

SPORTSCARS

Test Tuning & mehr. Jeden Monat neu

EXKLUSIV



DAS HÖLLEN-DUELL

1160 PS aus 16 Zylindern: Neuer Lamborghini Gallardo LP 560-4 fordert Ruf Turbo Rt 600

51 AUTOS IM HEFT



Neuer Opel Astra OPC
Gegner für Ford Focus RS & Co.



Lotus gegen Porsche
Elise SC fordert Boxster S



Die Legende lebt
Ausfahrt im Veritas RS III



XXL-AMG mit 670 PS
Mercedes SL 65 Black Series

Schon gefahren
Alfa Romeo MiTo • Heico S80
• VW Scirocco • KTM X-Bow •
Mitsubishi Lancer Ralliart



Extra
24
Seiten

EXKLUSIVE PORSCHE-PARTY

5 Tuningboliden + 4 Legenden + 1 Rekordjäger + neuer 911



4 KRAFTZWERGE IM TRACKTEST

Mini gegen Volkswagen, Renault und Opel

SUPERTEST HOHENESTER BRICHT REKORD



HITLISTE
Die ultimative Übersicht
Rundenzeiten & Rekorde
370x Daten & Fakten

TTP CAYMAN S BI-TURBO



WIMMER 911 GT2



CARGRAPHIC 911 GT3 RSC 4.0



SKN 911 BI-TURBO



FLÜCHTIGES VERLANGEN

Der Anblick dieses Quintetts weckt starke Emotionen: brennende Begierde, unstillbare Sehnsucht.

Jubiläen und Geburtstage begeht jeder auf seine eigene Art und Weise: Die einen laden zur Party in den Lieblingsclub, andere tendieren zu Kaffee und Kuchen im heimischen Garten. Aus Anlass des 60. Geburtstages von Porsche wählen

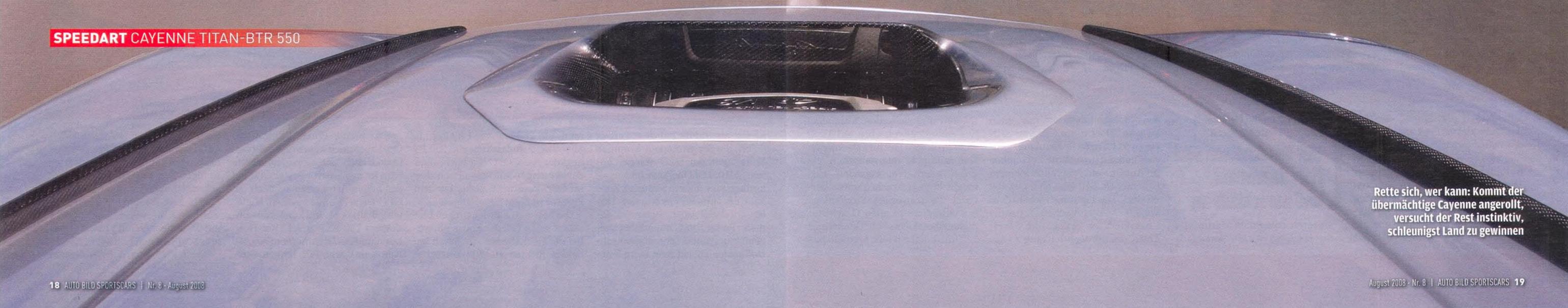
wir eine besondere Location: die Rennstrecke. Auf der Gästeliste: alle aktuellen Baureihen der Zuffenhausener Sportwagenschmiede. Natürlich kommt man zum Jubelfest nicht in Jeans und Turnschuhen. Weshalb wir nur nachträglich

aufgewertete Modelle zulassen, die zudem über die ganze Republik verteilt sind – und erst einmal versammelt werden wollen. AUTO BILD SPORTSCARS-Testfahrer Sascha Höpfner fährt ins oberbayrische Kolbermoor, nahe

Rosenheim. Bei TTP holt er einen Cayman S ab. „Der nachträglich mit zwei KKK-Turbos bestückte Motor glänzt mit 471 statt vormals 295 PS und toller Fahrbarkeit“, berichtet er. „Das Auto beschleunigt massiv und bietet seine Leistung auf dem ▶

