

# sport auto

3/2008

50 Jahre DSK

Das Sprachrohr der Aktiven  
**Langstreckenmeisterschaft**  
Ausblick auf die neue Saison

Die schnellsten und sportlichsten Autos



Im Test

## Aston Martin DBS

Edler Gran Turismo  
mit atemberaubendem  
Sporttalent



Im Supertest

Mercedes

## CLK 63 AMG

Black Series

Der Top-Sportler aus  
Affalterbach im Härtetest  
auf der Nordschleife



**Test Hamann-BMW M3**  
Der erste Getunte mit 455 PS



**Große Formel 1-Saisonvorschau**  
Jahr der Rekorde: Fünf Deutsche im Feld



**BMW 123d im Vergleich**  
So sportlich wie die Benziner seiner Klasse

Deutschland  
9,90 €

Österreich 4,40 €, Schweiz sfr 7,80

BeNeLux 4,60 €, Frankreich 5,10 €, Italien 5,20 €

Portugal (Cont.) 5,20 €, Spanien 5,20 €, Kanaren (Can) 5,40 €, Finnland 6,00 €, Griechenland 5,80 €, Norwegen 53 nkr, Slowenien 5,20 €

[www.sportauto-online.de](http://www.sportauto-online.de)





### DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung inkl. Auspuff. . . . .	10 460 Euro
Bilstein-Fahrwerk inkl. Stabilisatoren . . . . .	3474 Euro
Radsatz . . . . .	7995 Euro
Pagid-Sportbremsbeläge . . . . .	738 Euro

### HERSTELLER

Cargraphic GmbH  
 Wieslauterstraße 20, 76829 Landau/Pfalz  
 Telefon 0 63 41/8 80 88  
 www.cargraphic.de

Indizien der ausgeprägten Sportlichkeit sind das mit Wildleder bezogene Lenkrad und die Sportchalen aus dem GT3. Äußerlich gibt sich der RSC 3.6 ebenso asketisch, mit leichten, geschmiedeten 19-Zöllern, einer kleinen Frontlippe und einem ausfahrbaren Heckflügel aus Kohlefaser. Mit 544 PS, einem Clubsportfahrwerk und Cup-Reifen ist der Cargraphic der Held auf dem Kleinen Kurs



# Grand mit Vier

**Tuning Spezial** Das Spiel kann beginnen. Die Karten sind gemischt. Cargraphic, Gemballa, Speedart und TechArt zeigen, welche Möglichkeiten das Thema Porsche 911 Turbo zulässt. Vier Tuning-Interpretationen mit bis zu 600 PS im Test

Mischen possible; denn das Tuning-Spiel mit dem Porsche 911 Turbo als Joker birgt vielerlei Facetten. Die Branche hat die unterschiedlichsten Trümpfe in der Hand, um die Themen Leistung und Individualität auf die Spitze zu treiben. Ob Cabrio mit Schaltgetriebe oder oben ohne und unten mit Tiptronic und auch mit fes-

tem Dach über dem Kopf spielt keine Rolle. Die hier offerierten Modifikationen der Schnellmacher Cargraphic, Gemballa, Speedart und Techart sind im Ergebnis ebenso unterschiedlicher Couleur wie die jeweiligen Basis-Turbos selbst. Den Einstieg in diese eloquente Welt von Laderpfeifen und Brachialgewalt eröffnet

der Cargraphic-997 Turbo RSC 3.6 – ein Coupé mit einem klassisch sportlichen Auftritt ohne unsachgemäßen Firlefanz. Eine Konstruktion, getrieben von dem Willen nach fahrdynamischer Höchstleistung. Weil im Fall des RSC 3.6 das Mehr aus weniger resultiert – im Vergleich zur Konkurrenz aus weniger Leistung, aber auch aus weniger Gewicht. Gut

80 Kilogramm hat der Cargraphic im Vergleich zu seiner Basis abgespeckt, mit relativ banalen Mitteln. Dass sich die aus dem GT3 stammenden Sitze nicht elektrisch verstellen lassen, stört in diesem zielgerichteten Umfeld ebenso wenig wie das Fehlen der Rückbank. Weitere Pfunde ließ der nunmehr 1550 Kilo schwere Allradler durch den

