

Die schnellsten und sportlichsten Autos

Der Neue im Supertest

Porsche 911 Carrera S



Extrahaft
Leichtbau in Sport, Serie und Tuning

Fahrbericht und Test



Mercedes C63 AMG Coupé Black Series und BMW M5



Duell auf dem Sachsenring
Ferrari 458 Italia vs Porsche 911 GT3 RS 4.0



Generationentreffen
Nissan GT-R, Modell 2012 – und seine Ahnen



0-300-0 km/h
Die Tuning-Elite im Vergleichskampf

Deutschland
4,20 €

Österreich 4,80 €, Schweiz sfr 8,-

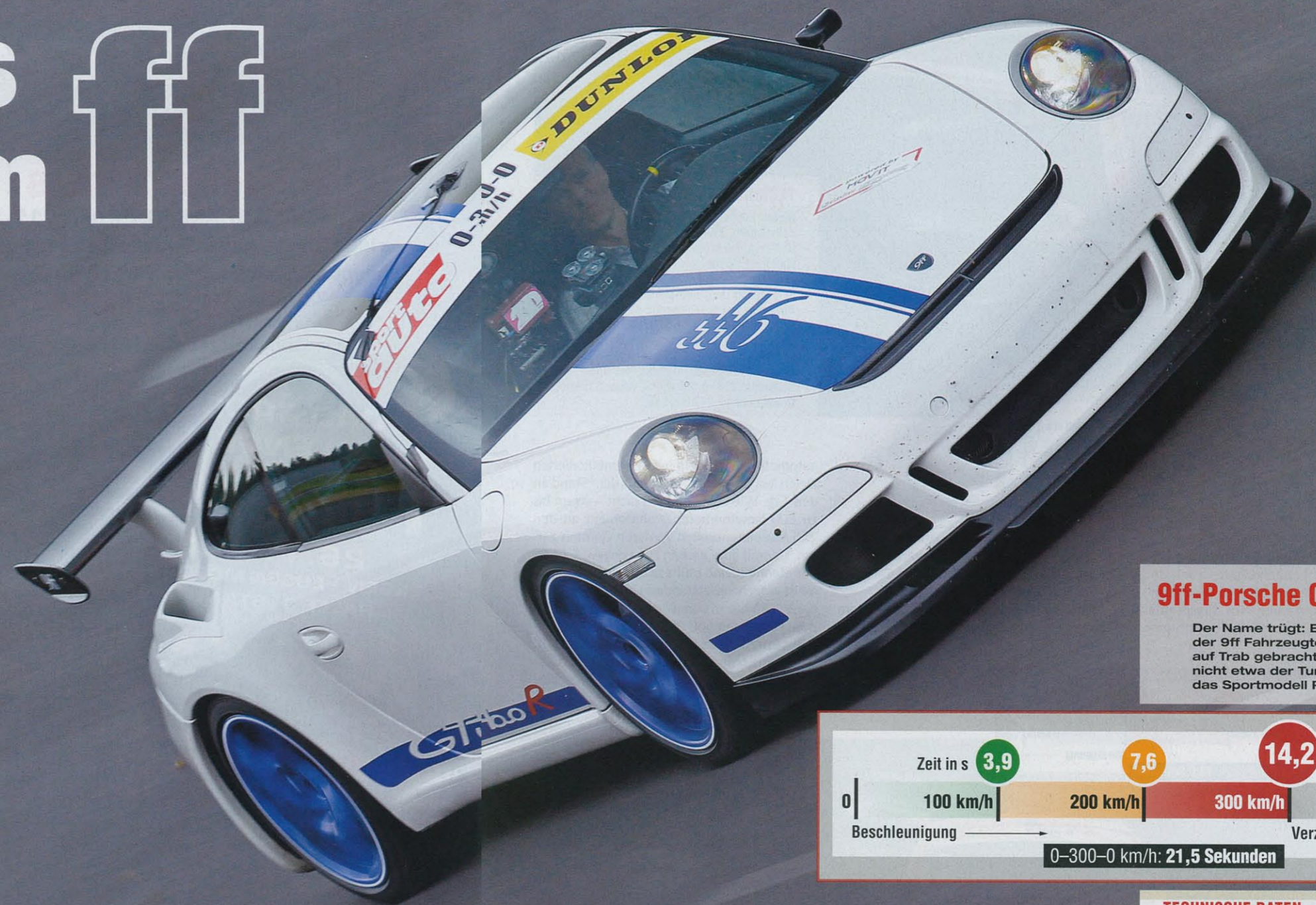
BeNeLux 4,90 €, Frankreich 5,50 €, Italien 5,60 €

