

Die schnellsten und sportlichsten Autos

Porsche GT3 RS 4.0

und seine Ahnen



Das Heft im Heft
Alles zum 24h-Rennen am Nürburgring

4 x Tuning

- MTM Audi A1 Nardo Edition
- **Hohenester Audi TT RS Stufe II**
- Speedart-BTR-II 580 Evo
- **9ff-Porsche GT3 G-Track**



Leserwahl 2011
 Die Sieger aller Klassen

Sichern Sie sich mit Michelin einen Gutschein für ein Tagesticket eines **ADAC GT MASTERS RENNEN 2011** Ihrer Wahl



Im Supertest
 BMW 1er M Coupé



24h-Projekt Nürburgring
 Aston Martin V12 Zagato



Die 24 Stunden von Le Mans
 Das ewige Duell Audi/Peugeot

Deutschland 4,20 €

Österreich 4,80 €, Schweiz sfr 8,-
 BeNeLux 4,90 €, Frankreich 5,50 €, Italien 5,60 €, Portugal (Cont.) 5,70 €, Spanien 5,60 €, Finnland 6,30 €, Griechenland 6,20 €, Norwegen 56 nkr, Slowenien 5,60 €



Speed Dating



Doppel-Heckflügel mit Ram-Air-Öffnung (3915 Euro), rotes Interieur-Paket (2130 Euro)

Wie ein Porsche 911 Turbo individualisiert werden kann, zeigt Speedart mit dem BTR-II 580 Evo. Ob der 580-PS-Sportler mit Cupreifen auch schneller ist, verrät der Kurztest



Wenn ein Porsche 911 Turbo plötzlich Speedart BTR-II 580 EVO heißt und damit einen fast so kryptischen Namen wie ein Hollywood-Promi-Kind trägt, besteht Erklärungsbedarf. „Ganz einfach, BTR steht für Bi-Turbo-Racer, II für 2. Generation, 580 für die Motorleistung und EVO für die verbaute Karosserie-Variante“, löst Speedart-Geschäftsführer Björn Striening das Namensrätsel.

Eine Frontschürze mit martialischen Luft-einlässen, wilde Seitenschweller und ein Doppel-Heckflügel sowie zweifarbig lackierte 20-Zoll-Räder – der extrovertierte Turbo ist mehr Lady Gaga denn Wiener Sängerknabe. Auch im Interieur will der BTR auffallen. Hier dominieren eine rote Carbon-Mittelkonsole, das Kombiinstrument mit roten Zifferblättern und rote Nähte an Sitzen, Instrumentenbrett und Türverkleidungen. Nicht zuletzt das belederte 340er-Sportlenkrad (Serie 370 mm Durchmesser) mit Schaltwippen verrät sofort, dass dieser Turbo nach der Endkontrolle in Zuffenhausen einen Boxenstopp beim Porsche-Veredler in Rutesheim nahe Stuttgart eingelegt hat.

Der Elfer fällt jedoch nicht nur durch seine Optik, sondern auch dank seiner Biturbo-Frischzellenkur auf. Ein Motronic-Update liefert zusammen mit Fächerkrümmer, 200-Zel-

ler-Sportkats und Klappenendschalldämpfer 80 Extra-PS (10662 Euro). Die gleichmäßige Leistungsentfaltung ähnelt der Serienversion, einzig mit dem feinen Unterschied, dass nicht 650, sondern 790 Nm maximales Drehmoment den Fahrer in den Schalensitz kleben.

Anders als das Werksauto stampft der BTR mit PDK-Getriebe beim Launch Control-Start selbst mit gut aufgewärmten Michelin-Cupreifen (Serie im Supertest 3/2011: Bridgestone Potenza RE050A) mit minimal mehr Schupf los. Ein Grund, weshalb die 80 PS stärkere Tuning-Version in 3,1 Sekunden nur eine Zehntelsekunde schneller aus dem Stand auf 100 km/h sprintet als das Serienpendant. Immerhin acht Zehntel nimmt der BTR seiner 500-PS-Basis bis zur 200er-Marke ab.

