

9/2010

sport auto

0-300-0 km/h

Die große Beschleunigungs- und Bremsprüfung:

Die schnellsten und sportlichsten Autos



32 Seiten Extraheft

25 Jahre BMW M3

mit Supertest M3 GTS und vier M3-Generationen im Vergleich



16 Kandidaten am Start

Bugatti Veyron
Porsche 911 GT2 RS
Lamborghini Gallardo SL
Corvette ZR1
Mercedes SLS AMG
Lexus LFA
Bentley Continental
BMW M3 GTS
9ff BT 1000 4WD
Hohenester HS 650RR
MTM-Audi RS6 Clubsport
Import Racing-Nissan GTR
Váth V60 RS
Wimmer C63 AMG
Speedart Panamera
AC Schnitzer ACS6

Im Supertest

Lexus LFA



Vergleichstest Mercedes E63 AMG T-Modell gegen Audi RS6 Avant



Tuning-Vergleich Porsche Panamera Turbo von Sportec und Speedart



Test Audi TT RS mit Doppelkupplungsgetriebe

Deutschland
3,90 €

Österreich 4,40 €, Schweiz sfr 7,80

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

Portugal (Cont.) 5,30 €, Spanien 5,20 €, Finnland 6,00 €, Griechenland 5,80 €, Norwegen 53 nkr, Slowenien 5,20 €



4 190388 303902

09



SPORTec

LB SP 9700

Schick-Schiffe

Viertausendeinhundertvierundvierzig, genau 4144 Kilogramm. Nein, das ist nicht etwa das Gesamtgewicht aller Rennfahrzeuge eines Caterham-Markenpokals oder einer Gruppe Lotus Elise-Fahrer beim Wochenendausflug. Die vier Tonnen verteilen sich in diesem Fall auf nur zwei Protagonisten: Die Porsche Panamera Turbo von Speedart und Sportec lassen Nackenhärchen nicht nur mit V8-Reizen zittern – angesichts des Gewichts zuckt auch das Leichtbau liebende Sportfahrerherz erst einmal erschrocken zusammen.

Mit dem Panamera ist Porsche prinzipiell ein besonderer Spagat gelungen. Hier treffen limousinenähnliche Platzverhältnisse auf fahrdynamisches Talent. Lässt sich das Serienauto noch weiter verbessern?

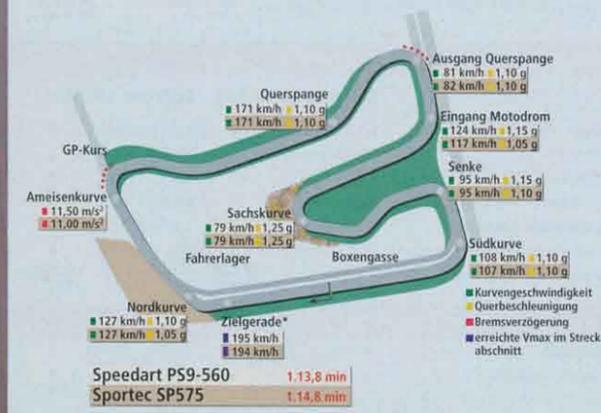
Dass der Porsche Panamera Turbo trotz seiner gewichtigen Statur auch fahrdynamisch glänzen kann, hat das Serienmodell bewiesen. Im Doppeltest zeigen jetzt die Tuning-Versionen von Speedart und Sportec, was sie drauf haben

Mit dem Speedart PS9-560 und dem Sportec SP575 liefern zwei Veredler jetzt erste Antworten. Ohne nennenswerte Gegenwehr der Auspuffanlagen machen sich die Achtzylinder sündig-lustvoll an die Arbeit. Die Stimmgewalt der beiden getunten Gran Turismo gleicht einem Offshore-Rennboot. In der Wertung „Wie wecke ich meine Nachbarn beim Kaltstart am

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Sowohl die Panamera Turbo Interpretation **Sportec SP575** als auch der **Speedart PS9-560** sind in Hockenheim langsamer als das Serienmodell. Die 20-Zoll-Radreifenkombi mit Michelin Pilot Sport auf dem Serien-Panamera funktioniert deutlich besser als die 22-Zoll-Räder mit Conti Sport Contact 3.