Einsatz geschmiedeter Leichtmetallräder und der speziellen Auspuffanlage liegen. Dem entgegen steht ein in Zusammenarbeit mit RS Tuning entwickeltes Triebwerk, das dem Elfer den Teufel auszutreiben scheint, indem es der Leibhaftige selbst ist, mit den lodernen Mächten in Gestalt von 544 PS und 798 Newtonmeter. So lange ihn nur Standgas reizt, brodelnd der Vulkan unnahbar dumpf grummelnd vor sich hin. Aber wehe, er wird von der Muse des rechten Fußes geküsst. Dann spuckt er Gift und Galle. Wen das scharfzüngige

Zischeln der Lader am Ohr läppchen zupft, der sei gewarnt: Der giftige Biss kommt kräftig, der trockene Tritt gewaltig. Gottlob sind keine Ornamente in die Kopfstützen der engen Schalen eingearbeitet. Sie würden den Hinterkopf mit einer bleibenden Prägung zieren. Was an Eindrücken bleibt, prägt aber auch so. Während der Boxer achtern zischt und tobt, scheint das Messsystem Purzelbäume zu schlagen. Bei Tempo 100 blitzen am Display 3,3 Sekunden auf. Nach 10,4 Sekunden ist auch die Jagd nach der 200er-Marke Geschichte.

Das Ding schiebt wahrlich höllenmäßig – und zeigt dabei sogar noch Manieren. Schließlich fällt die Größe des Turbo Lochs äußerst überschaubar aus. Subjektiv sogar kleiner als beim Serien-GT2 und winziger als bei manch einer 600-PS-Version allemal. Der Motor des RSC 3.6 versteht es also im doppelten Wortsinn, überzeugend anzusprechen. Was das Ansprechverhalten des Clubsportfahrwerks betrifft, so ist dies ebenfalls manierlich. Auch wenn der grundsätzliche Anspruch, gekoppelt mit dem einstellbaren Stabilisatorensatz, nicht der einer

Sänfte ist. Entsprechend feinnervig tastet der RSC 3.6 die Fahrbahnoberfläche ab, teilt eventuell auftretende Absätze aber akzeptabel gefiltert mit. Was die daraus resultierenden fahrdynamischen Fähigkeiten betrifft, so gehen diese weit über eine lediglich akzeptable Einstufung hinaus. Wie an einem Kiel geführt pfeilt der Allradler durch die 180 Meter lange Pylonengasse. Die Michelin Cup-Reifen beißen in den Asphalt. Die Lenkung pariert maßgeschneidert. Das Heck steht wie ein Fels in der Brandung. Kein Aufschaukeln wie bei der Serie ist der Fall,

sondern eine hervorragende Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,5 km/h das blendende Resultat der Übung.

Beim heißen Ritt auf dem Kleinen Kurs fällt die Arbeit am Volant jedoch verhältnismäßig schweißtreibend aus. Wie sich schon bei der Basis feststellen lässt, zeigt auch die Cargraphic-Komposition im Grenzbereich ein latent vorhandenes Wechselspiel zwischen Unter- und Übersteuern. Es ist also schon einiges an Übung und Eingewöhnungszeit erforderlich, wenn die großen fahrdynamischen Ressourcen auf der Rennstrecke voll ausgeschöpft werden sollen. Auch die mit härteren Belägen ausgerüstete Bremsanlage erfordert einen speziellen Umgang: Progressives Bremsen ist angesagt, um nicht in die plötzlich einsetzende ABS-Regelung zu stürzen.

**FAZIT** Der Cargraphic 997 Turbo RSC 3.6 ist der Spezialist für Könner – konsequent auf Fahrdynamik programmiert, mit einer Topleistung in Hockenheim und einer absolut gelungenen Motorkomposition.

## Ganz in Weiß, aber beileibe nicht unschuldig

Wer ein dem Angebot des Landauer Tuners Cargraphic entsprechendes Angebot im Cabriolet-Bereich sucht, ist bei Speedart in Rutesheim an der richtigen Adresse. Minimal profilierte Sportreifen und ein manuelles Sechsganggetriebe gehören für den schwäbischen Porsche-Spezialisten, der Turbo-Updates in den verschiedensten Leistungsstufen anbietet, auch bei der Open-Air-Version zum guten Ton.

