

Alfa Romeo 8C *Competizione*



*Lamborghini Gallardo
Superleggera*

*Geschiedenis
Mercedes-Benz*



Porsche GT3 RS



Audi TT by HPA

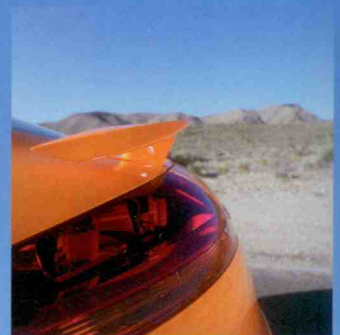


Het summum

AUDI TT HPA

TEKST VALERY D'HAENEN | FOTO'S PHOTOJOOST.COM

Hoe mooi Audi haar TT ook vormgaf, de scherp gelijnde sportcoupé kampt overduidelijk met een imago probleem, nu hij niet meer de snelste of meest potente coupé uit Ingolstadt is. Sinds Audi haar middenmotorsportwagen het levenslicht schonk, blijft de TT angstvallig in de schaduw van de R8 voort schreiden. Op de Internationale Autotentoonstelling van Detroit wil Audi haar TT vooral als een potente sportwagen aanprijzen, die makkelijk naast de 350Z van Nissan kan plaatsnemen.



De 3,2 liter V6, voorzien van dubbele turbo, is het goudhaantje van de Canadese tuner, en was in het verleden al meermaals het offerkind op het altaar der peekaas.

Alleen bracht Audi ook haar R8 met V12 TDI motor mee, waardoor de TT opnieuw genoeg moest nemen met pagina 2 van het autogerelateerde wereldnieuws. Voor wie de R8 geen optie is, om tal van redenen, zal blij verrast zijn met deze nieuwe sprong voorwaarts. De TT-S wordt de voorlopig snelste TT uit eigen kweek, en overklast de huidige TT met een vermogen van 272 pk. Het is meteen ook de sterkste applicatie op basis van de gekende TFSI krachtbron, die in tal van andere Audi's en VW's terug te vinden is. Koppelsgewijs legt de TT-S 350 Nm aan de dag. Toeval of niet, maar Nissan ging onmiddellijk in de tegenaanval en schonk haar Z meteen wat extra pit...

Opgefokt rij-ijzer

Met een sprint van 0 naar 100 in 5,2 seconden is deze TT-S zeker niet loom, en ook zijn begrensde top van 250 km/u brengt hem in goed gezelschap. Dat ze in de States niet echt geschokt zijn door de prestaties van de TT-S heeft weinig te maken met de voorstelling van de 1000Nm sterke R8 V12 TDI, maar des te meer met de release van deze oranje-keurige TT door HPA. Twee maand eerder vierden ze in de States al eens feest rondom Koning Auto. De jaarlijkse SEMA-Show is meer dan een vruchtbare voedingsbodem voor Amerikaans opgefokt rij-ijzer, sinds een aantal jaar doen ook de Europese constructeurs vrolijk mee met het opbod der peekaas en spoilers.

Crazy Marcel

Volvo is er aanwezig met in haar kielzog tuner Evolve, Volkswagen en Audi trekken er elk jaar naar toe in het gezelschap van HPA, een Canadese

toptuner dat van vierwielangedreven VW Beetles en TT's haar specialiteit maakte. Het feestje dat Audi of North America dit jaar vierde, vormde daar geen uitzondering op. Vooral rondom de TT trok Crazy Marcel en de zijnen fel van leer. Ook al rondom het vorige model liet HPA Motorsport mooie en overvrije dingen zien. Maar zoals de Amerikaanse way of life dat wil, moet het elk jaar toch nog iets snediger of sneller.

Motorische tuning

Geen TT-S, maar een doordeweekse TT werd ter beschikking gesteld van de tuner. Marcel, de man achter HPA Motorsport, heeft weinig kapsones, maar stelt wel niet te onderhandelen eisen alvorens een project aan te nemen. Eigenlijk is elke wagen welkom in de ateliers van HPA Motorsport, zolang het maar een VW of Audi is, mét een vierwielangedreven onderstel. De keuze voor vier aangedreven wielen vloeit voort uit het feit dat HPA Motorsports, zoals de naam het al zegt, in de eerste plaats een motorische tuner is, waarbij optische cosmetica enkel van nut is wanneer het de downforce of de wegligging ten goede komt.

