



**Nur das Beste von**



**Sebastian Fischer aus Weilerswist macht keine Kompro-  
misse oder gar halbe Sachen. Für ihn zählt nur höchste  
Qualität für bestmögliche Resultate: Sein hier gezeigter  
2008er Audi TT 8J hat deshalb auch ausschließlich Gutes  
erfahren beziehungsweise abbekommen. Dank modi-  
fiziertem und turboaufgeladenem 3,2-Liter-VR6-Trieb-  
werk, verstärktem und verlängertem DSG-Getriebe sowie  
Echtkarbon-Teilen, avanciert das nur 1.452 Kilogramm  
leichte Coupé zum pfeilschnellen Highway-Star.**

"Ja, der TT ist (m)ein Daily Driver, wie es so schön in der Szene-Sprache heißt. Aber eigentlich ist das Coupé in meinen Augen ein rundgelutschter Tunten-Ferrari", formuliert der 31 Jahre alte Rheinländer – zwar etwas überspitzt – die Wertstellung seines Audi und erklärt ganz nebenbei: "Der TT war gar nicht mal die erste Wahl bei der Suche nach einem neuen Fortbewegungsmittel." Wie bitte? Rundgelutschter Tunten-Ferrari. Diese doch stark polarisierende Aussage Sebastians kann doch wirklich nicht ganz erst gemeint sein – auch angesichts der Tatsache, dass er seit dem Kauf dieses heißen Sportgerätes schließlich noch jede Menge Kohle in dem Coupé versenkt hat. Im übertragenen Sinne steckt in fast jeder Faser des Ringträgers ein Hauch des edlen und vor allem aber leichten Hightech-Materials.

Der Unternehmer wollte sich eigentlich Anfang 2009 einen Golf 5 R32 kaufen, fand aber leider auf die Schnelle (Gott sei Dank; Anm. der RED.) kein Auto mit wenig Kilometern. "Per Zufall bin ich dann auf den TT gestoßen. Mir war es prinzipiell nur wichtig, ein Fahrzeug mit dem 3,2-Liter-VR6 zu bekommen, denn die Motoren können bis Ultimo aufgeladen werden", für Sebastian eine Tatsache von erhöhter Bedeutung, da auch schon seinem Ex-Golf 4 R32 durch Turboumbau zu einer erheblichen Mehrleistung verholfen wurde. "Und in Schwarz, mit all dem Karbon-Zeugs, wirkt der TT jetzt doch wirklich recht böse – so gefällt er mir nun auch!" Sebastian fährt mit dem TT wirklich viele, größtenteils berufliche Kilometer. Mit 7.800 Kilometern auf der Uhr kaufte er den 8J im Februar 2009. Heute, rund eineinhalb Jahre später, hat er schon gut 50.000 Kilometer runter. Und, man glaubt es kaum: Alles hält!



