



Völlig losgelöst

16 Autos, die eines verbindet: Abriegelung kennen sie keine. Mit insgesamt



9506 PS stellen sie in Nardo mit Nachdruck unter Beweis: Bei 250 km/h muss lange nicht Schluss sein

Was haben die Isle of Man, Indien und Deutschland gemeinsam? Ausschließlich diese drei Staaten verzichten auf ein generelles Tempolimit. Wer jetzt den Plan hegt, aufgrund der hohen Verkehrsdichte in Deutschland nach Neu-Delhi umzusiedeln, sollte ei-

ne Alternative ins Auge fassen: Nardo. Die italienische Hochgeschwindigkeitsstrecke erlaubt freies Fahren ohne Angst vor Bußgeldern und ist statt 6000 nur rund 1000 Kilometer entfernt. Aus genau diesem Grund haben wir zwölf Tuner in Italiens Süden eingeladen

– zum ersten Nardo High-Speed-Event von Continental und AUTO BILD SPORTSCARS.

Die stehen am 22. Oktober 2006 gegen 6.30 Uhr mit insgesamt 16 Autos in Nardo an der Strecke, schauen reichlich verschlafen aus der Wäsche und warten auf die

ersten Sonnenstrahlen. Die Verdeder wollen uns und dem Rest der Welt eine elementare Frage beantworten: Was tut sich jenseits der obsoleten 250-km/h-Hürde?

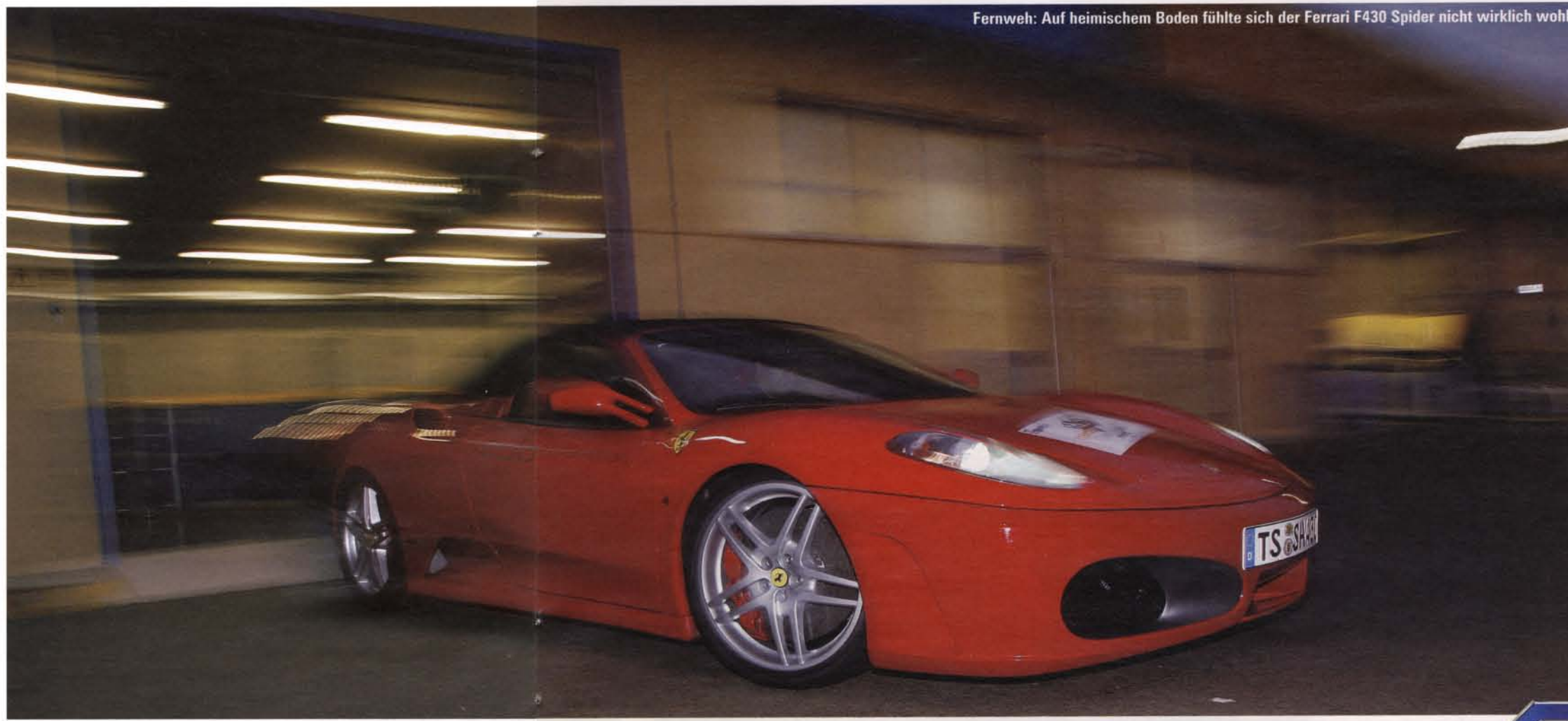
Zuallererst tritt EDS an, dieses Rätsel zu lösen. In der Rolle des Underdogs fühlt sich der

Opel-Tuner aus Marl sichtlich wohl. Geschäftsführer Arno Schindler startet in Nardo nicht mit dem Rüsselsheimer Original, sondern mit einem rechtsgelenkten Vauxhall, der englischen Opel-Variante. Etwa aus Performance-Gründen? „Nicht doch“, erklärt Schindler, „nur fand Vauxhall unser Projekt so vielversprechend, dass man uns förmlich ein Auto aufgedrängt hat.“ Das mit Abstand preisgünstigste Fahrzeug im Feld leistet dank großem Lader und modifizierter Elektronik 345 PS. Ein ordentlicher Wert. Aber genug für 300 km/h? Die sind nämlich das erklärte Ziel – das jedoch etwas hochgegriffen scheint: Nachdem Schindler mit seinem Laptop dem Auto über den Diagnosestecker gut zugeredet, an Ladedruck und Einspritzmenge gefeilt hat, kommt der Vectra beim dritten Versuch immerhin auf 276,7 km/h. Die Nardo-Frischlinge begnügen sich damit.

