

TUNE UP
Mercedes
SLK 55 AMG
Folge 2

Die schnellsten und sportlichsten Autos

Im Supertest

VW Golf R32

Mit 250 PS und Allradantrieb – sportlicher als der GTI?



Vergleichstest

Audi TT 2.0 TFSI

gegen

Opel Astra GTC 2.0 Turbo



Zwei Coupés mit Frontantrieb und 200 Turbo-PS



Porsche Cayman S gegen BMW Z4 M Coupé
295 gegen 343 PS, Mittel- gegen Frontmotor



Audi S6 gegen BMW M5
Zehnzylinder-Limousinen im Vergleich



Honda S 2000
Serie: Gebrauchte Sportwagen

Deutschland
3,50 €

Österreich 4,00 €, Schweiz sfr 6,90,

BeNeLux 4,10 €, Frankreich 4,70 €, Italien 4,60 €, Portugal (Cont.) 4,60 €, Spanien 4,60 €, Kanaren (Can) 4,80 €, Finnland 5,50 €, Griechenland 5,20 €, Norwegen 48 nkr



4 190388 303501

Porsches Alb-Traum

Dass Porsche der Tuning-Branche nicht immer wohl gesonnen ist, ist eine Sache, dass die Veredler zuweilen wirklich gute Arbeit leisten, eine andere. Der 385 PS starke **Wendland-Porsche Cayman RS** zeigt im **Test**, was mit dem Zweisitzer so alles geht



DAS KOSTET DAS TUNING

Motorumbau auf 3,8 Liter	29 900 Euro
Sportfahrwerk	1790 Euro
19-Zoll-Räder inkl. Bereifung	4300 Euro
Carbon-Fronthaube und Heckspoiler	3810 Euro

HERSTELLER

Wendland Motorentechnik
72414 Rangendingen
Telefon 0 74 71/87 11 50
www.wendland-tuning.de

Fotos: GARGOLOV

Frei nach dem durch Showmaster Robert Lembke in den Siebzigern berühmt gewordenen Motto „welches Schweinderl hätten's denn gern“, bieten sich im Falle des bei Wendland in Rangendingen auf der Alb flott gemachten Porsche Cayman S gleich mehrere Datensätze an.

Nein, wir hatten keine Langeweile, auch die Performance des Autos hat von Anfang an gestimmt. Einzig das Wetter stand dem Wohlbefinden des schwäbischen Transplantationspatienten entgegen.

Bei 37 Grad Luft- und 53 Grad Asphalttemperatur kamen selbst so moderat konfigurierte Otto-Normalos wie der von einem Turbo und einem Kompressor zwangsbeatmete VW Golf GT oder der Serien-Cayman S an ihre Grenzen. Veritablen Hochleistungssportlern mit großem Lungenvolumen und entsprechendem Frischluftbedarf machte die seit Wochen vorherrschende Extrem-Wetterlage naturgemäß noch mehr zu schaffen.



Optisch sieht man dem Wendland-Cayman seine Kraft nicht an. Einzig die aus Sichtcarbon gefertigte Kofferraumhaube deutet auf die Kraftkur hin

Um dem Cayman RS dennoch zur Gänze gerecht zu werden, haben wir unseren Testaufwand daher kurzerhand erhöht. Nachdem der mit dem 3,8-Liter-Boxer des Carrera S scharf gemachte Zweisitzer im ersten Versuch auf Serienreifen deutlich hinter den im Rahmen des sport auto-Tuner-Grand Prix geweckten Erwartungen zurückblieb – Timo Kluck brannte Anfang Juni mit identischer Fahrzeug-Konfiguration eine Zeit von 1.13,0 Minuten auf den damals noch kühlen Hockenheim Asphalt –

beschloss die Redaktion, dem auf 385 PS leistungsgesteigerten Cayman RS eine zweite Chance zu geben. Ergo durfte der Schwabe mit deutlich hitzebeständigeren Michelin Sportpneus einen neuen Anlauf nehmen.

Obwohl auch die einem Semi-Slick nicht unähnlichen, aber straßenzugelassenen Cup-Reifen mit rund 90 Grad Oberflächentemperatur außerhalb ihres idealen Arbeitsbereiches operierten, waren damit statt der zuvor ermittelten 1.14,5 nun

TECHNISCHE DATEN

Wendland-Porsche Cayman RS SPAX* 4,1

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor, je zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 99,0 x 92,8, Hubraum 3824 cm³, Verdichtung 12,1:1
Leistung ... 385 PS (283 kW) bei 6950/min
Drehmoment ... 441 Nm bei 5100/min
Literleistung ... 100,7 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,31, II. 1,95, III. 1,41, IV. 1,13, V. 0,97, VI. 0,82;
 Achsübersetzung: 3,88

Fahrwerk

Einzelradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, Federbeine, Stabilisator

Bremsen ... innenbelüftete und gelochte Scheiben, Durchmesser 318/299 mm, ABS

Räder ... 235/35 ZR 19 vorn und 265/30 ZR 19 hinten auf 8,5- und 10,0-Zoll-Felgen
 ... Michelin Pilot Sport Cup

