisch.

Frank Wiesmann: „Eindruck schinden sie ja, deine V6-Turbos. Aber so viel Dampf geht aufs Gewicht. Bleib lieber auf der Autobahn.“

Sebastian Schneider: „Nicht so voreilig. Der Allradantrieb macht die zusätzlichen

Pfunde schnell vergessen. Während deine Frontscharer um Traktion betteln.“

Frank: „Geschenkt, aber dafür sind sie mit den leichteren Motoren deutlich spritziger – und bieten damit auch mehr Fahrspaß.“

Sebastian: „Du wirst sehen – Hubraum ist nach wie vor durch nichts zu ersetzen – außer durch Hubraum.“

Gute Argumente haben beide – die Wahrheit liegt auf der Rennstrecke ... ▶

# Höllische Hornissen



MTM TT RTT-400 RS



**MTM:** Der Audi-typisch hochwertige Innenraum kann nicht das halten, was das gelungene Optipaket verspricht – er ist absolut serienmäßig. Die geplanten Voll-Carbon-Schalensitze könnten dem Innenraum die passende sportliche Note verleihen

Fotos: L. Barthelmeß



HOHENESTER TT HS400

Gesichter in der Menge: Schon erstaunlich, wie unterschiedlich man ein Thema interpretieren kann



**Hohenester** Vom Fahrdynamikpotenzial des HS400 zeugen einzig und allein die sehr eng geschnittenen Schalensitze von König. Ansonsten präsentiert sich das Interieur des HS400 wie in jedem anderen TT: fahrerorientiert und sauber verarbeitet

**H**ornissen leben untereinander in permanenter Zwietracht. Schuld sind die Gene. Ständige Hierarchiekämpfe stehen auf der Tagesordnung.

Treffen MTM RTT 400 RS und Hohenester HS400 aufeinander, geht es ähnlich hoch her. Beide dürsten nach der Vorherrschaft im TT-Volk. Zu diesem Zweck bedienen sie sich des 3,2-Liter-V6-Aggregats. Ein Turbolader soll die Angriffslust erhöhen. Je 400 PS konstatieren MTM und Hohenester ihren Sprößlingen.

Ein Blick auf die beiden imposanten Insekten genügt für feuchte Hände. MTM verpasst seinem TT ein komplettes Bodykit im Audi-R8-Look, was bei Passanten für verdrehte Hälse und geöffnete Münder sorgt. Den RTT 400 RS dabei als Blender zu sehen, wäre falsch. Haben die Wettstetter doch alles gegeben, um dem Original auf die Pelle zu rücken. Der Lader bläst einem so gehörig den Marsch, dass die Luft wegbleibt. Ab 3400/min werden 505 Newtonmeter erreicht und die Post geht ab. Hohe Drehzahlen liegen dem Auto weniger. Um den serienmäßigen DSG-Antriebsstrang nicht zu verknoten, lässt MTM es bei einem Ladedruck von 0,9 Bar bewenden.

Hohenester traut dem handgeschalteten Getriebe da schon mehr zu. Der Ladedruck wird beim HS400 elektronisch geregelt. So pustet der Garrett-Lader die Luft dann mit bis zu 1,2 Bar in den Ansaugtrakt. Von Müdigkeit in höheren Drehzahlphären findet sich beim HS400 nicht die geringste Spur. Wie von einer Tarantel gestochen dreht der Motor hoch und verlangt nach einem höheren Gang. Auch wenn man mit dem Schalten kaum nachkommt, braucht der HS400 gerade einmal 4,1 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Das kann der RTT 400 RS von MTM auch, allerdings durch eine Lauch-Control geregelt. Herrscht beim 100-km/h-Sprint noch friedliche Einigkeit, klappt beim Passieren der 200er-Marke zwischen dem HS400 (14,1 Sekunden) und dem RTT 400 RS (15,3 Sekunden) eine Lücke von 1,2 Sekunden.

Die Frage nach dem richtigen Getriebe ist in erster Linie die des persönlichen Geschmacks. Uns gefällt die handgeschaltete Hohenester-Variante besser als das Direktschaltgetriebe im MTM TT. Zwar hat MTM die Getriebeelektronik verändert und so das Drehzahllimit angehoben. An das Rennschaltungs-Feeling, wie es der Hohenester TT bietet, kommt er aber nicht heran.