Durch ein verstärktes Untersteuern auch unter Last am Kurvenausgang verliert der Sportec zusätzlich noch Zeit, weil der Fahrer erst später wieder aufs Gas gehen kann. Dank des insgesamt neutraleren Fahrverhaltens erarbeitet sich der Speedart einen Vorsprung von einer Sekunde.



SPAX*	Speedart PS9-560 3,8	Sportec SP575 3,7
Motor	Achtzylinder, Turbo	Achtzylinder, Turbo
Ventile	4 pro Zylinder, dohc	4 pro Zylinder, dohc
Bohrung mal Hub	96,0 x 83,0 mm	96,0 x 83,0 mm
Hubraum	4806 cm ³	4806 cm ³
Verdichtung/Ladedruck	10,5:1	10,5:1
Leistung	560 PS bei 5650/min	575 PS bei 5800/min
Drehmoment	810 Nm bei 2950/min	820 Nm bei 3000/min
Literleistung	116,5 PS/L Hubraum	119,6 PS/L Hubraum
Kraftübertragung	Allradantrieb, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe	Allradantrieb, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Bremsen Ø vorn/hinten	390/350 mm	390/350 mm
Bereifung (VA / HA)	Conti SportContact3 265/30 ZR 22/305/25 ZR 22 auf 9,5/11,0-Zoll-Felgen	Conti SportContact3 265/30 ZR 22/305/25 ZR 22 auf 9,5/11,0-Zoll-Felgen
Länge x Breite x Höhe	4970 x 1931 x 1418 mm	4970 x 1931 x 1418 mm
Tankinhalt	100 Liter	100 Liter
Grundpreis	135 154 Euro	135 154 Euro
Testwagenpreis	201 258 Euro	197 000 Euro

MESSWERTE

Gewicht	Speedart PS9-560	Sportec SP575
Fahrzeug voll getankt	2078 kg	2066 kg
Gewichtsverteilung vorn/hi.	53,2/46,8 %	53,3/46,7 %
Leistungsgewicht	3,7 kg/PS	3,6 kg/PS

Beschleunigung	Speedart PS9-560	Sportec SP575
0 - 40 km/h	1,2 s	1,1 s
0 - 60 km/h	1,9 s	1,9 s
0 - 80 km/h	2,8 s	2,7 s
0 - 100 km/h	3,9 s	3,9 s
0 - 120 km/h	5,2 s	5,2 s
0 - 140 km/h	6,7 s	6,8 s
0 - 160 km/h	8,7 s	8,9 s
0 - 180 km/h	10,8 s	11,0 s
0 - 200 km/h	13,6 s	13,6 s
Elastizität im 4./5./6. Gang aus 80 km/h		
bis 100 km/h	2,3 s / 4,2 s / 6,7 s	1,7 s / 2,9 s / 5,0 s
bis 120 km/h	4,0 s / 7,7 s / 12,7 s	3,4 s / 5,2 s / 9,5 s
bis 140 km/h	5,7 s / 10,4 s / 18,0 s	5,1 s / 7,6 s / 12,9 s
bis 160 km/h	7,5 s / 12,9 s / 22,2 s	6,9 s / 10,1 s / 16,0 s
bis 180 km/h	9,7 s / 15,5 s / -- s	9,1 s / 12,8 s / -- s
Höchstgeschwindigkeit	315 km/h	315 km/h

Fahrdynamik	Speedart PS9-560	Sportec SP575
Kleiner Kurs Hockenheim 1.13,8 min		1.14,8 min
18-Meter-Slalom 65,3 km/h		65,7 km/h

Bremsweg	Speedart PS9-560	Sportec SP575
aus 100 km/h (kalt/warm)	36,6 m / 37,8 m	37,3 m / 38,4 m
Verzögerung (kalt/warm)	10,5 m/s ² / 10,2 m/s ²	10,3 m/s ² / 10,0 m/s ²
aus 200 km/h (warm)	148,8 m	150,0 m
Verzögerung	10,4 m/s ²	10,3 m/s ²