Kein Gefühl von Dauer: In Windeseile sind die fünf Donnerbolzen hinterm Horizont verschwunden

SPEEDART CAYENNE TITAN-BTR 550



Rette sich, wer kann: Kommt der übermächtige Cayenne angerollt, versucht der Rest instinktiv, schleunigst Land zu gewinnen



Klare Verhältnisse: Auf der Rennstrecke ist gegen die 911-Armada kein Kraut gewachsen. Cayman und Cayenne schlagen sich aber wacker

Foto: Martin Meiners



Schwarzes Loch mit Funktion: Zur Messung des Ölstands kann die Haube geschlossen bleiben

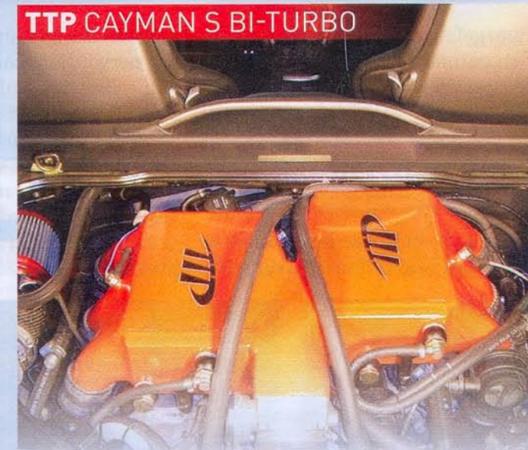


SPEEDART CAYENNE TITAN-BTR 550

Von nichts kommt nichts: Der gewaltige Achtzylinder hat einen ebensolchen Durst. Dafür bringt er die 2,5-Tonnen-Fuhre aber auch ordentlich in Schwung. Und klingt fantastisch



Farbenfroh: Der rote Drehzahlbereich ist Makulatur. Der TTP-Cayman dreht entspannt bis 8000 Touren



TTP CAYMAN S BI-TURBO



Verborgene Schönheit: Der Cayman-Motorraum ist relativ unzugänglich. Trotzdem hat TTP ihn als verheißungsvolle Lustgrotte gestaltet



Simple Gleichung: PDCC-Fahrwerk plus SpeedArt-Tieferlegung ergeben beeindruckende Agilität

Silbertablett dar. Sobald der Fuß das Gaspedal verlässt, melden sich die Lader mit verschwörerischem Zischeln zu Wort. Auf einem leeren Autobahnstück habe ich unser Messgerät angeschlossen. Tatsächlich rennt das Auto auf deutschen Straßen so schnell wie 2007 in Nardo: 324 km/h. TTP scheint von der Haltbarkeit des Motors so über-

zeugt, dass man die Drehzahlgrenze auf 8000 Touren anhebt.“

Der Porsche von SKN tritt dezent auf und burschikos an

Unseren Fotografen Martin Meiners verschlägt es nach Niedersach-

sen – Salzhemmendorf, um genau zu sein. Dort nimmt er von SKN einen 911 Turbo in Empfang. „Zurückhaltend im Auftritt, burschikos im Antritt – ein Auto nach meinem Geschmack. 540 statt ehemals 480 PS stark. Die Tiptronic verleiht dem Wagen sympathischen Cruiser-Charakter. Ich drücke die Sport-Taste, um die Mehrleistung zu ak-

tivieren und stelle den Wählhebel des Automatikgetriebes auf D. D steht in diesem Fall für Düsenjäger: Das Auto geht infernalisches, bleibt dabei aber stets kultiviert und macht keinen Krach. Zudem verdient die souveräne Straßenlage des Allradlers in allen Geschwindigkeitsbereichen Lob. Gemessene 322 km/h habe ich zu vermelden –

stolze 12 km/h mehr als beim Serienfahrzeug.“

Testfahrer Manuel Iglisch sackt nahe Stuttgart den dicksten Brocken ein – einen Porsche Cayenne Turbo von SpeedArt. „Ein ambitioniertes Tuningprojekt“, meint Manuel. „Schließlich ist so ein Cayenne optisch eine einzige Problemzone – mit einem Körperfett-