Karosserie

Zweisitziges Coupé
 L x B x H ... 4341 x 1801 x 1305 mm
 Radstand ... 2415 mm
 Spur vorn/hinten ... 1485/1528 mm
 Tankinhalt ... 64 Liter

Preise

Grundpreis ... 58 529 Euro
Testwagenpreis ... 98 329 Euro

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer ... 263 Euro
 Haftpflichtversicherung ... individ. Einstufung
 Teilkaskoversicherung ... individ. Einstufung
 Vollkaskoversicherung ... individ. Einstufung

MESSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt ... 1364 kg
 Gewichtsverteilung vorn/hinten ... 46,4/53,6 %
Leistungsgewicht ... 3,5 kg/PS

Fahrleistungen

Beschleunigung
 0 - 40 km/h ... 1,4 s
 0 - 60 km/h ... 2,2 s
 0 - 80 km/h ... 3,4 s
0 - 100 km/h ... 4,6 s
 0 - 120 km/h ... 6,2 s
 0 - 140 km/h ... 7,9 s
 0 - 160 km/h ... 10,3 s
 0 - 180 km/h ... 12,8 s
0 - 200 km/h ... 15,7 s

Elastizität

im 4./5./6. Gang aus 80 km/h
 bis 100 km/h ... 2,6 s / 2,7 s / 4,2 s
 bis 120 km/h ... 4,8 s / 5,5 s / 7,9 s
 bis 140 km/h ... 7,0 s / 8,0 s / 11,6 s
 bis 160 km/h ... 9,3 s / 10,5 s / 15,0 s
 bis 180 km/h ... 11,7 s / 13,2 s / 18,3 s
Höchstgeschwindigkeit ... 275 km/h

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim ... 1.13,4 min
Slalom (18 m) ... 72,2 km/h

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) ... 38,1 m
 Verzögerung ... 10,1 m/s²
aus 100 km/h (warm) ... 40,0 m
 Verzögerung ... 9,7 m/s²
 aus 200 km/h (warm) ... 141,5 m
 Verzögerung ... 10,9 m/s²

Testverbrauch

Super Plus

Minimalverbrauch ... 13,2 L/100 km
 Maximalverbrauch ... 22,2 L/100 km
 Durchschnittsverbrauch ... 17,8 L/100 km

Messbedingungen:

Lufttemperatur ... 37° Celsius
 Asphalttemperatur ... 53° Celsius
 Luftdruck ... 1018 mbar

*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung:
 [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX



Mit dem 3,8-Liter-Motor aus dem Porsche Carrera S erhielt der Wendland-Cayman einen **Flügel aus Sichtcarbon**. Das edle Material zierte in Form des Kofferraumdeckels auch die Front des Tuning-Porsche. Die perfekt konturierten **Rennsportsitze** haben sich im Carrera GT bewährt und sind Bestandteil des regulären Porsche Zubehörprogramms. Das wuchtige, **19 Zoll messende Räderwerk** steuert BBS bei, die Sportreifen kommen von Michelin



immerhin schon 1.13,4 Minuten drin. Den Referenzwert eines zeitgleich gemessenen Serien-Cayman S zu Grunde gelegt, der gegenüber einer früheren Messung bei moderateren Außentemperaturen gut eine Sekunde verlor, lässt sich eine 1.12er-Zeit als unter günstigeren Umständen wahrscheinlich annehmen. Damit würde der zweisitzige RS selbst den 381 PS starken Porsche 911 Carrera S mit Werkstuning-Kit stehen lassen. Jener brillierte ohne Sportreifen mit 1.13,7 Minuten auf dem Kleinen Kurs (siehe Ausgabe 1/2006).

Auch in der Beschleunigungsprüfung steht das auf der Schwäbischen Alb geschärfte kleine Tuning-Coupé dem werksgebastelten großen Bruder nicht nach: 100 km/h liegen nach 4,6, 200 km/h nach 15,7 Sekunden an. (Die Werte wurden bei

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Kühleres Wetter vorausgesetzt wäre noch mehr drin gewesen. Aber die vom **Wendland-Porsche Cayman RS** auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim realisierte Zeit kann sich auch so sehen lassen: 1.13,4 Minuten – daran beißen sich andere schon bei deutlich geringeren Tempe-

peraturen die Zähne aus. Da die tropische Hitze einen zeitgleich gefahrenen Serien-Cayman S, der die Prüfung zuvor schon einmal durchlief, exakt 1,1 Sekunden kostete, ist davon auszugehen, dass dem sportbereiften Tuning-Porsche eine ähnliche Zeitdifferenz gutzuschreiben ist.





Akustisch macht der Cayman 3.8 aus seiner gestiegenen Lendenkraft keinen Hehl: Der kehlig-sonore Klang des Klappen-auspuffs erregt Gänsehaut

frühmorgendlichen 22 Grad Lufttemperatur ermittelt.) Das von Wendland selbst aus dem Vollen geformte Einmassenschwungrad der Kupplung, das die Beschleunigungsmasse des Motors um beachtliche sieben Kilogramm reduziert, dürfte an der beachtlichen Performance wesentlichen Anteil haben.