Rennen ist ein gutes Stichwort: Die von Hohenester angebrachten Anbauteile – ein mächtiger Diffusor ▶

Die Heckansicht der Über-TTs kann man nur als gewaltig bezeichnen. Mehr wird man von ihnen auch kaum zu Gesicht bekommen



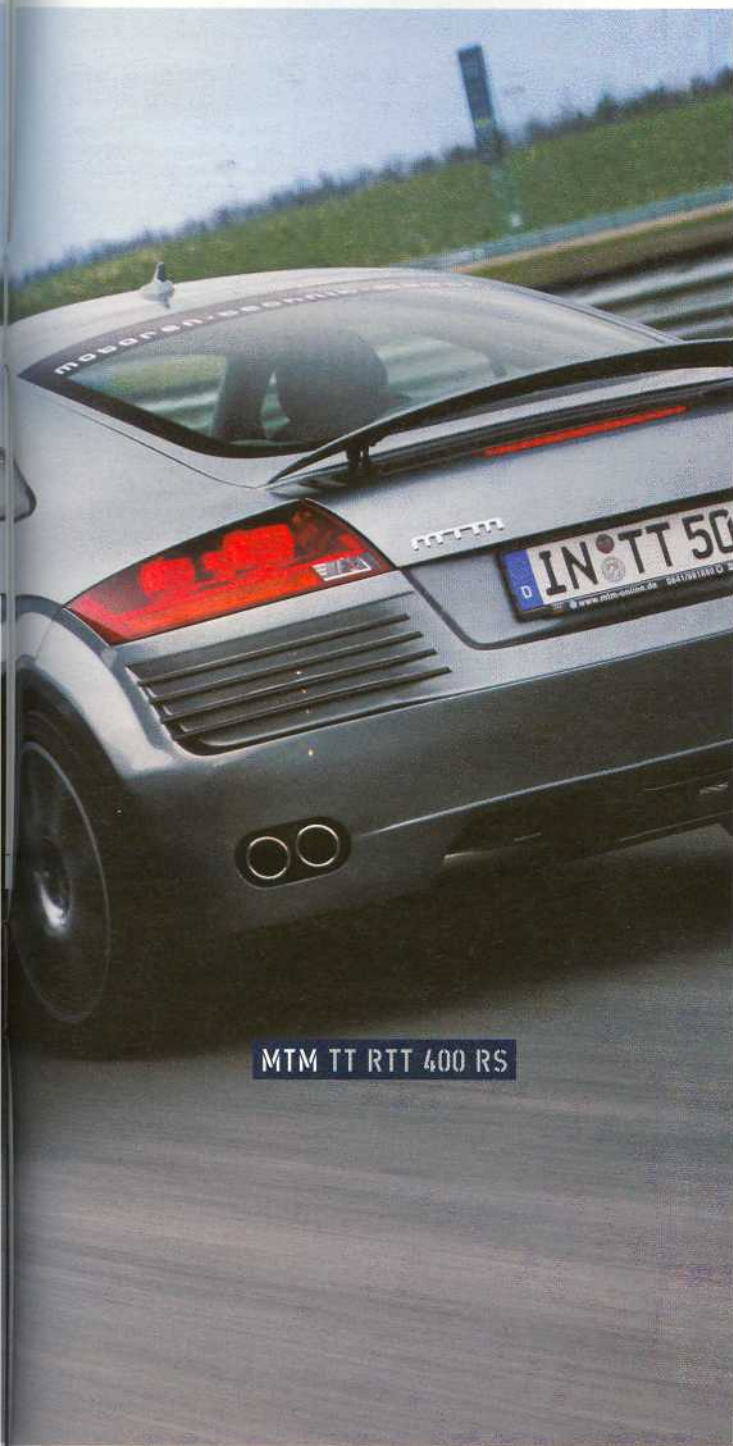
HOHENESTER TT HS400

Fotos: L. Barthelmeß



**MTM** Der Garrett-Lader arbeitet mit 0,9 Bar Ladedruck. Hinter einer 9 x 19 Zoll großen Felge aus dem Bimoto-Programm verzögern vorn 380 Millimeter große Scheiben mit Monobloc-Sattel





MTM TT RTT 400 RS

und eine Kühlergrillverkleidung aus Carbon, könnten auch in der DTM Einsatz finden. Der riesige Schlund unter dem Heck soll eine optimale Fahrzeugbalance auf der Rennstrecke garantieren. Allerdings kommen uns so einige Zweifel an seiner Zulassungsfähigkeit.

