

Die zwischen
508 und 540
PS starken

Wucht nach

Porsche Turbo von TechArt, Sportec, Gemballa, RS Tuning und TTP zählen zum Stärksten und Schnellsten, was die Tuning-Branche zu bieten hat. Sie nehmen vorweg, was die zukünftigen Supersportwagen der Hersteller versprechen

Das Tempo im Automobilbau eine große Rolle spielt, ist unbestritten: Autos – zumal die sportlichen Vertreter der Spezies – imponieren mit immer beeindruckenderen Beschleunigungs- und V_{max}-Angaben, die Hersteller verzichten zu Gunsten kürzer werdender Modellzyklen und schnellerer Markteinführung neuer Produkte nicht selten auf den zwar bewährten, aber Zeit raubenden Prototypenbau und nehmen in der Folge lieber Image schädigende Rückrufaktionen in Kauf.

So gesehen passt es durchaus ins Bild, dass auch die eben noch bejubelten Superlative des Sportwagenbaus eine immer geringere Lebenserwartung aufzuweisen haben. Porsche liefert ein treffendes Beispiel dafür: 1999 präsentierten die Stuttgarter mit dem GT 3 einen Sportwagen, den sport auto-Frontmann Horst von Sauma im Rahmen des Supertests (Heft 8/99) beeindruckt als „Überflieger“ titulierte. Am Ende standen 8:03 Minuten für die Umrundung der Nordschleife auf der Uhr und 41 von

Vorn



42 möglichen Supertestpunkten unter dem Strich.

Ein knappes Jahr später gelang dem Porsche 996 Turbo ein Überraschungscoup: Obwohl weniger kompromisslos für die Rennstrecke konzipiert und in Bezug auf den gebotenen Komfort im höchsten Maß alltagstauglich, düpierte er die hausinterne Konkurrenz mit einer Rundenzeit von 7,56 Minuten und der Maximalpunktzahl im Supertest (Heft 6/2000). Nun aber bläst selbst diesem Meilenstein des Sportwagenbaus ein

noch stärkerer Wind ins Gesicht – wenn auch (noch) nicht aus dem eigenen Haus.

Mit TechArt, Sportec, Gemballa, RS Tuning und TTP haben sich gleich fünf Tuner angeschickt, den Serien-Porsche Turbo das Fürchten zu lehren. Unteilte Einigkeit herrscht über die Leistungsklasse, in der es sich zu bewegen gilt: 500 PS aufwärts heißt das neue Maß der Dinge – was angesichts der im Werk in den Startlöchern stehenden Konkurrenz, dem 462-PS starken und 1440 Kilogramm leichten

Foto: HERZOG, FACT (2)



■ Art-Genosse: Der schwarze TechArt-Turbo besticht durch die gleichmäßige Leistungsentfaltung seines 520 PS-Motors ...



■ ... und den ersten formal modifizierten Heckflügel. Er passt in die Aufnahmen des Originalteils



■ Im Innenraum dominieren Alu-Elemente in Kombination mit edlem Leder in Beige



■ Das Design der 18-Zoll-Felgen stammt von TechArt, die Bremsanlage von Porsche

„Der TechArt ist angenehm unspektakulär“

Porsche GT 2 (mehr dazu auf den Schauenseiten in dieser Ausgabe), Sinn macht. Schließlich möchte niemand einen einmal erarbeiteten Vorsprung sofort wieder einbüßen müssen.

Der in Leonberg aufgebaute TechArt-Turbo galoppiert mit 530 Pferdestärken in der oberen Hälfte des starken Quintetts. Mehr Kraft bringt nur der aus der Schweiz angereiste Sportec-Porsche auf die Rolle: Er notiert mit 540 PS. Gemballa und TTP ließen es bei je 520 PS bewenden, RS Tuning begnügt sich mit 508 PS.

