

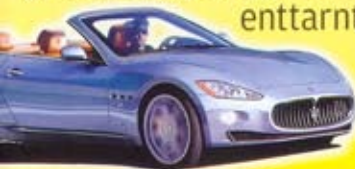
sportscars

Test, Tuning & Trends. Jeden Monat neu

EXKLUSIV

36 NEUE SPORTLER

gefahren, getestet und enttarnt



75 AUTOS IM HEFT

SEMI-SLICKS
im Test



Nordschleifen-Duell
KTM X-Bow gegen 911 Turbo



Das Prestige-Duell
Swiss-Tuning: M3 gegen 350 Z



Das Cabrio-Duell
G-Power gegen Speedart



Sportler-Quartett
Audi gegen Ford, Mazda & Seat



POWER-TRIO
3 Generationen Ruf-
Porsche: CTR1, CTR2 & CTR3 **MIT 1689 PS**

BRUDERKAMPF

Welcher ist die bessere Wahl?



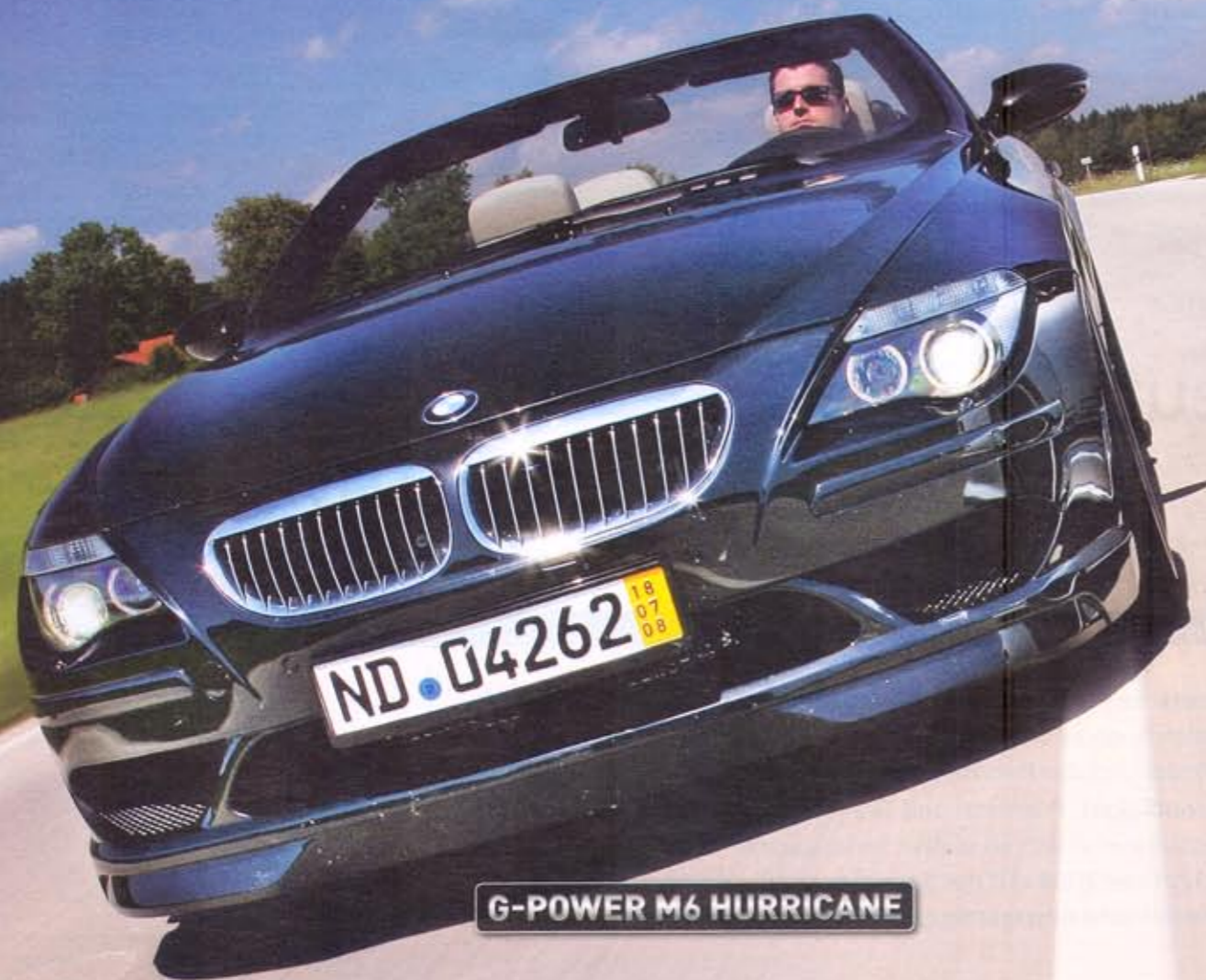
4 Duelle mit Audi, Mazda, Mercedes & Opel