Als Nächster versucht Edo sein Glück. Der Tuner konnte mit seinen kompromisslos aufgebauten Porsche-Fahrzeugen bisher vor allem auf verwinkelten Rennstrecken Meriten sammeln. Hochgeschwindigkeitsfahrten hingegen sind Neuland für die Truppe um Edo Karabegovic. Bei seiner Premiere geht der Veredler aufs Ganze und rückt mit drei Autos an: Cayenne, Gallardo Spyder und F430 Spider. Den Porsche hievt sein furchtloser Stamm-Rennfahrer Patrick Simon auf 288,0 km/h. Ein

akzeptables Ergebnis. Auch der Lamborghini fährt ein achtbares Resultat ein. Der mit Sportauspuff, Sportkats und modifizierter Elektronik versehene Roadster erreicht problemlos 320,9 km/h. Edo sieht noch Potenzial: „Beim nächsten Mal stimmen wir Anbauteile und Fahrwerk viel besser auf die Eigenheiten der Strecke ab – die zu harte Abstimmung macht uns bei den hiesigen Bodenwellen zu schaffen.“ Nur der Ferrari kann auf Heimatboden leider überhaupt nicht punkten. Nach einer schnellen Runde mit 311,7 km/h Spitze beginnen die Hydrostöße zu klackern – Abbruch.

Auf Edo folgt Enco: Der Newcomer aus Chemnitz war mit seinem Brachial-Cayenne bereits einmal in Nardo, blieb mit 280 km/h aber weit hinter den Erwartungen zurück. Sein Fahrzeug weckt bei Betrachtern ernsthafte Zweifel: Die Kotflügelverbreiterungen tragen nicht gerade dazu bei, die Windschlüpfrigkeit des 2,5-Tonnen-Klapses zu erhöhen. Nach ausgiebigen Versuchsfahrten bringt es der Cayenne trotzdem auf imposante 294,5 km/h. Die Rekordfahrt funktioniert jedoch nur mit demontierten Außenspiegeln. Die sind in Nardo tatsächlich verzichtbar – deshalb tolerierten wir diesen Griff in die Trickkiste. Zumal nicht nur Enco spiegellos fuhr, sondern auch fast alle anderen Tuner. Darüber hinaus scheinen großflächige Rad-



Fernweh: Auf heimischem Boden fühlte sich der Ferrari F430 Spider nicht wirklich wohl

STRECKE Nardo: Eine runde Sache



Unverhüllter Blick: Erst aus der Luft bekommt die 12,6-Kilometer-Strecke Kontur

Am Absatz des italienischen Stiefels liegt das Örtchen Nardo, dessen Bekanntheit fast ausschließlich von einem Hochgeschwindigkeitsoval rührt – 12,6 km lang, vier Kilometer Durchmesser. Seit seiner Fertigstellung im Jahre 1970 trägt der Asphaltkreis den Titel „schnellster Automobil-Rundkurs der Welt“. Durch Neigungswinkel von vier Prozent auf der Innenbahn bis 22,5 Prozent auf der Außenbahn ga-

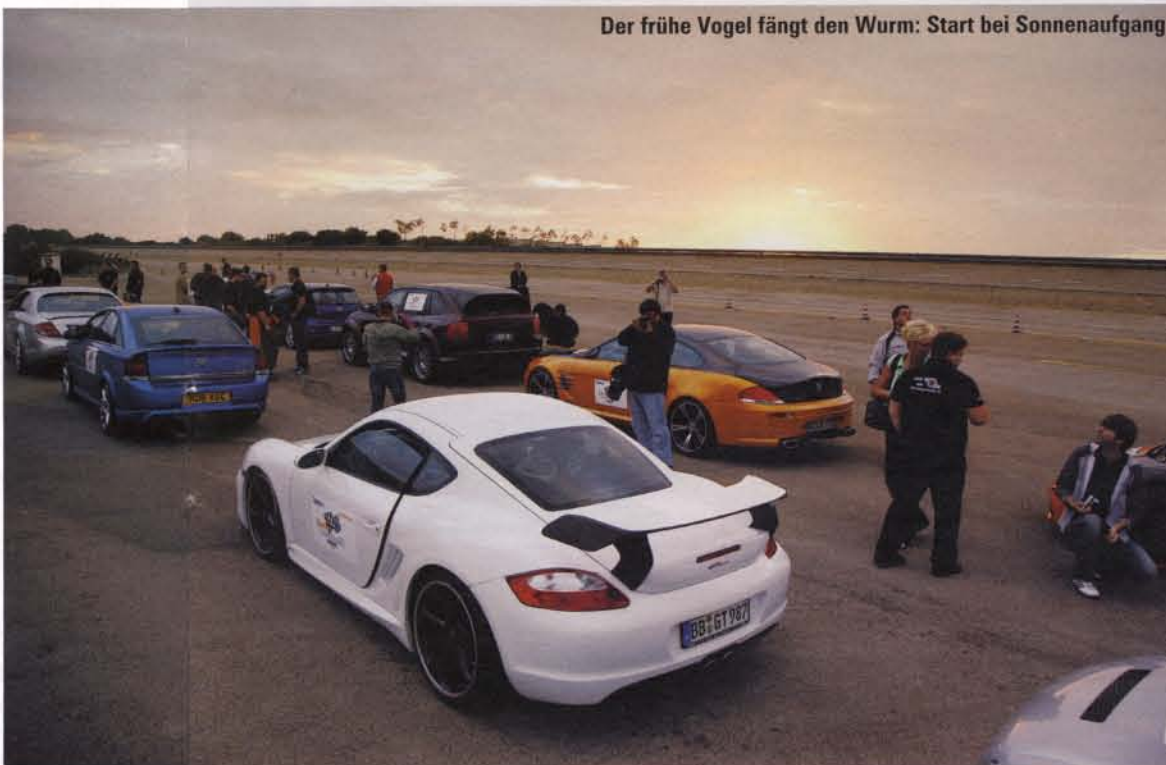
rantiert die Strecke Querkraftfreiheit bei Geschwindigkeiten bis 240 km/h. Erst jenseits dieser Marke muss der Pilot beginnen gegenzulenken. Der noch immer gültige Geschwindigkeitsrekord datiert aus dem Jahr 1979. Mit dem Versuchswagen C111-IV erzielte Mercedes den Rekord von exakt 403,978 km/h. Eine Straßenzulassung hatte der mit zwei riesigen Heckflossen bewehrte Prototyp jedoch nicht.