Einzig bei der von der Pfälzer Konkurrenz vorgelegten Leistung von vergleichsweise moderaten 544 PS mochte man es in diesem speziellen Fall nicht bewenden lassen. Glatte 600 PS – da sind sich die allesamt nahe

Stuttgart beheimateten Tuner Gemballa, Speedart und Tech-Art einig – sollten es schon sein, wenn das schöne Kind auch schnell sein soll.

Tatsächlich dürfte sich kaum jemand der Faszination, die sich im schwarz-weiß gekleideten Retro-Cockpit des Speedart BTR-XL 600 bei voller Leistungsanforderung einstellt, entziehen können.

Die Vehemenz, mit der der Porsche Turbo-Spross die Backen bläht, wenn die aufgeböhrten VTG-Lader zum An-

griff auf die Highspeed-Feste blasen, hat schon was.

Beim ersten Beschleunigungsmanöver war der sich scheinbar aus dem nichts aufbauende, Fahrer und Beifahrer in den Sitz nagelnde Druck allemal dazu angetan, den bereits kurz nach dem katapultartigen Start erforderlichen Griff nach dem filigranen Schaltknäuf vorübergehend in Vergessenheit geraten zu lassen. Keine Frage: Der XL-Porsche zieht ab wie von der Tarantel gestochen.

Dass das Speedart-Cabrio dem mit 3,3 Sekunden schnellsten Cargraphic-Coupé die Sprintkrone dennoch nicht entreißen kann, liegt daran, dass den am oberen Limit der VTG-Lader operierenden 600-PS-Turbos nach dem Schaltvorgang vorübergehend die Puste ausgeht. Erst wenn die dicken Backen frisch gefüllt, spricht: die nunmehr deutlich größeren Querschnitte der Lader zur Gänze unter Druck gesetzt sind, geht es ungezügelt weiter.

Geradeaus kann er also, der Speedart BTR-XL 600, und andauerndes sicheres Halten kennt er auch. Letzteres ist schon deshalb besonders hervorzuheben, weil der Tuner aus Rutesheim die vom Gros der Konkurrenz bevorzugte, weil traditionell standfeste Serienbremsanlage in Stahl-Spezifikation, zu Gunsten des Gewichtskontos gegen eine vom italienischen Spezialisten Brembo beigesteuerte, leichter bauende Graugussanlage getauscht hat.

Wie aber sieht es mit dem Handling und den Umgangsformen des dank einer aufwendigen und teuren Klappensteuerung der Auspuffanlage wahlweise aus allen Rohren tönenden oder moderat vor sich hingrollenden 600-PS-Monsters aus? Auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim erst einmal gut.

Hier gefällt der Speedart-Turbo mit einem neutralen Einlenkverhalten, dem ein sanftes und daher gut beherrschbares Übersteuern folgt. Das An-

sprechverhalten des hochgezüchteten Sechszylinder-Boxers passt, die Brembo-Bremse zeigt hier mehr als in der Standardprüfung, was sie wirklich kann. Anders als beim Cargraphic, wo progressives Bremsen angesagt ist, wenn das ansonsten recht grob agierende ABS nicht zu viel Weg kosten soll, harmonisieren die italienischen Stopper auch beim blinden Drauftappen perfekt mit dem Blockade-Assistenten.

Das wenig Kraftaufwand erfordernde manuelle Getrie-

be, welches im BTR-XL 600 von einer verstärkten, aber leichtgängigen Kupplung unterstützt wird, rundet das positive Gesamtbild ab.

Dass das für den Allround-Einsatz gedachte Feintuning des werksseitig verbauten aktiven Dämpfersystems PASM mittels Sportfedern und dickerer Stabis auch Kompromisse birgt, zeigt erst der Slalom.

Die hierbei erforderlichen, kurz aufeinanderfolgenden Richtungswechsel quitiert das Cabrio mit zwar kontrollier-



### DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung, Auspuff, Kupplung	25 966 Euro
Federn und Stabilisatoren	2451 Euro
Radsatz	7128 Euro
Brembo-Bremsanlage	8318 Euro

### HERSTELLER

Speedart Automobil-design GmbH  
Leonberger Straße 44  
71277 Rutesheim  
Telefon 0 71 52/90 11 00  
www.speedart.de

Der wichtige Auftritt des SpeedArt-Porsche Turbo Cabriolet mit der etwas gespreizt wirkenden Typenbezeichnung BTR-XL 600 resultiert aus einem opulenten Flügelwerk am Heck sowie modifizierten Spoilern und Schwellern. Hinter den schwarz-weißen 20-Zöllern tut eine Brembo-Bremse Dienst. Im Innenraum herrscht Retro-Feeling



baren, letztendlich jedoch Zeit und Geschwindigkeit kostenden Ausbruchversuchen des Hecks. Mehr als 68,5 km/h waren auf Grund dieser charakterlichen Eigenheit für den Speedart-Turbo trotz Michelin Sport Cup-Pneus in der 180-Meter-Gasse nicht drin.