VORSCHAU ESSEN MOTOR SHOW: GEWINNEN SIE EINEN ALFA MITO

Understatement bei G-Power mit wohlgeformten Schwellern und filigranen 21-Zöllern, dagegen mächtiges Flügelwerk und 20-Zoll-Räder bei Speedart

Traumfänger

Keine Sorge, der nächste Frühling kommt gewiss. Bis dahin vertreiben wir uns die Zeit mit zwei hammerharten Frischluft-Boliden. Auf Basis von BMW M6 Cabrio und Porsche 911 Turbo Cabrio laden G-Power und Speedart zum Träumen ein



G-POWER M6 HURRICANE



SPEEDART BTR-XL 630

Brrr, bitterkalt, Kaminofenwetter, Kuschelecke, dicke Socken, dazu Playstation, Beamer und die richtige Rennsimulation. Nordschleife, Spa, Monaco. Für den Anfang nicht schlecht. Aber irgendwie unecht. Unvollkommen. Wie Mon Chéri für Alkoholiker. Wie E-Gitarre ohne Verstärker. Wie

Och-nee-Schatz-ich-hab-Kopfschmerzen. Es gibt Momente im Leben, da geht einfach gar nichts; Momente, da Vorstellungsvermögen und Erinnerung zu besten Freunden werden.

Solch ein Moment wie jetzt. Zurücklehnen, Augen zu, rekapitulieren: Die letzten schönen Tage dieses Sommers. Im Morgengra-

en beginnt der Tag – nicht wie eine ölige Jungenfantasie, sondern wie ein Männertag. Der Dreh am Zündschlüssel des von Speedart scharfgemachten Porsche Turbo Cabrio, das jetzt BTR-XL 630 (BiTurboRacer ExtraLarge mit 630 PS) heißt, zerfetzt die Luft und setzt sie als Soundgewitter neu zusammen. Upps, der Schalter für

den Klappenauspuff stand noch auf ultralaut – sorry Fauna, sorry Nachbarn.

Die Dezibelquelle surrt unruhig vor sich hin. Ihre sechs Kolben schieben sich liegend durch die unangetasteten 3,6 Liter Hubraum. Speedart erleichtert ihnen den Job mittels Sportluftfilter, Fächerkrümmer und Sportkat, ▶

TECHNISCHE DATEN	G-POWER M6 HURR.	SPEEDART BTR-XL 630
Motor	V10, Bi-Kompressor	86, Bi-Turbo
Einbaulage	vorn längs	hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	4999 cm ³	3600 cm ³
Bohrung x Hub	92,0 x 75,2 mm	100 x 76,4 mm
Verdichtung	12,0:1	9,0:1
kW (PS) bei 1/min	467 (635)/7300	463 (630)/6200
Literleistung	127 PS/Liter	175 PS/Liter
Nm bei 1/min	635/6300	840/4000
Antriebsart	Hinterrad	Allrad
Getriebe	7-Gang, automatisiert (SMG)	6-Gang, manuell
Bremsen vorn	380 mm/innenbel./geschlitz	350 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	360 mm/innenbel./geschlitz	350 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn / hinten	9,5 x 21 / 10,5 x 21	8,5 x 20 / 11 x 20
Reifen vorn / hinten	255/30 R 21 / 295/25 R 21	245/30 R 20 / 315/25 R 20
Reifentyp	Michelin Pilot Sport 2	Michelin Pilot Sport Cup
Länge/Breite/Höhe	4871/1855/1327 mm	4450/1852/1280 mm
Radstand	2781 mm	2350 mm
Leistungsgewicht	3,2 kg/PS	2,6 kg/PS
Zuladung	321 kg	337 kg
Tankvolumen	70 l	67 l



Im BMW-Maschinenraum bringt G-Power tatsächlich zwei Kompressoren und deren Peripherie unter



Das Weiß täuscht, unschuldig ist an diesem Triebwerk nichts. Super: das Leistungs-Verbrauch-Verhältnis

