

auto motor und sport

IMPRESSION AUDI R8 • FERRARI F430



TEST NEUER VW TOURAN



TEST NEUER MINI



FAHRBERICHT LAND ROVER FREELANDER



ALLE NEUHEITEN 2007 MIT AUTOKALENDER

HÄNDLER-TEST
1200 BETRIEBE AUF DEM PRÜFSTAND
GROSSES TUNING-EXTRA



Opel Astra



Audi A4



VW Tiguan



Alfa Romeo 8C



Mercedes C-Klasse T-Modell



Renault Twingo



KLEINWAGEN IM VERGLEICH

Fiat Grande Punto • Ford Fiesta • Hyundai Getz • Nissan Micra • Opel Corsa
Peugeot 207 • Renault Clio • Seat Ibiza • Skoda Fabia • Toyota Yaris • VW Polo



Deutschland 3,50 € E1418D Österreich 4 €, Schweiz 6,90 sfr, Benelux 4,10 €, Finnland 5,30 €, Frankreich 4,70 €, Griechenland 5,20 €, Italien 4,60 €, Kanaren 4,80 €, Norwegen 47 nok, Portugal (Cont.) 4,60 €, Spanien 4,60 €, Slowenien 1090 sit, Ungarn 1200 Ft

www.auto-motor-und-sport.de
4 19014 1803502 25



Das Rudel rollt: Über lange Kurven fallen die Getunten mit aller Drehmoment-Macht her, da stören selbst die prallen Hüften nicht

Nur Vollgas beantwortet die Frage nach dem Sinn eines getunten Porsche 911 Turbo: Heißer Abgas-Atem weckt die dösigsten Turbinen. Rot vor Glut reißen sie die Verdichter mit, welche den Druck an die Ansaugluft weitergeben. Diese rotiert gereizt, flutet die Brennräume. Es zischt. Es faucht. Es presst – dem Fragesteller die Luft aus dem Brustkorb. Sinnvoll hin oder her: bewusstseinsweitend ist das Tuning in jedem Fall.

Man wünscht sich ein analoges Manometer, um dem Druckaufbau zuzusehen – als Vorfremde auf die Schub-Eruption. Wenn Dampf auf dem Kessel ist und die Verdichter für den Vortrieb schufteten, kann man sich das glühende Turbo-Inferno in den beiden Ladergehäusen richtig vorstellen.