**FAZIT** Auch wenn der Speedart BTR-XL 600 die Konkurrenz im Slalom ziehen lassen muss: Der Gesamteindruck des in Rutesheim auf 20 Zoll große, geschmiedete Räder gestellten Porsche kann sich sehen lassen. Das weiß-schwarze Cabrio ist – von der etwas tief hängenden Spoilerlippe abgesehen – ebenso rennstreckentauglich und fit für den Alltag.

## Offen gestanden gut – mit Tiptronic und Standardpneus

Weniger für bekennende Hardcore-Sportler, denn für leistungshungrige Komfort-Cruiser gedacht, ist das 600-PS-Paket, das TechArt schnürt. Dezent im Auftritt, zeitlos schwarz gewandet, auf normalen Michelin Sport 2-Pneus im 20-Zoll-Format stehend und dank Tiptronic für Menschen mit Neigung zum Laissez-Faire geeignet, zielt das Leonberger Turbo Cabriolet nicht primär auf Rekorde ab.

Vehementes Beschleunigungsvermögen (3,5 Sekunden bis 100, 11,3 bis 200 km/h) und anlässlich der auto motor und sport-Highspeed-Prüfung in Nardo vom Firmenchef selbst unter Beweis gestellte 344 km/h Topspeed ja, Verzicht erfordernde Kompromisslosigkeit nein. Wer zwischendurch auch einmal arbeiten lassen will, kann dies im Tech-Art-Porsche dank Automatik-getriebe bedenkenlos tun.

Der Abroll- und Federungskomfort geht trotz des ohne Montage mit 4105 Euro zu Buche schlagenden Fahrwerksum-



baus – auch in diesem Fall wurde auf das beim Porsche Turbo serienmäßige PASM draufgesetzt – absolut in Ordnung. Gleiches gilt für die Spurstabilität bei hohen Tempi. Den TechArt-Turbo bringt so leicht nichts aus der Ruhe.

In Bezug auf das Handling und Fahrverhalten auf dem Kleinen Kurs gilt das für den Speedart Gesagte: Einem weitgehend neutralen Einlenkverhalten folgt unter Last ein gut beherrschbares Übersteuern. Auch der TechArt-Porsche strapaziert also die Fahrkünste des Piloten nicht über Gebühr.

Die zwei Sekunden, die das Cabrio aus Leonberg-Höfingen beim Umrunden der 2,6 Kilometer langen Strecke im Badischen auf den Konkurrenten aus Rutesheim verliert, ist da-

her nicht etwa einem zickigen Charakter oder dem der Tiptronic zuzuschreibenden Mehrgewicht von immerhin 63 Kilo anzulasten. Die Zeitdifferenz entspricht vielmehr exakt jener, die bei Vergleichsfahrten zu einem früheren Zeitpunkt mit Normal- und Cup-bereiften Autos identischer Spezifikation ermittelt wurde.

Vor diesem Hintergrund ist die vom TechArt-Turbo im Slalom erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit von 69,3 km/h besonders hervorzuheben. Meistert doch das auf Michelin Cup-Reifen angetretene matt-schwarze Cabrio von Gemballa die Prüfung kaum schneller, weil seine Hinterachse ähnlich der des Speedart-Porsche BTR-XL 600 bei dieser Prüfung mehr Eigenleben führt.

Schnell ist, wer verlässlich ist – das gilt auch hier. Der im direkten Vergleich sehr geringe Durchschnittsverbrauch des starken Schwarzen sollte hingegen nicht überbewertet werden. Der TechArt-Turbo war schlicht früher und daher länger in der Redaktion als die anderen getunten Porsche, weshalb die Anzahl der Alltagsverbräuche in diesem Fall größer war als bei den drei Mitstreitern. Und jene braucht es natürlich, um die Vollgas-Gelage am Messtag zu relativieren.

