

WIMMER 911 GT2

TTP CAYMAN S BI-TURBO

RO NN 251

FLÜCHTIGES VERLANGEN

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

SPEEDART CAYENNE TITAN-BTR 550



CARGRAPHIC 911 GT3 RSC 4.0

SKN 911 BI-TURBO

■ 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



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



Fotos: 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

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

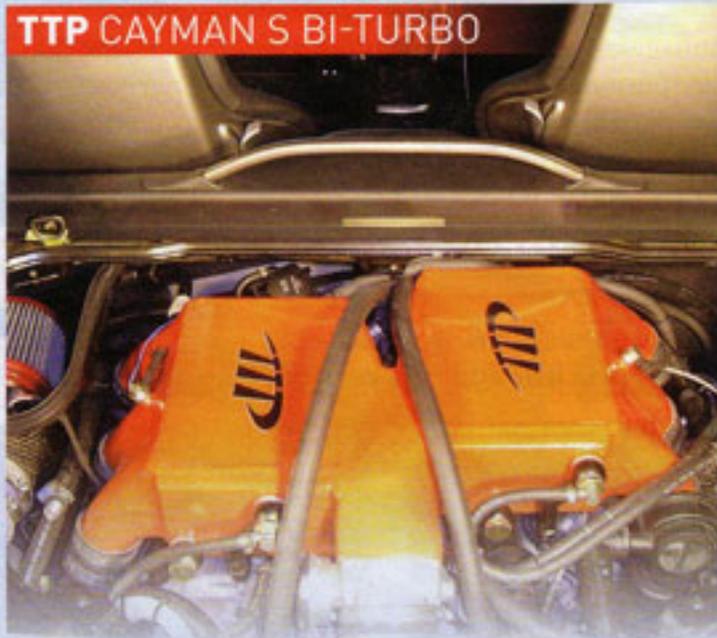
Unseren Fotografen Martin Meiners schlägt es nach Niedersach-

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 infernalisch, 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 –



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

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 gelangen 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.

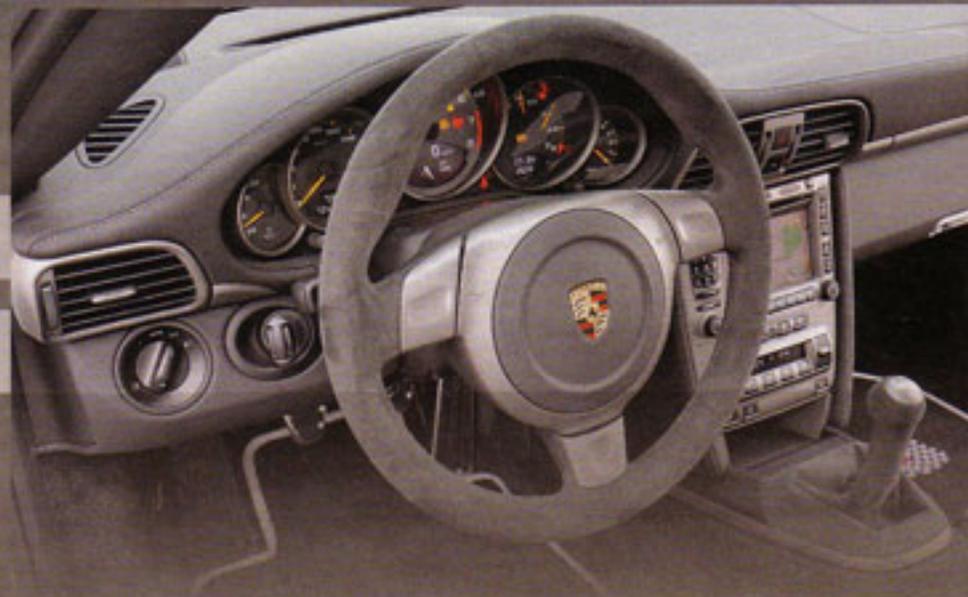
Jenseits der 300 km/h treibt einem der nervös tänzelnde Vorderwagen Schweißperlen auf die Stirn. Aber nicht deshalb hat die Highspeed-Messung mit dem GT2 nicht funktioniert. Sondern weil ich bei 324 km/h, konstantem Vortrieb und reichlich Drehzahlreserven aufgrund der Verkehrsverhältnisse abbrechen musste.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