Der Hierarchiekampf kommt in eine heiße Phase: Was können die Über-TTs ab-

seits des normalen Straßenverkehrs? MTM hat fahrwerksseitig alles beim Alten belassen (Magnetic Ride). Nur fette 19-Zöller mit gewöhnlichen Michelin Pilot Sport 2 Straßenreifen sollen einen besseren Fahrbahnkontakt generieren – das funktioniert sehr gut. Der RTT 400 RS lässt sich präzise einlenken. Den Hang zum Untersteuern kann man mit einem Gaspeddallupfer kompensieren und das Heck dreht sich schön ein. Die Bremse ist dabei über jeden Zweifel erhaben.

Kann der Hohenester TT Paroli bieten? Er kann, und wie! Der HS400 birgt ein Rennstrecken-Po-

tenzial, wie wir es bisher selten erlebt haben. Der Trick: ein elektronisches Sperrdifferential, ein auf die Rennstrecke abgestimmtes Gewindefahrwerk und superklebrige Semi-Slicks verhelfen zu gigantischer Traktion. Mit dem HS 400 kann man in Kurven aufs Gas treten, wo

wir mit dem MTM TT nicht einmal daran dachten. Untersteuern? Fehlangezeige! Der Hohenester TT liegt durchweg neutral und zieht sich in die Kurven hinein. Schon die kleinsten Lenkradbewegungen setzt er in eine Richtungsänderung um. Der Nachteil: Auf Spurrillen reagiert er sehr nervös. Die standfesten Bremsen im Pizza-Format stammen aus dem RS6.

Die Rangordnung ist damit jedoch noch lange nicht wiederhergestellt. Dazu liegen die beiden Autos zu nah beisammen. Es wird also noch weitere Revierkämpfe bedürfen.

[S. Schneider]

**Kontakt** Hohenester, Tel. 08458-32360, [www.hohenester-sport.de](http://www.hohenester-sport.de); MTM, Tel. 0841-981880, [www.mtm-online.de](http://www.mtm-online.de)

Mehr Infos zum Audi TT 3.2 quattro:

**HEFTARCHIV**  
**200637042ab**

Alles über das autobild.de-Heftarchiv lesen Sie auf Seite 4

Technische Daten	Hohenester TT HS400	MTM RTT 400 RS
Motor	V6, Turbolader	V6, Turbolader
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4
Hubraum	3189 cm <sup>3</sup>	3189 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	84x95,9 mm	84 x 95,9 mm
Verdichtung	11,3:1	11,3:1
kW (PS) bei 1/min	295 (400)/6400	295 (400)/6640
Literleistung	125 PS/Liter	125 PS/Liter
Nm bei 1/min	510/3400	505/3430
Antriebsart	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang DSG
Bremsen vorn	365 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	310 mm/innenbel.	310mm/innenbel.
Radgröße vorn / hinten	8,5 x 18	9 x 19
Reifen vorn / hinten	255/35 ZR 18	255/35 ZR 19
Reifentyp	Toyo Proxes R888	Michelin Pilot Sport 2
Länge/Breite/Höhe	4178/1842/1352 mm	4178/1842/1352 mm
Radstand	2465 mm	2465 mm
Leergewicht	1465 kg	1480 kg
Leistungsgewicht	3,7 kg/PS	3,7 kg/PS
Zuladung	345 kg	330 kg
Tankinhalt	60 l	60 l

Höchstgeschwindigkeit	287 km/h	283 km/h
GPS-Messung ( <a href="http://www.leitspeed.de">www.leitspeed.de</a> )	287 km/h	283 km/h

Preise und Messwerte siehe Seite 104

## 1 MTM RTT 400 RS



Ein richtiger Rennstrecken-Heizer ist der RTT 400 RS nicht. Eher geht er als souveräner und völlig alltags-tauglicher Gran Turismo durch. Das R8-Optikpaket macht ihn zu einem echten Hingucker.