Oranje primeur

Terwijl ze bij Audi al gauw blij zijn om het vermogen van de 2 liter TFSI tot in de buurt van de 275 pk te brengen, gaat HPA Motorsports nog een stapje verder. Of mogen we er meteen een volwassen dagwandeling verder van maken. Een primeur voor HPA Motorsports was het feit dat Audi GmbH zelf een model van haar productielijn in Duitsland van de band plukte, de wagen eigenhandig in een fluo-oranje kleurbad stopte dat oorspronkelijk bedoeld was voor de Lamborghini Gallardo, en het





seconden, terwijl de quarter mile, een referentie in muscle car middens, niet langer hoeft te duren dan 11,7 seconden. Ook leuk is de topsnelheid van 200 miles per uur. Ruw omgerekend kom je al snel op een stevige 350 km/u en er boven...

Een aangepast benzinemanagementsysteem, dubbele downpipes van 60 mm en een verruimde sportuitlaatlijn met een diameter van zo maar eventjes van 88 mm met overdrukkleppen geven de ernst van de ombouw aan. De Quattro vierwielaandrijving wordt in zijn loodzware taak bijgestaan door een Haldex sport controller van de tweede generatie, KW nam de ophanging voor haar rekening met een Variante 3 schroefophanging. Achter de 19duims Moda MD3 voorvelgen gaan immense 365 x 34 mm schijven schuil, die zich bedienen van 8 zuigerklauwen. Achteraan doen de 335 x 22 mm remschijven nauwelijks onder. En ook de DSG transmissie staat niet alleen in zijn taak: een performance ontkoppelingspack en een hergeprogrammeerde mechatronic moeten in staat zijn om het monstervermogen snel en efficiënt naar brute power te vertalen.

Dat de TT daarmee in het vaarwater komt van wagens als de Gallardo, moet verklaren waarom ook deze TT eenzelfde kleurtje uitkoos. En ook de deuren lijken zo uit Sant'Agatha Bolognese overgevoegen. Voor de rest blijft de TT echter zeer herkenbaar... totdat het stijlicoon zijn duivels ontbindt.

dan opstuurde naar de tuner uit Canada, dat carte blanche, én ondersteuning van Quattro GmbH kreeg.

Bedrijfszeker

Eenmaal daar aangekomen onderging de TT een complete transformatie. Van kop tot staart werd deze elegant vormgegeven sportcoupé zorgvuldig gemasseerd om de tot 565 pk opgetunedede V6 te kunnen huizen. De 3,2 liter V6, voorzien van dubbele turbo, is het goudhaantje van de Canadese tuner, en was in het verleden al meermaals het offerkind op het altaar der peekaas. In pure HPA traditie werd alle zorg besteed aan de bedrijfszekerheid van het aggregaat. Bovendien waakt HPA erover dat alles past in de standaard omgeving van de TT en dat alles OEM-gereguleerd blijft.

Bloedserieus

Functioneel design en opwindende vormgeving gaan hand in hand onder de knaloranje koets. Het op maat gemaakte, kortere luchtinductiesysteem uit aluminium, het indrukwekkende buizenet die de grote Garrett/HGP R25 ball bearing turboladers met de al even indrukwekkende intercoolers verbinden of de ceramisch gecoate componenten... het oog allemaal bloedserieus. Omdat bepaalde delen van de hardware verscholen zitten achter hitteschilden, heeft de installatie ook iets mysterieus over zich... Een beetje zoals je een Le Mans racemotorblok in je auto zou stoppen: je weet gewoon dat hij oerhard zal lopen, maar wat er nu precies zorgt voor die laatste krachtstuw, kom je wellicht nooit te weten...

Mag de TT zich binnenkort in het kransje van meer dan leuke en over-