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

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- ▶



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



Foto: Martin Messner

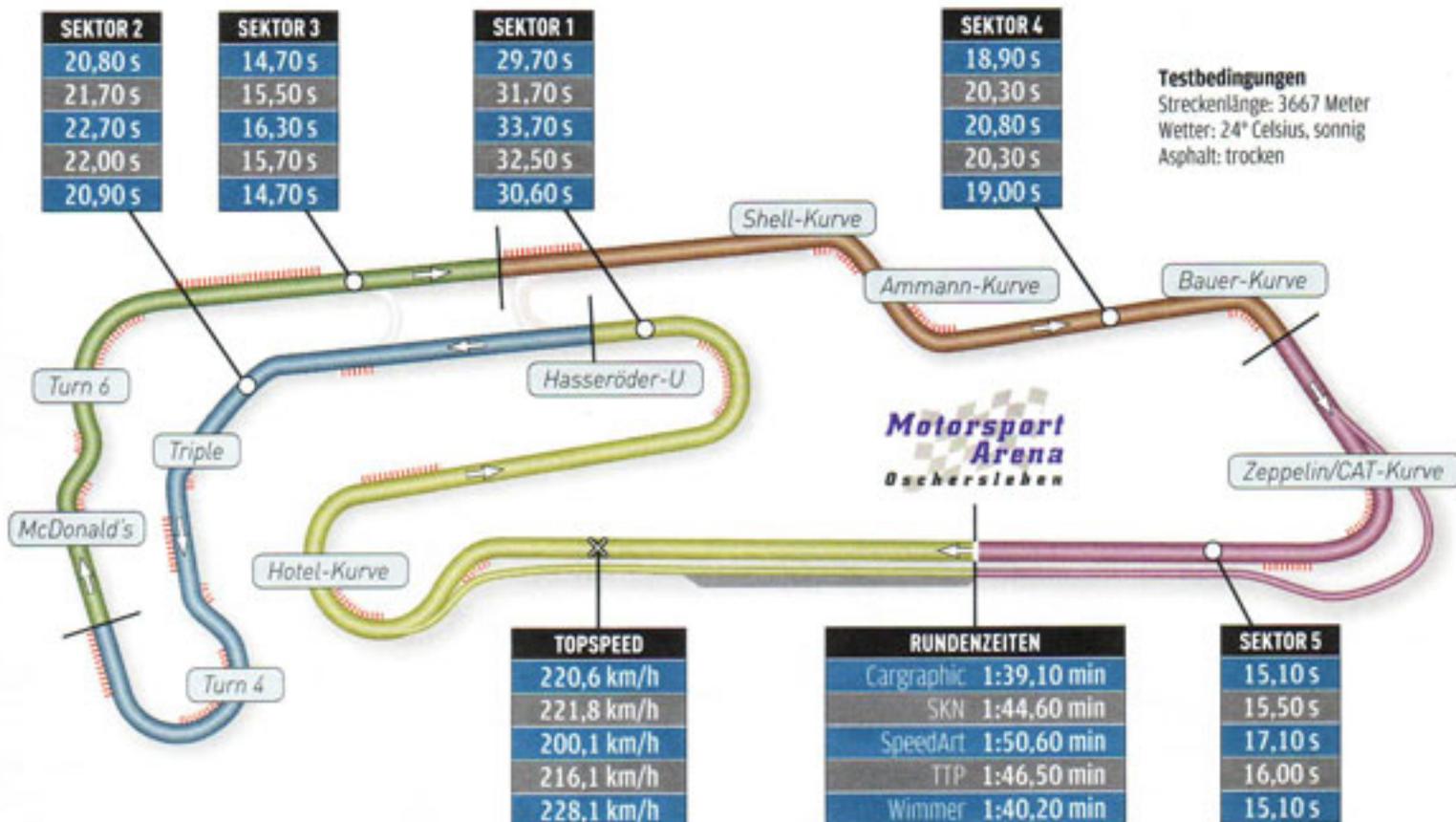


SKN 911 BI-TURBO

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



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 Topspeed. 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

| 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.leit-speed.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





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



Wir verzichten auf ein echtes Ran-
king – zu groß sind die konzeption-
ellen Unterschiede. Stattdessen
kürt jeder SPORTSCARS-Mitarbei-
ter seinen persönlichen Favoriten

WIMMER 911 GT2

■ Mit überschaubaren Tuning-
maßnahmen 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

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

www.autobild.de/go/porsche-tuning

matischen 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. 06341-88088, www.cargraphic.de; SKN, Tel. 05153-94100, www.skn-tuning.de; SpeedArt Automobilbildesign, Tel. 07152-901100, www.speedart.de; TTP, Tel. 08061-36666, www.t-t-p.de; Wimmer Rennsporttechnik, Tel. 0212-2643000, 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.“



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 Sahneschneide. 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 wohldosierte Leistungssteigerung hingegen voll ein: Hier ist das SKN-Auto allererste Wahl.