## 2 HOHENESTER TT HS400



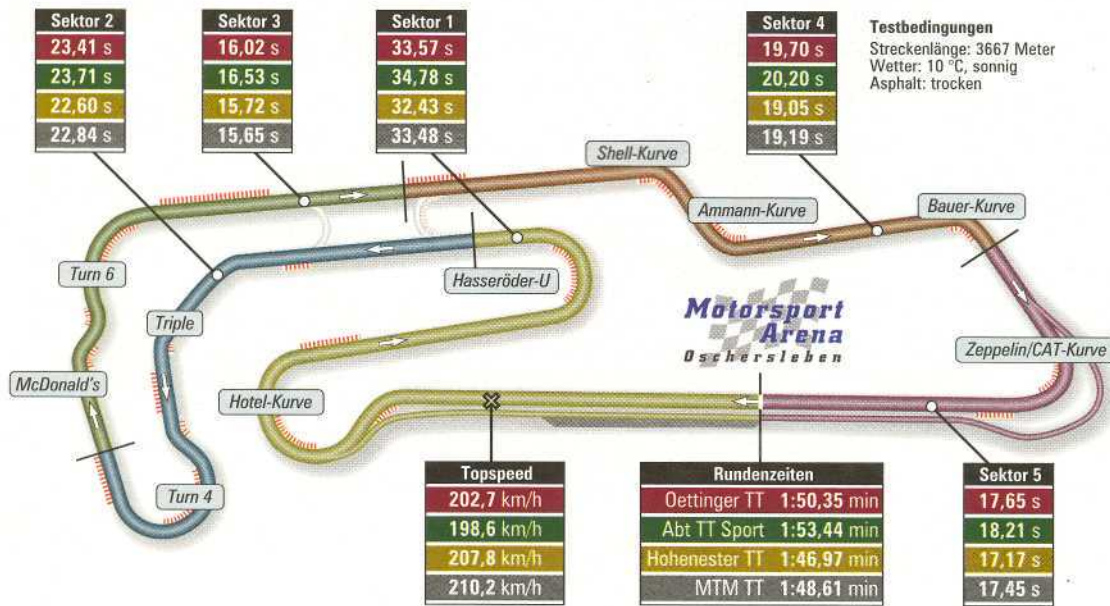
Fahrdynamisch führt am HS400 kein Weg vorbei. Näher an den Rennsport kommt man mit einem Straßenauto kaum. Leider fehlt noch der TÜV-Segen – deshalb reicht es nur für den zweiten Platz.

**FAZIT**



**Hohenester** Vom Turbo-Umbau ist gar nichts zu erkennen, eine Motorabdeckung verhindert tiefere Einblicke in den Motorraum. Hinter der 8,5 x 18 Zoll großen Felge verrichtet eine RS6-Bremse ihren Dienst

**Geschwindigkeiten/Rundenzeiten**



► Die Motorsport Arena Oschersleben ist unsere Teststrecke. Wir messen die Rundenzeit, das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht's um Topspeed. In Sektor 2 kommt es auf möglichst geringe Lastwechselreaktionen an. Sektor 3 stellt das Fahrwerk erneut auf eine harte Probe: Ist es zu weich, schaukelt sich der Testwagen auf. Sektor 4 lotet die Standfestigkeit der Bremsen aus. Der Zeit in Sektor 5 kommt ein möglichst neutrales Fahrverhalten zugute; vor allem Untersteuern kostet etliche Zehntelsekunden.

**Turbo-Treffen**

► Abgleich der ermittelten AUTO BILD SPORTSCARS-Messwerte von Oettinger TT TFSI, Abt TT Sport TFSI, Hohenester TT HS400 und MTM RTT 400