Edle Optik: Osir-Karbon-Motorhaube und Osir-Karbon-Kotflügel



# Besten



Unglaublich aber wahr: Recaro-“Pole-Position-Carbon”-Stühle mit Sitzheizung

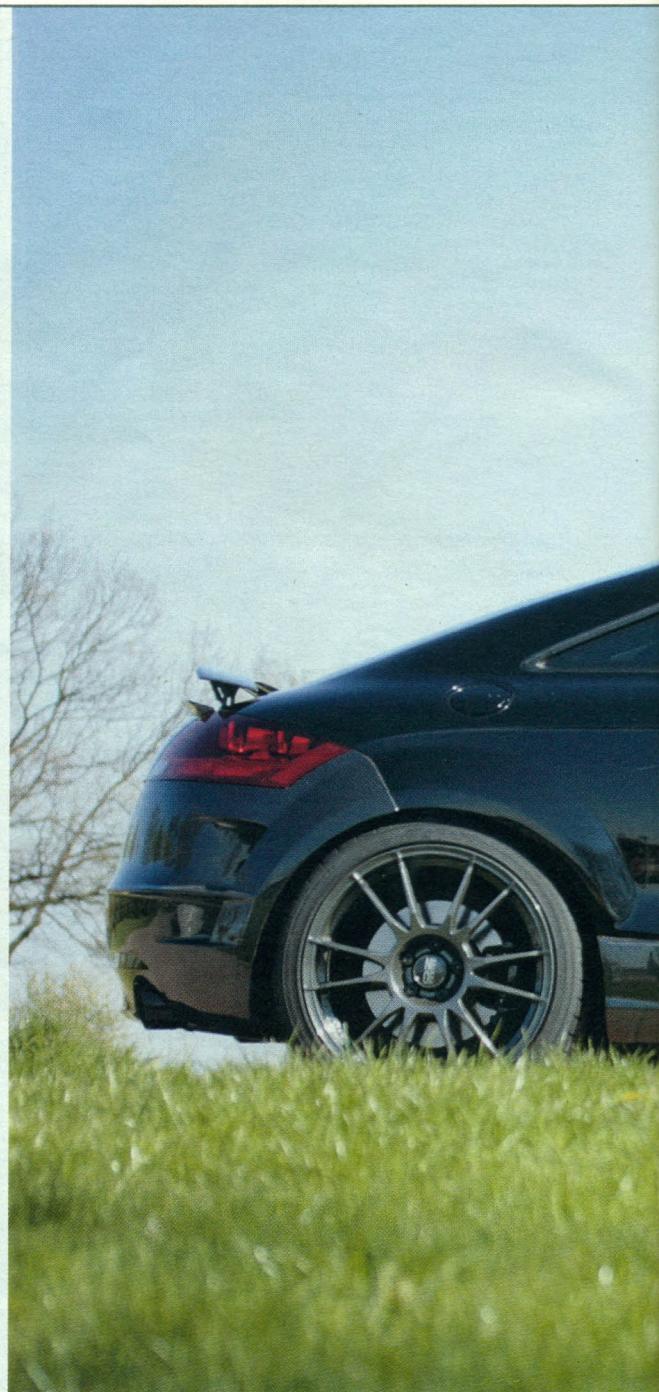


Zwangsvorstellung: Stack-“ProControl”-Zusatzinstrumente in den Lüftungsdüsen

Schon vor der Anschaffung stand für Sebastian fest, dass der neue Wagen wieder zu Rothe Motorport zwecks Aufladung geht. "Mike Rothe und sein Team kenne ich schon seit über fünf Jahren", erzählt der 31-Jährige, "die verstehen eben ihr Handwerk." Und an dem TT haben sich die Männer um Firmeninhaber Mike Rothe dann auch mal so richtig ausgelassen und alles an Firmen-Know-How in die Waagschale, respektive TT geworfen, was derzeit im Turbo-Motorenbau erfolgsversprechend ist. Riskieren wir einen Blick auf das Technik-Highlight, das für über 600-PS-Leistung gut sein soll.

Der 3,2-Liter-24V-Sechszylinder wirkt bereits optisch durch die Osir-Carbon-Abdeckungen, den R8-Öl- und Kühlwasserdeckeln mehr als nur ansprechend. Eine Rothe-Carbon-Airbox sowie die komplette Verschlauchung in Silikon und Aeroquip-Stahlflex mit Dash-Anschlüssen verstärken den visuellen Reiz zusätzlich und signalisieren so dem Betrachter, dass es im Inneren des VR-Sechszylinders mächtig dynamisch zugehen muss. Mahle-Schmiedekolben, Rothe-Spezial-Pleuel und verstärkte Pleuel-Lagerschalen, ein RS-6-Schubumluftventil, ein Rothe-Aluminium-Luftmassenmesser,

Schrick-“stage 2”-Nockenwellen und Rothe-Spezial-Einspritzdüsen sind nur die wichtigsten Komponenten, neben dem üppigen Rothe-“T07-Spezial”-Turbolader mit poliertem Abgasgehäuse sowie der Aluminium-Ansaugbrücke und Hochleistungs-Aluminium-Ladeluftkühler (beide von Rothe), um dem Triebwerk zu dieser enormen Leistungsexplosion zu verhelfen. Selbstredend ist, dass viele weitere Bauteile angepasst werden mussten, um frühzeitigen Defekten vorzubeugen beziehungsweise auf ein Minimum zu reduzieren. Verstärkte Motor- und Getriebelager und



Windschnittig und gut für den Abtrieb: Osir-Karbon-Heckflügel und Osir-Karbon-Zusatzheckspoiler



Drehmomentstütze, RS-6-Intank- und Saugstrahl-Benzinpumpe, Bosch-Zusatz-Benzinpumpe und die Benzin Kühlung über die Klimaanlage, sind nur einige der Modifizierungen, die dem Motorarrangement zugute kamen.

