

# auto motor und sport

► CABRIO-VERGLEICH  
BMW 120i GEGEN MINI COOPER  
UND VW GOLF 1.4 TSI

FAHRBERICHT AUDI Q3

PRAXISTEST FORD C-MAX

VERGLEICH AUDI A4 2.0 TDI

MERCEDES C 220 CDI ► BMW 320d



# MERCEDES

## OFFENSIVE IN ALLEN KLASSEN

### C-KLASSE COUPÉ A-KLASSE CABRIO S-KLASSE

# NARDO

## HIGHSPEED-TEST

### 391 KM/H



C-KLASSE  
COUPÉ



S-KLASSE



A-KLASSE  
CABRIO

# AUTO-KENNER 2011



GEWINNEN SIE: PREISE  
IM WERT VON RUND  
70 000 EURO





# 391 KM/H

Aufgeplusterte Zwerge, austrainierte Extremsportler, rastlose Renner, beeindruckende Wuchtbrummen - der Reiz der Geschwindigkeit scheint ungebrochen und schafft erneut faszinierende Auto-Kreationen. Wir haben sie zusammengetrommelt zur wilden Jagd nach dem höchsten Ausschlag der Tachonadel. Der Ort: das Prototipo-Testareal in Nardo. ▸



Ich bin dann mal weg: Fünfzylindrig gröllend stürzt sich der aufgeputzte Audi A1 von MTM in die italienische Nacht

### 9FF PORSCHE 911 GT3

Bei „Power low“ sind nur 360 km/h möglich – für die Fahrt zum Bio-Laden beispielsweise. Der Ladeluftkühler bekommt eine Dusche, der Fahrer nicht



### MATHILDA VW SCIROCCO R

Wenn Jane Fonda das sehen könnte: ein Interieur wie ein Trainingsstudio. Hoch das Bein!



### SPEEDART PORSCHE CAYENNE TURBO

Um den Hitzegott milde zu stimmen, opferte der Tuner einen Teil der Motorhaube des mächtigen V8-SUV



### MTM AUDI A1

Eine Keramik-Beschichtung sorgt dafür, dass die beiden dezenten Endrohre des 500 PS starken Kleinwagens nicht auf den Asphalt tropfen

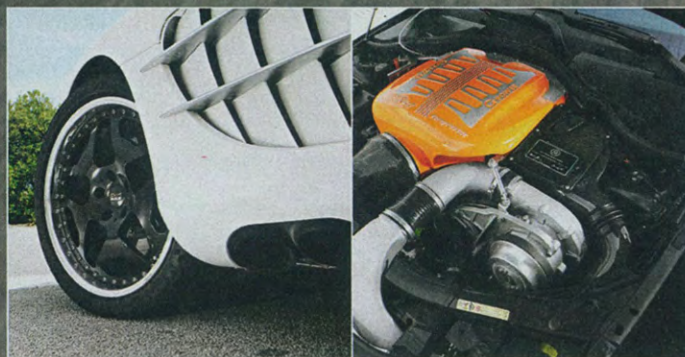


### MKB MERCEDES SLR McLAREN

Schön, dass der Carbon-Sportwagen furchteinflößend klingt. Obwohl er eigentlich auch nicht zu übersehen ist

### G-POWER BMW M3

Dicht wanzt sich der ASA-Kompressor an den V8-Motor heran, der nun 570 PS und 565 Nm aus dem Block treibt



## Die entscheidenden Fragen: Tut die Elektronik das, was sie soll? Bleibt die Motortemperatur im grünen Bereich? Oder auch: Habe ich zu Hause den Herd ausgestellt?

Die Gemeinsamkeiten zwischen einem Porsche Cayenne Turbo und einem Stammesangehörigen der Hotooh lassen sich rasch aufzählen, denn es gibt keine – eigentlich. Doch ganz offensichtlich fürchten sich nicht nur die Bewohner des Afrikanischen Kontinents, sondern auch schwäbische SUV, dass Fotografen ihnen die Seele stehlen. Nachdem das von Speedart präparierte Offroad-Trumm für eine letzte Einstellung in Position rollte, verweigert es den Dienst. Jetzt sind die gewünschten Detail-Aufnahmen zwar im Kasten, aber Tuner Björn Striening sieht eine verkorkste Nardo-Premiere vor sich – und sein Mechaniker-Team einen schweißtreibenden, arbeitsreichen Nachmittag.

Dabei schien der Cayenne hervorragend präpariert: 560 statt 500 PS, eine Auspuffanlage mit reduziertem Staudruck aus leichtem Titan sowie vier zierliche Sportschalensitze, mit denen das Gesamtgewicht um rund 100 Kilogramm gegenüber der Basis gesenkt wurde. „Da-

mit fahren wir keine 300 km/h, können aber zeigen, wie problemlos unser Tuning funktioniert“, sagt Striening – und schraubt jetzt erst einmal.

Die 911er-Fraktion vertritt erneut 9ff. Firmenchef Jan Fattauer setzte sich und seine Mitarbeiter in einen VW Bus, lud sein Einsatzfahrzeug auf den Hänger und unternahm einen Betriebsausflug nach Süditalien. Dort sollte sein aufgeladener GT3 die 400-km/h-Schallmauer durchbrechen. Hatten wir das nicht schon einmal? Stimmt. Das orangefarbene, gewichtsreduzierte, fahrwerksgehärtete Monster aus dem vergangenen Jahr muss noch einmal ran. Allerdings wurde der Motor auf den Kraftstoff E85 umgerüstet – zwecks niedrigerer Verbrennungstemperatur – und die Leistung von 1200 auf 900 PS reduziert – zwecks besserer Fahrbarkeit. Wie nett.

An der Brachialität des inzwischen wild geflügelten Sportwagens ändert das kaum etwas. In Zahlen: 19,3 Sekunden für die Beschleunigung von null auf

300 km/h. In Worten: Auf der Hochgeschwindigkeits-Kreisbahn fühlt es sich an, als säße man in einer dieser kleinen Metallkugeln, die von einer großen Croupier-Hand in den Roulette-Zylinder geschnippt werden. Es hört sich allerdings so an, als ob um einen herum eine Horde Metallarbeiter flexen, hämmern und dengeln. Elastisch bewegt sich im 9ff-Porsche nichts mehr, hier greift alles gerade verzahnt und versteift ineinander – auch bei 388,1 km/h. Zu wenig. Die Speedart-Truppe schraubt immer noch. Das 9ff-Team jetzt ebenfalls, ein anderer Heckflügel muss her.

MTM wüsste dagegen gar nicht so recht, wohin mit einem Flügel, denn allzu viel Platz bietet die Karosserie des mitgebrachten Audi A1 dafür nicht. Für das aufgeladene Fünfzylinder-Triebwerk des TT RS eigentlich auch nicht und für dessen Vorderachse erst recht nicht. Doch Tuner Roland Mayer lässt sich von derart banalen Platzproblemen bekanntlich nicht abschrecken. Der Antrieb ist

drin und sicherheitshalber von 350 auf 500 PS aufgeputscht, die nun von einem Drexler-Sperrdifferential mehr oder weniger kontrolliert über die 19 Zoll großen Vorderräder herfallen. Deren aus Carbon gefertigte Kotflügel backten bis kurz vor knapp noch im Autoklaven und wurden daher noch eilig am Vorabend des Highspeed-Tests angeschraubt. Damit das Kleinkaliber nach seiner Beschleunigungs-Orgie beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre nicht verglüht, bemüht sich eine Achtkolben-Bremsanlage um kontrollierte Verzögerung.

