

Mit Unterstützung von

**DUNLOP**



## Supertest:

Das 555 PS starke  
Crossover-Coupé im Supertest

# BMW X6 M



**Vergleichstest:** Audi Q7 V12  
gegen Porsche Cayenne Turbo S  
Die stärksten SUV mit Diesel- und Benzinmotor

## Test: Mercedes ML63 AMG



**Reifenerprobung**  
auf der Nordschleife  
im Porsche Cayenne Turbo S

# Artwork

Tuner Speedart verwandelt den eher zurückhaltenden Porsche Cayenne Diesel in einen kernigen SUV-Sportler. Test des 290 PS starken Speedart Titan DTR 290

Fotos: GARGOLOV

Wie viel PS hat der denn? Bestimmt 700, oder?", fragt ein BMW X5-Fahrer, als der Speedart Titan DTR 290 leise knisternd an der Tankstelle eine Verschnaufpause einlegt. „Ähm, ist ein Diesel mit 290 PS“, antwortet der Tester brav und sorgt für einen überraschten Blick des BMW-Besitzers. Nach dem Motto „Kleider machen Leute“ überarbeitet Tuner Speedart das Karosierkleid des Porsche Cayenne Diesel umfassend.

Frontspoiler, Heckschürze, Dachspoiler, Seitenschweller und Scheinwerferblenden verwandeln den zurückhaltenden V6-Selbstzünder optisch in einen kernigen SUV-Sportler. So macht der Titan seinem Namen alle Ehre. Dank des elektronischen Tieferlegungsmoduls (Aufpreis 1290 Euro) kauert der getunte Cayenne 40 Millimeter niedriger über dem Asphalt als seine Serienkollegen. Unter den Radhäusern thronen dreiteilige 22-Zoll-Speichenräder mit poliertem Hochglanz-Tiefbett. Deutlich sportlicher als bei den Werksvarianten mit nur zwei ovalen

Endrohren wurde die Heckpartie des Speedart Titan gestaltet. Nicht nur optisch, sondern vor allem auch akustisch macht sich hier die vierflutige Sportabgasanlage (Aufpreis 1690 Euro) durch ein sonores Brummeln bemerkbar.

„Darf ich mal unter die Motorhaube gucken?“, fragt der BMW-Fan an der Tankstelle weiter interessiert. Dank modifiziertem Motormanagement und einem erhöhten Ladedruck um 0,5 bar auf 1,6 bar klettert die Leistung des Sechszylinder-TDI unter der lang gezogenen Cayenne-Motorhaube um 50 PS auf 290 PS. Außerdem steigt das maximale Drehmoment von 550 auf 640 Newtonmeter.

Mit gestähltem Selbstzünder und präsentem Laderpfeifen absolviert der Titan den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h in 7,7 Sekunden. Ab 150 km/h lässt die Beschleunigung dann allerdings spürbar nach. Bis die Tachonadel über die 180 km/h-Marke zuckt, vergeht rund eine halbe Minute. Andererseits steigt

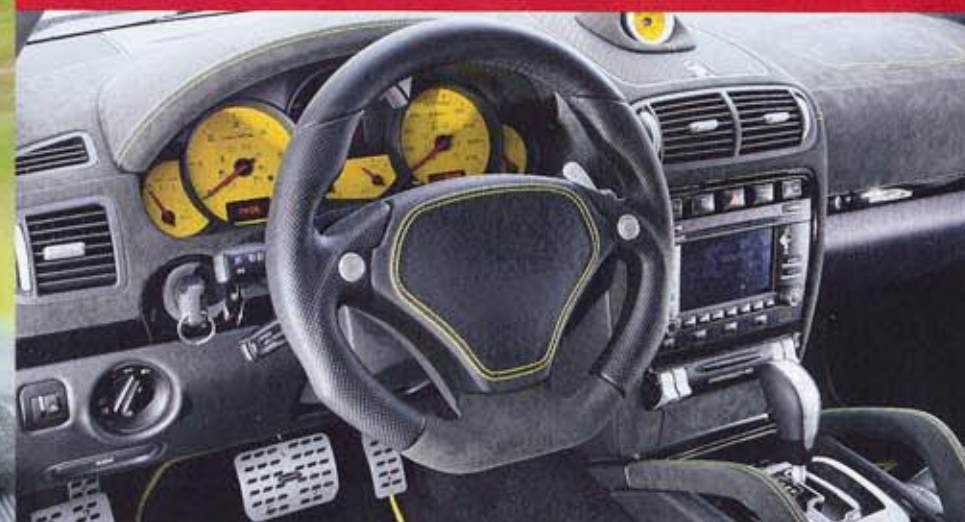
die Höchstgeschwindigkeit durch die Leistungssteigerung – der Titan ist mit 224 km/h zehn Kilometer pro Stunde schneller als das Serienmodell.