Eines von vielen kleinen Technik-Bonbons ist auch die Edelstahl-Abgasanlage mit 89-mm-Durchmesser und doppelter Bypass-Klappensteuerung von Rothe. Im Leerlauf hört sich Sebastians TT noch lammfromm an, doch wehe wenn er erst einmal per Tastendruck die Klappen auf Durchzug stellt, das Fahrwerk auf "Sport" und die Schal-



Nur vom Feinsten: Audi "exclusive"-Leder-Paket kombiniert mit dem Osir-Karbon-Innenraumpaket

Das Bilstein-“B16”-Gewindefahrwerk und die Deaktivierung des MRC-Fahrwerks bringen eine Tieferlegung um 40 mm/35 mm (v/h) mit sich



Der von Rothe umfassend modifizierte 3,2-Liter-VR-Sechszylinder (24V) mit Turbo leistet 630 PS/463 kW\*

tung auf die Schaltwippen umswitcht: Dann wird aus dem “lieben Doktor Jekyll” der “böse Mister Hyde.” Dann brüllt der Sechszylinder los, als wolle er sämtliche Konkurrenten in seinem Revier – das vornehmlich natürlich die Autobahn ist – förmlich von der Asphaltiste pusten. “Nun ja, natürlich ärgere ich auch mal gerne die großen Buben”, gibt der 31-Jährige ganz offen zu, “also Ferrari, die gesamte AMG-, RS- und M-Faktion, Lamborghini und die breite Porsche-Produktpalette: Mit Ausnahme des Carrera GT, bin ich bisher noch von keinem anderen Auto auf der Autobahn abgeledert worden.” Bei einer sagenhaften Beschleu-



Die verstehen ihr Handwerk!

nigung von 0-100 in 3,12 und von 0-200 in 9,73 Sekunden (gemessen mit GPS-Performance-Box\*) und einer Höchstgeschwindigkeit von 347 Kilometern pro Stunde bei 7.700 Umdrehungen pro Minute\*, die Dank des erst kürzlich von Rothe eingebauten DSG-Spezialgetriebes (verstärkt und verlängert) nun möglich sind, ist das auch nicht wirklich verwunderlich, oder? Solch geballte TT-Dynamik will natürlich auch adäquat verzögert werden: 6-Kolben-Bremssättel (hinten schwarz glänzend lackiert) mit 390-mm-Bremsscheiben vom RS 6 und Fischer-Hydraulik-Stahlflex-Bremsschläuche bürgen für die nötige Standfestigkeit.

Nicht weniger athletisch als die technische Ausrichtung ist das Karosserie-Standing des Coupés gelungen: Der Name Osir – Spezialist für individuelle Kohlefaser-Parts – stand bei Sebastian mehr als nur einmal auf dem Einkaufszettel: Karbon-Motorhaube (doppelseitig), -Kotflügel, -TT-RS-Spoilerschwert, -Schwellerverkleidungen, -Heckflügel, -Zusatheckspoiler, Kühlerrgrill mit RS-Gitter und die Osir-Karbon-Spiegelkappen tragen zur interessanten Hightech-Optik, als auch dem niedrigen Kampfgewicht von nur 1.452 Kilogramm, bei. TT-RS-Frontstoßstange, RS-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, Pogea-Racing-Carbon-Heck-

stoßstange, US-Rückleuchten sowie RS-Radhaus-Entlüftungen und die Aerocatch-Haubenverschlüsse runden die (renn)sportliche Note gelungen ab. Bleibt noch den Innenraum etwas genauer unter die Lupe zu nehmen: Hier bringt sich derweil die Firma Weinkath Cardesign verstärkt ins Spiel. Recaro- "Pole-Position Carbon"-Stühle in schwarzem Leder und mit Sitzheizung sorgen für ein sportlich-entspanntes Sitzgefühl. Das Lenkrad und der Dachhimmel sind mit schwarzem Alcantara bezogen (Weinkath CarDesign) und eine Alcantara-Abdeckung findet sich anstelle der Rückbank (Weinkath CarDesign) wieder. Damit Sebastian

