

Fahrwerkstechnik  
im Detail: **Reifenhaftung  
und Fahrzeug-Schwerpun**

Die schnellsten und sportlichsten Autos



Im Test: Die stärksten US-Sportler  
**Corvette Z06 gegen  
Viper SRT-10**

**Die sportlichsten Autos 2006**

Wählen Sie unter 252 Kandidaten Ihre Favoriten und gewinnen Sie eine Sonderedition des Subaru Impreza WRX STi im Wert von über 40 000 Euro



**Porsche Cayman S**  
Die ersten Tuning-Versionen  
von TechArt und Wendland



**Porsche Boxster S**  
Im Supertest



Formel 1-Report plus Booklet  
**Saisonstart in Bahrain**



Vergleichstest  
**BMW 330ix gegen Mazda 6 MPS**



Fahrbericht  
**Neuer BMW Z4 M Roadster**

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 47 nkr





Der Porsche Cayman S ist schon von Haus aus dazu in der Lage, dem großen Bruder 911 das Leben schwer zu machen. Mit der von Wendland präsentierten 320 PS starken Tuning-Variante steigt der Druck auf die Sportwagen-Ikone

# See you later, Alligat



Fein gemacht: Die Fronthaube aus Carbon ist neben den 19 Zoll messenden BBS-Radsatz ein zentraler äußerer Hinweis der Tuner-Tätigkeit. Der automatisch ausfahrende Heckflügel verblieb auf Serienstandard, die Sitze nicht: Die perfekt konturierten Leichtbau-Schalen entstammen dem Porsche GT2



or



## RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Wie schwer es ist, auch auf dem Kleinen Kurs Zeichen zu setzen, beweist das Ergebnis des **Wendland-Porsche Cayman S** in Hockenheim. Obwohl das Tuning-Derivat aus Rangendingen zweifelsohne besser im Futter steht als das Serienauto, kann es sich auf dem Rundkurs lediglich auf

der Geraden absetzen. In den Kurven gereicht dem Wendland-Porsche seine insgesamt etwas hecklastigere Auslegung dagegen zum Nachteil. In der Folge sind die Rundenzeiten von Serie und Tuning bei ähnlichen Bedingungen (siehe sport auto 1/2006) nahezu identisch.



**B**ewusstes Understatement hat in der Tuning-Branche nicht unbedingt Hochkonjunktur. Wenn man schon Hand an ein Auto legt, Arbeit und Geld hineinsteckt, dann doch bitte in einem auch für die Umwelt erkennbaren Rahmen. Entsprechend extrovertiert ist zumeist der Auftritt der außerhalb des Werks erstarkten Boliden.

Nicht so bei Wendland: Der im schwäbischen Rangendingen beheimatete Tuner, der mit seiner Konzentration auf Fahrzeuge des VW-Konzerns und der Marke mit dem Pferd im Wappen quasi die nunmehr auch offiziell zwischen Wolfsburg und Stuttgart-Zuffenhausen bestehende Liaison vorweggenommen hat, hält wenig von zwanghafte Selbstverwirklichung.

Entsprechend unauffällig geht der erste getunte Cayman S an den Start. Wären da nicht die von BBS beigesteuerten 19-Zöller und der passgenau aus Sicht-Carbon gefertigte vordere Kofferraumdeckel nebst Aufkleber – der mittels Modifikationen an der Motorsteuerung von 295 auf 320 PS erstarkte Wendland-Porsche wäre von seinem Serienbruder nicht zu unterscheiden.

Die vornehme Zurückhaltung hat zweierlei Gründe: Zum einen macht allzu viel optischer Zierrat ein von erfahrenen Aerodynamikern entwickeltes Auto selten schneller, aber immer teurer. Zum anderen reagiert Porsche auf sichtbare Änderungen der Außenhaut bekanntermaßen pikiert.

Somit beschränkt sich der ländlich-sittliche Veredelungsbetrieb, der seine Kundschaft zu 100 Prozent aus Deutschland und der grenznahen Schweiz bezieht, auf das, was er am besten kann – umsichtiges Motortuning. Hierbei profitieren die Brüder von ihrem Engagement im Porsche Carrera- und Supercup: Als Dienstleister zeichnet Wendland in verschiedenen Teams für die Revision der Rennmotoren verantwortlich.

