

# Jönnek a buszok!

Vajon mi keresnivalója van két kisbusznak lapunk hasábjain? Alapvetően semmi. Esetünkben azonban a Rothe Motorsport és a Sportec feltuningolt TSI-modelljeiről van szó.



606 lóerő és 900 Nm – két VW Multivanre elosztva. A Sportec és a Rothe egyaránt a T5-motorkínálat újdonságát, a kélliteres turbómotort használta fel kiindulási alapul expressz utasszállítóhoz

■ Biztosan még ma is emlegeti azt a különös találkozást a német Audi A6 gazdája. Nagyjából kétszázalal repesztett az autópálya belső sávjában, amikor is feltűnt a viszszipillantó tükrében egy kis pont, majd rövid időn belül egyre nagyobb és nagyobb lett. Kezdetben még nem tudta pontosan kivenni, mi is az. Aztán ahogy közelebb ért, egy VW Transporter vonásait vélte felfedezni benne. Kizárt dolog, hogy ennyivel tudjon repeszteni a testes szállító jármű! Pedig, mint a tükör tanúsította, igenis tud. Szépen felzárkózott a kombira, és finoman, de következetesen jelezte neki, hogy szeretne előzni, mert sietős a dolga. Az audis végül 220-nál kénytelen volt félrehúzódní az útjából. A kisbusz erre, ahogy jött, ugyanolyan könnyedén el is húzott mellette, majd fokozatosan eltűnt a horizonton. De hát hogy lehetséges, hogy így megelőzhesse az Audit holmi jöttment kisbusz? Nagyon egyszerű a dolog magyarázata, ugyanis a Volkswagen egy ideje már azzal a kétlitères TSI-motorral is kínálja a T5-öt, ami a konzern sportos modelljeiben, a VW GTI-kben, a Skoda RS-ekben és a Seat Cuprákban teljesít szolgálatot. Ráad-

sul a T5 a Volkswagen egyetlen terméke, amely nemcsak a wolfsburgi, hanem egyúttal az ingolstadti márka (Audi) alkatrészeit is hasznosítja. Ez konkrétan azt jelenti, hogy átvette a kipufogóoldali Valvelift-rendszert, amely rugalmasan alakítja a szelepek kiemelkedési magasságát, ezzel 70 newtonméternyi plusz-forgatónyomatékhoz segítve hozzá a motort. A változtatás eredményeként 280 helyett 350 Nm mozgósul, a névleges teljesítmény értéke pedig 204 lóerő. Persze, mint tudjuk, mindenben lehet még srófolni!

A Rothe Motorsport és a Sportec vette magának a bátorságot, hogy hozzájáruljon a motorhoz, és még gyorsabbá tegye a gyárilag 197 km/h végsebességre képes Multivan 2.0 TSI 4Motiont. Egyikük sem elégedett meg a motorvezérlés átprogramozásával, elvégre 2,5 tonnányi tömeg sportos mozgását kellett megoldaniuk.

A Rothe kisbuszán első pillantásra nem látszik a nagyobb teljesítmény, mivel öncélú látványkeltés helyett a műszaki tartalomra helyezi a hangsúlyt. Kívülről csak az állítható magasságú Bilstein B14 futómű segítségével elért 30 milliméteres megültes és

a 19 colos Azev felnigarnitúra árulkodik róla, hogy nem konfekcióáruval van dolgunk. „Belül” lényegesen több a változás. Először is megfosztották a gyári turbótól, és módosított K04-es típust építettek be a helyére. Mivel a busz TSI-változata a nagyobb vontatható tömeg miatt egyúttal gyárilag megkapja az Audi TT RS duplakuplungos váltóját, lehetősége volt rá a tuningműhelynek, hogy beélesítse a hozzá adott launch controlt. Az elvégzett intézkedések együttes hatására 306 lóerőre nőtt a névleges teljesítmény és 500 Nm-re a maximális forgatónyomaték értéke.

A Sportec németországi képviselője által kezelésbe vett Multivan is hasonlóan jó erőben van, ami nem véletlen, hiszen sok mindent módosítottak rajta. Ezen is lecserélték a turbótöltőt, továbbá sportkatalizátort, csappantyús kipufogódobot és nagyobb méretű töltőlevegő-hűtőt kapott. Hozzájárultak a befecskendezéséhez és a szívórendszeréhez is, így sikerült 300-ról 400-ra feltornázní a maximális forgatónyomatékát. A külső változtatások sora is hosszabb, mint a másik busz esetében. A Sportec megemelte a karosszériát, hogy