# AUDISCENE FACTS

**Typ:** Audi TT Coupé quattro (8J)

**Baujahr:** 2008

Halter\*- bzw. Herstellerangaben

**Motor:** 3,2-Liter-VR-Sechszylinder (24V) mit Turbo, Rothe-Guss-Turbokrämer, Rothe-"T07-Spezial"-Turbolader mit poliertem Abgasgehäuse (basiert auf Garrett-"GT35RS"-Rumpfgruppe, maximal möglicher Ladedruck 1,5 bar), Rothe-Aluminium-Ansaugbrücke, Mahle-Schmiedekolben (Verdichtung 9,1:1), Rothe-Spezial-Pleuel und verstärkte Pleuel-Lagerschalen, Rothe-Hochleistungs-Aluminium-Ladeluftkühler, Rothe-Aluminium-Luftmasenmesser, Rothe-Carbon-Airbox, RS-6-Schubumluftventil, Schrick-"stage 2"-Nockenwellen, Zusatz-Wasserkühler, doppelter Zusatz-Ölkühler (1x slimline im unteren Lufteinlass und 1x regulär im rechten Lufteinlass), verstärkte Motor- und Getriebelager und Drehmomentstütze, RS-6-Intank- und Saugstrahl-Benzinpumpe, Bosch-Zusatz-Benzinpumpe, Rothe-Spezial-Einspritzdüsen, Benzinkühlung über Klimaanlage, Abstimmung auf 100 Oktan (automatische Leistungsreduktion um 15% bei 98 Oktan), Luftleitbleche für Ladeluftkühler und slimline-Ölkühler, Osir-Karbon-Abdeckungen, R8-Öl- und Kühlwasserdeckel, komplette Verschlauchung in Silikon und Aeroquip Stahlflex mit Dash-Anschlüssen

**Leistung:** 630 PS/463 kW\* (Serie 250 PS), 820 Nm bei 1,3 bar overboost und 1,1 bar Haltedruck, Leistungsgewicht 2,3 kg/PS\*

**Beschleunigung:** 0-100 in 3,12 sec. und von 0-200 in 9,73 sec. (gemessen mit GPS-Performance-Box\*)

**Höchstgeschwindigkeit:** 347 km/h bei 7.700 U/min\*

**Kraftübertragung:** Rothe-DSG-Spezialgetriebe, verstärkt und verlängert, Rothe-7-Scheiben-Kupplung "stage 3", permanenter Allradantrieb quattro

**Auspuff:** Rothe-Edelstahl-Abgasanlage (ø 89-mm), HJS-200-Zellen-Metallkatalysatoren, doppelte Bypass-Klappensteuerung, Capristo-Endrohr mit schwarzer Keramik-Beschichtung

**Fahrwerk:** Bilstein-"B16"-Gewindefahrwerk, H&R-Stabilisatoren (einstellbar), Deaktivierung des MRC-Fahrwerks, Tieferlegung 40 mm vorne und 35 mm hinten

**Bremsen (vo/hil):** 6-Kolben-Bremssättel und 390-mm-Bremsscheiben vom RS 6, Fischer-Hydraulik Stahlflex-Bremsschläuche, Bremssättel hinten schwarz glänzend lackiert

**Felgen (Herst./Größe):** OZ-"Ultraleggera-HLT" in 8,5J x 19 Zoll ET38 (ein Satz pulverbeschichtet in Karbon-anthrazit, zweiter Satz pulverbeschichtet in schwarz glänzend), OZ-Karbon-Nabenabdeckungen

**Reifen (Größe):** Continental "SportContact 3" in 245/35-19 (bis 300 km/h) oder Continental "Vmax+" in 255/35-19 (bis 360 km/h), Aluminium-Ventile schwarz eloxiert