anteil jenseits alles Gewöhnlichen. Die Anabolika-Therapie des Tuners

Mehr Infos zum Porsche 911 Turbo:

de HEFTARCHIV
200625074ab

Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

schlägt an: Aus dem Pummelchen wird mit Hilfe massiver Anbauteile

ein echter Bodybuilder. Am besten gefällt mir der per Knopfdruck regelbare Klappenauspuff. In komplett geöffnetem Zustand schreit mich der Cayenne mit V8-Gebrüll einfach nieder – herrlich. Im öffentlichen Straßenverkehr komme ich mir vor, wie ein Tuba-Bläser im Blockflötenchor. Aber zurück zur Performance: Mit viel Anlauf habe

ich den Cayenne auf beachtliche 283 km/h geprügelt. Dem Serienauto gelingen 275 km/h.“

Unser Messtechniker Guido Naumann reist nach Solingen. Dort sammelt er den Wimmer GT2 ein. „Kaum ein Detail verrät das Tuning. Nur veränderte Auspuffrohre und Carbonaußenspiegel fallen auf. Räder, Anbauteile und Fahrwerk hat ▶

Wimmer im Originalzustand belassen – von härteren Federn an der Vorderachse abgesehen. Die Leistung erhöht er via Elektronik und modifizierte Turbolader von 530 auf 650 PS. Als ich das erste Mal Gas gegeben habe, zog es mir zeitgleich die Gedärme zusammen und die Mundwinkel nach oben. Ich bin selten ein so sensationell schnelles

Auto gefahren. Am Steuer gilt es dabei, permanent auf Zack zu sein –

Mehr Infos zum Porsche Cayman S:

de HEFTARCHIV
200546022ab

Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

auch weil sich das hypersensible Fahrwerk in jede Spurrille verbeißt.

Jenseits der 300 km/h treibt einem der nervös tänzelnde Vorderwagen Schweißperlen auf die Stirn. Aber nicht deshalb hat die Highspeed-Messung mit dem GT2 nicht funktioniert. Sondern weil ich bei 324 km/h, konstantem Vortrieb und reichlich Drehzahlreserven aufgrund der Verkehrsverhältnisse abbrechen musste. 356 km/h soll das

Auto laut Wimmer rennen. Was ich für durchaus möglich halte.“

Ich selbst mache mich auf den Weg nach Landau in der Pfalz. Hier residiert Cargraphic. Der will der Welt beweisen, dass ein GT3 RS durchaus noch Raum für Verbesserungen lässt. Die Auflistung aller Umbauten passt gerade so auf ein DIN-A4-Blatt – in kleiner Schrift.

Kofferraumdeckel und vordere Kotflügel sind aus Carbon. Ebenso Kleinigkeiten wie Außenspiegelgehäuse und Abluftrahmen. Sogar die Türen müssen ihren Platz für je 5,9 Kilogramm schwere Kohlefaserexemplare räumen. Im öffentlichen Straßenverkehr funktioniert der Wagen durchaus – kostet aber immens viel Kraft. Das Auto vermittelt

einen so ultradirekten Kontakt zur Außenwelt, dass ich beim ersten

Veredler Cargraphic krepelt den GT3 RS komplett um

Tankstopp unwillkürlich kontrolliere, ob mein Hosenboden vom As-

phalt aufgescheuert ist. Die Hochgeschwindigkeitsmessung geht vonstatten wie erwartet: zackig. Durch die verkürzte Übersetzung rennt das Auto bei 293 km/h mit Hurra in den Begrenzer.

Wir finden uns alle auf dem Flugplatz unseres Vertrauens ein – zum Messen der Fahrzeuge. Können unsere subjektiven Eindrücke den

harten Fakten der Realität standhalten? Sascha bekommt bestätigt, dass der TTP Cayman in völlig anderen Sphären fährt als ein gewöhnlicher Cayman – und der Serie von 0 auf 200 km/h wie im Vorübergehen 4,6 Sekunden abknöpft (14,2 statt 18,8 Sekunden).