MESSWERTE TOUGHBOOK	G-POWER M6 HURR.	SPEEDART BTR-XL 630
Beschleunigung		
0-50 km/h	2,4 s	1,5 s
0-100 km/h	4,8 s	3,7 s
0-130 km/h	7,0 s	5,5 s
0-160 km/h	9,5 s	7,8 s
0-200 km/h	13,4 s	11,2 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	12,86 s	11,60 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	4,4 s	3,6 s
80-120 km/h im 5. Gang	5,2 s	4,0 s
80-120 km/h im 6. Gang	6,7 s	6,1 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100-0 km/h kalt	34,8 m (-11,1 m/s ²)	34,4 m (-11,2 m/s ²)
100-0 km/h warm	37,0 m (-10,5 m/s ²)	35,7 m (-10,8 m/s ²)
200-0 km/h warm	150,4 m (-10,3 m/s ²)	135,9 m (-11,4 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	18,3 l Super Plus	13,7 l Super Plus
Reichweite	380 km	480 km
Leergewicht	2059 kg	1663 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	G-POWER M6 HURR.	SPEEDART BTR-XL 630
Herstellerangabe	335 km/h	330 km/h

PREISE in Euro (inkl. MwSt.)	G-POWER M6 HURR.	SPEEDART BTR-XL 630
Serienfahrzeug ohne Extras	121 700 Euro	153 956 Euro
Tuning		
Bodykit	3490	13 626
Bremsanlage	10 640	1964
Leistungssteigerung	24 500	30 857
Radsatz komplett	6324	7128
Sportkupplung	-	2368
Tieferlegung	2295 (Gewindefahrwerk)	1607 (Federnsatz)
Preis Testwagen	168 949 Euro	221 006 Euro

setzt sie aber bei Bedarf heftig unter Druck. Die leistungsgesteigerten VTG-Lader (mit verstellbaren Turbinenschaufeln) mit größeren Ladeluftkühlern pressen deutlich mehr Frischluft in die Brennräume, dazu teilt die verschärfte Software der Druckluft die entsprechend höhere Spritdosis zu. Im Resultat peitscht das Höllenfeuer nun bis

Beide bieten feinste Technik zur Leistungssteigerung auf

630 PS (plus 150) durch die Brennräume. Dazu hämmern maximal 840 Newtonmeter (plus 220) auf die Kurbelwelle ein. Die Standardkupplung hält das nicht aus und muss einer verstärkten Sportkupplung weichen.

Mit diesem Power-Pushup verbessert Speedart die Sprintpotenz des 911 Turbo Cabrio auf Tempo 100 von 4,1 auf sagenhafte 3,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit klettert von 310 auf 330 km/h.

Doch angenehmerweise verliert der Speedart mit der Aufrüstung nicht seine Manieren. Auch die H&R-Tieferlegungsfedern, die den Porsche um 20 Millimeter absenken, die stärkeren Stabilisatoren, die feine Brembo-Bremse und die fetten 20-Zöller verfälschen nicht den Charakter, sondern tragen dazu bei, dass die Supersportlerqualitäten noch besser zur Geltung kommen, das Turbotier dabei aber noch beherrsch- und cruisebar bleibt.

Nur in Sachen Gestaltung kommt der Speedart etwas zu machohaft daher. Auch wenn die Sitzbezüge im Paschamuster alte Porschezeiten rezitieren, das Zweifarben-Lenkrad von Speedart nicht fehlen darf und das fette AeroKit bei dieser Performance kaum verzichtbar ist – die Kombination aus alledem wirkt zu dick aufgetragen.

Im Vergleich zum Speedart wirkt sein Widersacher, das von G-Power behandelte BMW M6 Cabrio, äußerlich zahmer. Bis auf das Schwellerkit, die riesigen 21-Zoll-Räder und den dumpf grollenden, aber nicht aufdringlichen Brabbelsound lässt nicht viel auf das schließen, was es mit ihm auf sich hat. Ein Blick unter die Haut-

Mehr Infos zu M6 Cabrio und 911 Turbo Cabrio:

de HEFTARCHIV

►200711022sc

Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein



SPEEDART BTR-XL 630

G-POWER M6 HURRICANE

Popo-Parade – bei diesen prallen Hinterteilen weiß der Kenner sofort, was gespielt wird. Der bei beiden gut abgestimmte Sound untermalt den Auftritt



Cockpit mit Schalter für den Klappen-auspuff und von Speedart sauber eingepasster Deko. Die Serienbremsattel kombiniert Speedart mit neuen Scheiben und Belägen



Das M6-Interieur hübscht G-Power mit einer Plakette auf, lässt ihn aber sonst unangetastet. Gut gelungen ist die Soundkomposition mit der 4-Rohr-Edelstahlauspuffanlage



Die Retro-Sitzmittelbahnen im Paschamuster, das einst viele Porsche zierte, bedeutet für manche zeitlose Insidereleganz, andere wenden sich missbilligend ab. Zitat: „Schwülstig, plüschig, grrr.“ Die Schalensitze passen nahezu perfekt