**Karosserie:** Osir-Karbon-Motorhaube (doppelseitig), Aerocatch-Haubenverschlüsse, Osir-Karbon-Kotflügel, Osir-Karbon-TT-RS-Spoilerschwert, Osir-Karbon-Schwellerverkleidungen, Osir-Karbon-Heckflügel, Osir-Karbon-Zusatzeckspoiler, Osir-Karbon-Kühlergrill mit RS-Gitter, Osir-Karbon-Spiegelkappen, TT-RS-Frontstoßstange, TT-RS-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, Pogea-Racing-Karbon-Heckstoßstange, US-Rückleuchten, TT-RS-Radhaus-Entlüftungen, Tankdeckel in Wagenfarbe, Türgriff Fahrerseite ohne Schloss

**Lackierung:** Schwarz-Metallic

**Interieur:** Recaro-Pole-Position-Karbon in schwarzem Leder (Weinkath CarDesign), Recaro-Aluminium-Seitenadapter, Karbon-Sitzheizung zweistufig (Weinkath CarDesign), Lenkrad und Dachhimmel in schwarzem Alcantara (Weinkath CarDesign), Alcantara-Abdeckung anstelle der Rückbank (Weinkath CarDesign), R8-V10-Tachoscheiben (bis 350 km/h und 8000 U/min) mit Rothe-Logo, komplettes Audi-"exclusive"-Leder-Innenraumpaket, Stack-"ProControl"-Zusatzinstrumente in den Lüftungsdüsen (Abgastemperatur, Öldruck, Öltemperatur, Ladedruck und Benzindruck) mit Osir-Adapterringen, Osir-Karbon-Innenraumpaket (Mittelkonsole, Türgriffe, Handschuhfachleiste), Osir-AirCon-wings (Luftleitabdeckungen für die Klimaanlage), Osir-Karbon-Einstiegsleisten mit s-line Logoplate (in Wagenfarbe lackiert)