Portugal (Cont.) 5,70 €, Spanien 5,60 €, Finnland 6,30 €, Griechenland 6,20 €, Norwegen 56 nkr, Slowenien 5,60 €





Aus dem fff



Neben sieben Herstellern schickten beim 0-300-0-Beschleunigungs-Brems-Duell auch ebenso viele Veredler ihre Autos ins Rennen. Extrem-Tuner MTM und Newcomer Mathilda Racing setzten bei ihren Kreationen aus dem VW-Konzern, dem Audi A1 Nardo Edition und dem Scirocco GT-R1, gar auf Frontantrieb

Es gibt Dinge, die es eigentlich gar nicht gibt. Oder besser: die im Grunde genommen und nach allem, was man über die Jahre gelernt hat, nicht wirklich funktionieren können. Frontantrieb und weit über 400 beziehungsweise glatte 500 PS beispielsweise.

Und doch – so wie wir über die Jahre begreifen mussten, dass die dem Konzept nach eigentlich benachteiligten Heckmotor-Sportwagen gegenüber anderen, theoretisch sinnvolleren Fahrzeugkonfigurationen noch lange

nicht das Nachsehen haben müssen (siehe Supertest des Porsche 911 Carrera S vom Typ 991 ab Seite 18), so durften wir anhand starker Fronttriebler in letzter Zeit studieren, dass die ehemals für Autos mit diesem Antriebskonzept als magisch geltende Leistungsgrenze von 200 PS längst obsolet ist.

Ob Renault Mégane R.S. mit bis zu 265 PS oder Ford Focus RS 500 mit 350 Pferdestärken: Eine aufwendige, Antriebsmomente in der Lenkung minimierende Vorderachskonstruktion und ein sorgfältig abgestimmtes me-

chanisches Sperrdifferenzial vorausgesetzt, dürfen inzwischen getrost auch mehrerlei Kräfte ungezügelt an einer Achse angreifen.

So gesehen war es also wohl nur eine Frage der Zeit, bis die leistungsstarken Fronttriebler den Vertretern der Allrad-Fraktion auch bei High-Speed-Events wie dem von Dunlop und sport auto anno 2009 in Papenburg ins Leben gerufenen Beschleunigungs-Brems-Duell 0-300-0 ins flotte Handwerk pfuschen würden – wie im September 2011 dann auch geschehen. Insbesondere der

vom im bayerischen Wettstetten beheimateten Audi-Spezialisten MTM beigesteuerte A1 sorgte mit seinem kompakten, auffallend orange-schwarz-weiß gehaltenen Kleid vom Stand weg für Aufmerksamkeit.

2,4 Kilogramm pro PS? Da müsste was gehen. Wenngleich – ganz ehrlich – will man das wirklich? Mit so einer Knutschkugel aus dem Stand auf Tempo 300 preschen und – schlimmer noch – aus eben dieser Geschwindigkeit heraus dann auch voll in die Eisen gehen? Was, wenn die dynamische

Radlastverschiebung dabei die Überhand gewinnt und der kleine Kerl den Aufstand probt? Schließlich gibt das Größenverhältnis zwischen vorderer und hinterer innenbelüfteter und gelochter Stahlscheibe (376 zu 230 Millimeter) unschwer Auskunft darüber, wo die Verzögerung wirksam wird.