Fette Räder, fette Bremsen – das hat G-Power sauber hinbekommen. Auch wenn die hübschen 21-Zöller extrem kratzergefährdet sind, schmücken sie den M6 hervorragend. Die Sportbremsanlage lässt sich fein dosieren und verzögert gut



Foto: Lena Bachmann

SPEEDART BTR-XL 630

G-POWER M6 HURRICANE

Sorry G-Power, die Kids finden den Speedart-Porsche „hammergeil“, Euren M6 dagegen nur „okay“. Ein Porsche ist eben ein Porsche

be verrät da schon mehr: G-Power hat den Zehnzylinder mit einem Kompressorbausatz garniert. Tatsächlich haben es die G-Power-Techniker geschafft, in dem vollgestopften Motorraum zwei Kompressoren mit entsprechenden Haltern, Antrieben und einem Ladeluftkühler unterzubringen. Die Kombination aus Hochdrehzahl-V10 und Aufladung hat ihren ganz besonderen Reiz, der durch das äußere Understatement stimmig untermalt wird. Die Leistungskurve verschafft dem M6 mit 635 PS nun 128 PS mehr und ein um 80 auf 600 Nm angehobenes Maximaldrehmoment.

Die geänderte Motorsoftware hebt die Vmax-Begrenzung auf und lässt den G-Power nun sogar bis zu 335 km/h schnell fliegen. Der Nachteil: Die Software bekommt den Launch-Control-Start nicht hin. Wo der Serien-M6 fein regelnd den Schlupf dosiert, muss beim G-Power der Gasfuß die Pferde zügeln. Bei einem so massiven Leistungseinsatz ist es kein Wunder, dass der Sprint von 0 auf 100 km/h mit 4,8 Sekunden den Seri-

enwert kaum unterbietet. Die Vorteile der Leistungssteigerung kommen erst voll zum Tragen, wenn es etwa um Durchzug oder den Sprint auf 200 km/h geht – hier nimmt

Der G-Power M6 schluckt wie ein Bierkutscher

der G-Power dem Serien-M6 Cabrio satte 1,6 Sekunden ab.

Auch in Sachen Agilität und Kurvenwilligkeit lohnt sich die Investition in die G-Power-Produkte, Tieferlegung und Breitreifen bekommen dem M6-Schlachtschiff sehr gut. Was bleibt, sind die zwei Tonnen Lebendgewicht des dicken 6ers, mit der die Technik deutlich spürbar zu kämpfen hat. Der G-Power fährt am liebsten geradeaus oder – wenn es auf die kurvenreiche Landstraße geht – er braucht gerade in engen Ecken oder Wechselkurven immer etwas mehr Platz als der 400 Kilogramm leichtere, allradgetriebene Speedart.

Für sich genommen liefern auch die Bremsen des G-Power eine

gute Leistung ab. Mit Acht-Kolben-Sätteln vorn und je sechs Kolben hinten, größeren Bremsscheiben und Belägen mit höheren Reibwerten hält die Anlage den Vortrieb auch nach etlichen Vollbremsungen zuverlässig und mit klarem Druckpunkt im Zaum.

Doch auch in dieser Disziplin beeindruckt der G-Power M6 zwar, verblasst aber im Vergleich zum Speedart, der von seiner überlegenen Porsche-Basis derart stark profitiert, dass es G-Power auch mit noch so gut gemachter Veredelung schwer hat.

Bestes Beispiel: Effizienz, also das Verhältnis von Performance zu eingesetzten Mitteln. Wo der

Speedart mit 635 PS auf unserer flotten Testrunde nur 13,7 Liter Super Plus für 100 Kilometer verheizt, fluten beim G-Power satte 18,3 Liter durch die Brennräume.

Ein hoher Preis für außerdem noch in allen Bereichen schlechtere Beschleunigungswerte. Auch der günstigere Basispreis und die geringeren Umbaukosten können dem G-Power M6 nicht die Haut retten. Da hilft alles Träumen nichts. Aufwachen. Der G-Power ist ein gut gemachter Powercruiser, der in diesem Vergleich gegen den übermächtigen Speedart nicht den Hauch einer Chance hat. [osb]

Kontakt: www.g-power.de, www.speedart.de

FAZIT

1 SPEEDART BTR-XL



■ Bei so einer Basis wie dem 911 Turbo Cabrio ist man schon vor aller Veredelung auf der Siegerstraße. Zudem macht Speedart alles richtig und stellt einen souveränen Sportler auf die Räder. Bravo!

2 G-POWER M6 V10



■ Feine Technik, geschmackvolle Verschönerung – an der Arbeit von G-Power lässt sich nicht viel aussetzen, aber der M6 hat von Haus nicht die Sportlerqualitäten, um in diesem Vergleich wirklich mithalten zu können.