Martin stellt befriedigt fest, dass er dem Cayman mit seinem SKN- ▶



Pure Performance: Wimmer hat die Verdichterräder der VTG-Lader modifiziert. Damit erhöht er die Leistung von 530 auf 650 PS



WIMMER 911 GT2

Das ist kein normaler 911er: Mit geschickt gesetzten Akzenten wertet Porsche das GT2-Cockpit auf

Der Schein trügt: Was aussieht wie ein reinrassiger Rennsportler, hat tatsächlich eine lupenreine Straßenzulassung mit offiziellem TÜV-Segen



CARGRAPHIC 911 GT3 RSC 4.0

Kleine Einschränkung: Lediglich die Schraubstock-Sitze von Recaro dürfen genau genommen nur auf der Rennstrecke Verwendung finden





Freiwillige Selbstkontrolle: Auf Landstraßen gilt es, die erlaubte Geschwindigkeit nicht allzu dreist zu übertreten



911er mit 12,2 Sekunden auf 200 und glatten 35 auf 300 davonfährt. Manuel muss anerkennen, dass sein Cayenne keinen Tick schneller ist als die von uns gemessene Serie – beide benötigen 5,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Breitreifen und -bau schlucken offensichtlich zahlreiche der 50 Mehr-PS.

Der Wimmer 911 GT2 hängt alle anderen Porsche spielend ab

Auch Guido akzeptiert, dass das Wimmer-Auto nicht so rapide rennt, wie es sich anfühlt – sondern noch schneller. 26,5 Sekunden auf 300 km/h entstammen der Rubrik „Fabelwerte“. Porsche gibt für den Serien-GT2 33,0 an – endlose 6,5 Sekunden mehr.

Der GT3 RS von Cargraphic zaubert sehr ordentliche Werte aus dem Hut – und bietet als einziger Sauger der aufgeladenen Konkurrenz überzeugend Paroli.

Nach dem Warm-up folgt der Höhepunkt der Porsche-Party – die Rennstrecken-Session. Der Cayenne hat hier einen schweren Stand – im wahrsten Sinne des Wortes. Eine ausgeprägte Untersteuer-tendenz kostet Fahrspaß. Die positiven Eindrücke überwiegen aber: Das Auto ist aufgrund des aktiven PDCC-Fahrwerkssystems durchaus in der Lage, Kurven zu meistern, ohne umzufallen. Der gestärkte Cayenne fährt sogar Rekordzeit: „Schnellstes SUV in Oschersleben“ – ein bis dato vom TechArt Magnum beanspruchter Titel.

Schlechter als erwartet scheidet der Cayman ab: In den hinteren Radhäusern schleifende Reifen kosten Zeit und Nerven. In zügigen Kurven tritt Unter- oder Übersteuern auf – im willkürlichen Wechselspiel. Angesichts der Reifenwahl überrascht das bescheidene Ergebnis nicht: Der ContiSportContact Vmax funktioniert längs deutlich besser als quer.

Auch der SKN 911 Turbo hat in der Motorsport Arena Oschersleben einen schweren Stand. Die Tiptronic erweist sich als Stolperstein: Sie agiert auch im manuellen Modus recht eigenmächtig und torpediert Versuche, das Letzte aus dem Auto herauszuholen.



SKN 911 BI-TURBO

Die sanfte Seite der Macht: Die Sitze schwächer konturiert, die Abstimmung weniger hart – dieser Porsche ist eher Power-Gleiter denn Renngerät



Verfälschte Verhältnisse: Wo der Wimmer 911 GT2 fährt, ist normalerweise immer vorn

Mehr Infos zum Porsche GT2:
Auto Bild HEFTARCHIV
www.autobild.de
► 200821038ab
Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