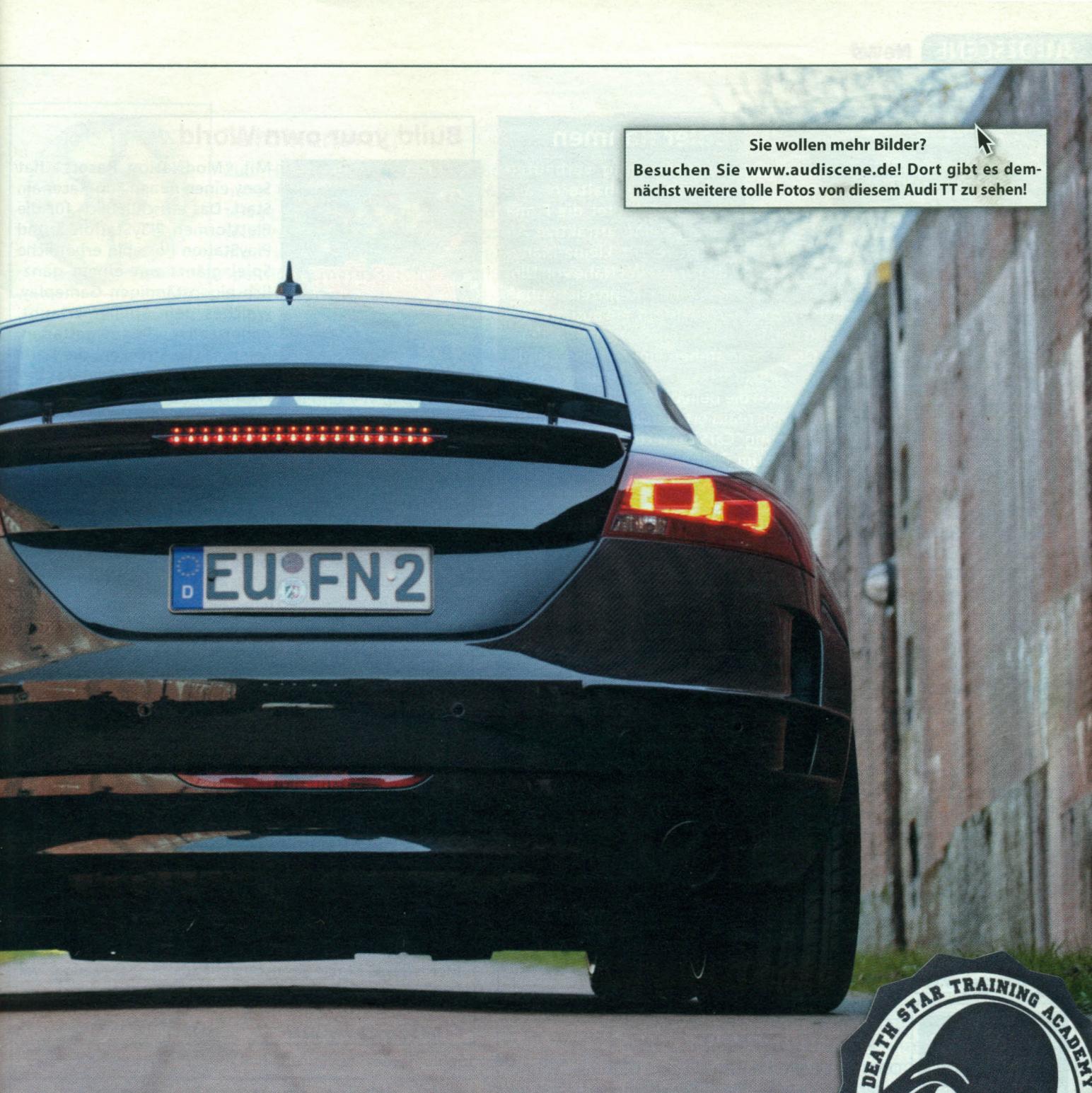
**Danksagung:** Rothe Motorsport

Pogea-Racing-Karbon-Heckstoßstange, US-Rückleuchten und TT-RS-Radhaus-Entlüftungen zieren das Heck



6-Kolben-Bremssättel und 390-mm-Bremsscheiben vom RS 6 sowie Fischer-Hydraulik Stahlflex-Bremsschläuche sorgen für optimale Verzögerungswerte

auch jederzeit bestens über seine gefahrene Geschwindigkeit informiert ist, weisen R8-V10-Tachoscheiben (bis 350 km/h und 8.000 U/min) mit Rothe-Logo ihn auf den aktuellen "Stand" der Dinge hin. Ebenso wie die in den Lüftungsdüsen verbauten Stack-"ProControl"-Zusatzinstrumente (Abgastemperatur, Öldruck, Öltemperatur, Ladedruck und Benzindruck), die, mit Osir-Adapterringen verziert, dem Fahrer weitere wichtige Informationen anzeigen. Trotz der vielen sportlichen Accessoires kommt der



Sie wollen mehr Bilder?

Besuchen Sie [www.audiscene.de](http://www.audiscene.de)! Dort gibt es dem-nächst weitere tolle Fotos von diesem Audi TT zu sehen!

Komfort im TT-Innenraum nicht zu kurz: Dafür allein sorgt schon das komplette Audi-“exclusive”-Leder-Innenraumpaket. Auch wenn das Osir-Karbon-Innenraumpaket (Mittelkonsole, Türgriffe, Handschuhfachleiste), die Osir-AirCon-wings (Luftleitabdeckungen für die Klimaanlage) sowie Einstiegsleisten mit s-line-Logoplatte – die in Wagenfarbe lackiert wurden – den sportlichen Charakter wieder ein wenig verstärken, bekommt man doch nie den Eindruck als säße man in einem lupenreinen Rennwagen.

Stellt sich zum Ende dieses Reports vielleicht nur noch eine Frage. Und die kann sicherlich keiner besser beantworten, als der Rheinländer selbst: Warum TT und keinen R8 V10? "Na ja, ich lebe gerne in Deutschland, kann aber den ausgeprägten Neid und die herrschende Missgunst nicht ab", erklärt der Unternehmer, "daher muss ich die Leistung versteckt fahren. Das ist eben auch der Sinn und Zweck solcher Extrem-Motorumbauten. Es schaut ja doch etwas blöd aus, wenn man als 31-Jähriger mit 'nem R8 zu Kunden

fährt. Dennoch würde ich persönlich da nie neidisch, sondern mit Respekt drauf reagieren - gerade wenn man selbst für seine Kohle hart arbeitet und es eben nicht dank Erbe oder Elternhaus hat."

Unser Fazit: Der TT ist mit dem Besten vom Besten ausgestattet und besitzt eine dezente Hülle mit gut verpackter Leistung – damit es keine Neider, sondern nur überraschte Gesichter gibt.

Text & Fotos: Andreas Ehm

