

sport auto

1/2007

Die schnellsten und sportlichsten Autos

Neue Serie
**Drifttechnik
im Detail**

IM SUPERTEST

Lamborghini Murciélago LP 640



640 PS stark und 340 km/h schnell –
genug für die Nordschleife?

Exklusiv

Mosler MT 900 GTR



Neuer US-Sportler mit Siebenliter-V8 und 550 PS



Mini Cooper S gegen Peugeot 207 Turbo
Zwei sportliche Kleinwagen – ein Motor



Wendland-Porsche Turbo
Mit 530 PS zur Bestzeit in Hockenheim



Michael Schumacher
Die 10 besten Rennen seiner Karriere

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, Slowenien SIT 1090,-/4,55 €





Schwarzer T

Kleine Maßnahme, große Wirkung: Die auf dem Prüfstand in allen Last- und Drehzahlbereichen optimierte Motorelektronik beschert dem **Wendland-Porsche Turbo** 530 PS. So gerüstet erschloss sich der getunte Allradler im **Test** neue Leistungsregionen



Von den sportlich-klassischen 19-Zoll-Leichtmetallrädern und den dem alten Porsche GT3 entstammenden Sportsitzschalen abgesehen, lässt der Rangendingener Tuner Wendland die Optik des Turbo unangetastet. Die Konzentration aufs Wesentliche – in diesem Fall den von Haus aus 480 PS starken 3,6-Liter-Biturbomotor mit variabler Turbinengeometrie – zeigt Wirkung: Das 530 PS starke Tuning-Auto markiert eine Klasse für sich





Was auch immer im Folgenden zu schreiben sein wird, eines dürfte schon jetzt feststehen: Die vorliegende Geschichte wird begeisterte Anhänger und erbitterte Gegner finden. Das liegt – wie die regelmäßig in der Redaktion eingehenden Leserbriefe vermuten lassen – in der Natur der Sache.

Während ein kleiner Teil der automobilen Fangemeinde jedwede Form der Leistungsaufstockung grundsätzlich gutheißt, wächst andernorts die Kritik am ungezügelter PS-Kult. Power-Tuning ist angesichts beständig steigender Spritpreise alles andere als unumstritten.

Mit dem Test des bei Wendland in Rangendingen gedopten Porsche Turbo betreten wir somit wissentlich dünnes Eis. Weil Risiko immer auch Lust bereitet, und weil – wie nachstehend zu lesen sein wird – das Autofahren auf und abseits öffentlicher Straßen selten mehr Spaß bereitet hat als an Bord der schwäbischen Tuning-Preziose.

Dabei birgt weder der Blick aufs Papier noch der auf die äußere Hülle für Tuning-Jünger spontanes Begeisterungspotenzial. Schließlich ist der Porsche-Spezialist Wendland seinem Credo, demnach ein Auto durch die Arbeiten auf der Schwäbischen Alb nicht neu erfunden, sondern lediglich feingeschliffen werden soll, auch im Fall des derzeit stärksten Porsche treu geblieben. Und so bescheidet sich der schwarze Allradler mit einem Satz 19 Zoll großer, mit Michelin Pilot Sport Cup-Pneus bereiften Leichtmetallfelgen, gedrückten Federn, die den Turbo 30 Millimeter tiefer über den Asphalt fliegen lassen und – selbstredend, denn hier liegt die Kernkompetenz der auch im Porsche Markenpokal für die Feinbearbeitung der Motoren zuständigen Wendland-Brüder – dem Motortuning.

Allzu tiefer Eingriffe in das hoch komplexe Innenleben des ersten mit einer variablen Turbinengeometrie ausgestatteten aufgeladenen Ottomotors haben sich die Spezialisten dabei aus gutem Grund enthalten: „Für größere Umbauten kennen wir den neuen Turbo noch nicht gut genug. Da kann viel danebengehen.“ Angesichts der atemberaubenden Potenz, mit der das mittels einer auf dem Prüfstand über alle Last- und Drehzahlbereiche hinweg optimierten Motronic, 0,2 bar mehr Ladedruck sowie überarbeiteter Overboost-Funktion, Zündung und Einspritzung versehene Boxer-

Triebwerk die vier angetriebenen Räder attackiert, stellt sich ohnehin die Frage, ob weniger in diesem Fall nicht mehr ist. Oder besser: Ob mehr in diesem speziellen Fall tatsächlich noch Sinn macht.

Zwar bedingen die genannten Maßnahmen im Verbund mit den auf einen möglichst geringen Abgasgedruck hin abgestimmten Sportkatalysatoren und

Endschalldämpfer eine vergleichsweise geringe Ausbeute von „nur“ 50 Mehr-PS. Da diese den bereits ab Werk zur Verfügung stehenden und nüchtern betrachtet natürlich vollends ausreichenden 480 Pferdestärken zuzurechnen sind, ist dennoch Leistung im Überfluss und vor allem genau dort vorhanden, wo sie auch tatsächlich benötigt wird.