Zuvor muss ein Gewindefahrwerk für Bodenhaftung sorgen, was auf dem welligen Asphalt nur bedingt klappt – erst recht bei 324 km/h. Ja, richtig gelesen, also Mund zu. Die Tachonadel klopft bereits seit der 240-km/h-Marke an den Begrenzer, das GPS-Gerät zählt jedoch weiter, angestrengt fauchend schiebt das 2,5-Liter-Aggregat den Kugelblitz weiter voran, bis sich die Ziffern 3-2-4 ins Display brennen.

Über 300 sollte, nein musste der von Mathilda Racing aufgebaute VW Scirocco R gehen. Dafür reiste eigens die Familie

von Fahrer und Teamchef Michael Paatz an, inklusive der namensgebenden zweijährigen Tochter. Um das Ziel zu erreichen, blieb von der Großserien-Basis des ehemals 265 PS starken Coupés nicht mehr viel übrig. Jede Strebe des Überrollkäfigs, jede Strippe der Vierpunktgurte und jede Ziffer des großen Zentraldisplays für die Motordaten schreit geradezu nach der nächsten Rennstrecke. Turbo-Spezialist HGP presste 450 PS aus dem Zweiliter-Turbomotor, die zusammen mit dem maximalen Drehmoment von 550 Newtonmetern von einem Doppelkupplungsgetriebe verwaltet werden.

Bei 293,7 km/h endete der Beschleunigungswillen des Scirocco allerdings. Die Antriebswelle schubberte ein münzgroßes Loch in den Ladeluftschlauch, was die Höchstdrehzahl von 7400 auf 7000/min herabsetzte – erstaunlich, dass der VW mit diesem Defekt überhaupt so schnell wurde und nicht einfach mit einem lauten Knall in der Nacht verpuffte.

Ob das jedoch gereicht hätte, den von MKB beigesteuerten Mercedes SLR McLaren zu übertönen? Kaum. Den mächtigen

Sidepipes des weiß-matt folierten Supersportlers entfährt beim Druck auf den Startknopf ein markerschütterndes Brabbeln, als seien die Endrohre direkt am Abgaskrümmner angeflanscht – ein Klang, mit dem V8-Freunde morgens aus dem Schlaf geholt werden möchten.

Besonders ruhige Nächte dürften die MKB-Spezialisten um Panagiotis Avramidis in den vergangenen Jahren ohnehin nicht gehabt haben. Um auf dem Rundkurs zu den Schnellsten zu gehören, bekam der Kompressor die fristlose Kündigung des Mietverhältnisses im Apartment unter der endlos langen Motorhaube. Stattdessen zogen zwei Turbolader ein, die ihre Einstandsparty mit einem Druck von 1,5 bar geben. Das Resultat: 1028 PS, die in Verbindung mit einer von 3,06 auf 2,47 verlängerten Hinterachs-Übersetzung für 360 km/h gut sein sollten. So weit, so Konjunktiv. Bei 349,99 km/h endete die Böllerei, und zwar in jedem Anlauf, bis das 5,4-Liter-Triebwerk nur mehr im Notprogramm lief. Vermutlich hängt irgendwo in der Elektronik der Haussegen schief. ▽

Ob mit wenig Auto oder viel Flügel – weit jenseits von 300 km/h verschmelzen vier Fahrspuren zu einer



### DIE BOGEN-TURNER

Unten knirscht schwarzer Gummi über den Asphalt, oben reckt sich gelber in den Himmel – am Dunlop-Bogen startete und endete jeder Versuch, sich in die ewige Bestenliste der Schnellsten einzutragen. Dabei unterstützen die Reifen-Experten die Teams nach Kräften, ebenso wie die Schmierstoff-Profis von Castrol und die Gutachter der GTÜ

Christian Stöber, Geschäftsführer bei G-Power, kennt das Problem vom letzten Jahr. Diesmal sollte alles besser werden, wengleich er den großen Bi-Kompressor-Hammer in der heimischen Schmiede ließ und mit einem M3 auf eigener Achse nach Apulien rollte. Dessen Vierliter-V8 muss sich nun von einem Radialverdichter erklären lassen, was Leistung bedeutet: 570 statt 420 PS, 565 statt 400 Nm. Vorbei also mit saugmotorischer Drehzahlschreierei?