Lichtgestalt: TechArt-Turbo in modischem Weiß



Stallorder: Jeder so schnell, wie er kann



Der frühe Vogel fängt den Wurm: Start bei Sonnenaufgang

MESSTECHNIK Mit Brief und Siegel



Der TÜV Süd verkabelt jedes Auto, bevor es auf die Strecke darf. GPS-gestützt wird jeder gefahrene Meter aufgezeichnet und ausgewertet

Geht es um Rekorde, bedarf es auch immer einer überparteilichen Instanz. Was der Schiedsrichter beim Fußball, ist im Falle des Nardo High-Speed-Events einerseits der renommierte TÜV Süd und andererseits die VBOX – aktuell eines der besten Messgeräte: Das unscheinbare blaue Kästchen speichert die Rekordfahrten sämtlicher Teilnehmer. Die gute Lage der kreisförmigen Teststrecke im süditalienischen Tiefland begünstigt die GPS-gestützte Messung und liefert Daten weit jenseits der Genauigkeit serienmäßig eingebauter Tachometer. Der TÜV Süd überwacht die Messungen mit eigenem Personal (Dipl.-Ing. Martin Kühnlein) und verbürgt sich somit für die Richtigkeit der ermittelten Werte.



Letzte Hürde: Conti-Mann Michael Schneider beim finalen Check

kappen der neueste Trend zu sein. Sie verhindern, dass sich der Wind in den Rädern fängt. Gehen die Abdeckungen jedoch bei voller Fahrt fliegen – wie bei Sportec, Enco und Hohenester geschehen – wirft das kein gutes Licht auf den Tuner.

Im Anschluss wagt sich Lorinser auf die Piste. Dem schwäbischen Veredler gelang es tatsächlich, einen rundum getunten CL auf die Räder zu stellen. Allerdings fand die Fertigstellung des ambitionierten Projekts unmittelbar vor der Abfahrt nach Nardo statt. Aus diesem Grund tritt der Tuner nur mit gebremstem Scham an: „Das Auto hat erst 200 Kilometer auf dem Tacho – im Interesse der jungfräulichen Maschine verzichten wir im Zweifel auf die letzten km/h“, erläutert Lorinser-Urgestein Adolf Koch die Strategie. Die von Mercedes-Testfahrer Robert Schäfer erzielten 306,5 km/h stellen die Truppe denn auch voll auf zufrieden.

Alles andere als zufrieden ist Volker Schu von Hartge. Der rückte mit einem perfekt vorbereiteten H50 an, gewillt, sein Bestes zu geben. Ein Kontakt mit einem heimtückischen, wenige Zentimeter aus dem Asphalt ragenden Begrenzungsstein macht alle Ambitionen schlagartig zunichte. „Zwei Felgen haben so schwerwiegende Beschädigungen davongetragen, dass alles über 100 km/h an Wahnsinn grenzt“, muss sich ein zu Tode betriebener Volker Schu schließlich eingestehen. Den fehlenden Vmax-Wert reichen wir in einer der nächsten Ausgaben nach – demnächst trifft sich Hartge mit uns zu einer High-Speed-Session im norddeutschen Papenburg.



Helmpflicht: Bei mehr als 300 km/h will niemand ein Risiko eingehen

REPORT PASSAGIER IM BRABUS ROCKET

Temporausch bei 360 km/h

Sind Sie ein schlechter Beifahrer? Kein Problem, wir hätten da einen Therapievorschlag ...



Zügigster Silberpfeil der Welt: Brabus Rocket mit 365,7 km/h – Weltrekord für Limousinen



Sprit für acht Runden: Bei Volllast mit 360 km/h rauschen 76 Liter Super Plus durch die Brennkammern



Foto: L. Bernthelm, S. Krieger

Brabus-Motorenentwickler und -Testpilot Jörn Gander erklärt Redakteur Ingo Roersch die Zusatzanzeige für Querbeseleunigung, Wasser- und Ladelufttemperatur



Aufkleber: Feintuning in Sachen Aerodynamik

Die Tachonadel fliegt über die Skalierung: ... 300 km/h ... 330, 340 ... – zack, plötzlich bricht das Heck aus. Wie ein Kampffjet im Sturzflug krachen wir in die Leitplanke, schleudern zurück und schießen über drei Spuren auf die innere Betonmauer zu. „Das war's. Aufprall mit 340. Immerhin ein schneller Tod ...“ Riiiiiiiiiiiiing. Der Wecker klingelt, zum Glück nur ein Traum. Es ist fünf Uhr morgens. Das Vorhaben „Schnellster Passagier aller Zeiten“ beginnt vor dem Morgengrauen. Nach zwei Espressi und einstündiger Fahrt trifft der Hochgeschwindigkeitstross am „Nardo Prototipo“-Testoval ein. Weil die Porsche von 9ff und Sportec wegen ihrer sensiblen Abstimmung keinen Copiloten dulden, bietet Brabus-Sprecher Sven Gramm einen Platz im Brabus Rocket an – mit 362,4 km/h die bis dato schnellste Limousine der Welt. Das iridiumsilberne PS-Projekt mit V12-Biturbo, 730 PS und 1100 Nm Drehmoment ist Hightech-Gerät und Luxuslimo in einem: Hier Gewindefahrwerk, Differenzialsperre und Zwölf-Kolben-Bremse; dort DVD-Surround-Anlage, Ledersitze und Klimaautomatik. Heute soll der eigene Rekord getoppt werden. Die Bedingungen sind gut, aber nicht perfekt. Nach den Regenschauern der Nacht ist die Luft schwül und mit 20 Grad recht warm. Trotzdem schafft Brabus-Motorenentwickler und Testpilot Jörn Gander im ersten Roll-out 359,5 km/h. „Heute geht noch mehr“, so Gander. Er hat recht. Um 11.57 Uhr ertönt Jubel made in Bottrop: 365,7 km/h – Weltrekord! Am Steuer diesmal: Hans-Georg Horn, Brabus-Berater und seit über 30 Jahren in der Fahrzeugentwicklung bei Mercedes tätig. Der 58-Jährige kennt Nardo wie sein Wohnzimmer. „Der Trick ist, so dicht wie möglich an der Leitplanke zu fahren. Maximal einen halben Meter Abstand, dann wird der Radius größer.“ Na, prima. Leitplanke? 360 km/h? 50 Zentimeter Abstand? Soll ich absagen? Zu spät ... ein dezenter Wink, jetzt oder nie. Während Rekord-Pilot Horn wohlverdient pausiert, setzt sich Jörn Gander den Helm auf. Die Tür schlägt zu, kurzer Instrumentencheck: Öl, Reifendruck – alles o.k.! Ein Druck auf den Starterknopf, raus auf die Strecke und es gibt kein Zurück. Zuerst gilt es, zwei Drittel des 12 Kilometer langen Ovals in einem inneren Sicherheitskreis zu umrunden, der holprig wie eine kasachische Autobahn ist. „Im Oval ist es nicht viel besser“, so Gander. Wie bitte? Bodenwellen bei 360 Sachen? Der Puls steigt. Wir fädeln in die oberste Spur ein. Der Rocket geht, sorry, ab wie eine Rakete. Untermalt vom zischenden Wastegate, erreichen wir spielend 340, 350 ... Wow, die Krümmung ist viel stärker als gedacht. Von wegen fast wie geradeaus. Das ist die schnellste Kurve der Welt. Wir sind bei 358, 359 km/h ... Das Messgerät unter dem Rückspiegel zeigt 128 Grad Öltemperatur – dann 360,3 km/h. Es ist schnell (1000 Meter in 10 Sekunden), noch schneller vorbei und – erstaunlich unspektakulär. Zumindest im Rocket. Mir ist's recht so, ehrlich gesagt ... [Ingo Roersch]