Wendland hat den Tuning-Turbo gegenüber dem Serienmodell nämlich primär im unteren und mittleren Drehzahlbereich stark gemacht, oben heraus jedoch nicht zuletzt zu Gunsten der Lebensdauer des Motors auf noch mehr Punch verzichtet. Zudem wurde die Leistungssteigerung im Großen und Ganzen auf der die Overboostfunktion aktivierende Sporttaste hinterlegt. Wird jene nicht bemüht, greift der Allradler im Wesentlichen auf das werksseitige Leistungsangebot zurück.

Fotos: HERZOG

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung	9990 Euro
Fahrwerkstieferlegung um 30 mm	490 Euro
19-Zoll-Komplettradsatz	6400 Euro

HERSTELLER

Wendland Motorentechnik GmbH
 Im Hitztenried 3, 72414 Rangendingen
 Telefon 0 74 71/87 11 50
www.wendland-tuning.de

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

In Hockenheim gebührt dem **Wendland-Porsche Turbo** die Krone. Mit einer Rundenzeit von 1.11,0 Minuten weist er sowohl den mit 550 PS nominell stärkeren Gemballa-Turbo (1.11,6 Minuten), als auch den gleichfalls Sport-bereiften Serien-Porsche (1.11,9 Minuten) in die Schran-

ken. Ist das Original auf regulären Pneu unterwegs, fällt der Abstand mit 2,7 Sekunden noch deutlicher aus.

Für den Vorsprung zeichnet im Wesentlichen der speziell im unteren und mittleren Drehzahlbereich fulminant agierende Tuning-Motor verantwortlich.



TECHNISCHE DATEN

Wendland-Porsche 911 Turbo

SPAX * 3,2

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Turboladern, Trockensumpfschmierung, je zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Steuerung, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 100,0 x 76,4 Hubraum 3600 cm³, Verdichtung 9,0:1, max. Ladedruck 1,2 bar

Leistung 530 PS (390 kW) bei 6050/min
Drehmoment .. 750 Nm bei 2000-5000/min
Literleistung .. 147,2 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

Allradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, PSM, Übersetzungen: I. 3,82, II. 2,14, III. 1,48, IV. 1,18, V. 0,97, VI. 0,79; Achsübersetzung: 3,33

Fahrwerk

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

BremsenInnenbelüftete und gelochte Scheiben rundum, Durchmesser vorn/hinten 350/350 mm, ABS
Räder 235/35 ZR 19 vorn und 305/30 ZR 19 hinten auf 8,5- und 11,0-Zoll-Felgen
..... Michelin Pilot Sport Cup

Karosserie

Zweisitziges Coupé
L x B x H 4450 x 1852 x 1270 mm
Radstand 2350 mm
Spur vorn/hinten 1490/1548 mm
Tankinhalt 67 Liter

Preise

Grundpreis 133 603 Euro
Testwagenpreis 150 483 Euro

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer 243 Euro
Haftpflichtversicherung individ. Einstufung
Teilkaskoversicherung individ. Einstufung
Vollkaskoversicherung individ. Einstufung

MESSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt 1560 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten 39,6/60,4 %
Leistungsgewicht 2,9 kg/PS

Fahrleistungen

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

Elastizität

im 4./5./6. Gang aus 80 km/h
bis 100 km/h 1,3 s / 1,9 s / 3,1 s
bis 120 km/h 2,5 s / 3,4 s / 5,0 s
bis 140 km/h 3,7 s / 4,9 s / 6,9 s
bis 160 km/h 5,0 s / 6,4 s / 8,9 s
bis 180 km/h 6,6 s / 8,1 s / 10,9 s
Höchstgeschwindigkeit **322 km/h**

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim **1.11,0 min**
Slalom (18 m) **71,6 km/h**

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) 35,3 m
Verzögerung 10,9 m/s²
aus 100 km/h (warm) **34,6 m**
Verzögerung 11,2 m/s²
aus 200 km/h (warm) 137,4 m
Verzögerung 11,2 m/s²

Testverbrauch

Super Plus
Minimalverbrauch 12,9 L/100 km
Maximalverbrauch 27,8 L/100 km
Durchschnittsverbrauch 18,6 L/100 km

Messbedingungen:

Lufttemperatur 16° Celsius
Asphalttemperatur 18° Celsius
Luftdruck 1014 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



Dank gedrückter Federn huscht der Wendland-Turbo mit PASM-Fahrwerk 30 Millimeter tiefer über den Asphalt

Ob, wer ein derart geschliffen agierendes Power-Triebwerk sein Eigen nennt, freilich je ohne unterwegs sein wird, erscheint angesichts des begeisternden Temperaments des Tuning-Motors zumindest zweifelhaft. Ein einziger Volldampf-Sprint genügt, um unwiederbringlich an der Nadel zu hängen. Die Kunst besteht darin, angesichts der von hinten drückenden Turbine den Schaltzeitpunkt nicht zu verpassen.