Beeindruckende Zahlen – sicherlich. Die Faszination dessen, was sich dem Testfahrer beim Messprozedere auf der Hockenheim Waldgeraden und dem Kleinen Kurs offenbart, beschreiben sie jedoch nur unzureichend: War die Piste in der ersten Bremsschikane immer schon so wellig? Die vermeintliche Gerade immer schon eine lang gestreckte Kurve? Und die Strecke immer schon so

Das kostet das Tuning

Motorumbau	37 236 Mark
Radsatz	4765 Mark
Fahrwerk	10 115 Mark
Aerodynamik	10 446 Mark

Hersteller

TechArt Automobile Design GmbH
Röntgenstraße 47, 71 229 Leonberg
Telefon 0 71 5219 32 90

kurz? Oder liegt es schlicht an der anderen Geschwindigkeitsdimension, die sich diese Supersportwagen quasi aus dem Stand und auf gänzlich unspektakuläre Art und Weise erschließen. Und die letztlich bewirkt, dass man alles, was eben noch vertraut erschien, plötzlich mit anderen Augen sieht.

Was es auch sei: Ist der beim TechArt-Turbo besonders schmal ausgefallene Grat zwischen Drehzahleinbruch und heftigem Stempeln der Hinterachse erst

einmal überwunden, prescht der Leonberger Turbo los, als habe er den im Frühjahr 2001 debütierenden GT 2 schon jetzt im Nacken. Nicht einmal vier Sekunden vergehen (3,99 um genau zu sein), bis die Anzeige des Messgeräts Tempo 100 zeigt. Nach 12,51 Sekunden ist der schwarze Renner 200, nach 15,91 Sekunden 220 km/h schnell. Zum Vergleich: Der 420 PS starke Serien-Turbo erreicht Tempo 100 nach 4,2, Tempo 200 nach 14,6 Sekunden.

Beim Antritt aus höheren Geschwindigkeiten heraus kauft das Leonberger Tuning-Modell dem Serienbruder erst recht den Schneid ab: Der TechArt-Turbo erledigt den Zwischenspur von 80 auf 200 km/h im sechsten Gang in 15,3 Sekunden, der Werks-Porsche benötigt für die gleiche Übung deutlich längere 18,9 Sekunden.

Möglich werden die verbesserten Leistungswerte durch Eingriffe in die Motor elektronik, mit deren Hilfe der Lade-

druck der beiden unverändert gebliebenen Serien-Turbolader erhöht wird, den Einbau einer modifizierten Airbox, veränderter Ansaugrohre und eines von TechArt entwickelten Abgasturboladers.

Das 10 115 Mark teure Sportfahrwerk taugt sowohl für die Rennstrecke als auch für längere Autobahnetappen. Unbillige Härten mutet es seinem Fahrer hier wie da nicht zu. Die komfortbetontere Auslegung führt jedoch dazu, dass der TechArt-Porsche auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim sowohl gegenüber dem Gemballa- als auch gegenüber dem Sportec-Turbo trotz seiner im Slalom unter Beweis gestellten Handlichkeit (er durchreißt den 180 Meter langen Pylonenkurs mit verhältnismäßig flotten 64,0

km/h) das eine oder andere Zehntel einbüßt. Mit einer Zeit von 1.13,0 Minuten rangiert der mit einem dezent gehaltenen Aerodynamikpaket inklusive Seiten-

schweller, Frontspoilerlippe und Heckflügel versehene Leonberger Turbo-Spross in dieser Disziplin nur im Mittelfeld.

Dass sich der 2,6 Kilometer lange Kurs selbst mit vollem Tank und zwei Personen an Bord (die Doppelbesetzung sollte angesichts des eng besetzten Teilnehmerfelds der besseren Urteilsfindung dienen) noch schneller umrunden lässt, demonstriert der 540 PS starke Turbo des Schweizer Tuners Sportec. Obwohl der Eidgenosse sowohl im Slalom als auch auf der Rennstrecke einen deutlichen Hang zum Untersteuern zeigt – was größere Lenkradien erfordert und die Handlungseigenschaften naturgemäß negativ beeinflusst – lässt die von ihm

Das kostet das Tuning

Motorumbau	47 098 Mark
Bremsanlage	9828 Mark
Fahrwerk	7630 Mark
Redsatz	12 498 Mark
Aerodynamik	5591 Mark
Interieur	17 076 Mark

Hersteller

Sportec AG
Hofstraße 17, CH-8181 H6ri
Telefon 00 41 / 1 / 8 64 10 30

„Sportec setzt auf vehemente Kraftentfaltung“



Die von dem Schweizer Tuner Sportec selbst entwickelten Turbolader beschenken dem Turbo 540 PS



Die komfortable Komplettlederausstattung schlägt mit umgerechnet 16 445 Mark zu Buche