Vor diesem Hintergrund erstaut die souveräne Vor-

Fotos: GARGOLOV

# TECHNISCHE DATEN

## Wendland-Porsche Cayman S SPAX\* 4,6

**Motor**  
 Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor, Trockensumpfschmierung, je zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Steuerung, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub (mm) 96,0 x 78,0, Hubraum 3386 cm³, Verdichtung 11,1:1  
**Leistung** .. 320 PS (235 kW) bei 6350/min  
**Drehmoment** ..361 Nm bei 4200-6150/min  
**Literleistung** ..94,5 PS pro Liter Hubraum

**Kraftübertragung**  
 Hinterradantrieb, PSM, 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 rundum, Durchmesser 318/299 mm, ABS  
**Räder** .....235/35 ZR 19 vorn und 265/35 R 19 hinten auf 8,5- und 11-Zoll-BBS-Felgen  
 .....Michelin Pilot Sport 2

**Karosserie**  
 Zweisitziges Coupé  
 L x B x H .....4341 x 1801 x 1305 mm  
 Radstand .....2415 mm  
 Spur vorn/hinten .....1486/1528 mm  
 Tankinhalt .....64 Liter

**Preise**  
**Grundpreis Serienauto** .....58 529 Euro  
 Testwagenpreis .....84 100 Euro

**Unterhaltskosten**  
 Kfz-Steuer .....230 Euro  
 Haftpflichtversicherung ..individ. Einstufung  
 Teilkaskoversicherung ..individ. Einstufung  
 Vollkaskoversicherung ..individ. Einstufung

# MESSWERTE

**Gewicht**  
 Fahrzeug voll getankt .....1382 kg  
 Gewichtsverteilung vorn/hinten ..46,2/53,8 %  
**Leistungsgewicht** .....4,3 kg/PS

**Fahrleistungen**  
**Beschleunigung**  
 0 - 40 km/h .....1,3 s  
 0 - 60 km/h .....2,2 s  
 0 - 80 km/h .....3,6 s  
**0 - 100 km/h** .....4,9 s  
 0 - 120 km/h .....6,7 s  
 0 - 140 km/h .....8,7 s  
 0 - 160 km/h .....11,4 s  
 0 - 180 km/h .....14,5 s  
**0 - 200 km/h** .....18,1 s

**Elastizität**  
 im 4./5./6. Gang aus 80 km/h  
 bis 100 km/h .....2,5 s / 2,9 s / 3,8 s  
 bis 120 km/h .....4,9 s / 6,1 s / 7,6 s  
 bis 140 km/h .....7,2 s / 9,1 s / 12,0 s  
 bis 160 km/h .....9,8 s / 12,2 s / 16,2 s  
 bis 180 km/h .....12,7 s / 15,4 s / 20,5 s  
**Höchstgeschwindigkeit** .....279 km/h

**Fahrdynamik**  
**Kleiner Kurs Hockenheim** .....1.15,6 min  
**Slalom (18 m)** .....69,9 km/h

**Bremsweg**  
 aus 100 km/h (kalt) .....34,7 m  
 Verzögerung .....11,1 m/s²  
**aus 100 km/h (warm)** .....34,6 m  
 Verzögerung .....11,2 m/s²  
 aus 200 km/h (warm) .....140,2 m  
 Verzögerung .....11,0 m/s²

**Testverbrauch** Super Plus  
 Minimalverbrauch .....10,6 L/100 km  
 Maximalverbrauch .....16,2 L/100 km  
 Durchschnittsverbrauch .....13,8 L/100 km  
**Messbedingungen:**  
 Lufttemperatur .....5° Celsius  
 Asphalttemperatur .....7° Celsius  
 Luftdruck .....1023 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



Von der Carbon-Fronthaube abgesehen, erkannte Wendland am Cayman-Design keinen Verbesserungsbedarf

stellung des Wendland-Cayman bei der Standardmessung nicht wirklich. Dank GT2-Sitzschalen und Carbon-Kofferraumdeckel von 1410 auf 1382 Kilo abgespeckt und um 25 PS erstarkt, passiert das Tuning-Coupé die 100 km/h-Schallmauer nach 4,9 Sekunden. 200 km/h sind nach 18,1 Sekunden erreicht. Das Serienfahrzeug benötigte für die gleichen Übungen im sport auto-Vergleichstest (Ausgabe 1/2006) 5,4 respektive 18,8 Sekunden.

Beim Vergleich der Elastizitätswerte ergibt sich ein ähnliches Bild. Wer innerhalb eines Ganges durchbeschleunigen will, ist mit dem Wendland-Porsche durch die Bank schneller unterwegs. Den Zwischenspur von 80 auf 160 km/h erledigt das Tuning-Coupé im sechsten Gang beispielsweise exakt 1,5 Sekunden flotter als der Werkswagen.

