

# auto motor und sport

## FERRARI 599 GTB FAHRBERICHT



FAHRBERICHT  
AUDI A6 ALLROAD



DOPPELTEST  
VW PASSAT TDI ▶ MERCEDES C 220 CDI



IM TEST  
PEUGEOT 207



# DIE NEUEN 2006 BMW

## DREIER COUPÉ MINI X5

**RABATTE  
BEIM AUTOKAUF  
27%  
SIND ERREICHBAR**



BMW X5



MINI

[www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

**30 SEITEN  
EXTRA  
ZUM HERAUSNEHMEN**





# QUER-EINSTEIGER

Porsche nimmt den Cayman leistungsmäßig an die imaginäre Kette, damit er dem teureren Carrera nicht zu nahe kommt. Fünf Tuner stehen bereit, das wilde Tier zu wecken und von der Kette zu lassen.

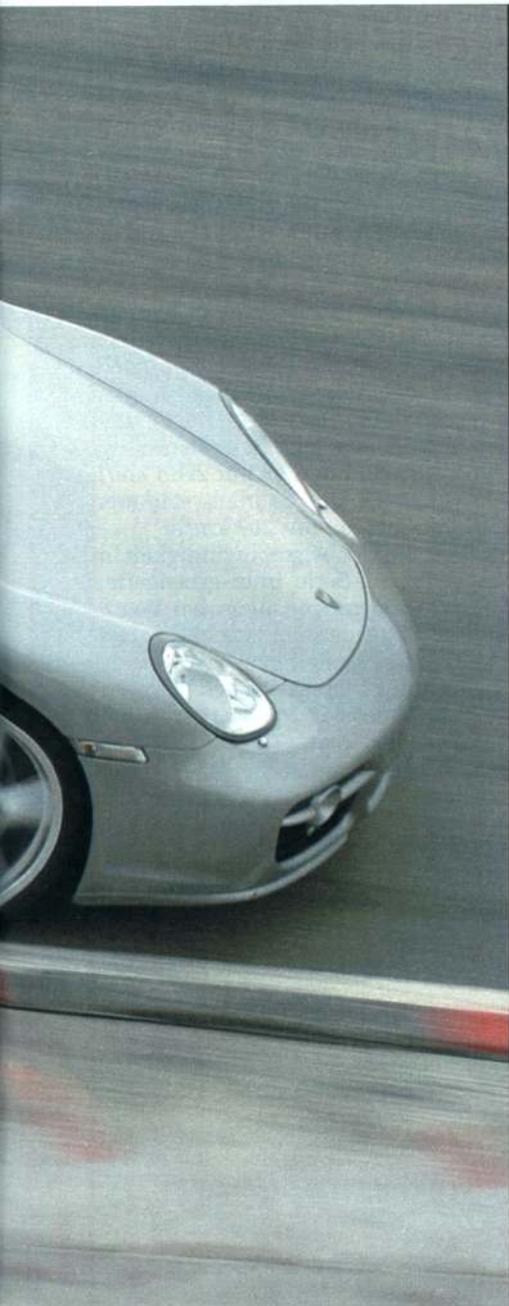
**E**ine Motor-Maulsperre muss die Hackordnung im Porsche-Gehege sichern – und verhindern, dass der Cayman nach dem teureren Carrera schnappt. Weniger Kraft, mehr Abstand. Doch fünf Porsche-Tuner scheren sich nicht darum, rüsten den Sixpack auf. Und schon knackt der Cayman angriffslustig mit den Zähnen.

Die Fitness-Trainer haben ihn in eine bestechende Form gebracht. Speedart weitet die Atemwege des serienmäßig 295 PS leistenden 3,4-Liter-Bo-

xers mittels Sportluftfilter, -auspuff und 200-Zellen-Kat; Techart und Wendland stimmen zusätzlich die Motorelektronik neu ab, was sich zu 310 beziehungsweise 320 PS summiert.

**9ff und Sportec** dagegen mixen das Beste aus beiden Welten: das quirlige Mittelmotor-Konzept des Cayman mit dem gehaltvollen 3,8-Liter-Boxer des Carrera S – von 355 PS auf 380 getunt, wobei eine Sportkupplung das Cayman-Getriebe vor den Kraftausbrüchen des Hochleistungstriebwerks schützt.

Motiviert, energisch, machtvoll schlagen der Sportec und der 9ff los. Zwar fehlt den Coupés beim Start der traktionsfördernde Heckmotor-Hebelarm des 911, doch nach kurzem Klauen-Scharren laden sie durch: Schon auf den ersten Metern schieben sich 9ff und Sportec an einem in Gedanken mitbeschleunigenden Cayman S vorbei. Bei Tempo 120 schießen sie aus dem Windschatten eines Carrera S. Beweis der Effektivität der erfrischend schlanken Cayman-Idee. ▷



**9FF** Knapp über 2000/min dröhnt der Auspuff unangenehm. Gut hingegen: zusätzliche Bremsenkühlung über Trichter in der Frontschürze



**SPORTEC** Noch mehr Auspuff-Dröhnen als im 9ff. Ausfahrbarer Heckflügel aus Carbon für 1155, die 19-Zoll-Felgen für 4725 Euro



**TECHART** 20-Zoll-Alufelgen (3680 Euro) und rote Lederausstattung erfüllen Individualisierungs-Wünsche



Zu Recht beunruhigt der Nachwuchs-Entertainer mit seinen Catwalk-Kurven die 911er-Gilde. Deren Rubens-Hintern drücken gewichtig auf die Performance. Welch beeindruckendes Plädoyer für den Mittelmotor hält dagegen der 9ff-Cayman: Filigranes Tänzeln, euphorisches Wirbeln und entschlossenes Dribbeln vereinen sich mit der markentypischen Präzision zum Konzept einer Ikone.

Sportec und 9ff kombinieren die in der Kennlinie verstellbaren PASM-Stoßdämpfer mit Tieferlegungs-Federn und setzen verstärkte Stabilisatoren ein. Zusätzlich unterbinden härtere Uniball-Gelenke jeden Ansatz von Labilität im 9ff, worauf der Cayman noch linientreuer und leichtfüßiger agiert.

Dagegen vermittelt der Sportec vor allem in Wechselkurven sowie bei Lastwechseln ein diffuses Übersteuer-Gefühl, welches das Vertrauen in die Hinterhand trübt.

Der 9ff lässt sich energischer in der Kurve platzieren, balanciert fein auf der Grenze der Fahrphysik, pflügt dank Sperrdifferenzial bereits aus dem

Scheitelpunkt, wo der Sportec-Dompfeur noch den Schlupf bändigt. Nicht einmal ein betont runder Fahrstil merzt dessen Traktions-Malus aus, speziell in den nassen Passagen des teilbewässerten Sachsenrings. Hier offenbart die Stoppuhr große Unterschiede – auf der Landstraße sind die gefühlten kleiner: Selbst die schwächeren Caymen halten gegenüber den stärkeren erstaunlich kompetent mit.

**Auch die kleine Tuning-Lösung ist verführerisch an Suchtmitteln**, vor allem an akustischen. Beim ersten Rasseln, beim ersten Sägen ist er da, der Point of no return: Man ist dem Boxer verfallen – dem getunten. Er ist besessen von jener Drehzahl-Gier, welche die Serie vermissen lässt.

Am stärksten konturiert Wendland den 3,4-Liter: Im Schiebetrieb singt er beruhigend, unter Last faucht er animierend, bevor im oberen Drittel die rauchige Jazz-Trompete anbläst.

Vortrieb und Messwerte halten, was der Sound verspricht: Der Wendland-Boxer hängt hungrig am Gas, wird bei 4000/min gierig und über

5500/min fast schon unmäßig. Dazu ein präzises, eher dem Alltag als dem Sport verpflichtetes Fahrverhalten.

Kühner als der Wendland lässt sich der Techart um den Sachsenring feuern, verlangt dabei nach einem versierten Mittelmotor-Kenner, der den etwas kippeligen Wechsel zwischen Unter- und Übersteuern im Griff hat – mit einer Art Rindswurst als Lenkrad nicht gerade einfach.

Auch der Techart powert explosiver als das Serien-Pendant los, doch nach dem Kaltstart erinnert das Triebwerk an einen unsauber abgestimmten Vergasermotor. Immerhin duckt sich der Techart am geschicktesten unter dem Fahrtwind und ist nur zehn km/h langsamer als die deutlich stärkeren 3,8-Liter-Caymen mit 287 km/h.

Dass die Höchstgeschwindigkeit im Vergleich zur Serie trotz gesteigerten Spurtvermögens vor allem bei Wendland und Speedart enttäuscht, liegt neben den breiten Reifen an den aerodynamisch ungünstigen Anbauteilen.

Vor allem der Speedart fokussiert Rundenzeiten statt  $V_{max}$ . Und zieht





**WENDLAND** Die Fronthaube aus Sichtcarbon für 2820 Euro soll vier Kilogramm Gewicht ersparen. 19-Zöller von BBS

## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		Porsche Cayman S				
Tuner		Speedart	Techart	Wendland	9ff	Sportec
<b>Leistung</b>	kW (PS) bei 1/min	235 (320) 7200	228 (310) 6200	235 (320) 6350	279 (380) 6700	279 (380) 6650
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min	340 bei 6400	345 bei 4400	361 bei 4200	410 bei 5900	425 bei 4600
<b>Leergewicht</b>	kg	1391	1426	1386	1429	1436
<b>Testwagenbereifung</b>	vorn hinten	235/30 R 20 305/25 R 20 Continental Sport Contact 2	235/30 R 20 305/25 R 20 Continental Sport Contact 2	235/35 R 19 265/30 R 19 Michelin Pilot Sport 2	235/35 R 19 265/30 R 19 Michelin Pilot Sport 2	235/35 R 19 295/30 R 19 Michelin Pilot Sport 2
<b>Beschleunigung</b>	0 – 100 km/h 0 – 120 km/h 0 – 140 km/h 0 – 160 km/h 0 – 180 km/h 0 – 200 km/h	5,1 6,9 8,8 11,2 14,3 17,9	5,2 7,0 9,0 11,4 14,6 18,1	5,0 6,8 8,6 11,0 13,9 17,7	4,7 6,0 7,9 9,8 12,4 15,2	4,9 6,4 8,3 10,4 13,2 16,3
<b>Elastizität</b>	s					
	60 – 100 km/h (V. Gang)	6,9	7,3	6,3	5,8	6,2
	80 – 120 km/h (VI. Gang)	7,3	8,5	7,7	7,1	7,5
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	km/h	273	277	272	287 <sup>1)</sup>	288
<b>Testverbrauch</b>	L/100 km	12,6	12,8	12,3	13,9	14,1
<b>Rundenzeit Sachsenring<sup>2)</sup></b>		1:46,44	1:46,95	1:47,20	1:43,91	1:44,86
<b>Grundpreis</b>	Euro			58 529,-		
Motor tuning		3780,- <sup>3)</sup>	4470 <sup>4)</sup>	3690,- <sup>4)</sup>	31 100 <sup>5)</sup>	29 597,- <sup>5)</sup>
Sportfahrwerk		2190,- <sup>6)</sup>	5280,- <sup>6)</sup>	750,- <sup>7)</sup>	9200,- <sup>8)</sup>	2733,- <sup>8)</sup>
Radsatz		5590,-	3680,-	4500,-	-	4725,-
<b>Fazit</b>		Trotz geringster Motor-Modifikationen kraftvoller Durchzug. Auspuffton wie Schlachten- gesänge, radikales Drift-Fahrwerk für Könner.	Nach dem Kaltstart läuft der Motor ruppig. Die farbenfrohe Innenausstattung erfreut das Auge, hemmt mit ihrem Gewicht aber den Vortrieb.	Wer aus dem Wendland aussteigt, fragt sich, warum der Boxer nicht bereits ab Werk so feurig bei der Sache ist. Güter Komfort trotz Tieferlegung.	9ff überhöht das Konzept des Cayman zu einer Ikone. Das Herz eines Büffels im Körper einer Gazelle, das sorgt für Bestzeiten.	Der Sportec legt ähnlich gehaltvoll los wie der 9ff, ist allerdings nicht ganz so präzise zu fahren. Der dröhnende Endschalldämpfer nervt.

<sup>1)</sup> dreht im sechsten Gang in den Drehzahlbegrenzer; <sup>2)</sup> ermittelt bei Teilbewässerung; <sup>3)</sup> Luftfilter, Fächerkrümmer, 200-Zellen-Metallkatalysator, Endschalldämpfer; <sup>4)</sup> zusätzlich zu <sup>3)</sup> angepasste Motorelektronik; <sup>5)</sup> zusätzlich zu <sup>4)</sup> Komplettmotor 3,8-Liter aus dem Carrera S; <sup>6)</sup> Gewindefahrwerk plus Stabilisatoren; <sup>7)</sup> nur kürzere Federn; <sup>8)</sup> Federn plus Stabilisatoren, bei 9ff zusätzlich Unibal-Gelenke vorn plus Sperrdifferenzial

Augen sowie Ohren auf sich: optisch mit grünen Spiegeln, akustisch mit einer Auspuff-Tuba.

**Der Speedart ist ein Fall für Sound-Fetischisten und Querfahrer.** Seine Kombination aus Gewindefahrwerk und verstärktem vorderem Stabilisator macht ihn zum Profiwerkzeug für die Drift-Challenge – und für ehrgeizige Zehnteljäger. Spitze Finger und ein gemäßigt heraushängendes Heck vorausgesetzt, lässt er sich ohne bremsendes Kurveneingangs-Untersteuern in einer Fabelzeit um den Kurs sliden – und unterstreicht damit eines: Der Cayman ist zu Höherem berufen.

Alle fünf im Vergleich beweisen: Mit geringen bis umfangreichen Modifikationen feiert der Cayman die Porsche-Liturgie mindestens so euphorisch wie der 911. Bis das Werk ein Einsehen hat und dem Boxer die Maulsperr abnimmt, bleiben die Getunten erste Wahl – der Wendland für die Gourmets, der 9ff für die Gourmands.

Text: Marcus Peters  
Fotos: Hardy Mutschler, Hans-Dieter Seufert