Schlussendlich tut der smarte Zweiterer freilich nichts dergleichen, zumindest nicht beim Bremsen. Der Aufstand über die Vorderachse unterbleibt schon deshalb, weil die realisierten durchschnittlichen Verzöge-

9ff-Porsche GTurbo R

Der Name trägt: Basis des bei der 9ff Fahrzeugtechnik GmbH auf Trab gebrachten Eifers ist nicht etwa der Turbo, sondern das Sportmodell Porsche GT3



TECHNISCHE DATEN

Motor: Sechszylinder-Boxermotor mit 2 Turboladern, 3894 cm³, 1200 PS (882 kW) bei 8100/min, 1150 Nm bei 5800/min, 308,2 PS/L, max. Ladedruck 1,6 bar
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, sequenzielles Sechsganggetriebe, PSM
Bremsen: Innenbelüftete und gelochte Keramik-Scheiben rundum, Ø vo/hl 380/350 mm, vorn Sechskolben-, hinten Vierkolben-Festsättel, ABS
Bereifung: 245/35 ZR 19 vorn und 315/30 ZR 19 hinten, Dunlop SP Sportmaxx GT
Gewicht: 1280 kg, 1,1 kg/PS, **Vmax:** 385 km/h, **Grundpreis:** ab 315 000 Euro

Speedart BTR-II 650 Evo

... der graue Anzug auch: Keiner war schneller auf 100 als der auf dem Porsche 911 Turbo basierende BTR-II 650 Evo von Speedart



TECHNISCHE DATEN

Motor: Sechszylinder-Boxermotor mit 2 Turboladern, 3800 cm³, 650 PS (478 kW) bei 6500/min, 910 Nm bei 3800/min, 171,1 PS/L, max. Ladedruck 1,6 bar
Kraftübertragung: Allradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, PSM
Bremsen: Innenbelüftete und gelochte Stahlscheiben rundum, Ø vo/hi 350/350 mm, vorn Sechskolben-, hinten Vierkolben-Festsättel, ABS
Bereifung: 245/30 ZR 20 vorn und 325/25 ZR 20 hinten, Michelin Pilot Sport
Gewicht: 1652 kg, 2,5 kg/PS, **Vmax:** 335 km/h, **Grundpreis:** ab 242 000 Euro

automobile Kraftzweig mit den ambitionierten Zielen lediglich beim Antritt aus dem Stand an den Tag. Wie sollte er auch nicht – wenn bis zu 600 Newtonmeter Drehmoment an den 235 Millimeter breiten vorderen Gummis zerren. Der mit dem großen Herz des Audi TT RS antretende Kleine müht sich redlich, aber zu meist vergebens, zumindest einen Großteil der dank 1,45 bar maximalem Ladedruck zu Gebote stehenden 500 Pferdestärken vortriebswirksam zu Boden zu bringen. Es braucht schon eine ordentliche Portion Gefühl im Gasfuß, um im MTM-Audi A1 Nardo Edition binnen fünf Sekunden von null auf 100 zu kom-

TECHNISCHE DATEN

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader, 1984 cm³, 446 PS (328 kW) bei 7000/min, 549 Nm bei 4900/min, 224,8 PS/L, max. Ladedruck 1,8 bar
Kraftübertragung: Vorderradantrieb, Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, ESP
Bremsen: Stahl-Scheiben, vorn innenbelüftet und gelocht, Ø vo/hi 370/310 mm, vorn Sechskolben-Festsättel, hinten Einkolben-Schwimmsättel, ABS
Bereifung: 235/35 ZR 19 vorn und hinten, Dunlop SP Sportmaxx GT
Gewicht: 1423 kg, 3,2 kg/PS, **Vmax:** 308 km/h, **Grundpreis:** ab 70 000 Euro

Mathilda-VW Scirocco GTR1

Agent Orange: Der von Mathilda Racing aufgebretzelte 446-PS-Scirocco war einer von zwei im Speed-Pool



rungrwerte mit 10,12 m/s² nicht wirklich brachial sind. Ganz spurstabil bleibt der Fronttriebler zwar nicht, nachhaltiges Hin- und Hergezappel wie zuvor bei der Beschleunigungsprüfung steht beim Not-Stopp indes nicht zu fürchten. Die mit 3600 Euro zum

Fahrzeug-Gesamtpreis von wahrlich atemberaubenden 103 880 Euro beitragende MTM-Bremse tut klaglos und artig ihren Dienst – nicht mehr und nicht weniger.