Die Räder des Sportec messen gleichfalls 18 Zoll, die vorderen Bremsscheiben 380 Millimeter

Der eidgenössische Turbo verfügt als Einziger der Testkandidaten über eine komplett modifizierte Frontpartie





■ Quer damit: Auf Wunsch lässt sich jeder der starken Porsche im Drift bewegen – tückisch ist keiner



■ Der Gemballa-Porsche bietet das kompletteste Interieur-Paket inklusive farblich passendem Volant



■ Verborgene Kräfte: Von außen sind die Modifikationen am Biturbo-Motor nicht zu sehen



■ Hinter den breiten 18-Zoll-Felgen steckt eine 24 337 Mark teure Achtkolben-Bremsanlage

„Der Gemballa ist für die Rennstrecke gemacht“

auf dem engen Rennkurs im Badischen realisierte Rundenzeit von 1.12,6 Minuten aufhorchen.

Schneller absolvierte diese Disziplin mit 1.12,1 Minuten nur noch der Gemballa-Porsche. Ihm kommt im speziellen Fall zweifellos sein aufwendig modifiziertes Fahrwerk zu Gute, dessen Radaufhängungen beispielsweise dem sportlichen Bruder GT 3 entstammen.

Der Sportec-Porsche profitiert hingegen von seiner hervorragend und geräuschlos funktionierenden Bremsanlage. Doch deren wahre Leistungsfähigkeit spiegelt sich in den bei widrigen Witterungsbedingungen ermittelten Verzögerungswerten nur unzureichend wider. Die von Brembo gefertigten und bei Sportec adaptierten Vierkolben-Leichtmetallsättel haben die 380-Millimeter messenden, innen belüfteten und geschlitzten Scheiben der Vorderachse fest und unnachgiebig im Griff.

Das kostet das Tuning

Motorumbau	33 617 Mark
Fahrwerk	22 671 Mark
Radatz	15 741 Mark
Bremsanlage	24 337 Mark
Interieur	8644 Mark

Hersteller

Gemballa Automobiltechnik
Mollenbachstraße 17
71229 Leonberg
Telefon 0 71 52/97 99 00

Über jeden Zweifel erhaben sind auch die von dem Schweizer auf den Hockenheim Asphalt gezauberten Beschleunigungs- und Elastizitätswerte. In beiden Disziplinen gibt der Sportec-Turbo die Höhe der Messlatte vor. Mit zwei Passagieren und vollem Tank spurtet der mit 1544 Kilogramm Leichteste der Kraftathleten in beeindruckenden 3,89 Sekunden

auf 100 km/h. Die doppelte Geschwindigkeit ist nach 11,38 Sekunden erreicht. Schneller nicht einmal der von Gemballa aufgebaute Nordschleifen-Rundenrekordhalter, der immerhin 600 PS starke und nur 1482 Kilogramm schwere, auf dem Porsche GT 3 basierende Biturbo GTR (4,2 und 11,6 Sekunden).

Den Zwischenspur von 80 auf 200 km/h im höchsten, nämlich sechsten Gang, erledigt der Sportec-Porsche in 13,5 Sekunden. Derart erreicht er das erklärte Ziel beachtliche 6,4 Sekunden eher als das Serienmodell und knapp zwei Sekunden früher als der TechArt-Turbo.

Kritik erntet der Schweizer somit lediglich für jene Bestandteile des Tuning-Gesamtpakets, die sich zum Testzeitpunkt noch im Prototypenstadium befanden: Die Dämmstoffe des strömungsoptimierten Sportauspuffs zeigten sich der extremen Wärmeentwicklung

nicht gewachsen und lösten sich in Wohlgefallen auf. Das hatte unschöne Brummfrequenzen in genau jenem Drehzahlbereich zur Folge, in dem man sich im Stadtverkehr bevorzugt bewegt (zwischen 2000 und 3000/min). Und die dem Turbo hervorragend zu Gesicht stehende, modifizierte Frontschürze nahm bei Ein- und Ausfahrten in die Garage nicht selten allzu engen Kontakt mit der Fahrbahnoberfläche auf.