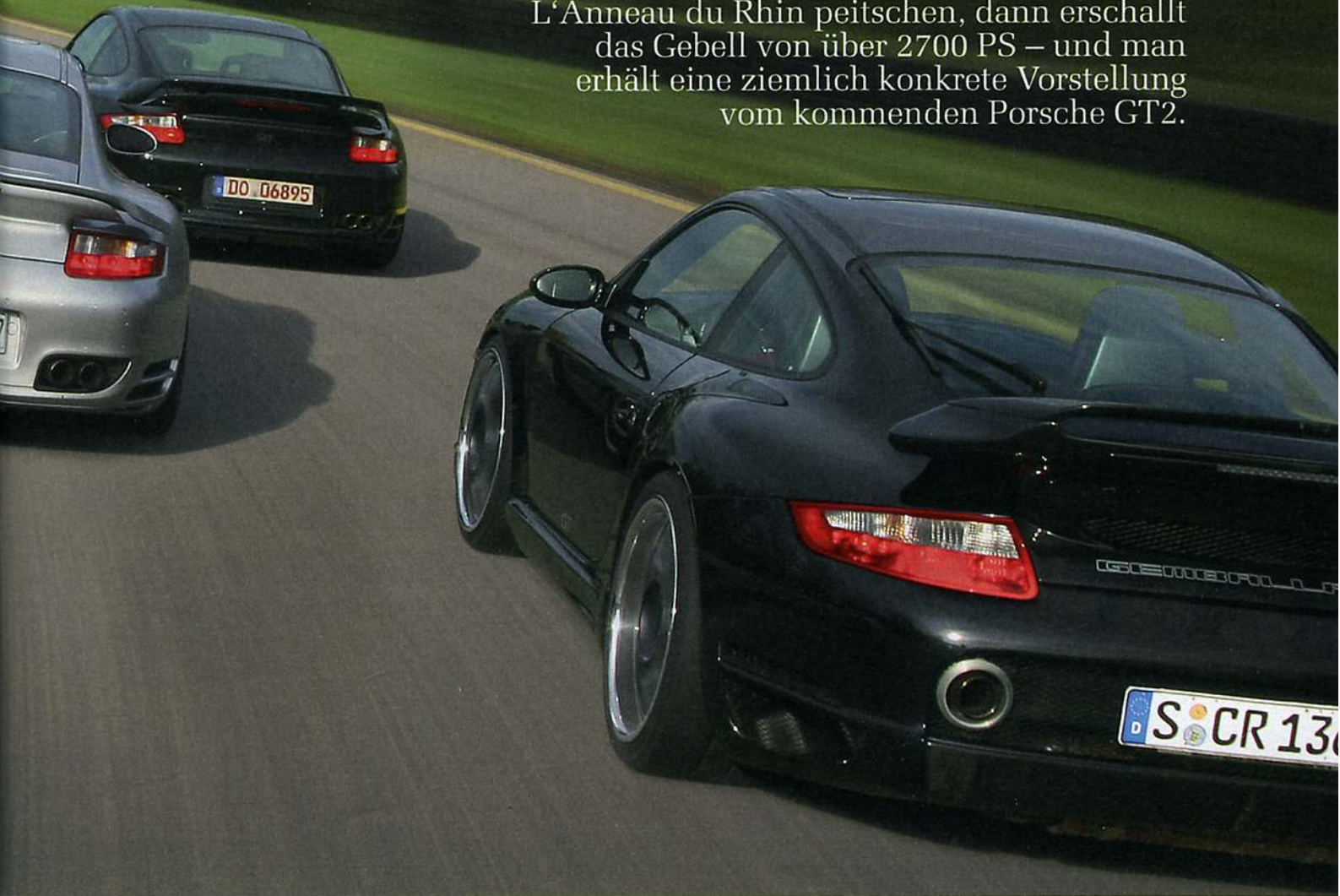
Die Porsche-Tuner 9ff, Gemballa, Speedart, Techart und Wendland heizen dem 3,6-Liter-Sechszylinder-Boxer so richtig ein – alle beschleunigen bes-

ser als die Serie, der 9ff etwa ist eine Sekunde schneller auf 200 km/h. Das lässt die Fantasie erschauern: Was werden erst künftige Tuning-Stufen bringen? Als Ansage stehen immerhin 600 PS und mehr im Raum.

Schon 1,25 bar verwischen den Übergang von Gegenwart zu Vergangenheit. Was eben noch formatfüllend in der Frontscheibe auftaucht, scheint ohne Zeitversatz in den Rückspiegel zu rutschen, herbstlaubige Bäume verzerren im Seitenfens-

FETTE MEUTE

Wenn fünf getunte Porsche 911 Turbo ihr ausladendes Heck über den Kurs von L'Anneau du Rhin peitschen, dann erschallt das Gebell von über 2700 PS – und man erhält eine ziemlich konkrete Vorstellung vom kommenden Porsche GT2.



ter zu bunten Schlieren. So hat man sich als Enterprise-Zuschauer Warp 1 vorgestellt.

Aus serienmäßigen 480 PS und 620 Nm werden zwischen 530 und 580 PS sowie 700 bis 780 Nm. Der Weg zur Mehrleistung führt über Katalysatoren und Auspuffanlagen mit höherem Durchsatz sowie umfangreiche Arbeit auf dem Prüfstand: Das Motorsteuergerät wird neu abgestimmt, wobei das Kurbeln am elektronischen Dampfdruck

nur ein Leistungs-Baustein ist – viel mehr Ladedruck als 1,25 bar vertragen die Borg-Warner-Turbos nicht. Ebenso wichtig ist das Abmagern des Gemischs, ohne jedoch die Abgastemperatur in kritische Höhen schnellen zu lassen, was den Verstellmechanismus der Turbinenschaufeln zerstören würde.

Der Overboost des Serien-Turbo wird bei den Getunten zum Normalzustand, und bei gedrückter Sport-Taste setzen sie noch einen Extrakick obendrauf. Diesen er-

kaufen sie mit träger ansprechenden Ladern: die Rückkehr zum Turboloch mit anschließendem Bumms. Trotz modifizierter Fahrwerke übertrifft die Längs- immer noch die Querdynamik. Der Sog von über 700 Nm reißt selbst die Masse von 1,6 Tonnen fast auf das Rundenzeiten-Niveau eines GT3. Brutaler Schub in den unteren Gängen, fetter Drehmoment-Auftrag am Kurvenausgang – das brennt sich ein in die Emotions-Festplatte. ▶

Da schau quer: Die kinetische Energie des pendelnden Hecks beim Anbremsen lässt sich geschickt in den Drift umsetzen



Ein Tritt von bis zu 780 Nm:

Der Overboost der Serie wird zum Normalzustand

Um bei hohen Drehzahlen mehr Luft in die Brennräume zu schaufeln, modifiziert allein Techart die Turbolader mechanisch. Das lässt die Höchstleistung auf 580 PS schnellen und den Boxer in den Begrenzer. Allerdings spricht der Sechszylinder im unteren Drehzahlbereich zunächst stumpf an, bevor er mit 700 Nm losschnalzt.

Auch mit dem Gemballa verbindet man eher einen Turbo vom alten Schlag – den Schlag in den Nacken, wenn die Schaufelräder bei 3000/min volle Kapazität fördern. Eine neue Heckschürze mit hochgelegten Endrohren und riesigem Luftauslass bringt den GT 550 optisch in die Nähe eine Porsche Carrera GT. 780 Nm sorgen für ähnliche Fahrleistungen.

Auf dem gleichen Niveau sprintet der Wendland, fühlt sich dabei aber

noch kräftiger an. Er legt bei 2300/min ungestüm los, tritt bei 3200/min barsch nach und zündet die finale Stufe bei 4100/min. Auch wenn ihm danach die Luft wegbleibt – der Wendland besitzt den höchsten Pump-Faktor aus engen Kurven. Dieser Turbo im hinterlistigen Serien-Look verbläst seine erstaunten Gegner geradezu: Wer vom Wendland überholt wird, schreckt vom lauten Fauchen der Wastegates eingeschüchtert zusammen.

Der 9ff legt einen Soundtrack aus der Luftkühl-Ära auf und hebt sich damit wohltuend vom mehr oder weniger starken Dröhnen der Konkurrenz ab: Ohne ins Ordinäre oder Angeberische zu kippen, intoniert der Klappen-Auspuff des T-2 genannten Tuning-Elfers Sprotzeln und Sägen. Dabei könnte der 9ff nach dem Sprint zu Recht Schlach-

tenesänge anstimmen – 3,4 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und 11,2 auf 200 km/h sind Beweis für die Heftigkeit der 535 PS.

Renn-Ambitionen unterstreichen seine Räder; dank dem Zentralverschluss könnte man den Reifenwechsel während des Tankstopps erledigen. Mit den Ohrensesseln sollte 9ff gleich eine Jahreskarte für die Nordschleife ausliefern – die extremen Schalensitze tackern den Rücken für den Alltagsverkehr einfach zu fest.

Ähnlich unnachgiebig wünscht man sich die Traktion, doch äußerst massiv vorgetragene 740 Nm raspeln am Kurvenausgang die hinteren Gummis – ohne Sperre stößt selbst der Allradantrieb an seine Grenzen, speziell auf dem engen Kurs der elsässischen Rennstrecke von L'Anneau du Rhin. ▷



Gassi gehen auf der Ideallinie: Nach der Rechts nimmt der Speedart mit leicht ausgestellttem Heck die nächste Links ins Visier



