

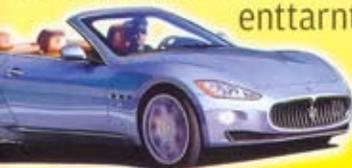
sportscars

Test, Tuning & Trends. Jeden Monat neu

EXKLUSIV

36 NEUE SPORTLER

gefahren, getestet und enttarnt



75 AUTOS IM HEFT

SEMI-SLICKS
im Test



Nordschleifen-Duell
KTM X-Bow gegen 911 Turbo



Das Prestige-Duell
Swiss-Tuning: M3 gegen 350 Z



Das Cabrio-Duell
G-Power gegen Speedart



Sportler-Quartett
Audi gegen Ford, Mazda & Seat



POWER-TRIO
3 Generationen Ruf-Porsche: CTR1, CTR2 & CTR3
MIT 1689 PS

BRUDERKAMPF

Welcher ist die bessere Wahl?



4 Duelle mit Audi, Mazda, Mercedes & Opel

VORSCHAU ESSEN MOTOR SHOW: GEWINNEN SIE EINEN ALFA MITO

Traumfänger

Keine Sorge, der nächste Frühling kommt gewiss. Bis dahin vertreiben wir uns die Zeit mit zwei hammerharten Frischluft-Boliden. Auf Basis von BMW M6 Cabrio und Porsche 911 Turbo Cabrio laden G-Power und Speedart zum Träumen ein



G-POWER M6 HURRICANE



SPEEDART BTR-XL 630

Brrr, bitterkalt, Kaminofenwetter, Kuscheldecke, dicke Socken, dazu Playstation, Beamer und die richtige Rennsimulation. Nordschleife, Spa, Monaco. Für den Anfang nicht schlecht. Aber irgendwie unecht. Unvollkommen. Wie Mon Chéri für Alkoholiker. Wie E-Gitarre ohne Verstärker. Wie

Och-nee-Schatz-ich-hab-Kopfschmerzen. Es gibt Momente im Leben, da geht einfach gar nichts; Momente, da Vorstellungsvermögen und Erinnerung zu besten Freunden werden.

Solch ein Moment wie jetzt. Zurücklehnen, Augen zu, rekapitulieren: Die letzten schönen Tage dieses Sommers. Im Morgengrau-

en beginnt der Tag – nicht wie eine ölige Jungenfantasie, sondern wie ein Männertag. Der Dreh am Zündschlüssel des von Speedart scharfgemachten Porsche Turbo Cabrio, das jetzt BTR-XL 630 (BiTurboRacer ExtraLarge mit 630 PS) heißt, zerfetzt die Luft und setzt sie als Soundgewitter neu zusammen. Upps, der Schalter für

den Klappenuspuff stand noch auf ultralaut – sorry Fauna, sorry Nachbarn.

Die Dezibelquelle surrt unruhig vor sich hin. Ihre sechs Kolben schieben sich liegend durch die unangetasteten 3,6 Liter Hubraum. Speedart erleichtert ihnen den Job mittels Sportluftfilter, Fächerkrümmer und Sportkat. ▶

TECHNISCHE DATEN	G-POWER M6 HURR.	SPEEDART BTR-XL 630
Motor	V10, Bi-Kompressor	B6, Bi-Turbo
Einbaulage	vorn längs	hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	4999 cm ³	3600 cm ³
Bohrung x Hub	92,0 x 75,2 mm	100 x 76,4 mm
Verdichtung	12,0:1	9,0:1
kW (PS) bei 1/min	467 (635)/7300	463 (630)/6200
Literleistung	127 PS/Liter	175 PS/Liter
Nm bei 1/min	635/6300	840/4000
Antriebsart	Hinterrad	Allrad
Getriebe	7-Gang, automatisiert (SMG)	6-Gang, manuell
Bremsen vorn	380 mm/innenbel./geschlitz	350 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	360 mm/innenbel./geschlitz	350 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn / hinten	9,5 x 21 / 10,5 x 21	8,5 x 20 / 11 x 20
Reifen vorn / hinten	255/30 R 21 / 295/25 R 21	245/30 R 20 / 315/25 R 20
Reifentyp	Michelin Pilot Sport 2	Michelin Pilot Sport Cup
Länge/Breite/Höhe	4871/1855/1327 mm	4450/1852/1280 mm
Radstand	2781 mm	2350 mm
Leistungsgewicht	3,2 kg/PS	2,6 kg/PS
Zuladung	321 kg	337 kg
Tankvolumen	70 l	67 l



Im BMW-Maschinenraum bringt G-Power tatsächlich zwei Kompressoren und deren Peripherie unter



Das Weiß täuscht, unschuldig ist an diesem Triebwerk nichts. Super: das Leistungs-Verbrauch-Verhältnis