Die auch kleinen Menschen mit großem Ehrgeiz zuweilen eigene Zickigkeit legt der



TECHNISCHE DATEN

Motor: Sechszylinder-60-Grad-V-Motor mit 2 Turboladern, 3799 cm³, 765 PS (563 kW) bei 6600/min, 953 Nm bei 4200/min, 201,4 PS/L, max. Ladedruck 1,7 bar
Kraftübertragung: Allradantrieb, Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, ESP
Bremsen: Innenbelüftete und geschlitzte Stahlscheiben, Ø vo/hi 400/385 mm, Sechskolben-Festsättel rundum, ABS
Bereifung: 285/35 ZR 20 vorn und hinten, Dunlop SP Sportmaxx GT 600 DSST
Gewicht: 1757 kg, 2,3 kg/PS, **Vmax:** 326 km/h, **Grundpreis:** ab 135 000 Euro

men. Mit etwas Glück mündet das vehemente Rechts-/Links-Gezerre schlussendlich dann sogar in 4,9 Sekunden.

Der mühsame Teil der Sprintprüfung wäre damit erledigt. Der Rest des A1-Aufgalopps ist dann allemal dazu angetan, die Mundwinkel von Fahrer und Beifahrer selbsttätig nach oben gleiten zu lassen: Die 200-km/h-Marke ist nach 14,4 Sekunden Vergangenheit, die 300-km/h-Grenze nach 39,3 Sekunden geknackt. Das kann sich sehen lassen – auch und gerade im direkten Vergleich mit dem zweiten, vom Kölner Tuner Mathilda Racing auf die 19 Zoll großen, Dunlop Sport Maxx GT-bereiften

TECHNISCHE DATEN

Motor: Sechszylinder-Boxermotor mit 2 Turboladern, 3800 cm³, 600 PS (441 kW) bei 6600/min, 840 Nm bei 3100/min, 157,9 PS/L, max. Ladedruck 1,4 bar
Kraftübertragung: Allradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, PSM
Bremsen: Innenbelüftete und gelochte Stahlscheiben rundum, Ø vo/hi 350/350 mm, vorn Sechskolben-, hinten Vierkolben-Festsättel, ABS
Bereifung: 235/35 ZR 19 vorn und 305/30 ZR 19 hinten, Dunlop SP Sportmaxx GT
Gewicht: 1691 kg, 2,8 kg/PS, **Vmax:** 325 km/h, **Grundpreis:** ab 203 000 Euro

Importracing Nissan GT-R

Nach-Brenner: Im zweiten Anlauf schafft der auf 765 PS erstarkte Nissan GT-R von Importracing den souveränen Sprung aufs Treppchen



Räder gestellten Fronttriebler des Hochgeschwindigkeits-Tests. Dessen Basis stellt mit dem Scirocco R gleichfalls der VW-Konzern.

Anders als der MTM-Audi gibt sich der Mathilda GT-R1 jedoch mit vier Zylindern und „nur“ 446 PS zufrieden. Eine Drexler-Sperre

und eine mit 370 Millimeter-Stahlscheiben vorn versehene Movit-Bremsanlage gehören indes auch bei dem knallorangenen, aufgrund des Käfigs im Fahrgastraum zum Zweisitzer mutierten Fronttriebler zur unverzichtbaren Grundausrüstung. Den aufwendigen Mo-



Speedart BTR-II 600 Cabriolet

Speedart die Zweite: Auch das Cabrio setzt auf dem Elfer Turbo auf, tritt aber lediglich mit der Kraft von 600 Rössern an



Tuningwerk-BMW X5

Ach du dickes Ding: Beim BMW X5 von Tuningwerk stehen den 660 PS des V8-Biturbomotors stolze 2338 Kilo und eine ordentliche Stirnfläche entgegen



TECHNISCHE DATEN

Motor: Achtzylinder-90-Grad-V-Motor mit 2 Turboladern, 4395 cm³, 660 PS (485 kW) bei 6000/min, 750 Nm bei 1600-5760/min, 150,2 PS/L, max. Ladedruck 1,5 bar
Kraftübertragung: Allradantrieb, Sechsgang-Automatikgetriebe, DSC
Bremsen: Innenbelüftete und gelochte Stahlscheiben rundum, Ø vo/hi 396/380 mm, vorn Sechskolben-, hinten Vierkolben-Festsättel, ABS
Bereifung: 274/40 ZR 20 vorn und 315/35 ZR 20 hinten, Hankook Ventus S1 Evo
Gewicht: 2338 kg, 3,5 kg/PS, **Vmax:** 308 km/h, **Grundpreis:** ab 137 000 Euro



torenbau des mit einem modifizierten DSG versehenen Testwagens steuert in diesem Fall Turbo-Spezialist HGP bei.