Mit dem Gaspedal lenken? Bei Allradlern leichter gesagt als getan. Der Wendland orientiert sich beim Grenzgang am Serien-Turbo, wandelt vom Unter- ins Übersteuern



Der sperrenlose 9ff muss streng neutral ins Eck eintauchen, um am Kurvenausgang den 740 Nm für das Leistungsübersteuern ausreichend Platz zu lassen



WENDLAND
Dezent bis in die Porsche-Sportsitze: Der gedeckt lackierte Wendland versprüht innen wie außen den Charme der Serien-Optik



GEMBALLA
Für Hinlanger: Sportlenkrad und Schaltung mit verkürzten Wegen sowie einem Schaltknüppel à la Ferrari-Kulisse



SPEEDART
Mut zur Individualität: Speedart bringt bei Sportsitzen, Mittelkonsole und Lenkrad leuchtend blaues Leder ins Spiel



TECHART Die schwarz lackierten 20-Zoll-Felgen im Fünfspeichen-Design kontrastieren zum schlichten und edlen Weiß der Techart-Karosserie



9ff In den Extrem-Schalen des 9ff fühlt sich der Fahrer mit doppeltem Knoten festgezurr – fehlen nur noch die Sechspunkt-Gurte

WENDLAND

Der Wendland-Motor zündet seine Leistung bei 2300, 3200 und 4100/min



GEMBALLA

Eine Ansaugspine aus Carbon überspannt den 780-Nm-Boxer im Gemballa



SPEEDART

Ab 3000/min pumpt der Speedart-Turbo, darunter bereitet er sich noch vor



TECHART

Rote Druckleitungen als Erklärungshilfe: Hier drinnen brennt sogar die Luft



9ff

Nominell nicht das stärkste, aber dennoch das kraftvollste: ein Sprinterherz



Hochgesetzte Endrohre wie beim Carrera GT: Gemballa mit dem spektakulärsten Heck

TECHNISCHE DATEN

Hersteller/Tuner Modell	9ff T-2	Gemballa GT 550	Speedart TTR 530	Techart Turbo	Wendland 997 Turbo	Porsche 997 Turbo Serie
Motorbauart/Zylinderzahl	Boxer/6	Boxer/6	Boxer/6	Boxer/6	Boxer/6	Boxer/6
Hubraum	cm ³ 3600	3600	3600	3600	3600	3600
Leistung	PS (kW) bei 1/min 535 (393) 6550	550 (404) 6100	530 (390) 6100	580 (427) 6000	530 (390) 6250	480 (353) 6000
max. Drehm.	Nm bei 1/min 740 bei 3250	780 bei 2050	730 bei 2100	700 bei 4850	730 bei 2000	620 bei 1950
Leergewicht	kg 1579	1620	1604	1617	1568	1583
Testwagenbereifung	vorn hinten 235/30 ZR 20 305/25 ZR 20 Continental SportContact3	245/30 ZR 20 325/25 ZR 20 Michelin Pilot Sport	245/30 ZR 20 325/25 ZR 20 Michelin Pilot Sport	245/30 ZR 20 325/25 ZR 20 Continental SportContact3	235/35 ZR 19 305/30 ZR 19 Michelin Pilot Sport	235/35 ZR 19 305/30 ZR 19 Michelin Pilot Sport
Beschleunigung	0-100 km/h: 3,4 0-140 km/h: 5,8 0-180 km/h: 9,3 0-200 km/h: 11,2 0-220 km/h: 14,0 0-250 km/h: 18,4	3,5 6,2 9,6 11,6 14,8 19,8	3,6 6,3 9,8 11,8 14,9 20,2	3,6 6,3 9,8 11,7 14,6 19,8	3,5 6,1 9,8 11,7 14,9 20,1	3,7 6,5 10,1 12,3 15,0 20,7
Elastizität 80-120 km/h (IV.G.)	2,7	2,9	2,7	3,1	2,4	2,9
Fahrversuche ¹⁾						
Rundenzeiten	min 1,28,70	1,28,90	1,28,20	1,28,60	1,28,20	
Slalom 18 m	km/h 66,9	67,0	67,9	66,0	67,4	68,3 ²⁾
Testverbrauch	L/100 km 17,1	17,4	17,7	17,9	17,9	16,6
Grundpreis	Euro		133 603,-			
Motor tuning	Euro 9590,-	13 000,-	8160,-	18 000,-	9990,-	-
Sportfahrwerk	13 550,-	7640,-	1290,-	3600,-	1990,-	-
Radsatz	2865,-	6230,-	5950,-	6200,-	-	-
Fazit	Trotz zurückhaltender Leistungsangabe: Der 9ff brennt die besten Beschleunigungswerte in den Asphalt.	Beim Slalom hilft die übersteuernde Abstimmung noch, bei der Rundenzeit bremsst sie dagegen.	Das Gewindefahrwerk des Dynamik-King ist auf der Strecke top, über Land dagegen viel zu tief eingestellt.	Der teure Umbau des Turboladers bringt zwar Drehfreude, verschlechtert aber das Ansprechverh.	Schnellster bei Durchzug und Rundenzeit (mit Speedart): Unauffällig, aber effektiv schlägt der Wendland zu.	Ausgewogene Serienversion mit nur geringfügig schlechteren Fahrleistungen und ohne Turboloch.