MESSWERTE TOUGHBOOK	G-POWER M6 HURR.	SPEEDART BTR-XL 630
Beschleunigung		
0-50 km/h	2,4 s	1,5 s
0-100 km/h	4,8 s	3,7 s
0-130 km/h	7,0 s	5,5 s
0-160 km/h	9,5 s	7,8 s
0-200 km/h	13,4 s	11,2 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	12,86 s	11,60 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	4,4 s	3,6 s
80-120 km/h im 5. Gang	5,2 s	4,0 s
80-120 km/h im 6. Gang	6,7 s	6,1 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100-0 km/h kalt	34,8 m (-11,1 m/s ²)	34,4 m (-11,2 m/s ²)
100-0 km/h warm	37,0 m (-10,5 m/s ²)	35,7 m (-10,8 m/s ²)
200-0 km/h warm	150,4 m (-10,3 m/s ²)	135,9 m (-11,4 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	18,3 l Super Plus	13,7 l Super Plus
Reichweite	380 km	480 km
Leergewicht	2059 kg	1663 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	G-POWER M6 HURR.	SPEEDART BTR-XL 630
Herstellerangabe	335 km/h	330 km/h

PREISE in Euro (inkl. MwSt.)	G-POWER M6 HURR.	SPEEDART BTR-XL 630
Serienfahrzeug ohne Extras	121 700 Euro	153 956 Euro
Tuning		
Bodykit	3490	13 626
Bremsanlage	10 640	1964
Leistungssteigerung	24 500	30 857
Radsatz komplett	6324	7128
Sportkupplung	-	2368
Tieferlegung	2295 (Gewindefahrwerk)	1607 (Federnsatz)
Preis Testwagen	168 949 Euro	221 006 Euro

setzt sie aber bei Bedarf heftig unter Druck. Die leistungsgesteigerten VTG-Lader (mit verstellbaren Turbinenschaufeln) mit größeren Ladeluftkühlern pressen deutlich mehr Frischluft in die Brennräume, dazu teilt die verschärfte Software der Druckluft die entsprechend höhere Spritdosis zu. Im Resultat peitscht das Höllenfeuer nun bis

Beide bieten feinste Technik zur Leistungssteigerung auf

630 PS (plus 150) durch die Brennräume. Dazu hämmern maximal 840 Newtonmeter (plus 220) auf die Kurbelwelle ein. Die Standardkupplung hält das nicht aus und muss einer verstärkten Sportkupplung weichen.

Mit diesem Power-Pushup verbessert Speedart die Sprintpotenz des 911 Turbo Cabrio auf Tempo 100 von 4,1 auf sagenhafte 3,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit klettert von 310 auf 330 km/h.

Doch angenehmerweise verliert der Speedart mit der Aufrüstung nicht seine Manieren. Auch die H&R-Tieferlegungsfedern, die den Porsche um 20 Millimeter absenken, die stärkeren Stabilisatoren, die feine Brembo-Bremse und die fetten 20-Zöller verfälschen nicht den Charakter, sondern tragen dazu bei, dass die Supersportlerqualitäten noch besser zur Geltung kommen, das Turbotier dabei aber noch beherrsch- und cruisebar bleibt.

Nur in Sachen Gestaltung kommt der Speedart etwas zu machohaft daher. Auch wenn die Sitzbezüge im Paschamuster alte Porschezeiten rezitieren, das Zweifarben-Lenkrad von Speedart nicht fehlen darf und das fette AeroKit bei dieser Performance kaum verzichtbar ist – die Kombination aus alledem wirkt zu dick aufgetragen.

Im Vergleich zum Speedart wirkt sein Widersacher, das von G-Power behandelte BMW M6 Cabrio, äußerlich zahmer. Bis auf das Schwellerkit, die riesigen 21-Zoll-Räder und den dumpf grollenden, aber nicht aufdringlichen Brabbelsound lässt nicht viel auf das schließen, was es mit ihm auf sich hat. Ein Blick unter die Haut-

Mehr Infos zu M6 Cabrio und 911 Turbo Cabrio:

de HEFTARCHIV
 ▶ 200711022sc

Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein



SPEEDART BTR-XL 630

G-POWER M6 HURRICANE

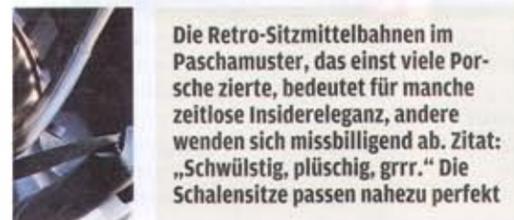
Popo-Parade – bei diesen prallen Hinterteilen weiß der Kenner sofort, was gespielt wird. Der bei beiden gut abgestimmte Sound untermalt den Auftritt



Cockpit mit Schalter für den Klappen-auspuff und von Speedart sauber eingepasster Deko. Die Serienbremsattel kombiniert Speedart mit neuen Scheiben und Belägen



Das M6-Interieur hübscht G-Power mit einer Plakette auf, lässt ihn aber sonst unangetastet. Gut gelungen ist die Soundkomposition mit der 4-Rohr-Edelstahlauspuffanlage



Die Retro-Sitzmittelbahnen im Paschamuster, das einst viele Porsche zierte, bedeutet für manche zeitlose Insidereleganz, andere wenden sich missbilligend ab. Zitat: „Schwülstig, plüschig, grrr.“ Die Schalensitze passen nahezu perfekt



Fette Räder, fette Bremsen – das hat G-Power sauber hinbekommen. Auch wenn die hübschen 21-Zöller extrem kratzergefährdet sind, schmücken sie den M6 hervorragend. Die Sportbremsanlage lässt sich fein dosieren und verzögert gut