TECHNISCHE DATEN	CARGRAPHIC 911 GT3	SKN 911 BI-TURBO	SPEEDART CAYENNE	TTP CAYMAN BI-TURBO	WIMMER 911 GT2
Motor	B6	B6, Biturbo	V8, Biturbo	B6, Biturbo	B6, Biturbo
Einbaulage	hinten längs	hinten längs	vorn längs	Mitte längs	hinten längs
Hubraum	3995 cm ³	3600 cm ³	4806 cm ³	3386 cm ³	3600 cm ³
kW (PS) bei 1/min	342 (465)/7340	397 (540)/6250	404 (550)/5700	346 (471)/6600	478 (650)/7000
Literleistung	116 PS/Liter	150 PS/Liter	114 PS/Liter	139 PS/Liter	181 PS/Liter
Nm bei 1/min	485/5500	740/2250	800/3800	560/4580	830/4400
Antriebsart	Hinterrad	Allrad	Allrad	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	6-Gang manuell	6-Stufen-Automatik	6-Stufen-Automatik	6-Gang manuell	6-Gang manuell
Bremsen vorn	350 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbel./gelocht	368 mm/innenbel./gelocht	318 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	350 mm/innenbel./gelocht	350 mm/innenbel./gelocht	358 mm/innenbel.	299 mm/innenbel./gelocht	350 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn / hinten	9,5 x 19 / 12 x 19	9 x 20 / 11,5 x 20	10 x 22	8,5 x 19 / 11 x 19	8,5 x 19 / 12 x 19
Reifen vorn / hinten	265/30 R 19 / 315/30 R 19	245/30 R 20 / 325/25 R 20	295/30 R 22	235/35 R 19 / 295/30 R 19	235/35 R 19 / 325/30 R 19
Reifentyp	Dunlop SP Sport Maxx GT	ContiSportContact 3	Michelin 4x4 Diamaris	ContiSportContact Vmax	Michelin Pilot Sport Cup
Länge/Breite/Höhe	4460/1852/1255 mm	4450/1852/1270 mm	4795/1978/1694 mm	4341/1801/1305 mm	4469/1852/1285 mm
Leistungsgewicht	3,0 kg/PS	3,0 kg/PS	4,5 kg/PS	3,2 kg/PS	2,3 kg/PS
Zuladung	262 kg	335 kg	583 kg	137 kg	240 kg
Tankvolumen	90 l	67 l	100 l	64 l	90 l

MESSWERTE <small>TOUGHBOOK</small>	CARGRAPHIC 911 GT3	SKN 911 BI-TURBO	SPEEDART CAYENNE	TTP CAYMAN BI-TURBO	WIMMER GT2
Beschleunigung					
0- 50 km/h	1,6 s	1,9 s	2,1 s	2,1 s	1,6 s
0-100 km/h	4,0 s	4,0 s	5,0 s	4,6 s	3,6 s
0-130 km/h	6,3 s	5,7 s	7,6 s	6,9 s	4,8 s
0-160 km/h	8,9 s	8,1 s	10,9 s	9,6 s	6,9 s
0-200 km/h	13,5 s	12,2 s	17,8 s	14,2 s	10,1 s
0-250 km/h	22,8 s	20,1 s	35,7 s	22,8 s	16,4 s
0-300 km/h	-	35,0 s	-	40,4 s	26,5 s
Viertelmeile					
0-402,34 m	12,37 s	12,02 s	13,30 s	12,70 s	11,61 s
Elastizität					
60-100 km/h im 4. Gang	3,6 s	1,9 s (Zwischenspurt)	2,5 s (Zwischenspurt)	4,1 s	4,5 s
80-120 km/h im 5. Gang	4,5 s	2,0 s (Zwischenspurt)	3,0 s (Zwischenspurt)	5,0 s	4,7 s
80-120 km/h im 6. Gang	5,5 s	2,0 s (Zwischenspurt)	3,0 s (Zwischenspurt)	6,7 s	7,8 s
Bremsweg (Verzögerung)					
100-0 km/h kalt	37,0 m (-10,4 m/s ²)	34,4 m (-11,2 m/s ²)	34,9 m (-11,1 m/s ²)	44,3 m (-8,7 m/s ²)	34,5 m (-11,2 m/s ²)
100-0 km/h warm	37,4 m (-10,3 m/s ²)	35,5 m (-10,9 m/s ²)	36,2 m (-10,7 m/s ²)	37,8 m (-10,2 m/s ²)	33,8 m (-11,4 m/s ²)
200-0 km/h warm	136,6 m (-11,3 m/s ²)	148,0 m (-10,4 m/s ²)	nicht ermittelt	160,5 m (-9,6 m/s ²)	132,2 m (-11,7 m/s ²)
Testverbrauch					
Ø auf 100 km	14,6 l Super Plus	15,4 l Super Plus	19,6 l Super Plus	13,4 l Super Plus	13,8 l Super Plus
Reichweite	620 km	430 km	510 km	480 km	650 km
Leergewicht	1418 kg	1645 kg	2497 kg	1493 kg	1510 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	CARGRAPHIC GT3	SKN 911 BI-TURBO	SPEEDART CAYENNE	TTP CAYMAN BI-TURBO	WIMMER 911 GT2
GPS-Messung (www.leitspeed.de)	293 km/h	322 km/h	283 km/h	324 km/h	356 km/h (Herstellerangabe)