Im Alltag können RS-Piloten sich zudem an den gegenüber dem Carrera S Kit geringfügig besseren Elastizitätswerten erfreuen. Hier macht sich das mit 3,5 zu 3,9 Kilogramm pro PS günstigere Leistungsgewicht des Cayman positiv bemerkbar. Schließlich muss der Zweisitzer bei nahezu identischer Leistung nur 1364 Kilo in Schwung bringen. Der 2+2-sitzige Werksbruder hat mit 1474 Kilogramm deutlich mehr Speck auf der Hüfte. Klanglich dürfte der Große jedoch unbestreitbar das Vorbild

des Kleinen gewesen sein. Hier wie dort sorgt ein Endschalldämpfer mit Klappensteuerung für Gänsehaut erregenden Boxersound, wenngleich der Tuning-Cayman den Mund insbesondere unten herum noch etwas voller nimmt und mit seiner überaus imposanten Stimmgewalt die Grenzen des Schallschutzgesetzes auslotet.

Angesichts der beeindruckenden Fahrdynamik des Rangen-dingener Reptils gerät derlei jedoch zügig in Vergessenheit. Mit 72,2 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit beim 18-Meter-Slalom markiert der Cayman RS einen neuen Bestwert in der sport auto-Testhistorie: Selbst Porsches gleichfalls mit Spezialreifen versehener Ausnahme-sportler Carrera GT brachte es im Supertest in dieser Disziplin auf „nur“ 72,0 km/h (siehe Ausgabe 1/2004).

Dabei fordert das Tuning-Coupé seinen Steuermann weder hier noch bei der Zeitenhatz auf dem Kleinen Kurs über Gebühr heraus. Sowohl im Pylonenparcours als auch auf der Rennstrecke agiert der sportbereifte Cayman zwar neutral bis leicht übersteuernd, zickig ist er dabei jedoch nicht. Kurvenein-gangs ist anfangs gar ein leichtes Untersteuern zu verzeichnen, welches bei dosierter Gaswegnahme in ein fließend mitlenken-des Heck übergeht – so macht sportliches Fahren Spaß.

Wenig launig gerät hingegen der Umgang mit der in ihrer Grundsubstanz serienmäßigen Bremsanlage. Von härteren Belägen abgesehen verließ sich der Tuner, der seinen Kunden ansonsten zur Keramikbremse PCCB rät, auf die ohne Aufpreis erhältliche Stahlbremse. Solange diese neu ist, gibt es auch im Verbund mit den werksseitig für den Cayman nicht vorgesehenen Sportreifen kein Problem. Auf dem Kleinen Kurs verzögerte der RS mit 11 m/s². Erst bei der anschließenden Belastungs-prüfung in Form von zehn Vollbremsungen aus 100 km/h in Folge machte das Material die Grätsche. Die von Wendland anschließend diagnostizierten verbrannten Beläge machten mit nurmehr 9,7 m/s² Verzögerung auf sich aufmerksam.

Wären die Keramikstopper am Werk gewesen, hätte die Sache anders ausgesehen. Die Antwort auf Lembkes Frage hätte klar gelaute: „das Schwarze bitte“. *Anja Wassertheurer*

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Die Sensation, den 381 PS starken 911 Carrera S Kit düpiert zu haben, ist dem **Wendland-Porsche Cayman RS** nur knapp missglückt. Nun hinkt der mit einem mittelschmiedekolben, fein gewuchteter Kurbelwelle mit größerem Hub, einem Einmassenschwungrad mit Sportkupplung und allerlei sonstiger Schmankerl auf 385 PS gepushte 3,8-Liter-Boxer versehene Zweisitzer dem großen Bruder

fahrdynamisch keineswegs hinterher. Das Gegenteil ist der Fall.

Nein, für den unglücklichen Einbruch auf der Zielgeraden des Tests zeichnet letztlich einzig und allein der Umstand verantwortlich, dass der schwäbische Tuner sein Auto mit der Serienbremse ins Rennen geschickt hat. Diese geriet im Verbund mit den Sportreifen an ihre Grenzen und kostete den RS wichtige Wertungspunkte.



sport auto-Redakteurin
Anja Wassertheurer

Wendland-Porsche Cayman RS

SPAX 4,1

Kleiner Kurs Hockenheim	1.13,4 min	9
Slalom (18 m)	72,2 km/h	10
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	4,6 s	8
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	40,0 m	4
Leistungsgewicht	3,5 kg/PS	9
Preis-Leistungs-Verhältnis *	230 Euro/PS	6
Summe (maximal 60 Punkte)		46

KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste

Projekt Opel-Speedster Turbo 55 Pkt.	
Porsche 911 Carrera S Kit	49 Pkt.
Porsche Cayman S	48 Pkt.
Wendland-Porsche Cayman RS	46 Pkt.
TechArt-Porsche GT Sport	45 Pkt.
Sportec-Porsche Boxster SP 370	43 Pkt.

* Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis