

sportscars

Test, Tuning & Trends. Jeden Monat neu



EXKLUSIV

1940 PS – DIE WILDEN VIER

Kompressor-Duell: Abt A55-R oder Geiger Challenger SRT8 • Prestige-Duell: SpeedArt 911 SRS 420 oder Krause M3 Race

40 AUTOS IM HEFT



► **Das Gelb-Fieber**
Wismann GT MF5 mit 507 PS



► **Der Bugatti-Jäger**
Jetzt macht McLaren Ernst



► **Der Lust-Porsche**
911 GT3: 435 PS - 312 km/h

PLUS

► **Conti-Tuning-Tag**
Faszination pur: 7 Tuner • 9 Boliden • 30 Leser • 1 Tag auf dem Contidrom mit 5055 PS



GTI-VERGLEICH

Deutschland-Dreier: **Wer ist der Beste?**



Getunte Mitsubishi Lancer Evo von Importracing, De Fries & Gassner

1156 PS – EVO EXTREM

BRÜDER-KAMPF

4 Marken, 4 Duelle: Wer macht das Rennen?



VIER SIND HELDEN

Krisenzeiten erfordern charismatische Führungskräfte. Wir präsentieren: Audi S5, Dodge Challenger, Porsche 911 Carrera S und BMW M3. Komplett getunt, verfügen sie über noch mehr Strahlkraft

Gegen Barack Obama sehen die meisten deutschen Politiker erschreckend farblos aus. Der Dodge Challenger wandelt auf den Pfaden des unverbrauchten Staatslenkers: Sobald der Challenger anrollt, werden selbst ausdrucksstarke Charaktere plötzlich blässlich um die Nasenspitze. Wir wollen den amerikanischen Sonnyboy ganz genau unter die Lupe nehmen – und arrangieren ein

Treffen mit einem deutschen Kontrahenten. Insgesamt laden wir vier getunte Coupés zum Kräftemessen. Aufgrund der großen konzeptionellen Unterschiede splitten wir den Test jedoch in zwei Duelle auf. Als direkter Gegner des Dodge fungiert der Abt AS5-R. Das Duell steht im Zeichen des Kompressors – beide Fahrzeuge verfügen über diese Form der Aufladung. Geiger erhöht die Serienleistung des SRT8

von 431 PS mit Hilfe eines amerikanischen Vortech-Systems mit Radialverdichter auf 569 PS. Abt greift auf einen Schraubenverdichter zurück – und erzielt auf Grundlage der schmalen 354 Serien-PS des S5 stolze 510 Pferdestärken. Eine Etage tiefer – in der Klasse bis 500 PS – balgen sich Krause und SpeedArt um den Sieg. Den gilt es, auf der Rennstrecke zu erringen. Krause tritt mit einem dezenten

BMW M3 an, SpeedArt unterzieht den Porsche 911 einer folgenschweren Kernsanierung. Beide bleiben dem Saugmotorkonzept treu und belassen es bei behutsamen Modifikationen: Krause erhöht die Leistung des BMW M3 von 420 auf 441 PS, SpeedArt ringt dem Porsche-Boxer 35 zusätzliche PS ab – hat damit 420 statt 385 PS vorzuweisen. Die Verhältnisse wären geklärt. Die Spiele können beginnen. ▶



Die Konstellation Challenger gegen Abt-Audi ist von neuartigem Reiz. 911 und M3 hingegen sind schon seit Urzeiten Konkurrenten – an Spannung verliert das Duell deshalb nicht

Abt AS5-R gegen Geiger Challenger SRT8

Krause M3 Race gegen SpeedArt 911 SRS 420



Abt AS5-R gegen Geiger Challenger SRT8



Dank Leistungssteigerung reizt der Audi den 300-km/h-Tacho fast aus



Die grünen Tachoscheiben sind vom Tuner, das G-Meter gibt's ab Werk



Dieses feuerrote Leder verkauft Audi - nur das Logo kommt von Abt



Die Seriensitze bieten guten Seitenhalt und erlesenen Komfort

ger und orientiert sich sichtlich an der Mode der 70er-Jahre. Passt perfekt: Entspricht doch auch der Challenger-Urvater dieser Ära. 22-Zylinder gab es damals noch nicht - hier greift der Tuner gern auf neuzeitliche Errungenschaften zurück. Die Räder sehen super aus, kosten aber spürbar Komfort - vor allem die Hinterachse gibt sich trampelig. Das will zum Cruiser-Charakter nicht wirklich passen - den der Challenger trotz Gewindefahrwerk keineswegs verliert. Kurven können jetzt zwar zügiger durchgeil werden als mit dem Serienfahrzeug; der Grenzbereich verschiebt sich nicht zuletzt dank der breiten Walzen deutlich nach oben. Die Seitenneigung ist jedoch immer noch recht hoch. Und die Fünfstufenautomatik kann mit ihrer gemächlichen Art den Anforderungen eiliger Fahrer bisweilen nicht ganz folgen. Power ist ausreichend vor-

handen: Die Fuhre schiebt so kraftvoll an, dass sich das Auto bei voller Beschleunigung gen Längsachse verwindet. Der Kompressor arbeitet effektiv, schiebt bei Lastwechseln aber immer noch einen Moment weiter, bevor er registriert, dass sich der Wind gedreht hat.

Schnelligkeit ist Trumpf: Zwar zieht der sehnige AS5-R unaufhaltsam davon. Verglichen mit dem Serien-Challenger kann sich die Tuningvariante jedoch in Szene setzen. 0 bis 250 km/h dauern statt 34,7 nur 27,2 Sekunden. Bei 272 km/h riegelt der Challenger ab - obwohl nach oben noch Luft wäre.

Unterm Strich fühlen wir uns doch der heimatischen Küche verbunden - auch wenn uns der Duft des Burgers das Wasser im Mund zusammenlaufen lässt. [ba]

Kontakt: Abt Sportsline, Tel. 08 31-57 14 00, www.abt-sportsline.de; Geiger Performance, Tel. 0 89-42 71 64 13, www.geigercars.de

FAZIT

1 ABT

Der AS5-R-Donnerbolzen grollt unheimlich, verbreitet ansonsten aber gute Laune. Die Leistungssteigerung setzt sich eindrucksvoll in Szene, das narrensichere Handling - typisches Audi-Merkmal - bleibt voll erhalten.

2 GEIGER

In der Coolness-Wertung liegt der Challenger uneinholbar vorn. Auch darüber hinaus macht der deutlich günstigere Dodge in fast allen Belangen eine gute Figur. Gegen die Perfektion des Audi kommt er jedoch nicht an.

Lichtgewalt: Auf den ersten Blick wirkt der M3 Race wie Stangenware. SpeedArt beugt Verwechslungen mit dem Serienprodukt per Bodykit vor



Krause M3 Race gegen SpeedArt 911 SRS 420



Hin und wieder muss die Gretchenfrage gestattet sein: Wozu dient Tuning eigentlich? Okay, in den Augen mancher primär dazu, die öde Stangenware zu individualisieren. Grundsätzlich bedeutet es aber vor allem eines: optimieren, also besser machen.

Keine leichte Aufgabe, wenn bereits die Basis höchste sportliche Weihen genießt. Einen Feinmotoriker wie den BMW M3 optimieren? Den hyperagilen Porsche Carrera S verbessern? Eine Sisyphusaufgabe, es sei denn, es handelt sich um einen jener - aus Tunersicht - raren Glücksmomente. Nämlich dann, wenn sich das Werk einen Lapsus leistet. So dürfte die Gilde der

Porsche-Tuner mindestens diebisch gegrinst haben, als sich die Motorjournalie über die Schalttasten des PDK-Getriebes hermachte, sie verbal durchkaute und als größten Affront seit der Umstellung auf Wasserkühlung wieder ausspuckte: Unergonomisch und unerotisch seien sie, deplatziert und obendrein fehlbelegt.

Völlig logisch also, dass SpeedArt die Scharte im Elfer-Denkmal auswetzt und die allseits ausgebuhten Daumentasten kurzerhand entrümpelt. Stattdessen steht vor der weiß unterlegten Runduhrensammlung nun ein Sportvolant mit wurstdickem Kranz und Paddel in Zeigefingerreichweite. Metallisch-kühl



Dank Sperrdifferenzial verwandeln die Hecktriebler ihre Kraft je nach Gas-einsatz entweder in ausgezeichnete Traktion oder herben Gummiqualm



und intuitiv bedienbar, offenbaren sie das enorme Potenzial des neuen Doppelkupplungsgetriebes nun auch im manuellen Modus. Rechts

Griffige Schaltwippen offenbaren das ganze PDK-Potenzial

hoch, links runter, je nach Modus sachte oder in Bruchteilen von Wimpernschlägen. Optimal eben, das ist Tuning im Wortsinn.

Aber bei Weitem nicht die einzige Stelle, an der die Schwaben den Hebel ansetzen. So drückt sich der beim Carrera S mit PASM-Adaptivfahrwerk bereits werksseitig um 20

Millimeter abgesenkte Körper mit Hilfe von H&R-Sportfedern weitere 30 gen Asphalt, die Serienbremse erhält Unterstützung von Stahlflex-Leitungen, und unter dem doppelstöckigen Heckbürzel toben dank Fächerkrümmer, Sportluftfilter und überarbeiteter Elektronik fortan 420 PS durch einen dreistufig regulierbaren Klappenaustriff.

Während dieser TÜV-Prüfern je nach Kippshalterstellung entweder den Kittel vom Leib fetzt oder selbige brav dahingrummelnd zur Plakettenverleihung schreiten lässt, murmelt der Krause M3 Race stets nicht mehr als seinen gewiss nicht reizlosen Seriensonng. Überhaupt gibt sich der Bayer dezenter, wirkt ▶

Auf der Geraden zeigt der SpeedArt-Elfer seinem Kontrahenten den Spoiler. Der insgesamt homogener abgestimmte M3 regiert in Kurven



SpeedArt 911 SRS 420 gegen Krause M3 Race

Mehr Infos zu BMW M3 und Porsche Carrera S: **de HEFTARCHIV**
 ▶ 200811082sc
 ▶ 200810024sc
 Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

TECHNISCHE DATEN	KRAUSE M3	SPEEDART 911
Motor	V8	B6
Einbaulage	vorn längs	hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	3999 cm ³	3800 cm ³
Bohrung x Hub	92,0 x 75,2 mm	102,0 x 77,5 mm
Verdichtung	12,0 : 1	12,5 : 1
kW (PS) bei 1/min	324 (441)/8150	308 (420)/6650
Literleistung	110 PS/Liter	111 PS/Liter
Nm bei 1/min	420/3900	445/4550
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	6-Gang	7-Gang-Doppelkupplung
Bremsen vorn	360 mm/innenbel./gelocht	330 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	350 mm/innenbel./gelocht	330 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn / hinten	8,5 x 19 / 10 x 19	8,5 x 20 / 11 x 20
Reifen vorn / hinten	245/35 R 19 / 265/35 R 19	235/30 R 20 / 305/25 R 20
Reifentyp	Michelin Pilot Sport PS2	Michelin Pilot Sport PS2
Länge/Breite/Höhe	4615/1804/1393 mm	4435/1808/1250 mm
Radstand	2761 mm	2350 mm
Leistungsgewicht	3,6 kg/PS	3,6 kg/PS
Zuladung	477 kg	332 kg
Tankvolumen	63 l	64 l