Nichts zu meckern gibt es hingegen am mit 334 621 Mark zweithöchsten Preis des Testfahrzeugs. Dieser geht schon deshalb in Ordnung, weil der Eidgenosse derzeit erheblich unter dem momentan sehr ungünstigen Umrech-

nungskurs des Schweizer Franken leidet. Zudem sind die am Motor vorgenommenen Umbauarbeiten umfangreicher als beispielsweise beim TechArt-Turbo. Sportec implantiert dem Porsche zwei nach eigener Spezifikation geänderte

Lader, die dem Boxermotor die Luft mit bis zu 1,2 bar in die Brennräume pressen. Mit seinem spürbar und vehement einsetzenden Vortrieb und der straffsten Fahrwerkabstimmung im Feld der Testkandidaten (die gewisse Komforteinbußen im Alltagsbetrieb mit sich bringt) empfiehlt sich der Sportec-Turbo als Sportwagen reinsten Wassers – sofern seine Macher ihm die lästige Tendenz zum Untersteuern und die damit einhergehende eingeschränkte Handlichkeit noch abgewöhnen.

Diesbezüglich dürfen die Schweizer getrost einen Blick nach Leonberg werfen. Schließlich kommt die vom Gemballa-Porsche vorgelegte Rundenzeit

Das kostet das Tuning

Motorumbau	20 804 Mark
Fahrwerk	6400 Mark
Radsatz	8140 Mark

Hersteller

RS Tuning
Am Bach, 87755 Kirchhaslach
Telefon 0 83 339 35 00

„RS bietet ein ausgewogenes Kit-Tuning an“



■ Nominell der Schwächste im Quintett ist der mit 508 Pferdestärken angegebene Turbo von RS Tuning



■ Der Tuner aus Kolbermoor beließ es beim serien-nahen Interieur mit wichtigen Sportsitzschalen



■ Die Felgen stammen von Cargraphic, die Sportbeläge der Bremsanlage aus dem Porsche-Regal



■ Der von der Karosserie her unverändert gebliebene RS-Turbo bietet ein hohes Maß an Fahrkomfort



■ Undercover: TTP nahm sich nur des Motors an. Optik, Fahrwerk, Bremse und Räder sind auf Serienstand

nicht von ungefähr: Der mit einem dem Werksregal entstammenden Überrollbügel ausgestattete leuchtend gelbe Renner verfügt nicht nur über die für Rennstrecken tauglichste Fahrwerksabstimmung, er hat zudem die mit Abstand am direktesten ansprechende Lenkung. Richtungsänderungen führt der Gemballa-Turbo spontan und präzise aus, große Lenkausschläge sind hier nicht vonnöten.

Ursächlich hierfür sind sowohl die breiteren Aufstandsflächen der von Gemballa gewählten Extrembereifung als auch umfangreiche Fahrwerksmodifikationen. Serienmäßige Komfortelemente wurden in genau jenem Maß ersetzt, das den Handlungseigenschaften zu-, einem ausreichenden Komfort im Alltag jedoch nicht allzu abträglich ist. So wurden beispielsweise die ab Werk verbauten Fahrwerksgummis durch härtere ersetzt und dem Turbo die Querlenker des GT3 implantiert.

Entsprechend flott durchheilt der Leonberger die 180 Meter lange Pylonengasse: Die ermittelte Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt wie beim TechArt 64 km/h.

Dass der wuchtig daher kommende Turbo bei der Beschleunigungsmessung das Nachsehen hat – 100 km/h sind nach 4,02, deren 200 nach 12,38 Sekunden erreicht – liegt an den geänder-