Im Bereich der Negativbeschleunigung ist hingegen keine Verbesserung zu vermelden. Zwar packen die der Serienanlage implantierten Pagid-Sportbeläge bei kalter Bremse etwas besser zu als die Original-Pads, andererseits legen sie bei zunehmender Erwärmung des Aggregats auch weniger stark zu. Dennoch – mit einer Verzögerung von konstant über 11 m/s² ist auch diesbezüglich alles im grünen Bereich.

Und in Sachen Fahrdynamik? Schließlich ließ der schwäbische Tuner dem Sportwagen gleicher Provenienz neben der mit den montierten Sportfedern einhergehenden Tieferlegung um 30 Millimeter auch noch eine individuelle Einstellung der Achsgeometrie und Modifikationen an den Dämpferkennlinien des PASM-Fahrwerks angedeihen. Und auf rassig-markante BBS-19-Zoll-Leichtmetallfelgen darf

## DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungskit inkl. Endschalldämpfer	3690 Euro
Sportfedersatz inkl. Einbau	1110 Euro
19-Zoll-Komplettbausatz	4500 Euro
Sportsitze	1790 Euro
Carbon-Fronthaube	2820 Euro
Sport-Bremsbeläge	190 Euro

## HERSTELLER

Wendland Motorentechnik GmbH  
 Telefon 0 74 71/87 11 50  
[www.wendland-tuning.de](http://www.wendland-tuning.de)

die Tuning-Preziose ebenfalls vertrauen.

Die Reifenspezifikation entspricht zwar der Serie, jedoch werden die Gummis bei Wendland stärker gespannt: Die Felgenreife hat vorn um ein halbes, hinten um ein Zoll zugelegt. Ziel der Maßnahmen war ein agileres Fahrverhalten. Tatsächlich gereicht dem Zweisitzer die bewusst sportive, aber nicht unkomfortable Abstimmung jedoch zum Nachteil.

Wo beim Original stoische Gelassenheit und Vertrauen er-

weckende Konzilianz vorherrscht, drückt der Wendland-Cayman S deutlich mit dem Heck. Entsprechend viele Versuche sind bis zum Erreichen der mit 69,9 km/h durchaus beeindruckenden Durchschnittsgeschwindigkeit im Slalom vonnöten, und entsprechend auf-

regend gestaltet sich die Kurvenhatz in Hockenheim.

Nicht, dass der Wendland ein rechter Teufel wäre. Aber mit der vorbildlichen Neutralität der Serie wartet er eben auch nicht auf. Und so verspielt er in den Ecken, was er auf der Geraden gewinnt. Unterm Strich passieren Tuning- und Serien-Cayman das Ziel nahezu gleichauf.

Abhilfe ist jedoch in Sicht: Mit dem Frühling kommen auch die Testkilometer – und eine neue, noch stärkere Ausbaustufe. *Anja Wassertheurer*

## AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Einen Wettlauf hat **Wendland** schon einmal gewonnen: jenen um den ersten testfertigen Tuning- **Porsche Cayman S**. Mit 25 Mehr-PS und 28 Minder-Kilos, moderaten Fahrwerks-Modifikationen, einem 19-Zoll-Radsatz, dem GT2 entnommenen Sportsitzen, Pagid-Bremsbelägen und einem Sportauspuff, der dem Coupé eine markant-sonore Stimme verleiht, gehen die Schwaben die Sache

verhalten an. Die Messlatte für die Konkurrenz haben sie dennoch hoch gelegt. Mit Ausnahme des nicht ganz überzeugenden Setups, das letztlich jedoch primär auf fehlende Testkilometer zurückzuführen sein dürfte, ist das Ergebnis rundum gelungen.

Der Motor kommt ein gutes Stück potenter daher, ohne seinen Charakter oder seine Verbrauchsgewohnheiten verändert zu haben.



sport auto-Redakteurin Anja Wassertheurer

## Wendland-Porsche Cayman S

SPAX 4,6

Kleiner Kurs Hockenheim	1.15,6 min	7
Slalom (18 m)	69,9 km/h	9
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	4,9 s	8
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	34,6 m	9
Leistungsgewicht	4,3 kg/PS	8
Preis-Leistungs-Verhältnis*	194 Euro/PS	8
<b>Summe (maximal 60 Punkte)</b>		<b>49</b>

## KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste

Cargraphic-Porsche 911 GT3 RSC	50 Pkt
Wendland-Porsche Cayman S 49 Pkt	49 Pkt
Strosek-Nissan 350Z-R	49 Pkt
Porsche Cayman S	48 Pkt
Väth-Mercedes SLK V 58	40 Pkt

\*Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis inklusive Leistungssteigerung