Hochdrehzahl-Stenz: In der Motorelektronik findet Krause 21 Extra-PS

Preis-Boxer: Mit Fächerkrümmer, Sportluftfilter und spürbaren 420 PS

MESSWERTE (TOUGHBOOK)	KRAUSE M3	SPEEDART 911
Beschleunigung		
0-50 km/h	2,0 s	1,6 s
0-100 km/h	5,0 s	4,3 s
0-130 km/h	7,9 s	6,6 s
0-160 km/h	10,9 s	9,5 s
0-200 km/h	16,9 s	14,9 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	13,21 s	12,49 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	5,3 s	2,5 s (Zwischenspur)
80-120 km/h im 5. Gang	6,2 s	2,7 s (Zwischenspur)
80-120 km/h im 6. Gang	7,8 s	-
Bremsweg (Verzögerung)		
100-0 km/h kalt	35,2 m (-11,0 m/s ²)	32,6 m (-11,8 m/s ²)
100-0 km/h warm	34,5 m (-11,2 m/s ²)	33,6 m (-11,5 m/s ²)
200-0 km/h warm	138,8 m (-11,1 m/s ²)	134,7 m (-11,5 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	13,0 l Super Plus	12,3 l Super Plus
Reichweite	480 km	520 km
Leergewicht	1603 kg	1528 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	KRAUSE M3	SPEEDART 911
GPS-Messung (www.laptest.de)	297 km/h	305 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	KRAUSE M3	SPEEDART 911
Serienfahrzeug ohne Extras	67 950 Euro	97 491 Euro (inkl. PDK)
Tuning		
Leistungssteigerung	1299	7510 (inkl. Abgasanlage)
Anbauteile	Serie	4750
Abgasanlage	Serie (in Vorbereitung)	1920 (ohne Leistungssteig.)
Radatz	3755 (inkl. Distanzscheiben)	6800
Fahrwerk	749 (Federersatz)	1050
Sportsitze / Lenkrad	3249 / Serie	Serie / 1590
Preis Testwagen	77 002 Euro	123 778 Euro



Laut oder leise: der Klang des SpeedArt lässt sich per Schalter regulieren

Klein und dick: 340-Millimeter-Sportvolant mit Alu-Schaltpaddel



Schmiederäder im 20-Zoll-Format, aber 21 Zoll großem Felgenstern



Die sensationellen Sitze entstammen dem BMW-Performance-Zubehör



OZ-Räder zur Reduktion der ungefederten Massen gegenüber der Serie

neben dem extrovertierten Bicolor-Bodykit des SpeedArt beinahe undressed. Einzig 25 Millimeter kürzere Sportfedern und superleichte OZ-19-Zöller versprechen äußerlich, was die optimierte Motorelektronik mitsamt 21 Extrarössern halten soll. Doch nicht nur das körpereigene Längsdynamik-Empfinden, auch die Uhr hat ihre liebe Mühe, den Krause-BMW vom Werkspendant zu separieren. Mit glatt fünf Sekunden auf hundert huscht er im Messwertvergleich jedenfalls nur hauchdünn am cupbereiften Serien-M3 vorbei. Immerhin lässt man die 441 PS auch obenrum von der Leine, knackt den Topspeed-Riegel und erlaubt der Tachonadel somit kleinere Ausflüge in 300-km/h-Gefilde. Trotz ebenso schmuckvoller wie vortriebhemmender 20-Zoll-Wal-

zen quetscht auch SpeedArt ein paar zusätzliche km/h aus dem Heckboxer. Wie der voluminösere V8-Sauger des M3 tut sich aber auch er schwer, sein Mehr an Leistung in einen klaren Vorsprung umzumünzen. Zumindest schießt er sich dank Launch Control und PDK in die vergleichsinterne Favoritenrolle – zumal auch die Bremse nicht nur der Aufhängung der Augäpfel, sondern speziell den BMW-Stoppern ihre Grenze aufzeigt. Dementsprechend trompetet der SpeedArt noch mit weit aufgerissenen Drosselklappen voran, während beim M3 bereits die Bremsdielen zünden. Doch nicht nur beim Anbremsen, auch kurvenausgangs macht der Elfer Boden gut: Zwar walzt er seine 445 Newtonmeter später, zudem kaum wuchi-

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



Foto: Lena Burthardt

* Testfahrzeug mit Sportreifen. Straßenaggressive Sensiblen verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich.