Auto Bild sportscars
Sieger
Leserwahl
schönsten
2006

auto
moto
-sp

Best Quality 2006
Kategorie: Leichtmetallfelgen

Best Brand
Kategorie: Felgen

Air-Inside-Technology
more air-less weight

- hohlgeformte Innen-Schulter
- auswechselbarer Anfahrerschutz
- integrierte Gewichte
- ca. 60% höhere Stabilität
- 2-teilig, verschraubter Stern

AIR II/CK
8,0x18 bis
9,5x19 Zoll.

Stern
kugelpoliert oder
titan silber
lackiert.



BBS

Technik aus dem Motorsport

www.bbs.com

Konkurrent AC Schnitzer bleibt von derlei Tragödien verschont: Mit dem auf M6-Basis aufgebauten Tension wollte der BMW-Veredler bei seinem ersten Nardo-Auftritt eine respektable Duftmarke setzen. Ziel erreicht: 331,7 km/h sorgen für freudige Mienen. Fahrwerkspapst Manfred Wollgarten gesteht jedoch: „Mit demontiertem Heckflügel – gut für fünf bis acht zusätzliche km/h – wird das Heck ganz schön leicht.“ Obwohl er für eine zweite Fahrt sämtliche Fugen und die BMW-Niere mit Klebeband abdichtet, ist der zuvor gefahrene Wert nicht zu toppen.



Klare Regeln: Maximal drei Autos dürfen gleichzeitig auf die Strecke

Porsche-Tuner TechArt kann ebenfalls nicht meckern: Ohne erkennbare Mühe fährt der schneeweiße 911 Turbo des Leonberger Veredlers 334,5 km/h. Geschäftsführer Thomas Behringer zeigt sich hocherfreut: „Dabei haben wir mit 580 PS erst die zweite Leistungsstufe gezündet. Noch mehr begeistert mich jedoch das Abschneiden unseres Cayman.“ Verständlich: Schafft der GT Sport doch stolze 303,0 km/h – und das trotz Monsterflügel. Der bringt zwar Abtrieb ohne Ende, stellt in Sachen Vmax jedoch einen echten Hemmschuh dar.



Das Gesicht in der Menge: Audi A4 mit windschnittigem Hohenester-Grill

Im Anschluss rollt ein weiterer ganz großer Name der Tuningszene vor – Audi-Tuner Alfons Hohenester. Der präsentiert ein Auto, das leichte Skepsis hervorruft. Als Basis hat sich der Veredler einen A4 TDI auserkoren. Folgerichtig trägt das Auto stolz die originale Diesel-Instrumentierung zur Schau. Wer darauf einen Blick wirft, ist ob des bei 4500 Umdrehungen in den roten Bereich übergehenden Drehzahlmessers doch – gelinde gesagt – erstaunt. Die Prioritäten setzte Hohenester jedoch goldrichtig: Statt auf schönen Schein konzentrierte sich der Tuner auf das Innenleben des Audi. Und das hat es in sich: Musste der brave Dieselmotor doch einem von Hohenester auf 650 PS erstarkten Biturbo-RS4-Aggregat weichen. So setzt sich denn auch ein völlig entspannter Alfons Hohenester ans Steuer und fährt, mit der gleichmütigen Miene eines Menschen, der mal eben Brötchen holen geht, 340,1 km/h. Danach verlässt ihn die Lust und er übergibt das Steuer AUTO BILD SPORTSCARS-Rennfahrer Dierk Möller-Sonntag. Der den bestehenden Topwert um weitere 3,8 km/h überbietet!



Stoßgebet: Bringt Gottes Hilfe möglicherweise zusätzliche Stundenkilometer?



Expertenrunde: Conti-Tuning-Leiter Henry Siemons mit AUTO BILD SPORTSCARS-Chefredakteur Olaf Schilling