Auf der Rundstrecke bleibt die Stoppuhr nach der Runde auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim bei 1.23,3 Minuten stehen. Auch wenn der getunte Cayenne wegen des SUV-typischen Gewichts von 2411 Kilogramm seine Tendenz zum Untersteuern nicht verleugnen kann, bewegt er sich dank Tieferlegung und einer guten Fahrwerksabstimmung etwas agiler als vergleichbare Tuning-Varianten.

„Aber durch die Leistungssteigerung hat er bestimmt einen hohen Verbrauch“, stellt der X5-Pilot fest, während er seine Zapfpistole einhängt. „13,8 Liter im Schnitt“, lautet die Antwort. Leise brabbelnd rollt der Titan DTR 290 von der Tankstelle und lässt den neugierigen BMW-Fahrer auch beim Thema Trinkfreudigkeit mit überraschtem Gesicht zurück. *Christian Gebhardt*



**Geduckte Haltung:** Dank Tieferlegung sinkt der Schwerpunkt um 40 Millimeter. **Achtung, Bordsteine:** Der Speedart Cayenne rollt auf 22-Zoll-Speichenrädern mit poliertem Hochglanz-Tiefbett. **Kräftiger Diesel-Punch:** Mit 290 PS und 640 Nm maximalem Drehmoment geht's in 7,7 Sekunden auf 100 km/h. **Sichtbarer Kraftzuwachs:** Die Ladedruckanzeige schnell auf bis zu 1,6 bar. **Renn-Outfit:** 34er-Sportlenkrad mit Schaltwippen, Alu-Pedalerie, viel Alcantara und handgearbeitete Ziernähte im Speedart-Cockpit



## TECHNISCHE DATEN

### Speedart-Porsche Titan DTR 290

**Motor** Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor, je zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 83,0 x 91,4, Hubraum 2967 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 16,8:1, max. Ladedruck 1,65 bar **Leistung 290 PS (213 kW) bei 3800/min, maximales Drehmoment 640 Nm bei 2300/min, Literleistung 97,7 PS/L**

**Kraftübertragung** Allradantrieb, Sechsgang-Automatik, PSM, Übersetzungen: I. 4,15, II. 2,37, III. 1,56, IV. 1,16, V. 0,85, VI. 0,69, Achsübersetzung 3,90

**Fahrwerk** Einzelradaufhängung vorn und hinten mit Doppelquerlenkern, Luftfedern, Stoßdämpfern und Stabilisatoren; Bremsen: Innenbelüftete Scheiben rundum, Durchmesser vorn/hinten 368/358 mm, ABS; Bereifung: 275/35 ZR 22 vorn und hinten auf 9,5-Zoll-Leichtmetallfelgen, Conti Cross Contact

**Karosserie** Fünfsitziger SUV, Länge x Breite x Höhe (mm) 4798 x 1928 x 1659, Radstand 2855 mm, Spurweite vorn/hinten 1685/1710 mm, Tankvolumen 100 Liter, Gewicht 2411 kg, Leistungsgewicht 8,3 kg/PS

### Messwerte

#### Fahrleistungen

0-100 km/h in 7,7 Sekunden  
0-180 km/h in 30,3 Sekunden  
Höchstgeschwindigkeit 224 km/h

#### Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim 1.23,3 min  
Slalom (18 m) 62,7 km/h

#### Bremsweg

aus 100 km/h kalt 38,4 m  
aus 100 km/h warm 37,2 m

#### Verbrauch 13,8 Liter Super Plus/100 km

**Grundpreis\*** 47 600 Euro  
**Testwagenpreis\*** 89 315 Euro

\*Herstellerangaben