Testverbrauch	Speedart PS9-560	Sportec SP575
Minimalverbrauch	17,6 L/100 km Super Plus	17,2 L/100 km Super Plus
Maximalverbrauch	33,4 L/100 km Super Plus	32,1 L/100 km Super Plus
Durchschnittsverbrauch	21,7 L/100 km Super Plus	22,4 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 = SPAX
 Messbedingungen: Lufttemperatur.....22° Celsius, Asphalttemperatur.....33° Celsius, Luftdruck.....1008 mbar

sport auto-Wertung (objektiv)

	Speedart PS9-560	Sportec SP575
Kleiner Kurs Hockenheim	1.13,8 min	1.14,8 min
Slalom (18 m)	65,3 km/h	65,7 km/h
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	3,9 s	3,9 s
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	37,8 m	38,4 m
Leistungsgewicht	3,7 kg/PS	3,6 kg/PS
Preis-Leistungs-Verhältnis*	251 Euro/PS	251 Euro/PS
Summe (maximal 60 Punkte)	44	43

sport auto-Wertung (subjektiv)

Fahrspaß	6	6
Alltagstauglichkeit	9	9
maximal je 10 Punkte		

*Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis



Swissair: Der 2066 Kilogramm schwere Sportec SP575 beim Takeoff

schnellsten?“ liegt der Sportec-Panamera mit seiner Edelstahl-Sportabgasanlage ab Kat leicht vor der Speedart-Variante. Hingegen versöhnen sich PS9-560-Fahrer wohl schneller mit der gestressten Nachbarschaft – auf Knopfdruck unter dem Lenkrad verstummt der Speedart-Bass aus den vier Endrohren im Ofenrohr-Format, und die Klappen-Endschalldämpfer säuseln in der Tonlage des Serienauspuffs.

Doch Leisetreter sind beim Deutsch-Schweizer-Duell nicht gefragt. Beide sind für ein wildes Abenteuer im Reich der leistungsstarken Gran Turismo bereit. Bei Sportec nippt der 4,8-Liter-Biturbo mit ursprünglich 500 PS noch einen Tick länger am Leistungscocktail. Das Ergebnis sind, dank neu programmierter Motorelektronik und Abgasanlage mit weniger Gegendruck, kräftige 575 PS. 15 PS weniger stemmt der 90-Grad-V8 auf die Kurbelwelle des Panamera-Modells aus dem Hause Speedart. Ein Zusatzsteuergerät und eine modifizierte Abgasanlage sowie ein Sportluftfilter sorgen hier für den Leistungsschub.

Trotz des minimalen Leistungsunterschieds stürmen beide Allradler mit prächtiger Traktion aus dem Stand in 3,9 Sekunden auf 100 km/h. Damit unterbietet die Tuning-Fraktion das bereits getestete Serienfahrzeug (sport auto 11/09) um zwei Zehntel.

Der eigenössische Panamera hat dabei im unteren Drehzahlbereich subjektiv mehr Dampf. Im Speedart boxt das Leistungsplus den Fahrer erst ab knapp 3000/min in die adaptiven Sportsitze mit den roten Ziernähten. Über die 200 km/h-Marke rennt das Porsche-Duo binnen 13,6 Sekunden ebenfalls im Gleichschritt (Serie: 14,5 s). Nicht nur vom Gefühl her bietet der Sportec

SP575 aber den besseren Durchzug – die Elastizitätsmessung untermauert die Vermutung des Popometers.

„Ihr quält ja wohl alles auf die Piste?“, fragt der Sicherheitsposten an der Einfahrt zum Fahrerlager in Hockenheim. Ein Panamera wird hier auf der Rennstrecke wohl so oft gesichtet wie ein Wal in freier Wildbahn. Zwei kampfeslustige Panamera auf dem Kleinen Kurs – Vorhang auf für eine Neuinszenierung. Mit kaum spürbarer Seitenneigung rennt der Sportec über die 2,6 Kilometer lange sport auto-Referenz-

AUF DEN PUNKT GEBRACHT



sport auto-Redakteur Christian Gebhardt

Wie bereits das getestete Serienauto überzeugen der **Sportec SP575** sowie der **Speedart PS9-560** trotz ihres hohen Gewichts mit guten Fahrleistungen. Während die Tuning-Modelle bei den Beschleunigungswerten die Serie übertreffen, können sie deren Rundenzeit auf dem Kleinen Kurs nicht unterbieten.