Freie Sicht: Für ein gutes Bild wagt sich mancher Fotograf hoch hinaus

Vom schicken Coupé bis zum bulligen SUV



Technische Daten	AC Schnitzer Tension	Brabus Rocket	Brabus S 600 T13	Edo Gallardo Spyder	Edo Cayenne Turbo R	Edo F430 Spider	EDS Vectra OPC	Enco Cayenne Turbo
Motor	V10	V12, Biturbo	V12, Biturbo	V10	V8, Biturbo	V8	V6, Turbo	V12, Biturbo
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs	Mitte längs	vorn längs	Mitte längs	vorn quer	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	3 pro Zylinder/2	3 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2
Hubraum	4999 cm ³	6233 cm ³	5511 cm ³	4961 cm ³	4511 cm ³	4308 cm ³	2792 cm ³	4511 cm ³
kW (PS) bei 1/min	406 (552)/8000	537 (730)/5100	463 (630)/5100	404 (550)/7800	456 (620)/6300	390 (530)/8800	254 (345)/5000	469 (638)/5860
Nm bei 1/min	540/6200	1320/2100	1000/1900	540/4500	785/4300	500/5250	500/1900–4400	892/2850
Bremsen vorn	374 mm/innenbel./gel.	385 mm/innenbel.	385 mm/innenbel./gel.	365 mm/innenbel./gel.	380 mm/innenbel./gel.	398 mm/innenbel./gel.	345 mm/innenbel.	380 mm/innenbel./gel.
Bremsen hinten	370 mm/innenbel./gel.	360 mm/innenbel./gel.	360 mm/innenbel./gel.	335 mm/innenbel./gel.	358 mm/innenbel./gel.	350 mm/innenbel./gel.	330 mm	358 mm/innenbel./gel.
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad	Allrad	Allrad	Hinterrad	Vorderrad	Allrad
Getriebe	7-Gang, sequenziell	5-Gang-Automatik	5-Gang-Automatik	6-Gang, sequenziell	6-Gang-Automatik	6-Gang, sequenziell	6-Gang, manuell	6-Gang-Automatik
Bereifung vorn	255/35 ZR 20	245/35 ZR 19	265/30 ZR 21	235/35 ZR 19	295/40 ZR 20	235/35 ZR 19	235/35 ZR 19	295/40 ZR 20
Bereifung hinten	285/30 ZR 20	245/35 ZR 19	295/30 ZR 12	325/30 ZR 19	295/40 ZR 20	325/30 ZR 19	235/35 ZR 19	295/40 ZR 20
Reifentyp	SportContact 3	SportContact Vmax	SportContact 3	SportContact Vmax	CrossContact UHP	SportContact Vmax	SportContact Vmax	CrossContact UHP
Länge/Breite/Höhe	4871/1905/1352 mm	4913/1873/1385 mm	5206/1871/1473 mm	4300/1900/1184 mm	4786/1928/2430	4512/1923/1234	4611/1798/1449 mm	5018/1990/1699 mm
Radstand	2781 mm	2854 mm	3165 mm	2560 mm	2855 mm	2600 mm	2700 mm	2855 mm
Leergewicht	1764 kg	2020 kg	2180 kg	1525 kg	2550 kg	1520 kg	1393 kg	2430 kg
Leistungsgewicht	3,2 kg/PS	2,8 kg/PS	3,5 kg/PS	2,8 kg/PS	4,1 kg/PS	2,9 kg/PS	4,0 kg/PS	3,8 kg/PS
Beschleunigung 0–100 km/h*	4,5 s	4,0 s	4,3 s	4,8 s	4,8 s	3,8 s	7,0 s	5,3 s
angestrebte Geschwindigkeit	325 km/h	360 km/h	320 km/h	335 km/h	290 km/h	335 km/h	300 km/h	305 km/h
erreichte Geschwindigkeit	331,7 km/h	365,7 km/h	327,0 km/h	320,9 km/h	288,0 km/h	311,7 km/h	276,7 km/h	294,5 km/h
Preis	260 000 Euro	403 680 Euro	237 467 Euro	223 613 Euro	165 300 Euro	193 260 Euro	41 500 Euro	150 000 Euro

Ein weites Feld: 16 Fahrzeuge gingen an den Start – bis auf zwei italienische Ausreißer und einen Halbbrüder nur deutsche Fabrikate. Technologievorsprung aufgrund fehlenden Tempolimits?



Technische Daten	Hartge H50 V10	HGP Golf R32 Biturbo	Hohenester A4 HS650	Lorinser CL 600	Sportec 911 SPR 1	TechArt GT Sport	TechArt 911 Turbo	9ff 911 Cabrio T-6
Motor	V10	V6, Biturbo	V6, Biturbo	V12, Biturbo	Boxer6, Biturbo	Boxer6	Boxer6, Biturbo	Boxer6, Biturbo
Einbaulage	vorn längs	vorn quer	vorn längs	vorn längs	hinten längs	Mitte längs	hinten längs	hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2	5 pro Zylinder/4	3 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	4999 cm ³	3189 cm ³	2997 cm ³	5513 cm ³	3600 cm ³	3824 cm ³	3600 cm ³	3600 cm ³
kW (PS) bei 1/min	404 (550)/7750	441 (600)/6800	478 (650)/7200	415 (565)/7100	590 (802)/8200	283 (385)/7460	426 (580)/6450	574 (780)/6780
Nm bei 1/min	530/6100	720/4500–4800	720/3800	830/1900–3500	880/4800	407/6385	780/2600	870/5240
Bremsen vorn	380 mm/innenbel./gel.	390/ib./gel. + geschl.	365 mm/innenbel./gel.	360 mm/innenbel.	385 mm/innenbel./gel.	350 mm/innenbel./gel.	380 mm/innenbel./gel.	380/innenbel./geschl.
Bremsen hinten	345 mm/innenbel./gel.	330/ib./gel. + geschl.	345 mm/innenbel./gel.	330 mm/innenbel.	330 mm/innenbel./gel.	322 mm/innenbel./gel.	350 mm/innenbel./gel.	330 mm/innenbel.
Antriebsart	Hinterrad	Allrad	Allrad	Hinterrad	Heck	Hinterrad	Heck	Allrad
Getriebe	7-Gang, sequenziell	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell	5-Gang-Automatik	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell	6-Gang, manuell
Bereifung vorn	245/30 ZR 20	235/35 ZR 19	235/35 ZR 19	265/30 ZR 21	235/35 ZR 19	235/30 ZR 20	235/30 ZR 20	235/35 ZR 19
Bereifung hinten	295/25 ZR 20	235/35 ZR 19	235/35 ZR 19	295/30 ZR 21	325/30 ZR 19	305/25 ZR 20	325/25 ZR 20	325/30 ZR 19
Reifentyp	SportContact 3	SportContact Vmax	SportContact Vmax	SportContact 3	SportContact Vmax	SportContact 3	SportContact 3	SportContact Vmax
Länge/Breite/Höhe	4520/1817/1391 mm	4246/1759/1465 mm	4586/1772/1387 mm	5065/2139/1418 mm	4467/1878/1275 mm	4341/1801/1305 mm	4450/1852/1300	4427/1830/1300 mm
Radstand	2760 mm	2578 mm	2642 mm	2955 mm	2350 mm	2415 mm	2350 mm	2350 mm
Leergewicht	1670 kg	1650 kg	1550 kg	2185 kg	1345 kg	1350 kg	1585 kg	1620 kg
Leistungsgewicht	3,0 kg/PS	2,8 kg/PS	2,4 kg/PS	3,9 kg/PS	1,7 kg/PS	3,5 kg/PS	2,7 kg/PS	2,1 kg/PS
Beschleunigung 0–100 km/h*	4,6 s	4,0 s	4,2 s	4,3 s	3,0 s	4,9 s	3,7 s	3,7 s
angestrebte Geschwindigkeit	325 km/h	320 km/h	338 km/h	300 km/h	380 km/h	295 km/h	325 km/h	350 km/h
gemessene Geschwindigkeit	–	323 km/h	343,9 km/h	306,5 km/h	370,1 km/h	303,0 km/h	334,5 km/h	380,5 km/h
Preis	159 300 Euro	100 000 Euro	130 850 Euro	185 600 Euro	350 000 Euro	110 000 Euro	198 000 Euro	215 000 Euro