Unterm Strich ist demnach davon auszugehen, dass der für das TechArt-Cabrio errechnete Durchschnittsverbrauch von 18,8 Liter Super Plus auf 100 Kilometern so oder ähnlich auch für die Konkurrenzmo-

delle gilt – mit einem leichten Aufschlag der bei voller Leistungsanforderung durstigeren Cargraphic- und Gemballa-Porsche und einem geringen Abschlag des noch etwas maßvolleren Speedart-Turbo.

Beim Leistungsgewicht liegen die beiden Leonberger Tiptronic-Modelle ein Zehntel hinter den Handschaltern aus Landau und Rutesheim, was auf Grund der Gewichtsdivergenz nur logisch erscheint.

Ein Vergleich der das Durchzugsvermögen innerhalb einer Fahrstufe beziffernden Elawerte drängt sich letztlich nur bei zwei Autos auf. Da die beiden handgeschalteten Turbos, das Cargraphic-Coupé und das Speedart-Cabriolet, gewichts- und leistungsmäßig zu weit voneinander entfernt liegen,

bleibt der Blick auf die von Gemballa und TechArt geschärften Tiptronic-Porsche.

Und hier hat der TechArt-Spross sein glänzendes Näschen nun deutlich vor dem matt gepuderten des Gemballa Avalanche GTR600 Roadster. Beim Durchmarsch von 80 auf 180 km/h liegt der Turbo aus Leonberg-Höfingen im vierten wie fünften Gang je eine volle Sekunde vor der im selben Ort ansässigen Konkurrenz.

**FAZIT** TechArt hat mit dem 600 PS starken Tiptronic-Turbo ein schmackes und alltagstaugliches Cabriolet auf die Rennstrecke und im Slalom nicht zu verstecken braucht.

### DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung inkl. Auspuffanlage 26 000 Euro  
Bilstein-Fahrwerk ..... 4106 Euro  
Radsatz ..... 5800 Euro

### HERSTELLER

TechArt Automobilesdesign GmbH  
Röntgenstraße 47, 71229 Leonberg  
Telefon 0 71 52/9 33 90  
www.techart.de



Dezente Zurückhaltung bei gleichzeitiger Eigenständigkeit im Auftritt sind das Markenzeichen des Porsche-Spezialisten TechArt aus Leonberg. Entsprechend wurden das rückwärtige Flügelwerk und die Felgen zwar verändert, eine Radikalkur erfuhr der Turbospross jedoch nur im Motorraum. Hier regieren nun 600 PS

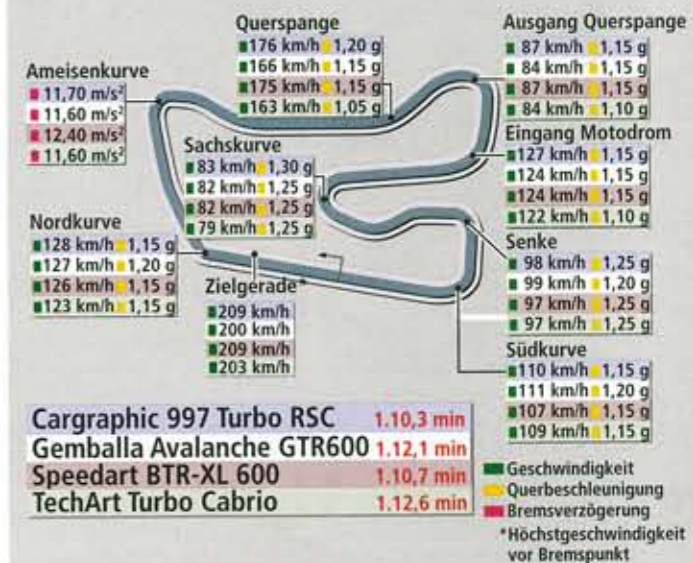


### RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Ein direkter Vergleich der von den Tuning-Turbos herausgefahrenen Rundenzeiten verbietet sich. Die Spezifikation der einzelnen Autos ist zu unterschiedlich – Standardreifen und Tiptronic hier, Sportpneus und Handschaltung dort. Auch leistungstechnisch unterscheiden

sich die drei Cabrios und das Coupé stark voneinander.