Die Radreifenkombination verhindert mit Grip-Problemen eine bessere Zeit. Wie stark sich dies auf die Fahrdynamik auswirkt, zeigt auch der Slalom. Beide Tuning-Varianten sind fast 2 km/h langsamer als der Serien-Panamera Turbo. Auf der Rennstrecke kann zumindest der Speedart mit neutralem Fahrverhalten punkten, während der Sportec SP575 deutlich untersteuert. Doch in erster Linie werden die getunten Panamera wohl ohnehin im Alltag bewegt. Schnellere Rennreisemobile als die beiden 315 km/h schnellen Porsche gibt es nämlich selten.

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung mit Abgasanlage	8980 Euro
Tieferlegung	2133 Euro
Komplettradsatz	8505 Euro
Karbon-Diffusor	1405 Euro

HERSTELLER

Sportec AG
 Hofstrasse 17, CH-8181 Höri bei Bülach
 Telefon 0041/43/4114300
 www.sportec.ch



Im SP575 leistet der Biturbo-V8 statt 500 nun 575 PS



Innere Werte: Sportec lässt das funktionale Panamera-Cockpit im Serientrimm



Sportec Mono/7 22-Zoll-Räder, Serien-Stahlbremse

piste. Dabei schiebt er – ob unter Last oder im Rollzustand – kurz nach dem Einlenken über alle Viere.

Auch mit erzwungenen Lastwechseln lässt sich der Schweizer kaum vom Untersteuern ins Übersteuern bewegen. Wegen der straffen Dämpferabstimmung, minimalen Eigenlenkverhalten und des hohen Gewichts kapitulieren die Reifen schnell mit nachlassendem Gripniveau. Fahrdynamisch betrachtet verhindert die ausgeprägte, aber sicherheitsbewusste Tendenz zum Untersteuern eine bessere Rundenzeit als 1.14,8 Minuten.

Mit spürbar mehr Seitenneigung wirft sich der PS9-560 in die Kurven. Wie Sportec vertraut auch Speedart auf den automatischen Wankausgleich PDCC und die adaptive Luftfederung. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden beide Autos im straffsten PASM-Modus gefahren. Die stärkeren

Karosseriebewegungen und die sich weicher anfühlende Dämpferkennlinie verhelfen dem Speedart PS9-560 zu einem neutraleren Fahrverhalten. Lenkbefehlen folgt der mit Frontspoilerlippe, Seitenschwellern, angedeutetem Diffusor und zusätzlichem Heckflügel deutlich abgewandelte Panamera mit weniger Untersteuern und direkterem Einlenkverhalten.

Das F1-Sportlenkrad von Speedart vermittelt dabei einen sportlicheren Charakter als das Serienvolant. Mit einem Durchmesser von 365 mm liegt das etwas kleinere Lenkrad mit Alu-Leder-Besatz besser in den Händen als die Porsche-Serienversion. Zudem werden die Gänge des PDK hier nicht über die nervigen Porsche-Schiebetasten, sondern klassisch, nach dem Motto „Rechts hoch, links runter“ mit richtigen Schaltwippen gewählt.

Nicht nur das Lenkrad sprüht im Speedart mehr Sport-

lichkeit. Trotz des nicht vollständig abschaltbaren Porsche-ESP PSM lässt sich das V8-Schlachtschiff mit energischem Gasfuß sogar zu bedächtigen Heckschwenks drängen. Der deutsche Tuning-Panamera kurvt in der Folge genau eine Sekunde schneller um den Kleinen Kurs als sein Konkurrent aus der Schweiz.

Mit einer Rundenzeit von 1.13,8 Minuten ist aber auch der Speedart PS9-560 eine Zehntelsekunde langsamer als das leistungsschwächere Serienauto. Angesichts des mächtigen Schuwerkes und der gewählten Bereifung der Tuning-Modelle ist das wenig verwunderlich.

Speedart und Sportec setzen jeweils auf wuchtige 22-Zoll-Räder mit den einzig für diese Größen lieferbaren Conti Sport Contact 3. Ein Reifen, der in Sachen Grip nicht gerade als Meister seines Fachs gilt. Das Serienfahrzeug mit 20-Zoll-Radsatz und Michelin Pi-

lot Sport-Pneus sieht zwar längst nicht so extrovertiert aus, auf der Rennstrecke funktioniert diese Rad-Reifen-Kombination aber wesentlich besser. So können die beiden gestärkten Gran Turismo ihr Leistungsplus im Vergleich zum Serien-Panamera auf der Rennstrecke in Hockenheim nicht umsetzen.

Doch wer quetscht mit einem Panamera überhaupt das letzte Zehntel auf der Rennstrecke raus? „Wir haben schon vereinzelt Hardcore-Kunden, die mit dem Panamera auf die Nordschleife gehen, aber die meisten nutzen den Wagen als sportive Reiselimousine“, verrät Speedart-Geschäftsführer Björn Strieng. Und schneller kann man kaum reisen: Anders als beim Rennstrecken-ausflug ziehen die beiden Kandidaten auf der Autobahn mit 315 km/h Höchstgeschwindigkeit am 303 km/h schnellen Serienmodell vorbei. Christian Gebhardt

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung mit Abgasanlage	5653 Euro
Komplettradsatz	9948 Euro
Sportlenkrad mit Schaltwippen	2582 Euro
Optikpaket	12 328 Euro

HERSTELLER

Speedart Automobilesdesign GmbH
 Leonberger Straße 44, D-71277 Rutesheim
 Telefon 07152/901100
 www.speedart.de



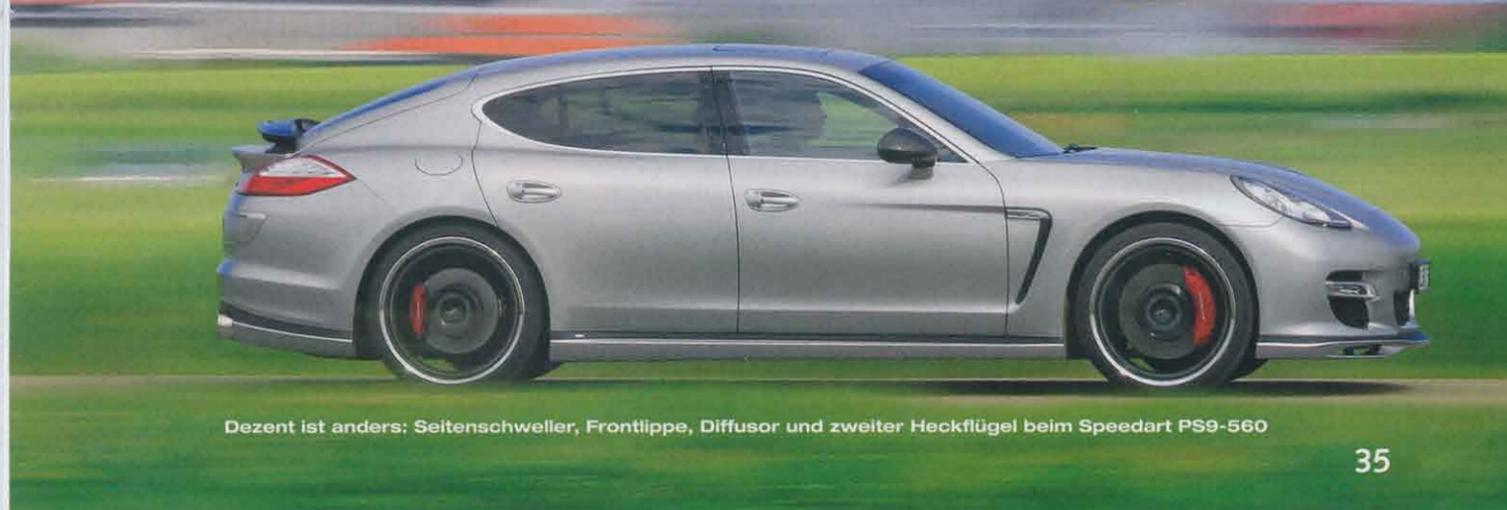
560 PS und Karbon-Motorabdeckung für 2238 Euro im Speedart



Lenkrad mit Schaltwippen (2582 Euro), rote Karbon-Applikationen (10674 Euro)



Dreiteilige 22-Zoll-Räder LSC-Forged, Stahlbremse



Dezent ist anders: Seitenschweller, Frontlippe, Diffusor und zweiter Heckflügel beim Speedart PS9-560