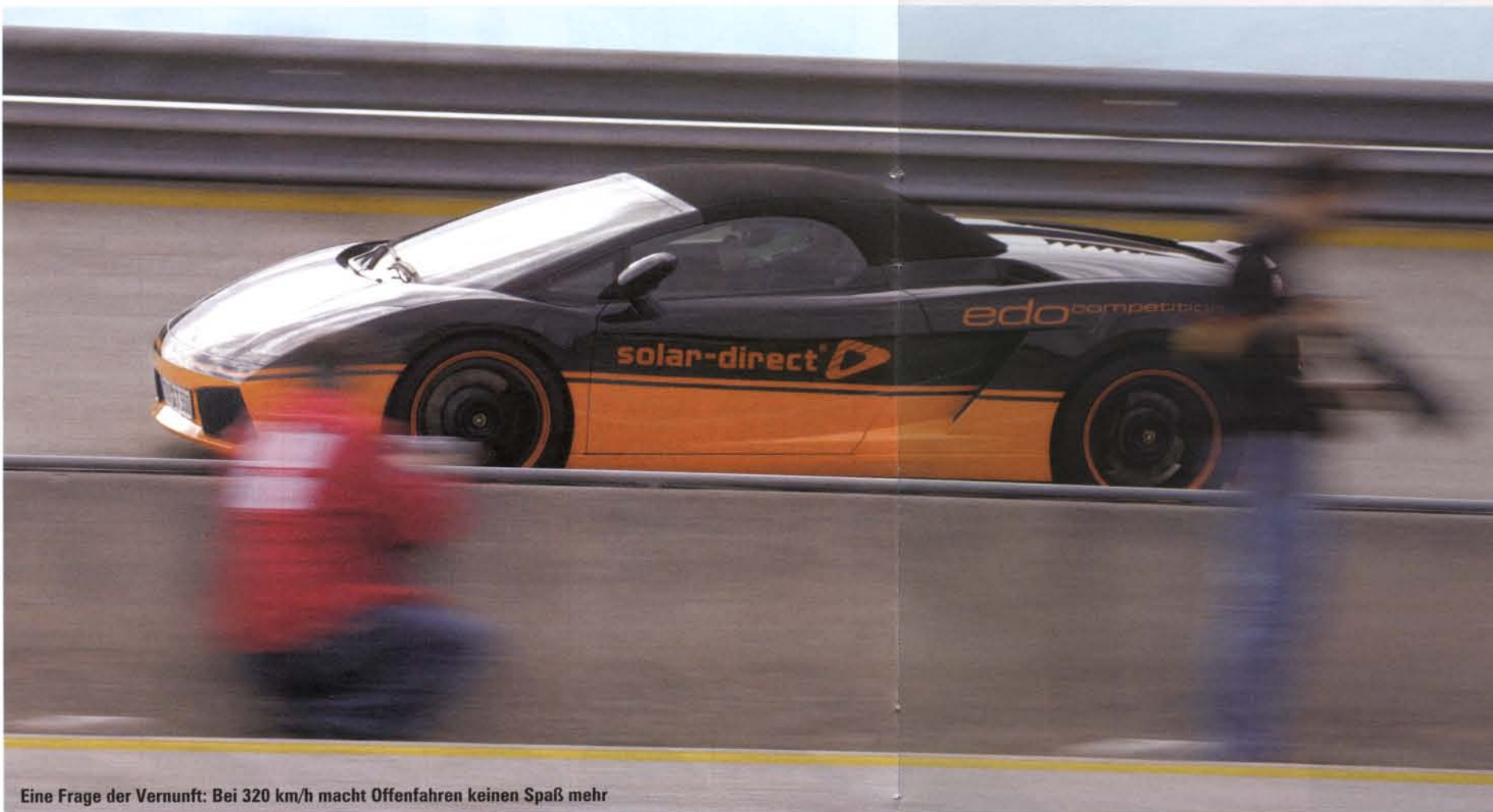
Von der V10-Limo bis zum Porsche-Cabrio



Volker Schu, Geschäftsführer von Hartge; Martin Gräf, Inhaber von HGP und Turbo-Gott; Alfons Hohenester, Ex-Rennfahrer und Tuner; Adolf Koch, Leiter Design & Technik bei Lorinser; Andreas Hodel, Sportec-Verkaufsleiter und Testpilot; Thomas Behringer, Geschäftsführer von TechArt; Sandro Reuter, TechArt-Techniker und Testfahrer; Mal wieder ganz vorne: 9ff-Chef Jan Fatthauer

am Morgen jedoch eine streikende Wegfahrsperrung die Inbetriebnahme verzögert, läuft im Anschluss alles getreu der Devise: „Zuerst hatten wir kein Glück, und dann kam auch noch Pech dazu.“ Testfahrer Andreas Hodel erklärt geknickt: „Die Nockenwellenverstellung einer Zylinderbank fiel aus.“ Ursache: ein defekter Phasengeber. Der wäre ohne größeren Aufwand in Windeseile ausgetauscht worden – hätten die Sportec-Crew, den Defekt mechanisch zu überbrücken, wirklich zum Laufen bringen sie ihr Auto jedoch nicht. Dass aus einem allerletzten Versuch schließlich doch noch 370,1 km/h resultieren, verdient allerhöchstes Lob und lässt erahnen, welches Potenzial in dem 802 (!)-PS-Auto schlummert.

Schlussendlich wollen wir uns des Trios annehmen, das Nardo inzwischen kennt wie die eigene Hosentasche: HGP, Brabus und 9ff. Ersterer tritt traditionell mit einem Biturbo-Golf R32 an. Der leistet inzwischen imposante 600 PS. HGP-Chef Martin Gräf will unbedingt die Bestmarke von 2004 überbieten. Damals war sein Golf IV Biturbo bereits unglaubliche 321 km/h gerannt. Mit dem Fünfer-Golf als Basis alles andere als einfach: „Der wiegt nicht nur mehr, sondern hat auch eine deutlich größere Stirnfläche“, benennt Martin Gräf die beiden



Eine Frage der Vernunft: Bei 320 km/h macht Offenfahren keinen Spaß mehr

FERNSEHEN UND INTERNET

Immer noch nicht genug?