PREISE in Euro (inkl. MwSt.)	CARGRAPHIC GT3	SKN 911 BI-TURBO	SPEEDART CAYENNE	TTP CAYMAN BI-TURBO	WIMMER 911 GT2
Serienfahrzeug ohne Extras	135 035 Euro	143 097 Euro (Tiptronic S)	111 711 Euro	60 303 Euro	189 496 Euro
Tuning					
Leistungssteigerung	42 834 (inkl. Auspuff)	3990	9342 (inkl. Auspuff)	35 462 (inkl. Auspuff)	17 800 (Paketpreis)
Fahrwerk	7842 (inkl. Domstrebe)	2890	1416	3451	850 (Federn VA)
Radsatz	8157	5990	7128	8092	-
Bremse	739 (nur Beläge)	8711 (Keramikbr. ab Werk)	1590 (nur VA)	11 662	-
Anbauteile	14 197	-	15 375	-	(2440)
Auspuff	(8324)	3990	(3480)	siehe Leistungssteigerung	(5800)
Interieur	8525	-	3844	-	(1344)
Preis Testwagen	217 329 Euro	168 667 Euro	150 405 Euro	118 970 Euro	208 146 Euro

Der Wimmer GT2 zeigt sich allen Anforderungen gewachsen, lenkt mit traumwandlerischer Sicherheit ein und hat dank seiner klebrigen Semislicks eine überragende Traktion. Zudem gibt er sich auch mit