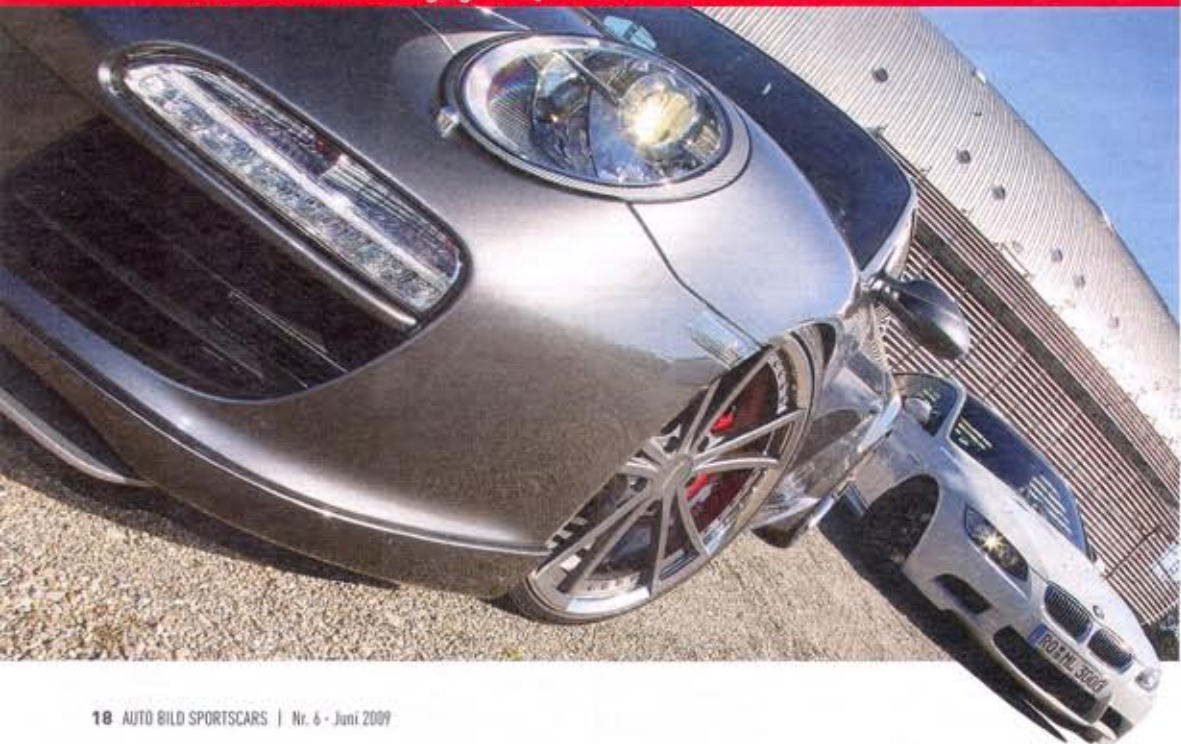
ger auf die Heckpneus, konträr zum M3, dessen Vierliter untenrum etwas blutleer wirkt, stampft er schon muskulös aus dem Tourenkeller. Klingt nach einer klaren Sache. Und dennoch trennt die Duellanten in Hockenheim nicht mehr als eine Haaresbreite. Bissig beim Anbremsen, abgebrüht beim Herausbe-

schleunigen, verzoxt der SpeedArt einen klareren Sieg beim Balanceakt zwischen Haft- und Gleitreibung. Anders als der M3, der unterschiedlichste Kurvenradien zu einer fließenden Linie verschweißt, dabei mit leicht eindrehemdem Heck im Grenzbereich surft, wirkt der SRS 420 nervös, in Laienhänden gar kit-

zelig. Schuld daran ist die übersteifte Dämpfung, die den leichten Vorderwagen bei jeder winzigen Bodenwelle und selbst im Softmodus der PASM-Dämpfer aus der Spur und letztlich nur wegen fünf Zehntelsekunden nicht auch vom Siegerpodest schnippt. Im M3 kann man sich die straffste Dämpferstu-

fe zwar ebenfalls schenken, im Gegensatz zu SpeedArt widerstand man jedoch der Versuchung, das labile, feinnervige Fahrzeugklima zu verfremden. Respekt kann manchmal eben auch Tuning sein. [sh] Kontakt: Krause Racing, Tel. 0 80 31-90 12 80, www.krause-racing.com; SpeedArt, Tel. 0 71 52-90 11 00, www.speedart.de

Krause M3 Race gegen SpeedArt 911 SRS 420



FAZIT

1 SPEEDART 911 SRS 420

Manchmal sind es die Kleinigkeiten, die begeistern: Damit ist vor allem die Umrüstung des PDK auf anständige Schaltpaddel gemeint. Den Ärger über die zu starre Dämpfung kann auch der Sportschalldämpfer nicht vollends hinweggrölen.

2 KRAUSE M3 RACE

Längsdynamisch hätten wir mehr erwartet: Trotz 21 Extra-PS hat der M3 an den Zeiten des Serienautos zu knabbern. Auf der Piste wirkt er souveräner, muss sich letztlich nur dem bombigen Schub des SpeedArt beugen.



Die Powertaste hebt den V8 aus seiner Alltagslethargie; den Dämpfern genügt Härtegrad eins



Sport-Plus schärft das PDK-Getriebe; gestraffte Dämpfer sind selbst für Pistenasphalt zu hart

DAS SAGEN DIE TUNER



Christian Abt: Der AS5-R stellt die perfekte Synthese aus Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit dar. Zu der Kritik an Auspuff, Bremse und Kupplung: Unsere Klientel wünscht einen sonoren und satten Sound, die neuen Bremsbeläge erzielen erst nach Testende den optimalen Reibwert, und die Kupplung funktioniert im Alltagsbetrieb einwandfrei.



Karl Geiger: Die scharfe Retrohülle des Challenger werten wir mit topaktuellen Elementen auf - vom 22-Zoll-Radsatz bis zum Gewindefahrwerk. Die Abregelung haben wir entfernt - das Auto rennt jetzt echte 310 km/h. Was den Kompressor anbelangt: Er wird ständig modifiziert und weiterentwickelt, die Fahrbarkeit damit sukzessive optimiert.



Wolfgang Krause: Ziel bei der Umsetzung des M3 Race war es, Alltagstauglichkeit und Rennstreckenperformance auf hohem Niveau zu kombinieren. Wir legen Wert darauf, dass selbst bei einem nahezu perfekt konstruierten Sportcoupé die Freude am Fahren noch gesteigert werden kann, ohne dafür astronomische Summen einzusetzen.



Björn Striening: Mit dem SRS 420 wollten wir nicht nur einen überlegenen Straßen-Racer kreieren; Ziel war es vor allem, das Potenzial des PDK-Getriebes sowohl antriebstechnisch als auch ergonomisch voll auszuloten. Grandioser Sound, innovative Schmiederäder und ein kontrastierendes Bodykit lassen ihn zudem zum Hingucker avancieren.

So nervenaufreibend die Duelle, so nüchtern die Resultate: Der verwegene Dodge schafft es nicht, den etablierten Audi zu bezwingen. Der aufgewertete BMW muss angesichts geballter Porsche-Power kapitulieren. Bemitleidenswerte Verlierer gibt es je-

doch keine - nur stolze zweite Sieger. Haben doch weder Krause noch Geiger einen schlechten Job, sondern lediglich die Erfahrung gemacht: „Der Bessere ist des Guten Feind.“ Da die konzeptionellen Unterschiede - sowohl der Tuning-Fahrzeuge als auch der Basismodelle -

immens sind, geben wir mit obigem Kasten sämtlichen beteiligten Tunern erstmals Gelegenheit, persönlich Stellung zu Test und Resultat zu nehmen. In diesem Rahmen können Konzepte erläutert und Minuspunkte relativiert oder widerlegt werden.



Verkehrte Autowelt: Auch Siegertypen sind manchmal gezwungen, hinterherzufahren



Schnell verrechnet

Heft 6/09 - Vergleich: Scharfe Tuning-Coupés

Bei der Analyse des Artikels über unseren SpeedArt SRS 420 ist mir aufgefallen, dass die Gesamtrundenzeit auf dem Hockenheimring nicht korrekt sein kann und wohl vertauscht worden ist, was sich aus den Sektorzeiten, den technischen Daten und der Beschreibung im Artikel ergibt.

B. Striening (SpeedArt), per E-Mail

Anm. der Redaktion: Herr Striening hat recht. Wie bei Addition der korrekt abgedruckten Sektorzeiten zu sehen ist, lauten die korrekten Rundenzeiten 1:16,04 Minuten für den SpeedArt 911 SRS 420 und 1:16,52 Minuten für den Krause M3 Race. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.