Erzielt wird die Leistungsexplosion durch eine Turbolader-Abgaskrümmereinheit mit Längenausgleich, eine Verdichtungsreduzie-

rung, eine FSI Hochdruckpumpe mit verstärktem Tassenstößel, eine 70-Millimeter-Drosselklappe, geänderte Einspritzdüsen, eine geänderte Motorperipherie sowie – last but not least – eine Softwareoptimierung der Motorelektronik.

So gerüstet prescht das im Rheinland auf Touren gebrachte Wolfsburger Coupé binnen 14,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 200 und ist damit nur unwesentlich langsamer als sein stärkerer und rund 200 Kilogramm leichter frontgetriebener Konkurrent von MTM. Jenseits 200 km/h ging dem Mathilda-Scirocco in Papenburg dann allerdings die Luft aus. 300 km/h lagen erst nach knapp 70 Sekunden an, weil die Hochdruckpumpe oberhalb 6000 Touren den erforderlichen Solldruck nicht mehr aufbaute. Auch auf der Bremse konnte der Kölner Fronttriebler nicht mit dem Wettstetter mithalten. Eine mittlere Verzöge-



MTM-Audi A1 Nardo Edition

Pfundskerl: Rund 1200 Kilo Lebendgewicht treffen beim Audi A1 von MTM auf stramme 500 Pferdestärken



TECHNISCHE DATEN

Motor: Fünfzylinder-Reihenmotor mit Turbolader, 2480 cm³, 500 PS (368 kW) bei 6900/min, 600 Nm bei 4400/min, 201,6 PS/L, max. Ladedruck 1,45 bar
Kraftübertragung: Vorderradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, ESP
Bremsen: Stahl-Scheiben, vorn innenbelüftet und gelocht, Ø vo/hi 376/230 mm, vorn Vierkolben-Festsättel, hinten Einkolben-Schwimmsättel, ABS
Bereifung: 235/30 ZR 19 vorn und hinten, Michelin Pilot Super Sport
Gewicht: 1211 kg, 2,4 kg/PS, **Vmax:** 324 km/h, **Grundpreis:** ab 103 880 Euro



Väth-Mercedes V63 RS

U40-Party: 660 PS reichen auch im Mercedes CLS 63 AMG zum munteren Aufgalopp – der V63 RS rannte und stand binnen 39,3 Sekunden



TECHNISCHE DATEN

Motor: Achtzylinder-90-Grad-V-Motor mit 2 Turboladern, 5461 cm³, 660 PS (483 kW) bei 5625/min, 960 Nm bei 3888/min, 120,9 PS/L, max. Ladedruck 1,2 bar
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, ESP
Bremsen: Innenbelüftete und gelochte Stahlscheiben rundum, Ø vo/hi 360/330 mm, vorn Sechskolben-, hinten Vierkolben-Festsättel, ABS
Bereifung: 265/30 ZR 20 vorn und 305/35 ZR 20 hinten, Dunlop SP Sportmaxx GT
Gewicht: 1951 kg, 3,0 kg/PS, **Vmax:** 325 km/h, **Grundpreis:** ab 135 220 Euro

rungsleistung von 9,66 m/s² und der damit einhergehende Bremsweg von 359,5 Metern aus 300 km/h gehen in dieser Leistungsklasse klar als ungenügend durch.

Noch später kam lediglich der mit 2338 Kilo Lebendgewicht und der Aerodynamik einer Schrankwand angetretene Tuningwerk-BMW X5 zum Stehen. Hier sind aus Tempo 300 gar 366,8 Meter freier Raum erforderlich, wenn die gewichtige Fuhre kollisionsfrei zum Stillstand kommen soll.

Beachtlich flott gelingt hingegen der Aufgalopp der mit 660 PS und 750 Newtonmeter angetretenen Wuchtrumme: Mit 4,5 Sekunden bis 100, deren 13,9 bis 200 und 58,6 Sekunden bis 300 km/h kann sich das allradgetriebene Schwergewicht durchaus sehen lassen.