¹⁾ Rundenzeit L'Anneau du Rhin (Frankreich), Temperatur 6 Grad Celsius; ²⁾ Hockenheim, Temperatur 25 Grad C

Hier brilliert der Speedart, was er weniger seinem elastischen Motor als dem perfekt ausbalancierten Sportfahrwerk zu verdanken hat. Inniger Straßenkontakt beim Bremsen, akkurates Einlenken und mildes Übersteuern ohne zeitraubenden Drift – eine Abstimmung für Zehnteljäger. Allerdings übertreibt es Speedart bei der Tieferlegung: Der Turbo ramponiert sich beim Räubern über Curbs und Bodenwellen die Frontlippe.

Obwohl er nicht ganz so leidenschaftlich über die Kurven herfällt, erreicht der Wendland in L'Anneau du Rhin die Fabelzeit des Speedart (1:28,2). Ähnlich wie der Serien-Turbo wechselt der Wendland zwischen Unter- und Übersteuern – Überraschungseffekt inklusive – und verlangt nach weichen Korrekturen am Lenkrad. Auf der Land-

straße dagegen bleibt er stets linientreu und definiert, was die Fahrdynamikkontrolle arbeitslos macht.

Trotz ESP pflügt der Gemballa extrem heckbetont durch Wechselkurven. Auch auf der Rennstrecke ist der GT 550 ein notorischer Übersteuerer, dabei aber nie verschlagen, weil immer eindeutig – eindeutig quer. Das hat einen hohen Unterhaltungswert, kostet am Kurvenausgang aber Zeit. Für die Fahrt über Land bewegt sich das KW-Gewindefahrwerk an der unteren Komfort-Grenze, in der Stadt werden die Passagiere zu sehr durchgeschaukelt.

Auch der Techart hinterlässt einen straffen Eindruck, doch sein Gewindefahrwerk nutzt die PASM-Verstellung und schluckt ausreichend. Der Minidachspoiler des geschmackvollen Body-Kits soll dem Heck die letzten

Zuckungen verbieten, hilft aber nicht gegen das Taumeln beim Anbremsen von Spitzkehren. In L'Anneau schlägt das aufs Ergebnis, zumal der Techart zwar bis ans Limit sehr präzise zu fahren ist, die Haftung im Grenzbereich aber schnell abreißen kann.

Quer durch alle Disziplinen stechen vor allem der extrem potente Motor des 9ff sowie das äußerst präzise Fahrwerk des Speedart heraus. Fügt man beide Komponenten vor dem geistigen Auge zusammen, entsteht das ziemlich konkrete Bild eines künftigen Modells: des kommenden Porsche GT2.

Ist das Tuning des 911 Turbo demnach notwendig? So notwendig wie ein Porsche GT2.

Text: Marcus Peters

Fotos: Hans-Dieter Seufert, Rossen Gargolov