

# sport auto

FORMEL 1



Die Auswirkungen des neuen Regleme

## Neuer Porsche Boxster S

gegen Mercedes SLK 350 und  
Chrysler Crossfire SRT-6 Roadster



Die sport auto-Leser  
haben gewählt:  
Die sportlichsten  
Autos aller Klassen

Tuning aktuell: Ausführlicher Test vom ersten getunten Golf GTI



IM SUPERTEST  
AC Schnitzer V8 Topster



IM TEST  
Abt Sportsline-VW Golf GTI



IM FOKUS  
Motorshow Essen 2004



IM TEST  
Wendland-Porsche Carrera



# Rotes Kapital

Der Wendland-Porsche Carrera brüllt die Antwort auf die Sinnfrage nach seinen Tuning-Maßnahmen unmissverständlich aus seiner Vierrohr-Auspuffanlage heraus

**Z**ahlenspiele: Einmal angenommen, Sie haben sechs Richtige aus 49 getippt. Ohne Zusatzzahl und Super-Sechs. Doch es reicht für einen schönen Sportwagen. Daraufhin haben Sie sich einen Porsche 911 bestellt – den Einstiegs-Carrera mit 325 PS. Dabei haben Sie rund 10 000 Euro gegenüber dem S eingespart. 30 PS Mehrleistung allerdings auch.

Ein paar Monate später fällt Ihnen jedoch auf, dass 355 PS vielleicht doch nicht verkehrt wären. Geschlagene acht Monate auf einen Neuen warten möchten Sie aber

auch nicht, zudem gefällt Ihnen Ihr Elfer sonst ausgesprochen gut. In diesem, zugegebenermaßen sehr speziellen Fall schlägt die große Stunde von Tuner Wendland. Dort liegt bereits ein Kit für den 3,6-Liter-Boxer im Regal, der den Carrera mit 360 PS leistungsmäßig sogar etwas über dem S-Modell positioniert.

Bevor jetzt die Frage nach dem Sinn dieser Maßnahme gestellt wird, vielleicht zuerst der Hinweis auf die Art der Leistungssteigerung. Die schwäbischen Motoren-Spezialisten optimieren die Motronic

und verpassen dem Elfer eine neue Auspuffanlage inklusive Fächerkrümmer, Sportkatalysatoren und einem Endschalldämpfer mit vier Endrohren. Wie beim S. Nur eckig statt rund. Und laut. Sehr laut. Der Sound ist heiser, brüllend, faszinierend. So ungefähr muss es sich anfühlen, wenn man den Kopf in den Schlund einer grantigen Löwen steckt.

Auf Dauer dröhnt die Anlage dann aber doch etwas zu opulent – vor allem im Bereich von 3000 Umdrehungen. Diesem Problem wollen Wendland



Elfer-Revier: Auf dem Kleinen Kurs ist der Wendland-Porsche Carrera nicht nur schnell, sondern gern auch quer unterwegs

## TECHNISCHE DATEN

### Wendland-Porsche Carrera SPAX 4,4

**Motor** Wassergekühlter Sechszylinder-Boxer-Motor, je zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub 96,0 x 82,8 mm, Hubraum 3596 cm<sup>3</sup>, **Leistung 360 PS (265 kW) bei 6900/min, maximales Drehmoment 395 Nm bei 4300/min, Literleistung 100,1 PS/l**

**Kraftübertragung** Hinterradantrieb, manuelles Sechsgang-Getriebe; Übersetzungen: I. 3,91, II. 2,32, III. 1,61, IV. 1,28, V. 1,08, VI. 0,88; Achsübersetzung 3,44:1

**Fahrwerk** Vorn McPherson-Federbeine, Längsstreben, Stabilisator, hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum, vorn gelocht, Durchmesser vorn/hinten 318/299 mm, ABS; Räder: Conti SportContact 2 225/40 ZR 18 vorn, 265/35 ZR 18 hinten auf 8,5- und 11-Zoll-Felgen

**Karosserie** 2+2-sitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe (mm) 4427 x 1808 x 1300, Radstand 2350 mm, Spur vorn/hinten 1486/1511, Tankvolumen 64 Liter, Leergewicht 1465 kg, Leistungsgewicht 4,1 kg/PS

#### Messwerte

##### Fahrleistungen

0-100 km/h in 4,7 Sekunden  
0-200 km/h in 16,0 Sekunden  
Höchstgeschwindigkeit 294 km/h

##### Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim 1.15,5 min.  
Slalom (18 m) 68,4 km/h

##### Bremsweg

aus 100 km/h kalt 36,4 m  
aus 100 km/h warm 35,0 m

##### Verbrauch

16,5 l/100km

##### Grundpreis

75 200 Euro

##### Testwagenpreis

97 550 Euro



Elfer-Rad: Klassische BBS-Kreuzspeiche

## DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung .....	1500 Euro
Auspuffanlage .....	4600 Euro
18-Zoll-Radsatz .....	4450 Euro

## HERSTELLER

Wendland Motorentechnik  
72414 Rangendingen  
Telefon 0 74 71/87 11 50  
[www.wendland-tuning.de](http://www.wendland-tuning.de)



Elfer-Dope: Der Auspuff tönt infernalisch



Elfer-Dope: Wendland liegt mit 360 PS über S-Niveau



Elfer klassisch: Neue Räder, neuer Auspuff – mehr braucht die Silhouette nicht

Lieferant des Sportauspuffs, mit einer Klappensteuerung zwischen Kat und Endtopf abhelfen. Im 996 funktioniert das bereits, im 997 soll es an den Sport-Modus gekoppelt werden. Der aufwändige Auspuff und die geänderte Elektronik haben also die Zusatz-PS zu verantworten.

Da eine krawallige Optik nicht Sache der Wendländer ist, bleibt es bei einem Satz klassischer, putzintensiver BBS-Kreuzspeichen-Felgen im 18-Zoll-Format. Beim Fahrwerk passiert ebenfalls nichts Spektakuläres. Es bedient sich lediglich der aufpreispflichtigen Porsche Active Suspension Management-Elektronik. Und das soll reichen, den 997 schneller zu machen?

Es reicht, wie die folgenden Zahlen verdeutlichen: Der Wendland-Carrera nimmt dem auf gleichem Terrain gemessenen und ebenfalls mit der Porsche Fahrwerk-Elektronik ausgerüsteten S-Modell im Spurt von 0 auf 100 km/h zwei Zehntel ab, auf 200 km/h sind es deren neun. Die Harmonie mit dem serienmäßigen Sechsganggetriebe könnte bei der Beschleunigungsorgie nicht größer sein. Knackig wie eine Tafel Ritter-Sport-Schokolade, kurz wie ein Stamperl Hochprozentiges – Schaltspaß auf der ganzen Linie eben.

Daher ist es umso bedauerlicher, dass bei der Elastizitätswertung entweder nur der vierte, fünfte oder sechste Gang eingelegt werden muss. In dieser Disziplin fährt das getunte 3,6-Liter-Modell aber durchweg mehr als eine Sekunde Vorsprung heraus – ob von 80 auf 100 km/h oder auf 180 km/h beschleunigt wird. Umso mehr erstaunt, dass der dezente Zusatz-Punch, der sich beim Carrera S ab 5000 Umdrehungen bemerkbar macht, dem Wendland-Exemplar fehlt. Die Leistungsentwicklung ließe sich gar als unspektakulär bezeichnen, wäre da nicht die bereits erwähnte monströs tönende Abgasanlage.

Wesentlich dezenter, jedoch nicht minder effektiv, gibt sich der Radsatz mit 225/40er-Bereifung vorn und 265/35er-Reifen hinten. Mit einer Zeit von 1.15,5 Minuten auf dem Kleinen Kurs hat der serienmäßige S um ein, der normale Carrera um vier Zehntel das Nachsehen. Überdies wedelt der Porsche von der Schwäbischen Alb fast zwei km/h schneller durch die im 18-Meter-Abstand aufgestellten Pylonen. Dass dabei das Heck zuweilen recht leicht wird, macht die Sache für Profis spannend und unterhaltsam zugleich.

Mit zunehmender Reifentemperatur relativiert sich die Übersteuertendenz, um dann gänzlich zu verschwinden. In jedem Fall erfordert das Setup eine präzise Fahrweise, die mit respektablen Zeiten belohnt wird. Dennoch sei den Wendland-Brüdern eine Anmeldung zur DriftChallenge 2005 schon jetzt wärmstens empfohlen.

Dabei darf der Carrera auch gerne laut sein. Doch für den Gebrauch im Straßenverkehr sollten die Wendländer schnellstmöglich die angekündigte Auspuffklappe realisieren. Dann wäre das Tuning-Paket perfekt und ließe eine nicht gezogene Zusatz-Zahl vergessen machen.

Jens Dralle