Die vorderen fünf Plätze des Tuning-Klassesments machten dann freilich doch wieder

die antrittsstarken Allradler und Hecktriebler unter sich aus. Dass Autos der Marke Porsche dabei die beliebteste Basis stellen, ist weder neu noch verwunderlich. Schließlich macht dem Kultsportler aus Stuttgart-Zuffenhausen zumindest auf der Bremse so leicht keiner etwas vor (siehe Ergebnis des Porsche GT3 RS 4.0 im ersten Teil des 0-300-0-Berichts in sport auto 11/2011).

Ergo sind die Elfer-Modelle, die als Tuning-Fahrzeuge ohne das springende Pferd im Wappen auskommen müssen, mit drei zu zwei in der Überzahl. Der Leonberger Porsche-Spezialist Speedart hat mit zwei turbobefeuerten Derivaten, einem 650 PS starken Allrad-Coupé und einem mit der Kraft von 600 Rössern antretenden Allrad-Cabriolet gleich zwei heiße Eisen im Feuer. Letztgenanntes muss sich aufgrund minimal schlechterer Beschleunigungswerte zwischen 200 und 300 km/h

trotz seiner deutlich zupackenderen Serien-Bremsanlage mit rundum 350 Millimeter messenden, innenbelüfteten und gelochten Stahlscheiben schlussendlich dem einzigen, vom hessischen Tuner Väth ins Rennen geschickten Mercedes geschlagen und mit Platz fünf des Tuning-Klassesments zufrieden geben.

Der mit 306 zu 344,4 Meter im Vergleich zum Väth-Mercedes CLS V 63 RS deutlich kürzere Bremsweg des Speedart-GTR 600 Cabrio spricht indes im Falle eines Falles klar für das Porsche-Derivat. Schließlich sollte, wer



0-300-0 Papenburg 2011

Modell	9ff-Porsche GTurbo R	Importracing Nissan GT-R	Speedart BTR-II 650 Evo	Väth-Merc. V63 RS	Speedart BTR-II 600 Cab.	MTM-Audi A1 NE	Tuningwerk BMW X5	Mathilda-VW Scirocco GT-R1
0-100	3,9	3,3	2,8	4,0	3,3	4,9	4,5	5,7
0-200	7,6	9,1	9,2	12,1	10,7	14,4	13,9	14,8
0-300	14,2	22,9	28,1	31,0	33,7	39,3	58,6	69,4
300-0 (s)	7,3	7,5	7,7	8,3	7,3	8,2	8,8	8,6
300-0 (m/s ²)	11,43	11,08	10,87	10,08	11,35	10,12	9,47	9,66
300-0 (m)	303,9	313,4	319,4	344,4	306,0	343,1	366,8	359,5
0-300-0	21,5	30,4	35,8	39,3	41,0	47,5	67,4	78,0

ungestüm nach vorne prescht, bei Bedarf auch zügig zum Stehen kommen können. Und das gelingt dem mittels Feinabstimmung der Motorelektronik sowie einem geänderten Ladeluftkühlsystem und ebensolchem Endschalldämpfer auf Touren gebrachten Hösbacher nur ansatzweise. Die mit 702 Euro vergleichsweise günstigen Überarbeitungsmaßnahmen an der serienmäßigen Bremsanlage (Stahlflexleitungen, Rennbremsöl, TÜV Gutachten) entfalten mit mittleren Verzögerungswerten von 10,08 m/s² nur mäßig Wirkung. Dagegen ist das auf die Serienstopper vertrauende Speedart-Cabrio mit 11,35 m/s² eine Bank. Dennoch – unterm Strich gilt: Platz vier für den Väth-Mercedes V 63 RS auf Basis CLS 63 AMG, Platz fünf für das Speedart-Porsche Cabriolet.

Eine knappe Niederlage für die Leonberger, die durch die Podiumsplatzierung des Turbo-Coupés mit dem Namenszusatz Evo ein Stück weit wettgemacht wird. Dies gilt umso mehr, als der Speedart GTR 650 den Null-100-Sprint mit 2,8 Sekunden gar für sich entscheiden kann. Selbst der allradgetriebene, im Laufe des vergangenen Jahres von 590 auf 765 PS erstarkte Nissan GT-R von Importracing lässt sich für die gleiche Übung 3,3 Sekunden Zeit. Oben heraus – soll heißen zwischen 200 und 300 km/h – nimmt der bis zu 953 Newtonmeter auf die Kurbelwelle stemmende Japaner dem bis 200 km/h noch nahezu gleichauf liegenden Schwaben, dessen Technische Daten sich nur unwesentlich anders lesen, indes beachtliche 5,2 Sekunden ab; und das, obwohl der Nissan rund 100 Kilogramm mehr Gewicht mit sich herumschleppt.