Interessant ist die direkte Gegenüberstellung in einer einzigen Rundenzeitentabelle dennoch – zeigt sie doch, was mit wem machbar ist. Die kundigste Hand am Volant erfordert der Cargraphic-Turbo RSC 3.6.



## TECHNISCHE DATEN

	Cargraphic 997 Turbo RSC 3.6	Gemballa Avalanche GTR600 Roadster	Speedart BTR-XL 600	TechArt Turbo Cabrio
<b>SPAX*</b>	<b>3,1</b>	<b>3,3</b>	<b>3,1</b>	<b>3,2</b>
<b>Motor</b>	<b>Sechszylinder, Turbo</b>	<b>Sechszylinder, Turbo</b>	<b>Sechszylinder, Turbo</b>	<b>Sechszylinder, Turbo</b>
Ventile	4 pro Zylinder, dohc	4 pro Zylinder, dohc	4 pro Zylinder, dohc	4 pro Zylinder, dohc
Bohrung mal Hub	100,0 x 76,4 mm	100,0 x 76,4 mm	100,0 x 76,4 mm	100,0 x 76,4 mm
Hubraum	3600 cm³	3600 cm³	3600 cm³	3600 cm³
Verdichtung/Ladedruck	9,0: 1/1,35 bar	9,0: 1/1,2 bar	9,0: 1/1,3 bar	9,0: 1/1,3 bar
<b>Leistung</b>	<b>544 PS bei 6200/min</b>	<b>600 PS bei 5900/min</b>	<b>600 PS bei 6200/min</b>	<b>600 PS bei 6400/min</b>
<b>Drehmoment</b>	<b>798 Nm bei 3770/min</b>	<b>840 Nm bei 4600/min</b>	<b>800 Nm bei 4000/min</b>	<b>800 Nm bei 3800/min</b>
<b>Literleistung</b>	<b>151,1 PS/L Hubraum</b>	<b>166,7 PS/L Hubraum</b>	<b>166,7 PS/L Hubraum</b>	<b>166,7 PS/L Hubraum</b>
Kraftübertragung	Allradantrieb, 6-Ganggetriebe	Allradantrieb, 5-Ganggetriebe	Allradantrieb, 6-Ganggetriebe	Allradantrieb, 5-Gangautomatik
Bremsen Ø vorn/hinten	350/350 mm	415/380 mm	380/380 mm	350/350 mm
Bereifung (VA / HA)	Michelin Pilot Sport Cup N0 235/35 ZR 19 / 305/30 ZR 19 auf 8,5 / 11,5-Zoll-Felgen	Michelin Pilot Sport Cup+ 245/30 ZR 20 / 315/25 ZR 20 auf 9,0 / 11,5-Zoll-Felgen	Michelin Pilot Sport Cup+ 245/30 ZR 20 / 315/25 ZR 20 auf 8,5 / 11,5-Zoll-Felgen	Michelin Pilot Sport 2 245/30 ZR 20 / 325/25 ZR 20 auf 8,5 / 12,0-Zoll-Felgen
Länge x Breite x Höhe	4450 x 1852 x 1300 mm	4450 x 1852 x 1300 mm	4450 x 1852 x 1300 mm	4450 x 1852 x 1300 mm
Tankinhalt	67 Liter	67 Liter	67 Liter	67 Liter
<b>Grundpreis</b>	<b>140 152 Euro</b>	<b>153 807 Euro</b>	<b>150 862 Euro</b>	<b>153 807 Euro</b>
Testwagenpreis	176 757 Euro	360 000 Euro	243 215 Euro	225 000 Euro

## MESSWERTE

	Cargraphic 997 Turbo RSC 3.6	Gemballa Avalanche GTR600 Roadster	Speedart BTR-XL 600	TechArt Turbo Cabrio
<b>Gewicht</b>				
Fahrzeug voll getankt	1550 kg	1720 kg	1654 kg	1717 kg
Gewichtsverteilung vorn/hi.	39,7/60,3 %	38,8/61,2 %	38,9/61,1 %	38,5/61,5 %
<b>Leistungsgewicht</b>	<b>2,8 kg/PS</b>	<b>2,9 kg/PS</b>	<b>2,8 kg/PS</b>	<b>2,9 kg/PS</b>
<b>Beschleunigung</b>				
0 - 40 km/h	1,1 s	1,3 s	1,2 s	1,2 s
0 - 60 km/h	1,6 s	2,0 s	1,7 s	1,8 s
0 - 80 km/h	2,6 s	2,8 s	2,7 s	2,6 s
<b>0 - 100 km/h</b>	<b>3,3 s</b>	<b>3,7 s</b>	<b>3,5 s</b>	<b>3,5 s</b>
0 - 120 km/h	4,5 s	4,7 s	4,7 s	4,5 s
0 - 140 km/h	5,6 s	6,2 s	5,9 s	6,0 s
0 - 160 km/h	6,8 s	7,8 s	7,1 s	7,5 s
0 - 180 km/h	8,7 s	9,6 s	9,1 s	9,2 s
<b>0 - 200 km/h</b>	<b>10,4 s</b>	<b>11,9 s</b>	<b>10,8 s</b>	<b>11,3 s</b>
Elastizität im 4./5./6. Gang aus 80 km/h				
bis 100 km/h	1,4 s / 1,6 s / 2,4 s	2,4 s / 3,5 s	1,3 s / 1,9 s / 2,9 s	2,2 s / 3,8 s
bis 120 km/h	2,5 s / 3,1 s / 4,3 s	4,7 s / 6,5 s	2,3 s / 3,5 s / 5,3 s	4,3 s / 6,7 s
bis 140 km/h	3,9 s / 4,6 s / 6,3 s	7,0 s / 9,6 s	3,5 s / 4,9 s / 7,5 s	6,4 s / 9,6 s
bis 160 km/h	5,1 s / 6,3 s / 8,4 s	9,3 s / 12,7 s	4,7 s / 6,4 s / 9,6 s	8,5 s / 12,3 s
bis 180 km/h	6,6 s / 8,0 s / 10,8 s	11,8 s / 16,0 s	6,2 s / 8,0 s / 11,7 s	10,8 s / 15,0 s
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	<b>316 km/h</b>	<b>320 km/h</b>	<b>335 km/h</b>	<b>339 km/h</b>
<b>Fahrdynamik</b>				
<b>Kleiner Kurs Hockenheim</b>	<b>1.10,3 min</b>	<b>1.12,1 min</b>	<b>1.10,7 min</b>	<b>1.12,6 min</b>
<b>18-Meter-Slalom</b>	<b>72,5 km/h</b>	<b>69,8 km/h</b>	<b>68,5 km/h</b>	<b>69,3 km/h</b>
<b>Bremsweg</b>				
aus 100 km/h (kalt/warm)	38,7 m / 34,6 m	38,7 m / 34,7 m	38,1 m / 35,5 m	36,6 m / 34,7 m
Verzögerung (kalt/warm)	10,0 m/s² / 11,2 m/s²	10,0 m/s² / 11,1 m/s²	10,1 m/s² / 10,9 m/s²	10,5 m/s² / 11,1 m/s²
aus 200 km/h (warm)	132,7 m	137,9 m	134,6 m	136,3 m
Verzögerung	11,6 m/s²	11,2 m/s²	11,5 m/s²	11,3 m/s²
<b>Testverbrauch</b>				
Minimalverbrauch	16,3 L/100 km Super Plus	16,3 L/100 km Super Plus	16,1 L/100 km Super Plus	15,5 L/100 km Super Plus
Maximalverbrauch	31,5 L/100 km Super Plus	30,8 L/100 km Super Plus	26,7 L/100 km Super Plus	28,9 L/100 km Super Plus
Durchschnittsverbrauch	21,6 L/100 km Super Plus	22,1 L/100 km Super Plus	22,9 L/100 km Super Plus	18,8 L/100 km Super Plus

\* Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung: [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPA

## sport auto-Wertung (objektiv)

	Cargraphic 997 Turbo RSC 3.6	Gemballa Avalanche GTR600 Roadster	Speedart BTR-XL 600	TechArt Turbo Cabrio
<b>Kleiner Kurs Hockenheim</b>	<b>1.10,3 min</b>	<b>1.12,1 min</b>	<b>1.10,7 min</b>	<b>1.12,6 min</b>
<b>Slalom (18 m)</b>	<b>72,5 km/h</b>	<b>69,8 km/h</b>	<b>68,5 km/h</b>	<b>69,3 km/h</b>
<b>0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)</b>	<b>3,3 s</b>	<b>3,7 s</b>	<b>3,5 s</b>	<b>3,5 s</b>
<b>100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)</b>	<b>34,6 m</b>	<b>34,7 m</b>	<b>35,5 m</b>	<b>34,7 m</b>
<b>Leistungsgewicht</b>	<b>2,8 kg/PS</b>	<b>2,9 kg/PS</b>	<b>2,8 kg/PS</b>	<b>2,9 kg/PS</b>
<b>Preis-Leistungs-Verhältnis*</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>Summe (maximal 60 Punkte)</b>	<b>53</b>	<b>50</b>	<b>51</b>	<b>51</b>