Doch Speedart kümmert sich auch um PS-Fans, die den straßentauglichen Turbo-Treibsatz noch schneller zünden wollen. „Mit 650-PS-Kit samt größerer VTG-

Turbolader erreichen wir 100 km/h in 2,9 Sekunden und 200 km/h nach 9,5 Sekunden“, verrät Speedart-Gründer Striening stolz.

Egal mit welcher Ausbaustufe, der BTR soll alltagstauglich und standfest zugleich sein. Nachdem er im harten sport auto-Test nach mehreren LC-Starts im Getriebe-Notlauf kapituliert, bietet Speedart nun eine verstärkte Lamellenkupplung an (7021 Euro).

Die Serien-Stahlbremse, kombiniert mit Sportbelägen, funktioniert hingegen sofort. Aus 100 km/h steht der BTR mit warmer Bremsanlage 1,5 Meter früher als der normale Turbo mit optionaler Keramikbremse.



Ade ovale Serienoptik: BTR-II Evo mit 84er-Doppelendrohren



340er-Sportlenkrod mit Schaltwippen

H&R-Federn mit strafferen Federraten senken den Fahrzeugschwerpunkt um 20 mm ab (1157 Euro). Die Abstimmung kann dank verstellbaren Stabis vorn und hinten noch zusätzlich justiert werden (511 Euro).

Trotz modifiziertem Fahrwerkssetup und Michelin-Cupbereifung wedelt der Speedart-Turbo mit fast identischen Kurvengeschwindigkeiten wie der bereits getestete Werks-Elfer um die sport auto-Referenzpiste. Trotzdem macht er seinem Namen „Bi-Turbo-Racer“ auch in Hockenheim alle Ehre: Dank höherer Leistung ist der BTR auf den Geraden schneller und überquert die Ziellinie 1,7 Sekunden vor dem Serien-Turbo. *Christian Gebhardt*

TECHNISCHE DATEN

Speedart BTR-II 580 Evo

Motor Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Turboladern, Trockensumpfschmierung, je zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Einlasssteuerung, 4 Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub 102,0 x 77,5 mm, Hubraum 3800 cm³, Verdichtung 9,8:1, max. Ladedruck 1,35 bar **Leistung 580 PS (427 kW) bei 6400/min, maximales Drehmoment 790 Nm bei 3400/min, Literleistung 152,6 PS/L**

Kraftübertragung Allradantrieb mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Differenzialsperre, PSM

Fahrwerk Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, Federbeine, Stabilisator; Bremsen: innenbelüftete und gelochte Bremsscheiben rundum, Durchmesser 350/350 mm, ABS; Räder Michelin Pilot Sport Cup in der Größe 245/30 ZR 20 und 325/25 ZR 20 hinten auf 8,5- und 12,0-Zoll-Leichtmetallfelgen

Karosserie 2+2-sitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe (mm), 4455 x 1862 x 1280, Radstand 2350 mm, Spurweite vorn/hinten 1497/1558 mm, Tankvolumen 67 Liter, Gewicht 1660 kg, Leistungsgewicht 2,9 kg/PS

Messwerte

Fahrleistungen

0-100 km/h in 3,1 Sekunden
0-200 km/h in 10,0 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit 319 km/h

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim 1.10,4 min
Slalom (18 m) 71,1 km/h

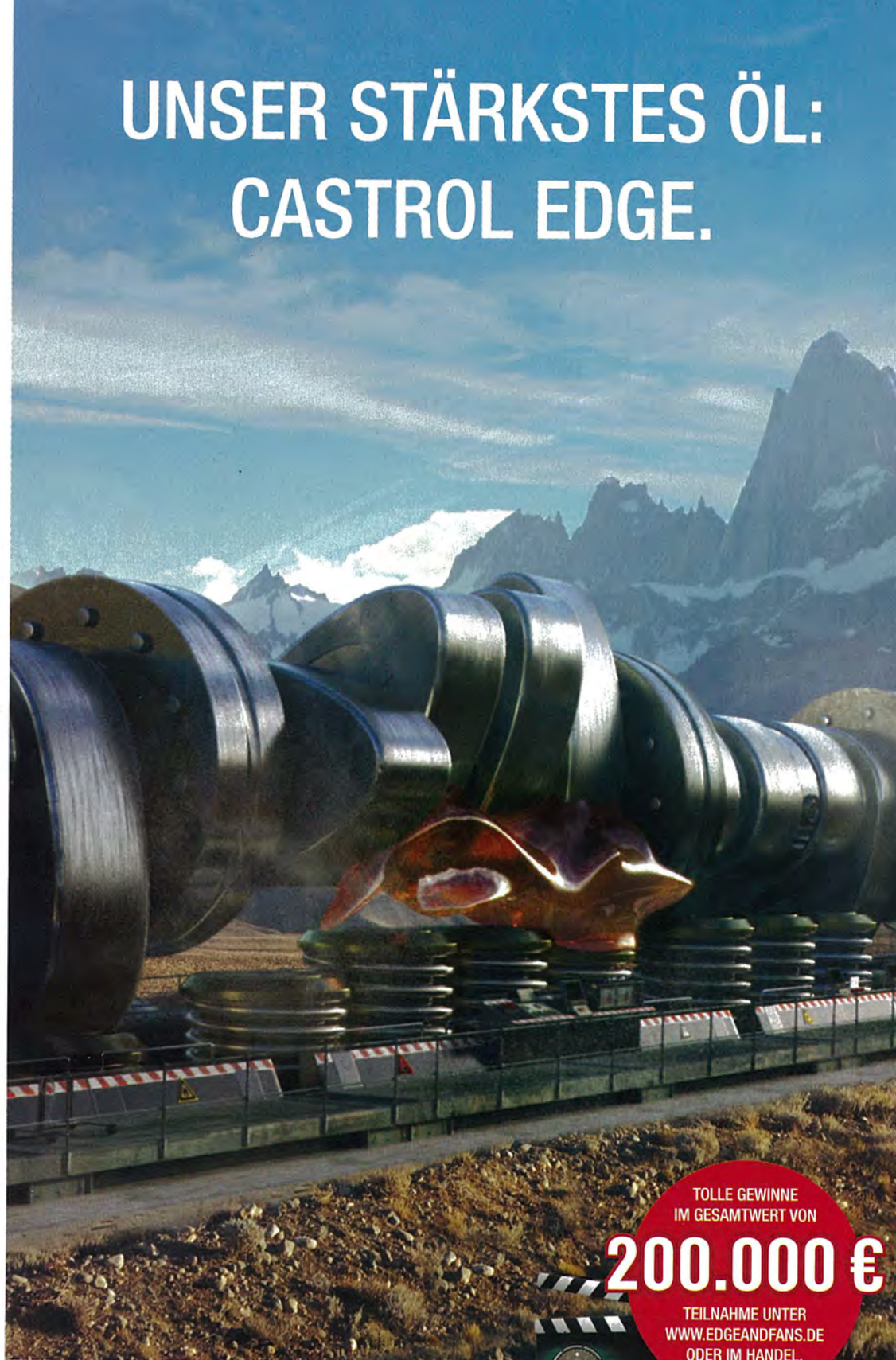
Bremsweg

aus 100 km/h kalt 34,3 m
aus 100 km/h warm 33,5 m

Verbrauch 17,2 Liter Super Plus/100 km

Grundpreis 150 155 Euro

Testwagenpreis 195 616 Euro



TOLLE GEWINNE
IM GESAMTWERT VON

200.000 €

TEILNAHME UNTER
WWW.EDGEANDFANS.DE
ODER IM HANDEL.



Getestet und perfektioniert unter extremsten Bedingungen, um die Anforderungen der Automobilhersteller zu übertreffen. Castrol EDGE: unser stärkstes Öl für maximale Performance. Mehr Informationen unter www.castrol.com/de

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.

Castrol
EDGE