Zusatzpunkte verdient sich der getunte Nissan zudem in der inoffiziellen Preis-Leistungs-Wertung: Der Einstieg in die Welt des Allrad-Tunings gelingt ab 135 000 Euro, während der auf der Bremse weniger zupackend agierende Speedart-Porsche mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, 650 PS und 910 Newtonmeter maximalem Drehmoment nicht unter 242 000 Euro zu haben ist. Das könnte den Ein- oder Anderen durchaus zum Nachdenken bewegen.

Preislich und leistungstechnisch gänzlich abgehoben und somit in vielerlei Hinsicht außer Konkurrenz laufend präsentiert sich indes der von 9ff beigesteuerte Sieger des diesjährigen High-Speed-Events. Ein paar Zahlen gefällig? Null bis 200 km/h in 7,6 Sekunden; vom Stand weg auf 300 km/h in 14,2 Sekunden; zurück auf null binnen 7,3 Sekunden. Letzteres entspricht einer mittleren Verzögerung von 11,43 m/s² respektive einem Bremsweg von 303,9 Metern. Noch Fragen? Die nach der Basis dieses Wunderwerks an Schnelligkeit vielleicht? Jene stammt – wie könnte es bei 9ff anders sein – von Porsche.

Und selbstverständlich sind 1200 PS und 1150 Newtonmeter maximales Drehmoment auch nicht ohne Turboaufladung denkbar. Wer angesichts dieser Eckdaten auf einen Porsche 911 Turbo tippt, liegt dennoch falsch. Zugunsten kompromissloser Fahrdynamik baut der 9ff-GT2 Turbo R nämlich auf einem Porsche GT-Fahrzeug auf – dem 997 GT3, um genau zu sein.

Der vom Tuner erdachte 3,9-Liter-Hubraum-Motor basiert wahlweise auf den vom

Werk verbauten 3,6- oder 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotoren, erfährt jedoch neben einer Verstärkung des Motorblocks auch in anderer Hinsicht mehr als Feinschliff. Die implantierten Pankl-Schmiedekolben werden durch Spritzöl gekühlt, die Pleuel vom selben Zulieferer sind aus Titan gefertigt. Stahlzylinder, eine dem RS-Modell entstammende Kurbelwelle, Zylinderköpfe mit größeren Ventilen und Kanälen, eine voll verschweißte Ansaugbrücke, Doppeleinspritzdüsen, ein Edelstahl-Fächerkrümmer, ein doppeltes Schubumluftventil, ein Sportluftfilter mit Karbon-Luftfilterkasten und zwei kugelgelagerte und wassergekühlte Garrett GT1200R-Turbolader mit externen Wastegates und dreistufiger Ladedruckregelung am Lenkrad runden das beeindruckende, nur 1280 Kilogramm schwere Gesamtpaket ab.

Für die Kraftübertragung zeichnen ein sequenzielles, verstärktes und geradeverzahntes 6-Gang-Renngetriebe von Hollinger sowie verstärkte Antriebswellen mit größeren inneren Gelenken verantwortlich. Schön klingen tut die aufgrund des 9ff-Power-Shift-Systems mögliche Vollgasorgie ohne Kupplungsbetätigung nicht. Der Geräuschpegel an Bord des durch den weitreichenden Einsatz von Kevlar, Karbon und Aluminium maximal erleichterten Porsche-Ablegers ist Tinnitusverdächtig. Spektakulär anfühlen tut sich die Rekordfahrt jedoch allemal: 21,5 Sekunden von null auf Tempo 300 und zurück – ein solcher Ritt hat Seltenheitswert, dürfte für die Straße aber auch kein Thema sein.

Anja Wassertheurer

„Im Gegensatz zum Serien-Porsche GT3 RS 4.0 kam keines der Tuning-Autos aus 300 km/h in unter 300 Metern zum Stehen“