## sport auto-Wertung (subjektiv)

	Cargraphic 997 Turbo RSC 3.6	Gemballa Avalanche GTR600 Roadster	Speedart BTR-XL 600	TechArt Turbo Cabrio
<b>Fahrspaß</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>Alltagstauglichkeit</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
maximal je 10 Punkte				

\* Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis



Die spektakuläre Optik des von Gemballa aufgelegten Avalanche Roadster erinnert auf Grund der markanten seitlichen Anbauteile an den Supersportler Carrera GT. Gleiches gilt für die in die Heck-schürze integrierten runden Auspuffendrohre. Das Interieur wirkt sportlich-wertig, die Bremsanlage ist standfest und bissig

## DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung inkl. Auspuffanlage	30 916 Euro
Sport-Fahrwerk	11 710 Euro
Radsatz	7830 Euro
Brembo-Bremsanlage	15 446 Euro

## HERSTELLER

Gemballa Automobiltechnik GmbH & Co. KG  
Mollenbachstraße 17, 71229 Leonberg  
Telefon 0 71 52/97 99 00  
www.gemballa.com



## Schwarz-matt im Carrera GT-Look – Gemballa GTR600

Und die direkte Leonberger Konkurrenz? Für wen und welchen Einsatzzweck baut Gemballa das richtige Auto?

Nun – erst einmal natürlich für all jene, denen das dezent gehaltene TechArt-Cabriolet und der mit etwas dickeren Backen aufwartende Speedart-BTR-XL 600 immer noch viel zu sehr nach Porsche Turbo aussehen. Design- und Sportwagenfans dürften die unverkennbare

Nähe des folgerichtig vom 2+2-zum reinen Zweisitzer mutierten Avalanche GTR600 Roadster zum einst in limitierter Stückzahl ab Werk verkauften Supersportler Carrera GT gleichermaßen goutieren.

Keine Frage: Wer das Besondere mag, kommt bei Gemballa mehr als anderswo auf seine Kosten. Und im Vergleich zum seligen Werks-GT gehen die für den Avalanche zu be-rappenden 360 000 Euro auch immer noch als Schnäppchen durch. Wenngleich der ebenfalls Michelin Pilot Sport Cup-bereifte GTR600 die Konkurrenz in der Preisfindung deutlich übertrumpft und dafür einen Punktabzug in der Preis-Leistungs-Kategorie der sport auto-Wertung kassiert.

Im Gegensatz zum TechArt-Cabrio, bei dem die ab Werk installierte Dämpferverstellung des Porsche Active Suspension Managements trotz des montierten Bilstein-Fahrwerks erhalten blieb, haben die Gemballa-Ingenieure das System zu Gunsten eines 14-fach verstellbaren Sportfahrwerks mit Kugellagerführung und Doppel-feder-Einheit stillgelegt.

Der Agilität beim Einlenken kommt dies zugute, der charakterlichen Ausgeglichenheit nicht. Im Grenzbereich erfordert der Avalanche eine kundigere Hand am Volant als die Cabrios der Konkurrenz.

Dies und die im oberen Drehzahlbereich fehlende Angriffs-lust des auf 600 PS gepushten 3,6-Liter-Turbo-Trieb-

werks lassen das Designerstück aus Leonberg auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim ins Hintertreffen geraten: Trotz Sportreifen ist der innen mit feinstem, farbig vernähten Alcantara ausgeschlagene Gemballa-Roadster mit 1.12,1 Minuten nur eine halbe Sekunde schneller als das normalbereifte Cabrio von TechArt.

**FAZIT** Gemballa wird seinem selbst ernannten Designanspruch mit dem Avalanche GTR600 zweifelsohne gerecht. Das Gesamtpaket hätte jedoch hier und da noch etwas Würze vertragen.

Jochen Übler  
Anja Wassertheurer

Fotos: HERZOG