Wer noch mehr Fotos vom Nardo High-Speed-Event sehen will, wird im Internet auf unserer Homepage www.autobild.de fündig. Bewegte Bilder vom gantztägigen Geschwindigkeitsrausch präsentiert das Automagazin „Motorvision“. Sendetermin: 20. Dezember, 20.15 Uhr auf DSF.



Perlenkette: Hochkaräter reiht sich an Hochkaräter



Blitzschnell: Ab einer bestimmten Geschwindigkeit trübt sich der Blick



Notwendiger Verzicht: Nicht nur AC Schnitzer fuhr ohne Außenspiegel

REIFEN

Schwarze Schönheiten

Bei Höchstgeschwindigkeiten jenseits der 300 km/h braucht es neben ausreichend Power vor allem eines: den passenden Reifen. Beim High-Speed-Event in Nardo hatte Continental für jeden Tuner das ideale Modell: Für SUVs boten die Reifen-Experten den robusten ContiCrossContact UHP in 20 Zoll an – zugelassen bis 320 km/h. Veredler mit Fahrzeugen bis 330 km/h (oder knapp darüber) griffen vorrangig zum SportContact 3 – erhältlich in 17 bis 21 Zoll. Durch seinen breiten Schulterbereich und einen hohen Positivanteil trägt dieser Reifen wesentlich zur Agilität bei. Ab 20-Zoll-Format ist

der SportContact 3 mit einem Tuningmodul bestückt (im Nachrüstmarkt). Dieses optimiert nochmals die Handlingperformance. Tunern, deren Fahrzeuge weit über 330 km/h rannten, offerierte Continental den SportContact Vmax. Der ist nur in 19 Zoll erhältlich und bis 360 km/h freigegeben – mit ausdrücklicher Genehmigung des Herstellers geht sogar noch mehr. Der High-End-Pneu ist besonders gut gegen die zwei entscheidenden High-Speed-Herausforderungen gewappnet: extreme Wärmeentwicklung und hohe Fliehkräfte. Kontakt: www.conti-online.com



Gummi für alle Zwecke: ContiCrossContact UHP, ContiSportContact Vmax und ContiSportContact 3

INTERVIEW CONTINENTAL-BRAND-MANAGER RALF HOFFMANN

»Performance wie in der Formel 1«

AUTO BILD SPORTSCARS: Welche Philosophie steckt hinter den Hochgeschwindigkeitsreifen von Continental?
Hoffmann: Mit diesen Produkten wollen wir demonstrieren, dass wir in der Lage sind, Straßenreifen mit einer Performance zu entwickeln, wie sie sonst nur in der Formel 1 zu finden ist. Zudem unterstreichen wir damit, dass wir mit der Zeit gehen. Und die aktuellen Trends lauten nun mal: immer stärkere Motorisierungen, immer höhere Endgeschwindigkeiten. Welchen Effekt erhoffen Sie sich vom High-Speed-Event in Nardo?

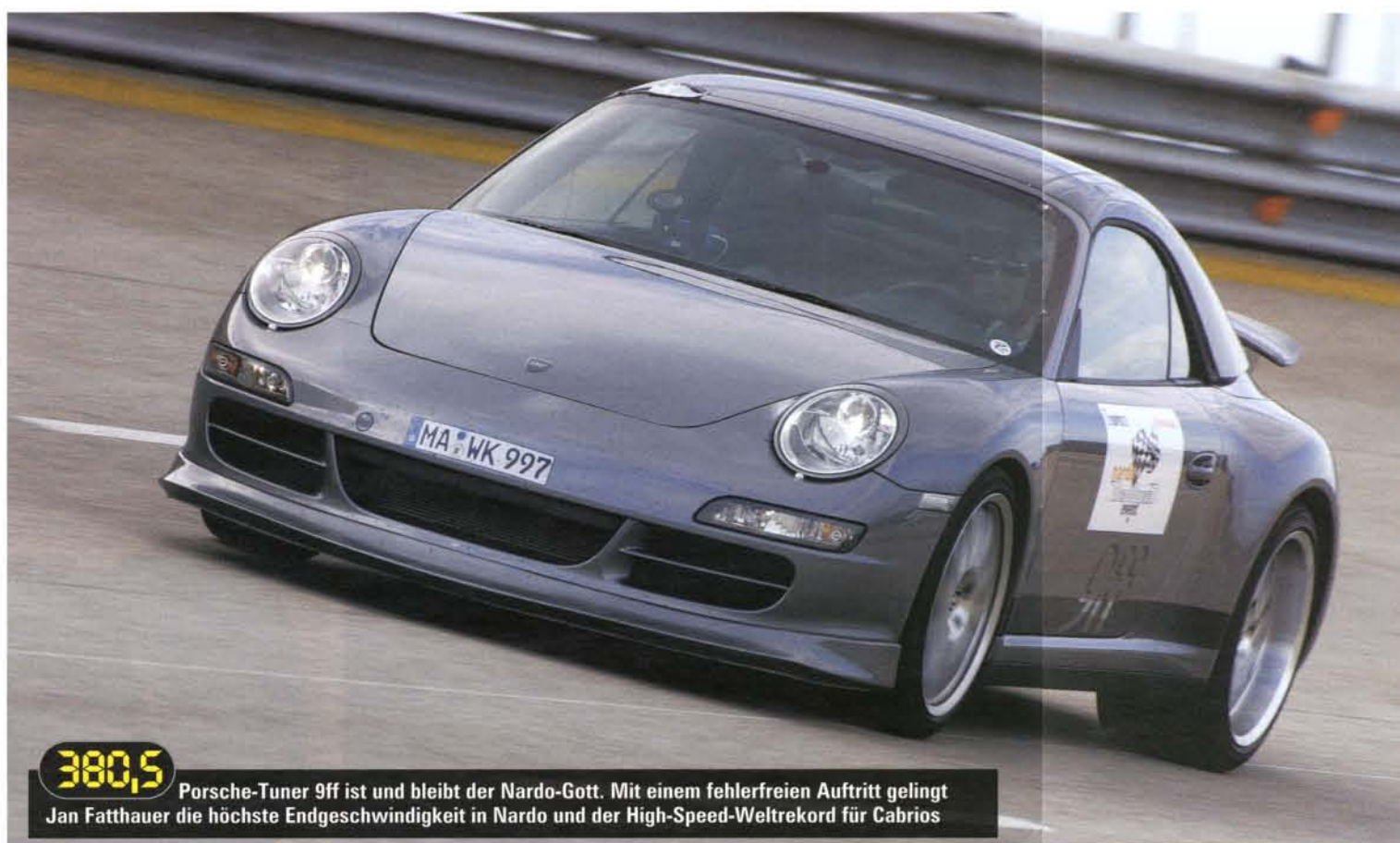
Hoffmann: Die weltweit schnellsten Autos benötigen die weltweit schnellste Strecke – Nardo lag also nahe. Mit dem High-Speed-Event demonstrieren wir der ganzen Welt, was „German Engineering“ bedeutet. Diesem Gütesiegel wollen wir mit unserem Event Leben einhauchen. Welche Bedeutung messen Sie dabei dem ContiSportContact Vmax zu?

Hoffmann: Für unsere Marktführerschaft in der Tuningbranche ist der Vmax ein wesentlicher Baustein. Mit einem Produkt wie diesem sind wir in der Szene endgültig anerkannt. Jeder Veredler soll wissen: Bei uns findet er einen Reifen, der ihn in keinerlei Geschwindigkeits-Korsett zwingt. Trotzdem fahren selbst Tuningautos selten schneller als 330 km/h. Zum echten Bestseller wird der Vmax also doch niemals werden, oder?
Hoffmann: Natürlich wird der Vmax niemals ein Volumenmodell. Viel wichtiger ist uns ohnehin der nach unten abstrahlende Imagetransfer. Der Vmax spielt für uns dieselbe Rolle wie der Bugatti Veyron für den VW-Konzern. Und der verkauft sich auch nicht so gut wie der Golf.



entscheidenden Handicaps. Mit dem furchtlosen Testfahrer Stefan Amann am Steuer, gelingt es dem Tuner trotzdem sofort, die bestehende Bestmarke zu toppen: 322,7 km/h zeigte das GPS-Display an. Gut, aber nicht gut genug für Martin Gräf. Nach stundenlangem Feinschliff wagt sich der Tuner ein weiteres Mal auf die Strecke. Und ist tatsächlich schneller – und zwar genau 0,4 km/h. „Wir sind damit zufrieden – trotzdem müsste eigentlich noch viel mehr gehen“, lässt sich ein stets ehrgeiziger Martin Gräf vernehmen. Oder nicht ganz so zurückhaltend ausgedrückt: Weltrekord in der Kompaktklasse!

Brabus will es dieses Mal ebenfalls wissen. Mit einer getunten S-Klasse legen die Bottroper tadellose 327,0 km/h vor. Im Anschluss konzentriert sich alles auf den urgewaltigen Rocket. Und der präsentiert sich in Bestform und setzt seine 730 PS nahtlos in Geschwindigkeit um. Testfahrer Hans-Georg



380,5 Porsche-Tuner 9ff ist und bleibt der Nardo-Gott. Mit einem fehlerfreien Auftritt gelingt Jan Fatthauer die höchste Endgeschwindigkeit in Nardo und der High-Speed-Weltrekord für Cabrios

Aussteiger: Leider ohne Messung – Hartge H50 mit Felgenschaden

Horn schießt nach mehreren Testläufen den Vogel ab: 365,7 km/h – Limousinen-Weltrekord.

Zuallerletzt liegt es an 9ff, dem Ruf als Tuner, der der Physik trotzt, gerecht zu werden. Chef Jan Fatthauer hat eine neue Strategie entwickelt und teilt mit der Gemütsruhe eines Yoga-Gurus mit: „Diesmal verzichten wir auf jeglichen Stress. Ich habe lediglich einen Techniker und keinerlei Werkzeug dabei. Das Auto wird funktionieren. Sollte dem nicht so sein, haben wir eben Pech gehabt.“ Das Glück ist aber bekanntlich mit den Tüchtigen: Und so steigt Jan Fatthauer in sein dezentes, mit einem Hardtop versehenes Porsche-Cabrio, gibt Gas, dreht drei Runden, stellt das 780 PS starke Auto am Streckenrand ab und geht Kaffeetrinken. Resultat: 380,5 km/h – Cabrio-Weltrekord.

Angesichts dieses Geschwindigkeitsrekords hat sich die Streckenwahl auf alle Fälle bezahlt gemacht: Auf der Route von Kalkutta nach Mumbai wäre es Jan Fatthauer zwischen Eselskarren und Motorrollern wahrscheinlich doch etwas mulmig geworden. Gratulation an alle Beteiligten! [Ben Arnold]



320,9
288,0 Die erste Nardo-Ausfahrt zeitig für Edo Competition akzeptable Resultate. Der Cayenne kann die Hoffnungen erfüllen, der Gallardo ist nicht ganz so schnell wie gedacht



331,7 Reife Leistung: Der getunte M6 von AC Schnitzer brilliert bei seinem Debüt mit tadelloser Performance



303,0
334,5 Ein entzückendes Paar: Der Schönheitspreis geht ohne Zweifel an das TechArt-Traumpaar. Sowohl 911 Turbo als auch Cayman GT Sport können den Erwartungen vollauf gerecht werden



323,1 600 PS sind für gewöhnlich anders verpackt: Im traditionell zurückhaltenden Golf-Kleid landet HGP ganz vorne – Weltrekord in der Kompaktklasse



365,7 Die Rakete trifft voll ins Schwarze: Mit einem technisch ausgereiften Rocket fährt Brabus ohne jedwede Komplikationen Limousinen-Weltrekord



294,5 Dampfschiffahrt: Der monströse Enco-Cayenne erkämpft trotz Breitbau ein bewundernswertes Ergebnis. Die unförmige Heck-Hutze macht sich offensichtlich bezahlt



370,1 Sportec ist schnell. Verdammst schnell sogar. Trotzdem Enttäuschung bei den Schweizern. Das Auto hat Potenzial für mehr



306,5 Erste Gehversuche: Der nagelneue CL 600 war kaum eingefahren. Deshalb ließ Lorinser es behutsam angehen



343,9 Audi-Fuchs Hohenester hat einfach das richtige Händchen: souveräner Auftritt im monströs-dezenten Biturbo-A4



276,7 Opel am Limit: Veredler EDS verfehlt das 300-km/h-Ziel, erkämpft sich aber viele Sympathien



311,7 Enttäuschte Hoffnung: Klackernde Hydrostößel führen zum vorzeitigen Abbruch der High-Speed-Fahrt im Edo-Ferrari



327,0 Der getunte S 600 von Brabus gibt sich keine Blöße – trotz kleiner Leistungssteigerung auf „lediglich“ 630 PS