Messwerte	Oettinger TT 2.0 TFSI*	Abt TT Sport 2.0 TFSI*	Hohenester TT HS400*	MTM RTT 400 RS
<b>Beschleunigung</b>				
0-100 km/h	5,9 s	5,7 s	4,1 s	4,1 s
0-130 km/h	8,3 s	8,3 s	6,1 s	6,4 s
0-160 km/h	12,2 s	12,0 s	8,9 s	9,5 s
0-180 km/h	15,5 s	15,2 s	11,4 s	12,0 s
0-200 km/h	nicht ermittelt	nicht ermittelt	14,1 s	15,3 s
<b>Viertelmeile</b>				
0-402,34 m	14,15 s	13,98 s	12,28 s	12,40 s
<b>Elastizität</b>				
60-100 km/h im 4. Gang	4,1 s	4,1 s	3,4 s	4,0 s
80-120 km/h im 5. Gang	4,9 s	5,4 s	3,5 s	4,9 s
80-120 km/h im 6. Gang	7,1 s	7,3 s	5,1 s	6,6 s
<b>Bremsweg (Verzögerung)</b>				
100-0 km/h kalt	38,0 m (-10,2 m/s <sup>2</sup> )	34,1 m (-11,3 m/s <sup>2</sup> )	36,3 m (-10,9 m/s <sup>2</sup> )	37,6 m (-10,6 m/s <sup>2</sup> )
100-0 km/h warm	36,7 m (-10,6 m/s <sup>2</sup> )	35,9 m (-11,0 m/s <sup>2</sup> )	35,2 m (-11,1 m/s <sup>2</sup> )	36,9 m (-10,7 m/s <sup>2</sup> )
<b>Testverbrauch</b>				
Ø auf 100 km	12,3 l Super Plus	12,1 l Super Plus	18,4 l Super Plus	18,0 l Super Plus

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	Oettinger TT 2.0 TFSI	Abt TT Sport 2.0 TFSI	Hohenester TT HS400	MTM RTT 400 RS
Serienfahrzeug ohne Extras	32 750	34 900 (inkl. DSG)	43 800	45 950 (inkl. DSG)
Tuning				
Leistungssteigerung	8895	10 115	18 300	16 500 (inkl. Getriebeelek.)
Radsatz inkl. Reifen	2990	4165	2800	3568
Fahrwerk	1690	2106	2960 (inkl. HA-Stabis)	1230 (Audi-Zubehör)
Anbauteile	3240	2844	2090	1930
Auspuff	im Leistungskit enthalten	im Leistungskit enthalten	im Leistungskit enthalten	1400
Bremsanlage	3700	1964	3750	4098
Interieur	4948	119	1910	Serie
Sperrdifferenzial	2780	-	2780	-
<b>Preis Testwagen</b>	<b>60 993 Euro</b>	<b>56 213 Euro</b>	<b>78 390 Euro</b>	<b>74 676 Euro</b>

**Motorsport Arena Oschersleben Hitliste**

Auszug aus der Testwagen-Hitliste nach: a) Rundenzeit, b) Topspeed, c) Durchschnittsgeschwindigkeit

- HKT Seven RS Clubsport\*  
a) 1:35,86 min  
b) 215,3 km/h  
c) 137,71 km/h
- BMW M6\*  
a) 1:46,90 min  
b) 214,1 km/h  
c) 123,49 km/h
- Hohenester TT HS400\*  
a) 1:46,97 min  
b) 207,8 km/h  
c) 123,41 km/h
- MTM RS6 Clubsport  
a) 1:47,08 min  
b) 187,8 km/h  
c) 123,28 km/h
- Abt Audi AS4-R  
a) 1:47,42 min  
b) 206,9 km/h  
c) 122,89 km/h
- MTM RTT 400 RS  
a) 1:48,61 min  
b) 210,2 km/h  
c) 121,55 km/h
- Audi RS4  
a) 1:48,69 min  
b) 206,0 km/h  
c) 121,42 km/h
- MTM TT 2.0 TFSI  
a) 1:48,72 min  
b) 193,9 km/h  
c) 121,45 km/h
- Oettinger TT 2.0 TFSI\*  
a) 1:50,35 min  
b) 202,7 km/h  
c) 119,63 km/h
- Wimmer TT 2.0 TFSI  
a) 1:50,54 min  
b) 190,2 km/h  
c) 119,42 km/h
- Audi TT 3.2 quattro  
a) 1:50,81 min  
b) 180,0 km/h  
c) 119,13 km/h
- Oettinger A3 Sportb. 2.0 TFSI  
a) 1:51,11 min  
b) 182,5 km/h  
c) 118,81 km/h
- Audi RS6  
a) 1:52,20 min  
b) 187,8 km/h  
c) 117,66 km/h
- Abt TT Sport\*  
a) 1:53,44 min  
b) 198,6 km/h  
c) 116,37 km/h

Aufgrund anderer Streckenführung sind die Zeiten der vier TT nicht vergleichbar. Bei normalem Streckenverlauf dürften die Autos zwischen zwei und vier Sekunden schneller sein.

\* Testfahrzeug mit Sportreifen – sogenannte straßenzugelassene Semi-Slicks. Diese verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich