

Jenseits der 300

Höchstgeschwindigkeit hat einen Namen: **Nardo**. Schnellfahren macht hier noch Spaß: Man muss keinen Gegenverkehr fürchten, ist meist allein auf der Piste und kann die Streckenführung ohne hilfreiche Ansage eines Co-Piloten errahnen



Jedes Jahr die gleiche Leier: Irgendeine Partei links der Mitte versucht, die Lust am Schnellfahren auszumerzen. Ursozialistisches Gedankengut kommt zum Vorschein: Alle Menschen sind gleich – auch auf der Autobahn. Aber nicht etwa gleich schnell, sondern gleich langsam. Trotz unserer strikten Überparteilichkeit haben wir einen Demonstrationszug organisiert. Der fährt jedoch nicht vor dem Bundestag auf und ab, sondern in Nardo. Willkommen zum Highspeed-Event 2007 – veranstaltet von Continental und AUTO BILD SPORTSCARS. 13 Tuner – einer mehr als im Vorjahr – treten dieses Jahr an. Mit nur einem Ziel vor Augen: Je schneller, desto besser. Angst haben unsere tapferen Tuningrecken dann auch nur vor einem: schlechtem Wetter. Und davon haben wir eine ganze Menge. Während am Vorabend des Highspeed-Events eisige Temperaturen immerhin mit Trockenheit einhergehen, kommt es am



Südtalien ist auch nicht mehr das, was es einmal war: Wenigstens konnte jeder Veredler einen Turn mit seinem Auto fahren, bevor Nardo endgültig absoff



Hochspannung: In Hallen eingepfercht, warten die Hochkaräter sehnsüchtig auf das Signal zum Aufbruch

Großkampftag, dem 21. Oktober, knüppeldick. Ab 13 Uhr versinkt die Welt im Wasser. Wenigstens hatte vorher jeder Tuner die Möglichkeit, zumindest ein Mal auf die Piste zu dürfen – für jeweils drei Runden. Dadurch müssen alle Teilnehmerfahrzeuge auf den Punkt funktionieren – ohne Hoffnung auf einen zweiten Versuch. Großes Kino also – voller Höhen und Tiefen.

Im frühen Morgengrauen tritt B&B an. Der Veredler aus Siegen präsentiert einen teuflischen Turbo-TT. Der fährt stramme 500 PS auf – als Basis dient der V6-Motor mit 3,2 Liter Hubraum. Nach einem ersten Paukenschlag – in der Aufwärmrunde misst der TÜV 294,6 km/h – ist Schluss. Ein Defekt des DSG-Getriebes zwingt den Tuner, die Hoffnung auf einen Highspeed-Höhenflug zu begraben. Nachtrag: Der Ausfall wurmt Tuner B&B so sehr, dass er am 2. November in Papenburg einen weiteren Versuch wagt. Dort gelingen von der Streckenleitung bestätigte 307,5 km/h – bei zweifelhafter Wetterlage. Fortsetzung folgt.

Auf den Audi-Aufreger folgt die volle BMW-Breitseite. AC Schnitzer besteigt den Ring. Einem eleganten Schwan gleich, umrundet zunächst der M5 Touring den Kurs. Und legt die Messlatte recht hoch: 313,9 km/h darf sich der Kombi auf die Fahnen schreiben.

Danach bemüht sich der GP 3.10, noch eins draufzusetzen. Der 3er mit V10-Power punktet zwar mit geringerem Gewicht, muss im Gegen-

zug aber Autogas schlucken. Kein Hemmschuh: Auf Antrieb gelangen 318,1 km/h. Das Auto verhält sich wie ein Benziner – nur im Stand vernimmt man das Klackern der Gasventile. Technikchef Roman Fenners hadert trotz achtbarem Resultat mit dem Schicksal: „Der M5 hatte eine etwas zu lange, der GP 3.10 eine etwas zu kurze Übersetzung. Bei einem zweiten Versuch hätten wir bei beiden Autos einfach die Reifen getauscht.“

Dafür ist keine Zeit – die Wachablösung läuft sich schon warm. G-Power rollt an den Start – ein großer Name mit ungewohntem Personal. Technikchef Christian Stöber kommt uns verdächtig bekannt vor. Er hat unter dem Label ASA dem Radialverdichter zum Durchbruch verholfen, versorgt mit dem Lader renommierte Kleinserienhersteller wie Ruf und Alpina. Sein eigenes Tuninglabel Infinitas hat er erst vor Kurzem in G-Power umbenannt – ein neuer Anlauf für einen allein-gesessenen Namen. Allen Nebengeräuschen zum Trotz – schlussendlich zählt nur eines: Was geht auf der Piste? Leider weniger als erhofft. Trotz imposanter 730 PS, die sich in Form geschätzter zehn Kilometer Kabel und zweier eingezwängter Lader im Motorraum manifestieren. Bei gemessenen 321,8 km/h steigt die Elektronik aus und regelt ab. Fahrer Wolfgang Kaufmann ist dennoch aus dem Häuschen: „Wahnsinn, einfach Wahnsinn – das Auto geht wie die

STRECKE Runde für Runde



Kreisen wir mal: Das riesige Testareal lässt sich erst aus der Vogelperspektive erschließen

■ Mitten in der süditalienischen Pampa liegt das 12,6 Kilometer lange Oval von Nardo. Der 1970 erbaute Asphaltkreis misst vier Kilometer im Durchmesser und erlaubt dank Neigungswinkeln von bis zu 22,5 Prozent querkräftfreie Fahrten bis Tempo 240. Nach wie vor hält ein Mercedes-Versuchswagen ohne Straßenzulassung aus dem Jahre 1979 mit 403,978 km/h den Streckenrekord.



Optische Täuschung: Manche Autos sehen bereits bei niedriger Geschwindigkeit sehr schnell aus



Gag am Rande von MTM: Was aus der Ferne wie eine normales Leichtmetallrad aussieht, ist eine bemalte geschlossene Scheibe



MESSTECHNIK TÜV Rheinland Ganz, ganz genau...



TÜV-Quartett: Dieter Grunow, Jörg Kimmerle, Wolfgang Partz, Gunnar Pflug (v. li.)



Direkter Draht: Jedes Fahrzeug wurde mit der hochmodernen VBOX verkabelt



Heiß begehrt: Die Plätze vor dem Bildschirm waren permanent gut besucht

■ In den Augen vieler Tuningfans haftet dem TÜV ein leicht negatives Image an. Damit ist jetzt Schluss. Das neueste Motto der gewissenhaften Prüfer lautet nämlich: Gas geben statt stilllegen. Vier Prüfer des TÜV Rheinland betreuen das Highspeed-Event akribisch, unbestechlich und mit spürbar viel Spaß. Mit der als besonders genau geltenden VBOX III speicherten sie die Rekordfahrten sämtlicher Teilnehmer. Die GPS-gestützten Messungen liefern genauere Daten als jeder serienmäßige Tacho. Um die fachgerechte Installation des Mess-Equipments in den Fahrzeugen kümmerten sich Dieter Grunow und Jörg Kimmerle. Gunnar Pflug präsentierte den Teilnehmern mit Verve und Elan die Messergebnisse. Pressechef Wolfgang Partz betreute die anwesenden Medienvertreter. Der TÜV-Rheinland verbürgt sich für die Richtigkeit sämtlicher ermittelter Werte. Vielen Dank für die Unterstützung!



Die zornigen drei: Dramatische Morgenröte umrahmt das infernalische Trio. Am Ende des Tages liegt Lamborghini vor BMW



Standing Ovation: Bi-Kompressor-M5 vor verzücktem Publikum



Morgenstund hat Gold im Mund: Gegen sieben Uhr war die Welt noch völlig in Ordnung – der Regen kam erst gegen Mittag



Hölle. Rein gefühlsmäßig dürften 350 km/h kein Problem darstellen.“
Nächster Kandidat: TTP. Chef Ferdinand Pietz drückt vorab auf die Tränendrüse. Mit betrübter Miene zweifelt er an Gott, der Welt – und seinem Auto: „Mal sehen, ob wir überhaupt über die 300 km/h kommen. Die Getriebeübersetzung ist viel zu kurz.“ Von den vollmundig angekündigten 320 km/h ist ur-

plötzlich keine Rede mehr. Alles Masche: Der Turbo-Cayman fährt ohne Anlaufschwierigkeiten 324,3 km/h. Ein Auto bar jeden Showeffekts wohlgeerntet, das solides, alltagstaugliches Tuning zum erschwinglichen Preis (Motortuning für 28.500 Euro) bieten will. Pietz macht damit ein weiteres Mal deutlich, dass sich 35 Jahre Erfahrung in der Tuningbranche auszahlen. Der

Chef im Anschluss hochzufrieden: „Damit sollte all den Kritikern der Wind aus den Segeln genommen sein, die die Standfestigkeit des Cayman-Motors ab Werk anzweifeln. Gelogen: Der Motor ist gut – mit und ohne Tuning.“

Nach ihm tritt ein weiteres Urgestein der Szene auf den Plan: Lorinser stellt passend zum Event den neuen Nardo3 vor. Der baut wie



Lonesome Cowboys: Kameraleute bei der Arbeit. Es gibt viel zu tun

sein Vorgänger GS03 Nardo auf dem Mercedes SL mit Biturbo-V12 auf. Jenseits der 300 km/h löst sich dummerweise die Unterbodenverkleidung. Nachdem sich Pilot und Techniker Massimo Serratore dieser entledigt haben, stehen 325 km/h auf der Uhr. Ein ordentlicher Wert – mit strömungsgünstigem Unterteil wäre noch mehr drin gewesen.

REPORT PASSAGIER IM BRABUS-MAYBACH

AM PULS DER ZEITENJAGD



Brabus-Testfahrer Hans-Georg Horn vor der Rekordfahrt im Maybach: niedrigster Fahrerpuls



7:20 Uhr: Der 730 PS starke Brabus-Maybach rollt auf die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Nardo im Süden Italiens



Prof. Dr. Thomas Budde verkauft Andreas Hodel von Sportec



Je „heißer“ das Auto, desto höher der Puls. Im Brabus-Maybach fühlt sich selbst Tempo 320 km/h auf der Teststrecke erstaunlich unspektakulär an, was man am Puls der Insassen ablesen kann

Nardo ist eine höchst spannende Angelegenheit. Und das kann man messen: Wir haben einige Fahrer mit EKG-Messgeräten ausgestattet. Und uns selbst auf Rekordfahrt begeben

■ 12:24 zeigt die Uhr. Wir stehen auf der Einfahrt zum zwölf Kilometer langen Highspeed-Kreis in Nardo. Neben mir sitzt Prof. Dr. Thomas Budde, leitender Arzt für Innere Medizin und Kardiologie des Alfried-Krupp-Krankenhauses in Essen. Vor uns erklärt ein sehr gelassener Hans-Georg Horn, wie es war, als er vor etwa vier Stunden mit exakt 330,6 km/h mit dem 730 PS starken Brabus-Maybach über den Kurs geflogen ist. Sehr gestresst war er offenbar nicht, denn sein maximaler Puls während der Fahrt erreichte gerade mal 135 Schläge pro Minute – die niedrigste von uns an diesem Tag gemessene Frequenz eines Fahrers. Stress sieht anders aus. Das hier riecht stark nach Routine eines langjährigen Rennfahrers. Im Selbstversuch will ich zusammen mit Prof. Budde herausfinden, wie sich unser Puls bei der Mitfahrt verhält. Ich erwarte keine großen Herzsprünge bei mir, bin aber gespannt, wie unser Doc auf die Fahrt reagiert. „300 km/h sind auf jeden Fall drin“, erklärt Horn vor der Abfahrt. „250 km/h habe ich selbst schon erlebt“, sagt Prof. Budde. Wir erhalten die Streckenfreigabe, und Hans-Georg Horn tritt das Gaspedal durch. Stetig steigt die Tachoanzeige, der Fahrtwind dringt kaum durch, die Nadel zeigt bereits 250 km/h. „Fühlt sich bis jetzt sehr ruhig und komfortabel an“, spricht Prof. Budde in sein Diktiergerät. Das Tempo steigt weiter. 12:26 Uhr: Wir brausen mit konstanten 320 km/h über die Piste, Horn ist die Ruhe selbst. „Das Gefühl ist durchaus angenehm“, notiert Prof. Budde, was sich auch auf den von Delmar Reynolds zur Verfügung gestellten EKG-Geräten ablesen lässt: Nach einer ersten leichten Aufregungsphase mit einem Spitzenwert von 119 geht die Frequenz von Prof. Budde während der schnellen Fahrt nach unten. Gewöhnung an das hohe Tempo. „Ich könnte jetzt so mit Ihnen in den Urlaub fahren“, sagt Budde, sichtlich fasziniert von der völlig unspektakulären Flüsterfahrt im Maybach mit 320 km/h. Exakt um 12:29 zeigt das EKG einen Peak nach oben. „Zu dieser Zeit hat der Fahrer gebremst“, erklärt Professor Budde. Und damit einen kleinen Stressfaktor verursacht. Bei mir tut sich pulsmäßig so gut wie gar nichts. Maximaler Puls von 80,61 im Schnitt – Straßenbahnfahren stresst wohl mehr. Betrachtet man die Herzrhythmen der anderen verkabelten Piloten, lässt sich eine Aussage auf jeden Fall treffen: Je ambitionierter die anvisierte Geschwindigkeit, je heißer das Gefährt, desto aufgeregter – und damit gestresster – ist auch der Fahrer. Den Spitzenwert des Tages erzielt Andreas Hodel vom Schweizer Tuner Sportec mit 178 beim Versuch, die 380 km/h zu erreichen. Dicht gefolgt von MTM-Pilot Florian Gruber, der im TT Bimoto die 400 km/h in Angriff nahm. Sein Spitzenwert lag bei 165 Schlägen. Obwohl die Messungen keine wissenschaftlich exakten Studien sind, lassen sich dennoch laut Prof. Budde einige Gesetze daraus ableiten: „Wer sportlich ist, kann seine Frequenz nach Bedarf schneller nach oben oder unten anpassen.“ Und: Die Herzfrequenz reagiert höchst sensibel auf Stress.

[alf]

Fotos: L. Barmann, A. Perle, I. Kusch, J. Dörmayr

Auf Biturbo-V12 folgt Biturbo-V6: HGP präsentiert ein weiteres Mal seinen Über-Golf, der aber zunächst einem TT den Vortritt lassen muss. Das zweite HGP-Mitbringsel pilotiert erstmalig Chefstrategie Martin Gräf persönlich. Der ist nach seinem Turn alles andere als begeistert: „Es wäre mehr gegangen – aber ich wollte nicht. Das Auto war mir mit den 20-Zöllern einfach zu nervös.“ Der Tatsache, dass die am Streckenrand ausharrende Gattin mit banger Miene das Geschehen verfolgte, fiel sicherlich ebenfalls das eine oder andere km/h zum Opfer. Zeit für deutliche Worte: Die gefahrenen 314,7 km/h sind trotzdem ein triumphaler Wert für einen optisch fast serienmäßigen TT Roadster, der sogar auf ein Hardtop verzichtete.



Bewegte Bilder, Soundcheck, Interviews – dank der DVD von AUTO BILD TV bleibt kein Wunsch unerfüllt. Noch mehr Futter unter www.autobildsportscars.de

Im Anschluss wird es nun richtig spannend: Der HGP-Golf wirkt vertraut, hat aber eine Innovation zu bieten, die sich gewaschen hat. Die neueste Ausbaustufe der Biturbo-Maschine basiert nicht mehr auf dem 3,2-Liter-Motor, sondern schon auf dem neuen 3,6-Liter. Dem Aggregat also, das es bei VW erst Anfang 2008 im Passat R36 zu kaufen geben wird. Derart gestärkt überbietet HGP den eigenen Rekord vom Vorjahr locker: Auf Antrieb zeigt die Anzeigetafel 327,6 km/h – im Vorjahr standen 323,1 km/h auf der Uhr. Stammfahrer Stefan Amann – er kennt Nardo inzwischen so gut wie die heimische Garagenauffahrt – will trotzdem mehr. Er schraubt den Ladedruck kurzerhand von 1,2 auf 1,5 Bar und kühlt damit das Getriebe – Feierabend. Amann eher entrüftet als enttäuscht: „Das Auto ging tierisch gut – 335 km/h wären locker drin gewesen.“

Nach TTP und HGP darf ein weiterer Tuner aus der süddeutschen Tiefstapler-Riege ran: MKB-Oberhaupt Pavlos Avramidis bringt zwei dezente E-Klassen mit. Beide schwarz, beide – bis auf die markanten Räder – äußerlich serienmäßig. In Kombination mit der zurückhaltenden Art des Firmenchefs ein Auftritt, der fast untergeht. Auf der Strecke brennen die beiden Underdogs jedoch ein Feuerwerk ab. Mit dem inzwischen nicht mehr angebotenen 55er-Kompres-



Neuland: Die zwei Lader im Golf sind inzwischen bekannt, der höhere Hubraum von 3,6 Liter überrascht allerdings



Zum Anbeißen: schnell und schön – TechArt punktet doppelt



In aller Offenheit: TechArt-Cabrio mit Hardtop, HGP-TT mit Stoffkapuze



Conti-Tuning-Boss Henry Siemons und SPORTSCARS-Chefredakteur Schilling



Locker bleiben: entspannte Miene vor der Highspeed-Fahrt

Während HGP mit dem Platz im Motorraum auskommt (oben), muss 9ff im Biturbo-Cayman anbauen (rechts). Für die üppige Ladeluftkühlung geht das Gepäckabteil drauf. Was soll's – Gepäck ist Gewicht, und Gewicht kostet Performance



Tage des Donners: Die Erde bebt, wenn all diese Überflieger zeitgleich aus ihren Endrohren trompeten

INTERVIEW

»Potenzial voll ausnutzen«



Holger Berkmann (38), Continental Reifenentwicklung

AUTO BILD SPORTSCARS: Sie sind einer der Väter des ContiSportContact Vmax, der 2004 debütierte. Welcher Grundgedanke steckte dahinter?

Berkmann: Vor dem Vmax war bei maximal 320 km/h Schluss. Wir wollten den Potenzial ihrer Fahrzeuge voll auszunutzen. Vor allem in 911-Turbo-Kreisen kamen hier etliche Nachfragen.

Welche Prioritäten standen im Lastenheft an oberster Stelle?

Berkmann: Wir wollten einen Straßenreifen mit Ausrichtung auf Höchstgeschwindigkeit entwickeln, keinen Rennreifen. Alltagstauglichkeit war oberste Prämisse. Das Resultat überzeugte nicht nur uns: ein Reifen, der sicherlich nicht für die Rennstrecke prädestiniert ist – in puncto Komfort und Nässeverhalten dafür aber absolut auf der Höhe der Zeit.

Welche Qualitäten zeichnen einen Höchstgeschwindigkeitsreifen aus?

Berkmann: Wenn man die Mechanik im Griff hat, markiert die Thermik den Knackpunkt. Schlechte oder fehlerhafte Wärmeableitung verschuldet viele Highspeed-Reifenschäden. Dabei geht es weniger darum, Wärmeentwicklung zu vermeiden. Sie resultiert zwangsläufig aus jeglicher Form von Grip. Und den wünscht

sich schließlich jeder. Vielmehr geht es um eine vernünftige Ableitung der Hitze auf alle Bauteile des Reifens. Deshalb müssen Karkasse, Gürtelmateriale und Bandage Hand in Hand arbeiten.

Können Sie den Markt von den Vorzügen des Vmax überzeugen?
Berkmann: Voll und ganz – der Reifen wird von allen Seiten angenommen. Mittlerweile zählen nicht nur Tuner zu unseren Kunden, sogar Hersteller vertrauen inzwischen auf den Vmax – Ruf zum Beispiel rüstet den R12 damit aus. Aus der Entwicklung des Vmax wurden so viele Erkenntnisse auf den ContiSportContact3 übertragen, dass wir den inzwischen dimensions- und fahrzeugabhängig bis 340 km/h freigeben können.



Verkettung: Alle Vmax-Bauteile sind auf Höchstleistung getrimmt

Wann kommt der Vmax 400?

Berkmann: Die technischen Hürden wären zweifelsohne zu nehmen. Aber wofür? Autos, die mehr als 360 km/h rennen, sind an einer Hand abzuzählen. Zudem können wir diese Supersportler im Rahmen von Fahrerveranstaltungen wie Nardo mit Einzelfreigaben samt und sonders abfangen und zufriedenstellen.



Sehnsucht: Vor allem Porsche-Fahrer verlangten den Vmax

GUINNESS WORLD RECORDS

CERTIFICATE

The ContiSportContact 2 Vmax is the fastest road-legal tyre which was approved for speeds up to 360km/h in Munich, Germany, on 30 November 2006

GUINNESS WORLD RECORDS LTD

Mit Brief und Siegel: schnellster Straßenreifen der Welt



Woher rührt bloß die magische Anziehungskraft dieses alten Audi TT? Liegt's etwa an MTM?

sormotor unter der Haube läuft das T-Modell beachtliche 323,8 km/h. „Damit sind wir hochzufrieden“, verkündet Pavlos Avramidis. „Der Brabus-Kombi-Rekord von 1997 wäre damit geknackt – der lag bei

320 km/h.“ Die E63-Limousine setzt dank besserer Aerodynamik mit 330,5 km/h noch eins drauf. Dabei muss sich der 63er-Basismotor mit überschaubaren 36 PS mehr Leistung begnügen. Fast

möchten wir eine ausdrückliche Kaufempfehlung aussprechen. Zumal das Paket aus Elektronik-Optimierung und Fächerkrümmer mit rund 13000 Euro nicht die Welt kostet.



Festgemacht: Der Schalensitz vermittelt Geborgenheit



Flossen hoch: Der martialische Aufbau fächert dem Motor Luft zu



Doppelt hält besser: Vorn brüllen 510 PS aus 1,8 Liter Hubraum ...

REPORT MITFAHRT IM MTM TT BIMOTO

Die Heilkraft der zwei Herzen

Bei akuten Magenbeschwerden können 1020 Turbo-PS manchmal Wunder wirken



... und hinten noch mal so viele. Der riesige Ladeluftkühler stellt sich der thermischen Herausforderung

Die letzte Nacht liegt mir immer noch schwer im Magen, der Fisch mittlerweile nicht mehr. Jetzt erwarten mich zwei unruhig im Leerlauf spritzelnde Vierzylinder-Kraftwerke, um mich in Regionen weit jenseits der 300 km/h zu katapultieren. Schweißperlen bilden sich beim Einsteigen auf meiner Stirn – nein, es sind Regentropfen! Es gibt kein Zurück mehr. Also enges Cockpit entern, in den noch engeren Schalensitz fallen lassen und das Gurtgewirr sortieren. Vollgas, der schrille Klang des Motorenduos brennt sich in die Gehörgänge, mein Kopf klebt an der Kopfstütze. Beim Schalten spucken die Blow-off-Ventile in beunruhigender Reifenplatzer-Tonart Ladedruck ab, aus dem Auspuff knallen Benzinsalven. Die Leitplanke fliegt an der Scheibe vorbei, zäh verlaufen die Tropfen des südtaliesischen Sturm-tiefs und verschwimmen zusammen mit den vorbeirasenden Spurstreifen zum milchigen Fast-forward-Kino. Bei 342 Sachen schreit Pilot Flo Gruber „zu nass“ und bricht ab. Meine Bauchschmerzen sind verfliegen, kuriert von der heilsamen Medizin der zwei Herzen. [fw]

Fotos: Lena Barthelmeß, Jan Kusch

www.volkswagen-individual.de



**Zeigen Sie sich von Ihrer sportlichen Seite.
Die R-Line-Ausstattungs Pakete von Volkswagen Individual.**

Sportlichkeit hat nicht nur mit Kraft, sondern auch mit Aussehen zu tun. Das beweisen die neuen R-Line-Ausstattungs Pakete für ausgewählte Varianten des Golf, Touran, Passat und Touareg. Freuen Sie sich auf exklusive Highlights wie z. B. Stoßfänger in Wagenfarbe, Leichtmetallräder und Interieurdetails in R-Line-Optik. Oder um es in unseren Worten zu sagen: Freuen Sie sich auf die perfekte Verbindung aus sportlichem Design und grenzenlosem Fahrspaß. Mehr Informationen unter www.volkswagen-individual.de und bei Ihrem Volkswagen Partner.



Das Auto.



Den Titel „schnellster Kombi“ muss der schneeweiße M5 Touring von AC Schnitzer dem Mercedes E 55 AMG T von MKB überlassen

Ein Brabus-Maybach kommt mit 427.900 Euro Kaufpreis fast viermal so teuer wie die Lösung von MKB – hat dafür aber auch einen ungleich höheren Schauwert zu bieten. Das Auto zieht bei jedem Stopp Zuschauerhorden an, die sich mit weit aufgerissenen Mündern nachdenklich an den Köpfen kratzen. Jeder scheint sich die gleiche Frage zu stellen: Kann dieses Monster tatsächlich laufen? Den 730 PS stehen immerhin 2,8 Tonnen Fahrzeuggewicht entgegen. Der Vmax-Pneu geht angesichts dieser Traglasten in die Knie – Continental muss auf den CrossContact umsatteln. Und der schultert die schwere Last mit Bravour: Völlig komplikationslos fährt der Maybach 330,6 km/h – und paart majestätische Grandezza mit der stoischen Ruhe eines Elefantenbullen.

Brabus übergibt den Staffelstab an 9ff. Nardo-Routinier Jan Fatthauer präsentiert ein höchst ungewöhnliches Handwerkszeug: Der CT-78 basiert auf dem Cayman, als Treibstoff dient Bioethanol. „Damit verbraucht das Auto 15 bis 20 Prozent mehr, spuckt unterm Strich aber trotzdem viel weniger Schadstoffe aus“, erklärt Jan Fatthauer. 781 PS leistet der Öko-Porsche – mit gewohnt komplexer Technik: Der Motor stammt aus dem aktuellen 911 Turbo, das Getriebe aus dem alten GT2. Leider pfuscht auch hier eine

sich lösende Unterbodenverkleidung bei 336,3 km/h dazwischen. „Hätte ich gewusst, dass der plötzliche Krach an Bord von so einer Lappalie herrührt, wäre ich auf dem Gas geblieben“, teilt Fatthauer enttäuscht mit.

Hat Edo mehr Glück? Der tritt statt wie 2006 mit drei nur mit einem Auto an und hat seine Hausaufgaben gemacht. Dabei stand der Start des Lambos bis zuletzt auf der Kippe. Edo erklärt: „Normalerweise fahren wir 18 Zoll. Wir hatten Probleme mit dem Abrollumfang. Erst am Vorabend haben wir mit Hilfe von Continental eine Lösung gefunden.“ Der Lambo LP 640 rennt problemlos 345,7 km/h. Ein sehr gutes Resultat. Vor allem in Anbetracht der bescheidenen Leistungssteigerung von 23 PS. Edo schmunzelt: „Der demontierte Scheibenwischer hat nichts gebracht. Dafür hat der mächtige Heckflügel aber offensichtlich auch keine Geschwindigkeit gekostet.“

Auch TechArt übt sich in der Kunst des undramatischen Schnellfahrens. Beide Autos des Leonberger Veredlers sind auf Antrieb richtig schnell: Das Cabrio rennt imposante 344,2 km/h, der GT Street ist mit 358,2 km/h geradezu schwindelerregend fix. Testfahrer Sandro Reuter konstatiert beschwingt: „Wir treten mit Tuningautos von der Stange an – lediglich das



Langläufer: tadellose Performance von TTP mit dem Porsche Cayman



Von G-Power engagiert: Rennfahrer Wolfgang Kaufmann

Vom wilden Cayman bis zum rabiaten Über-Golf

Technische Daten	9ff CT-78	AC Schnitzer GP 3.10	AC Schnitzer ACS5	B&B TT 500	Brabus Maybach 57	Edo Murciélago LP 640	HGP TT Roadster 3.2 Turbo	HGP Golf R36 Bi-Turbo
Motor	B6, Biturbo	V10	V10	V6, Turbo	V12, Biturbo	V12	V6, Turbo	V6, Biturbo
Einbaulage	Mitte längs	vorn längs	vorn längs	vorn quer	vorn längs	Mitte längs	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2	3 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	3600 cm ³	4999 cm ³	4999 cm ³	3189 cm ³	6233 cm ³	6496 cm ³	3189 cm ³	3600 cm ³
kW (PS) bei 1/min	574 (781)/7250	406 (552)/8000	406 (552)/8000	368 (500)/7000	537 (730)/5100	488 (663)/7800	360 (490)/6800	441 (600)/7000
Nm bei 1/min	870/4860	540/6200	540/6200	650/3700	1100 (abgeriegelt)/2100	675/5600	610/3500	700/4500
Bremsen vorn	350 mm/innenbel./gel.	374 mm/innenbel./gel.	374 mm/innenbel./gel.	342 mm/innenbel./gel.	370 mm/innenbelüftet	380 mm/innenbel./gel.	390 mm/innenbel./gel.	390 mm/innenbel./gel.
Bremsen hinten	330 mm/innenbel./gel.	350 mm/innenbel./gel.	370 mm/innenbel./gel.	310 mm/innenbel./gel.	350 mm/innenbelüftet	355 mm/innenbel./gel.	330 mm/innenbel./gel.	330 mm/innenbel./gel.
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad	Allrad	Hinterrad	Allrad	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Gang manuell	7-Gang sequenziell	7-Gang sequenziell	6-Gang-DSG	5-Stufen-Automatik	6-Gang sequenziell	6-Gang-DSG	6-Gang-DSG
Bereifung vorn	235/35 R 19	245/30 R 20	255/35 R 20	255/30 R 20	275/35 R 22	235/35 R 19	255/35 R 20	235/35 R 19
Bereifung hinten	275/30 R 19	295/25 R 20	255/35 R 20	255/30 R 20	275/35 R 22	325/30 R 19	255/35 R 20	235/35 R 19
Reifentyp	ContiSportContact Vmax	ContiSportContact 3	ContiSportContact 3	ContiSportContact 3	ContiCrossContact UHP	ContiSportContact Vmax	ContiSportContact 3	ContiSportContact Vmax
Länge/Breite/Höhe	4361/1801/1275 mm	4520/2013/1390 mm	4854/2037/1490 mm	4238/1852/1340 mm	5723/1980/1557 mm	4610/2058/1135 mm	4240/1850/1350 mm	4250/1760/1460 mm
Radstand	2415 mm	2760 mm	2885 mm	2464 mm	3390 mm	2665 mm	2464 mm	2578 mm
Leergewicht	1340 kg	1725 kg	1890 kg	1505 kg	2738 kg	1665 kg	1570 kg	1690 kg
Leistungsgewicht	1,7 kg/PS	3,1 kg/PS	3,4 kg/PS	3,0 kg/PS	3,8 kg/PS	2,5 kg/PS	3,2 kg/PS	2,8 kg/PS
Beschleunigung 0–100 km/h*	3,6 s	4,5 s	4,6 s	4,1 s	4,5 s	3,4 s	4,0 s	3,8 s
angestrebte Geschwindigkeit	355 km/h	320 km/h	320 km/h	310 km/h	330 km/h	348 km/h	311 km/h	325 km/h
gemessene Geschwindigkeit	336,3 km/h	318,1 km/h	313,9 km/h	294,6 km/h	330,6 km/h	345,7 km/h	314,7 km/h	327,6 km/h
Preis	198 000 Euro	250 000 Euro	134 000 Euro	ab 89 950 Euro	427 900 Euro	290 000 Euro	87 000 Euro	98 000 Euro

So individuell jedes Mitglied der Highspeed-Elite antritt, so einheitlich sind bestimmte Merkmale: große Räder, gestreckte Schnauze und so wenig Bodenfreiheit wie möglich



Technische Daten	G-Power M5 BiTurbo max	Lorinser SL Nardo3	MKB E 63/8	MKB E 55/8 K	MTM TT Bimoto	Sportec SPR1	TechArt Turbo Cabrio	TechArt GT Street	TTP Cayman S
Motor	V10, Bi-Kompressor	V12, Biturbo	V8	V8, Kompressor	2 x R4, Turbo	B6, Biturbo	B6, Biturbo	B6, Biturbo	B6, Biturbo
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs	vorn längs	vorn und hinten quer	hinten längs	hinten längs	hinten längs	Mitte hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	3 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	3 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	4999 cm ³	5513 cm ³	6209 cm ³	5439 cm ³	2 x 1796 cm ³	3600 cm ³	3600 cm ³	3600 cm ³	3400 cm ³
kW (PS) bei 1/min	537 (730)/8200	463 (630)/4950	405 (550)/6800	456 (620)/5800	2 x 375 (510)/8250	590 (802)/8200	441 (600)/6400	463 (630)/6800	346 (470)/6600
Nm bei 1/min	700/6000	1015 (abger.)/2400-4200	650/5200	800/4190	2 x 518/6300	880/4800	800/4500	820/4500	560/4580
Bremsen vorn	374 mm/innenbel./gel.	390 mm/innenbel./gel.	360 mm/innenbel./gel.	360 mm/innenbel./gel.	380 mm/innenbel./gel.	385 mm/innenbel./gel.	350 mm/innenbel./gel.	390 mm/innenbel./gel.	318 mm/innenbel./gel.
Bremsen hinten	370 mm/innenbel./gel.	350/innenbelüftet	330 mm/innenbel./gel.	330 mm/innenbel./gel.	323 mm/innenbel./gel.	330 mm/innenbel./gel.	350 mm/innenbel./gel.	365 mm/innenbel./gel.	298 mm/innenbel./gel.
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad	Allrad	Hinterrad	Allrad	Allrad	Hinterrad
Getriebe	7-Gang sequenziell	5-Stufen-Automatik	7-Stufen-Automatik	5-Stufen-Automatik	2 x 6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell
Bereifung vorn	245/35 R 19	245/35 R 19	245/35 R 19	245/35 R 19	235/35 R 19	235/35 R 19	245/35 R 19	245/35 R 19	235/35 R 19
Bereifung hinten	245/35 R 19	275/30 R 19	275/30 R 19	275/30 R 19	235/35 R 19	315/25 R 19	325/30 R 19	325/30 R 19	325/30 ZR 19
Reifentyp	ContiSportContact Vmax	ContiSportContact Vmax	ContiSportContact Vmax	ContiSportContact Vmax	ContiSportContact Vmax	ContiSportContact Vmax	ContiSportContact Vmax	ContiSportContact Vmax	ContiSportContact Vmax
Länge/Breite/Höhe	4855/2037/1469 mm	4535/1877/1265 mm	4852/1822/1483 mm	4850/1822/1496 mm	4041/1764/1346 mm	4467/1878/1275 mm	4450/1852/1290 mm	4450/1852/1290 mm	4341/1801/1305 mm
Radstand	2889 mm	2560 mm	2854 mm	2854 mm	2422 mm	2350 mm	2350 mm	2350 mm	2415 mm
Leergewicht	1855 kg	2000 kg	1840 kg	1990 kg	1490 kg	1345 kg	1765 kg	1585 kg	1415 kg
Leistungsgewicht	2,5 kg/PS	3,2 kg/PS	3,3 kg/PS	3,2 kg/PS	1,5 kg/PS	1,7 kg/PS	2,9 kg/PS	2,5 kg/PS	3,0 kg/PS
Beschleunigung 0–100 km/h*	4,2 s	4,0 s	4,1 s	4,3 s	3,1 s	3,0 s	3,6 s	3,3 s	4,2 s
angestrebte Geschwindigkeit	340 km/h	320 km/h	330 km/h	322 km/h	400 km/h	380 km/h	339 km/h	345 km/h	320 km/h
gemessene Geschwindigkeit	321,8 km/h	325,0 km/h	330,5 km/h	323,8 km/h	390,6 km/h	378,4 km/h	344,2 km/h	358,2 km/h	324,3 km/h
Preis	240 000 Euro	195 000 Euro	112 500 Euro	125 000 Euro	600 000 Euro	350 000 Euro	ab 210 000 Euro	245 000 Euro	109 200 Euro

Von der starken Limo bis zum fixen Coupé

Christian Stöber, Technikleiter bei G-Power	Fährt und schraubt: Lorinser-Tausendsassa Massimo Serratore	Pavlos Avramidis, entspanntes MKB-Oberhaupt	Rennfahrer und Driftkünstler: Werner Gusenbauer	Roland Mayer, Inhaber von MTM und Speed-Experte	Sportec-Verkaufsleiter und Testpilot Andreas Hodel	Thomas Behringer, Geschäftsführer von TechArt	Sandro Reuter, TechArt-Techniker und Testfahrer	Ferdinand Pietz, Tuning-Urgestein und TTP-Chef

Fahrwerk haben wir für Nardo einen Tick weicher eingestellt. Beide Autos sind völlig unkapriziös – und liegen dank unseres Spoilerwerks jenseits der 300 km/h noch satter auf der Straße als bei unter 200 km/h.“

Der Sportec 911 hingegen genießt Einzelstück-Status – ist schneller, stärker, wilder als alles, was sich auf öffentlichen Straßen für gewöhnlich tummelt. Er zelebriert sein Leistungsvermögen geradezu, sprengt mit seinem Format jegliche Konventionen. 802 PS verspricht der Turner – glauben wir gern. Letztes Jahr noch in dezentem Schwarz, hüllt sich das Auto beim zweiten Versuch in mattes Nato-Oliv. Ein optischer Leckerbissen für wahr – aber leider wieder ohne Fortune. 378,4 km/h rennt der SPR-1 im gestreckten Galopp – und liegt damit immerhin schon 8 km/h über Vorjahr. Doch dann fällt eine Ölleitung aus, der Öldruck sinkt ins Bodenlose – Abbruch. Pressechef Dirk Lohrbach versteht die Welt nicht mehr: „Wir haben vorab ausgiebig in Papenburg getestet – ohne Komplikationen. Trotzdem gibt es Scherereien – muss ein Montagsauto sein.“

Auch MTM hat schon des Öfteren mit dem Schicksal gehadert. Mit Häme sollte sich die Konkurrenz jedoch zurückhalten: Hat es bisher schließlich niemand gewagt, ein Doppelmotor-Konzept derart zu perfektionieren, wie es MTM-Chef Roland Mayer mit bewundernswertem Durchhaltevermögen seit mehr als fünf Jahren tut. Unverdrossen entwickelt der Tuner weiter, optimiert, repariert, zieht sein Ding durch. Lohn der Mühen: „Das Auto ist thermisch komplett vollgastauglich – sogar im Dauerbetrieb.“ Nardo stellt dennoch ein heikles Pflaster für den TT dar. „Um trotz des kurzen Radstands eine vernünftige Straßenlage zu erzielen, müssen wir ein flugzeugähnliches Leitwerk auf der Heckscheibe montieren. Dadurch wird das Auto dummerweise extrem seitenwindempfindlich.“ Angesichts starker Windböen vor Ort ein echter Minuspunkt. Trotzdem fährt MTM-Testfahrer Flo Gruber mit 390,6 km/h souverän den Tagessieg ein. Den angestrebten 400 km/h rückt MTM damit ein weiteres Stück näher.

Die Demo gegen die drohende Low-Speed-Diktatur darf damit als voller Erfolg gelten – trotz völligen Fehlens verummter Chaoten und Steinwerfer. Einzig der Sound der Autos tendierte bisweilen in Richtung Randalen. [Ben Arnold]



390,6

Pech gehabt: Das Auto hat zweifelsohne Potenzial für 400 km/h. Bei starkem Seitenwind war aber selbst mit versiertem Fahrer nicht mehr rauszuholen. Aber abwarten: Roland Mayer gibt noch lange nicht auf



358,2

344,2

Sichere Bank: Das zweite Jahr in Folge läuft für TechArt alles rund. Der brachiale GT Street ist richtig schnell, das veredelte 911 Turbo Cabrio beeindruckt nicht minder



336,3

9ff im Pech: letztes Jahr super, dieses Mal keine Fortune. Aber trotzdem nicht langsam



325,0

Kein schlechter Wert. Wenn alles rund läuft, kann der Lorinser-SL aber noch mehr



318,1

313,9

Kompliment an AC Schnitzer: BMW-Duo mit Showcar-Qualitäten und einer souveränen Mannschaftsleistung



345,7

Edo im Glück: kleines Motortuning mit durchschlagender Wirkung



324,3

Ehrliche Haut: Der Cayman von TTP hält mit Leichtigkeit, was der Tuner verspricht



327,6

314,7

Erfolgsgeschichte: Der HGP-Golf ist einen Tick schneller als 2006, der unauffällige TT erstaunt mit einem Top-Wert



330,6

Schwer in Fahrt: Schier unglaublich, was Brabus aus dem Maybach herausholt



321,8

G-Power startet vielversprechend, muss mit dem geladenen M5 dann leider kapitulieren



294,6

Mit intakter Kupplung fährt der getunte Audi locker 300 km/h



378,4

Unglücksvogel: Zum zweiten Mal steckt bei Sportec der Teufel im Detail



323,8

330,5

Vom Underdog zum Star: MKB fährt ganz souverän mit beiden Autos nach vorn

BBS is back on track

POWERCAR

Leserwahl 2007
1. Platz
Schönstes Rad
BBS AIR II CK

auto motor sport

BEST BRAND 2007
Kategorie: Felgen

sport auto

BEST BRAND 2007
Kategorie: Felgen

4WHEEL FUN 2007

Motor Klassik
BEST BRAND 2007
Kategorie: Felgen

Erleben Sie die neuesten Radtrends live bei BBS auf der Essen Motorshow vom 01. - 09.12. 2007.

Halle 10, Stand 201

Wir freuen uns auf Sie.

BBS

Technik aus dem Motorsport

www.bbs.com