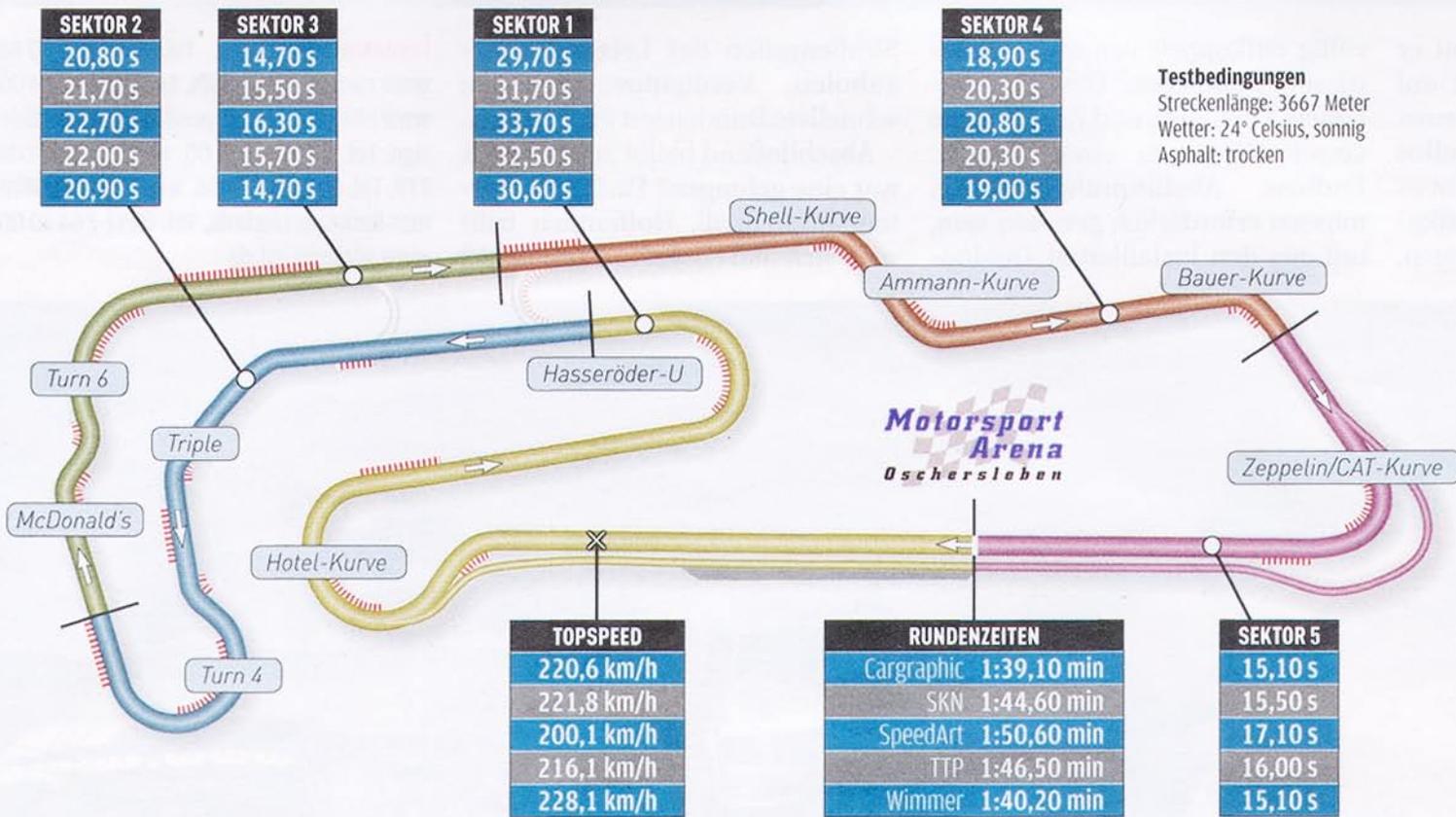
abgeschalteten Fahrhilfen weit weniger giftig als befürchtet. Auf dem topfebenen Asphalt der Rennstrecke legt er seinen nervös-unsteten Charakter ab und wird zum Fels in der Kurvenbrandung.

Kann der Cargraphic-GT3 gegen diesen Mix aus purer Agilität und schierer Kraft bestehen? Er kann. Mit einem Fahrverhalten, welches das Prädikat „traumhaft“ verdient. Dem Ideal der ulti-

Umfassendes Upgrade: Das hochkarätige Auto-Quintett verleiht auch einem schäbigen Schotterparkplatz schlagartig Glanz und Glamour



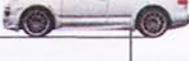
GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



Testbedingungen
 Streckenlänge: 3667 Meter
 Wetter: 24° Celsius, sonnig
 Asphalt: trocken

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

- Hohenester HS 650 RR*
1:34,37 min
 138,89 km/h 
- Edo Competition GT2 R*
1:38,32 min
 130,09 km/h 
- Cargraphic 911 GT3 RSC 4.0
1:39,10 min
 129,07 km/h 
- Wimmer 911 GT2*
1:40,20 min
 127,65 km/h 
- SKN 911 Bi-Turbo
1:44,60 min
 122,28 km/h 
- TTP Cayman S Bi-Turbo
1:46,50 min
 120,10 km/h 
- SpeedArt Cayenne Titan-BTR 550
1:50,60 min
 115,65 km/h 
- TechArt Magnum
1:50,72 min
 115,52 km/h 

► Die Motorsport Arena Oschersleben ist unsere Teststrecke. Wir messen die Rundenzeit, das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht's um Toppespeed. In Sektor 2 kommt es auf möglichst geringe Lastwechselreaktionen an. Sektor 3 stellt das Fahrwerk erneut auf eine harte Probe: Ist es zu weich, schaukelt sich der Testwagen auf. Sektor 4 lotet die Standfestigkeit der Bremsen aus. Der Zeit in Sektor 5 kommt ein möglichst neutrales Fahrverhalten zugute; vor allem Untersteuern kostet etliche Zehntelsekunden.