Von wegen. Die Ziffer Acht übt auf das M-Triebwerk noch immer eine große Anziehungskraft aus. Nur die Tonart änderte

sich, weniger metallisch, dafür bassiger, begünstigt durch den Sportauspuff. Lässig durchheilt das Coupé mit 333,3 km/h die Dunkelheit, Runde für Runde. Die Temperatur des Achtzylinders bleibt auf erträglichem Niveau, der Puls von Fahrer Stöber ist okay – obwohl er zum ersten Mal Nardo unter die Räder nimmt. Dass sein M3 4,4 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h benötigt, wurmt ihn dann doch. Später macht er einen defekten Kickdown-Schalter als Ursache aus.

Bei 9ff fliegen dagegen noch die Schraubendreher. Fattauer fährt mal oh-

ne („geht gar nicht“), mal mit kleinem Flügel („bringt nichts“). Am Ende blinkt auf seinem Display dennoch die Ziffer des Tages, nein des Wochenendes. Ach was, die aller Nardo-Events: 391,2 km/h. Und das Speedart-Team? Fährt! Nun hämmert der SUV über die Strecke beschleunigt auf 284 km/h. Der krumme Pin einer Steckverbindung raubte dem Cayenne die Seele, der Fotograf wird umgehend entlastet.

Text: Jens Dralle  
Fotos: Hans-Dieter Seufert



Autos sind eben doch eitel: Für das Gruppenbild liefen alle Fahrzeuge ohne Zicken

### TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE



Fahrzeugtyp	9ff Porsche 911 GT3	MKB Mercedes SLR McLaren	G-Power BMW M3	MTM Audi A1	Mathilda VW Scirocco R	Speedart Porsche Cayenne Turbo
Motorbauart/Zylinderzahl	Boxer/6	V/8	V/8	Reihe/5	Reihe/4	V/8
Hubraum	cm <sup>3</sup> 3996	5439	3999	2480	1984	4806
Leistung	kW (PS) bei 1/min 662 (900) 7250	756 (1028) 5800	419 (570) 7800	368 (500) 6900	331 (450) 7000	412 (560) 6100
max. Drehmoment	Nm bei 1/min 1100 bei 4800	1300 bei 3700	565 bei 5300	600 bei 4400	550 bei 4900	790 bei 3700
Testwagenbereifung	vorn 235/35 ZR 19 hinten 325/30 ZR 19	265/35 ZR 19 345/30 ZR 20	245/35 ZR 19 265/35 ZR 19	235/30 ZR 19 235/30 ZR 19	235/35 ZR 19 235/35 ZR 19	295/35 ZR 21 295/35 ZR 21
Kraftübertragung	Hinterrad-antrieb Sechsgang-getriebe	Hinterrad-antrieb Fünfgang-automatik	Hinterrad-antrieb Siebengang-Doppelkupplung	Vorderrad-antrieb Sechsgang-getriebe	Vorderrad-antrieb Sechsgang-Doppelkupplung	Allrad-antrieb Achtgang-automatik
Beschleunigung	s					
0 - 100 km/h	3,8	-	4,4	5,4	5,8	4,2
0 - 200 km/h	8,7	-	12,9	14,4	17,6	14,4
0 - 300 km/h	19,3	-	42,1	51,3	-	-
Höchstgeschwindigkeit*	km/h <b>391,2</b>	<b>350,0</b>	<b>333,3</b>	<b>324,0</b>	<b>293,7</b>	<b>284,0</b>
Grundpreis	Euro ca. 328 000,-	610 065,-	103 575,-	87 360,-	ca. 80 000,-	132 500,-

\* Messwerte in Nardo ermittelt