Der Wendland-Turbo katapultiert seine 1560 Kilogramm Lebendgewicht so brachial nach vorn, dass im Cockpit anfangs sprachloses Erstaunen und leichte Überforderung regieren. Wer weiß, was ihn erwartet und den Allradler mittels eines gefühlvoll-beherzten Umgangs mit Gas und Kupplung zum idealen Maß an Schlupf überreden kann, ist dann jedoch deutlich schneller unterwegs, als die Polizei erlaubt. 100 km/h liegen nach 3,5, 200 nach gerade einmal 11,1 Sekunden an. Der Serienturbo absolviert die gleiche Übung in 3,8 respektive 12,7 Sekunden.

Das von Tuner-Konkurrent Gemballa auf die Räder gestellte 550-PS-Derivat ist gleich schnell auf Tempo 100, verliert bis zum Erreichen der 200-km/h-Marke jedoch acht Zehntelsekunden (siehe sport auto 11/2006). Bei der Bereifung fiel die Wahl beider Tuner auf die auch vom Werk für den Supertest-Turbo (Veröffentlichung zu einem späteren Zeitpunkt) präferierten Semislicks des Typs Michelin Pilot Cup. Die gripfreudigen Gummis und der gewaltige Motor verhelfen dem Wendland-Porsche zu einer Fabelzeit auf dem Hockenheimring. Mit 1.11,0 Minuten übernimmt der Schwabe von der Alb unangefochten die Führung.

Am grundsätzlichen Charakter des eingangs leicht untersteuernd, später bei forscher Leistungsanforderung und Lastwechseln aber deutlich übersteuernd agierenden Allradlers hat sich dabei wenig geändert. Auf Grund des durch die gedrückten Federn bedingten niedrigeren Schwerpunkts mutet der Wendland-Porsche jedoch sowohl auf der Strecke als auch im 18-Meter-Slalom, in dem er mit 71,6 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit gleichfalls einen vorläufigen Bestwert markiert, einen Tick stabiler an.

Dass das mit 270 Euro pro PS nicht mal übertrieben teure Kraftwerk beim Spritkonsum mit durchschnittlich 18,6 Liter Super Plus auf 100 Testkilometern ordentlich hinlangt, sei den Kritikern Wasser auf ihre Mühlen. Einzig: Das Serienauto war mit 18,8 Liter Durchschnittsverbrauch nicht minder durstig.

Anja Wassertheurer

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Mit seinem 530 PS starken **Porsche Turbo** beweist **Wendland** eindrucksvoll, dass Tuning auch in dieser Leistungsklasse Sinn machen kann. Auf Grund des insbesondere im unteren und mittleren Drehzahlbereich üppiger gewordenen Leistungsangebots gefällt der Über-Turbo auf Strecke und Straße gleichermaßen.

Für die Sportpneus gilt dies nur bedingt. Das hohe Gripniveau im Grenzbereich wird mit einem weniger stabilen Geradeauslauf bei hohen Tempi bezahlt. Die beim Testwagen montierten Sitzschalen bietet Wendland offiziell nicht an, da sie eine Deaktivierung der werksseitig montierten Airbags nach sich ziehen. Ein Sportfahrwerk ist in Vorbereitung.

KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste	
Corvette Z06	57 Pkt.
Wendland-Porsche Turbo	54 Pkt.
Gemballa GT550	54 Pkt.
Lamborghini Gallardo	52 Pkt.
Dodge Viper SRT-10	51 Pkt.
Porsche Turbo	49 Pkt.
Strosek-Nissan 350Z	49 Pkt.



sport auto-Redakteurin
Anja Wassertheurer

Wendland-Porsche Turbo

sport auto-Wertung (objektiv)

Kleiner Kurs Hockenheim	1.11,0 min	10
Slalom (18 m)	71,6 km/h	10
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	3,5 s	10
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	34,6 m	9
Leistungsgewicht	2,9 kg/PS	10
Preis-Leistungs-Verhältnis *	271 Euro/PS	5
Summe (maximal 60 Punkte)		54

sport auto-Wertung (subjektiv)

Fahrspaß	10	Alltagstauglichkeit	5
-----------------	-----------	----------------------------	----------

maximal je 10 Punkte