* Testfahrzeug mit Sportreifen. Straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

mativen Fahrmaschine kommt er denkbar nahe und offenbart auf dem verwinkelten Kurs sein ganzes Potenzial. Mit seinem beispiellos neutralen Fahrverhalten scheint er sich in seiner eigenen fahrphysikalischen Mikrosphäre zu bewegen,

völlig entkoppelt von allen naturwissenschaftlichen Gesetzmäßigkeiten. Pilot, Auto und Rundstrecke verschmelzen zu einer Einheit. Endlose Abstimmungsarbeiten müssen erforderlich gewesen sein, um aus den installierten Dunlop-

Straßenreifen das Letzte herauszuholen. Verdientes Ergebnis: schnellste Rundenzeit im Test.

Abschließend bleibt zu sagen: Es war eine gelungene Party. Alle hatten ihren Spaß. Hoffentlich trifft man sich mal wieder. [Ben Arnold]

Kontakte: Cargraphic, Tel. 0 63 41-8 80 88, www.cargraphic.de; SKN, Tel. 0 51 53-9 41 00, www.skn-tuning.de; SpeedArt Automobil-design, Tel. 0 71 52-90 11 00, www.speedart.de; TTP, Tel. 0 80 61-3 66 66, www.t-t-p.de; Wimmer Rennsporttechnik, Tel. 02 12-2 64 30 00, www.wimmer-rst.de



FAZIT

Ben Arnold, Redakteur: „Jeder Meter ein kleines Rennen – noch nie hat ein Straßenauto so konsequent Motorsport geatmet.“



Sascha Höpfner, Testfahrer: „Dieser Underdog ist genau mein Fall: 320 km/h im Cayman – damit rechnet kein Mensch.“



Manuel Iglisch, Testfahrer: „Der Wummer-Sound macht einfach glücklich. Nach jeder Fahrt fühle ich mich wie neu geboren.“



Martin Meiners, Fotograf: „Schnellfahren wird zum Kinderspiel. Optimal für alle, die beim Fahren nicht zu viel denken wollen.“



Guido Naumann, Messtechniker: „Der überragende Wimmer GT2 gibt einem den Glauben an das Gute im Auto zurück.“



Wir verzichten auf ein echtes Ranking – zu groß sind die konzeptionellen Unterschiede. Stattdessen kürt jeder SPORTSCARS-Mitarbeiter seinen persönlichen Favoriten

CARGRAPHIC 911 GT3 RSC 4.0

■ Mit immensem Aufwand kreiert Cargraphic ein einzigartiges Auto, dessen Pisten-Performance ihresgleichen sucht: schnellstes Auto in Oschersleben mit Straßenreifen.



TTP CAYMAN BI-TURBO

■ Der kleine Porsche leistet sich bei Fahrwerk und Bremsen ernsthafte Defizite. Dafür ist sein Motor eine echte Sahneschnitte. Dessen Fahrbarkeit verdient ausdrückliches Lob.



SPEEDART CAYENNE TITAN

■ Die Optik des Cayenne mag für manchen des Guten zu viel sein. Wir finden: Das extrovertierte Auto ist stimmig komponiert und deutlich schneller als angenommen.



SKN 911 BI-TURBO

■ Die Tiptronic torpediert tolle Rundenzeiten. Im Alltagsbetrieb schlägt die wohltdosierte Leistungssteigerung hingegen voll ein: Hier ist das SKN-Auto allererste Wahl.



WIMMER 911 GT2

■ Mit überschaubaren Tuningmaßnahmen zum Erfolg: Die sensationelle Performance des getunten Porsche GT2 ist schwer in Worte zu fassen. Wir versuchen es mal: Spitzenklasse!



Auto Bild.de
www.autobild.de
www.autobild.de/go/porsche-tuning

Porsche de luxe: Im Internet zeigen wir noch mehr Bilder, noch mehr Eindrücke