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

	TechArt Turbo	Sportec Turbo	Gemballa Turbo
Motor	6-Zylinder-Boxer-Motor	6-Zylinder-Boxer-Motor	6-Zylinder-Boxer-Motor
Ventile	Vier pro Zylinder	Vier pro Zylinder	Vier pro Zylinder
Bohrung mal Hub	100,0 x 76,04 mm	100,0 x 76,04 mm	100,0 x 76,04 mm
Hubraum	3600 cm ³	3600 cm ³	3600 cm ³
Leistung	530 PS bei 6600/min	540 PS bei 6600/min	520 PS bei 6680/min
Drehmoment	740 Nm bei 3850/min	705 Nm bei 3450/min	750 Nm bei 4300/min
Bremsen Ø v/h	330/330 mm	380/330 mm	380/330 mm
Bereifung (VA)	Conti Sport Contact 225/40 ZR 18 x 8,5	Pirelli Asimetrico 225/40 ZR 18 x 8,5	Yokohama AVS Sport 245/35 ZR 18 x 9
Bereifung (HA)	295/30 ZR 18 x 11	295/30 ZR 18 x 11	295/30 ZR 18 x 12
Leergewicht	1580 kg	1544 kg	1558 kg
Länge x Breite x Höhe	4435 x 1830 x 1295 mm	4435 x 1830 x 1295 mm	4435 x 1830 x 1295 mm
Beschleunigung			
0 - 40 km/h	1,28 s	1,05 s	1,34 s
0 - 80 km/h	3,12 s	3,08 s	3,16 s
0 - 100 km/h	3,99 s	3,09 s	4,02 s
0 - 120 km/h	5,49 s	5,24 s	5,38 s
0 - 160 km/h	8,07 s	7,93 s	8,03 s
0 - 200 km/h	12,51 s	11,38 s	12,38 s
0 - 220 km/h	15,91 s	14,45 s	15,68 s

Elastizität im 4./5./6. Gang			
80 - 120 km/h	2,7 s / 3,7 s / 5,5 s	2,5 s / 3,5 s / 5,3 s	2,6 s / 3,6 s / 5,4 s
80 - 160 km/h	4,1 s / 5,4 s / 7,8 s	3,7 s / 4,9 s / 7,3 s	3,9 s / 5,1 s / 7,6 s
90 - 180 km/h	7,5 s / 9,0 s / 12,4 s	6,5 s / 8,0 s / 11,4 s	7,2 s / 8,8 s / 12,2 s
80 - 200 km/h	9,8 s / 11,3 s / 15,3 s	8,3 s / 9,8 s / 13,5 s	9,1 s / 10,8 s / 14,5 s

Höchstgeschwindigkeit*	323 km/h	328 km/h	325 km/h
Kleiner Kurs Hockenheim	1.13,0 min	1.12,6 min	1.12,1 min

Bremsweg			
aus 100 km/h (kalt)	40,2 m	38,6 m	40,2 m
Verzögerung	9,6 m/s ²	10,0 m/s ²	9,6 m/s ²
aus 100 km/h (warm)	39,4 m	39,4 m	39,4 m
Verzögerung	9,8 m/s ²	9,9 m/s ²	9,8 m/s ²
aus 80% v _{max}	255,8 m (258 km/h)	264,8 m (262 km/h)	258,2 m (260 km/h)
Verzögerung	10,0 m/s ²	10,0 m/s ²	10,1 m/s ²
Testverbrauch (Super Plus)	14,8 l/100 km	15,1 l/100 km	14,0 l/100 km
Testwagengrundpreis	297 326 Mark	334 621 Mark	339 910 Mark

	TechArt Turbo	Sportec Turbo	Gemballa Turbo
Kleiner Kurs Hockenheim	1.13,0 min	1.12,6 min	1.12,1 min
Slalom (18 m)	84,0 km/h	82,4 km/h	84,0 km/h
0 - 60 - 0 km/h (Becht-Bremse-Prüf.)	12,4 s	12,2 s	12,3 s
100 - 0 km/h (Bremse-Prüf., warm)	39,4 m	39,4 m	39,4 m
Elastizität (80 - 160 km/h) *	10,0 s	9,3 s	9,8 s
Preis-Leistungs-Verhältnis	561 Mark/PS	620 Mark/PS	654 Mark/PS
Summe (maximal 35 Punkte)	31	30	31

*Rechnerisch bestimmt

„TTP beschränkt sich aufs Motor-Tuning“



■ Hinter den 18 Zoll großen Porsche-Felgen finden ab Werk 330 Millimeter große Bremsscheiben Platz



■ Der Turbo aus Kolbermoor lässt sich nur anhand des TTP-Schriftzugs als Tuning-Auto identifizieren

Sekunden 220 km/h erreicht – die Beschleunigungsmessung wurde diesmal spaßeshalber ausgeweitet – haben die anderen Probanden dieselbe Marke längst passiert.

Für das Nachsehen in Sachen Rundenzeit (der RS-Porsche überwindet die 2,6 Kilometer lange Strecke in 1.13,8 Minuten) sorgt jedoch weniger die geringere motorische Potenz als vielmehr die auch beim Sportec-Turbo bereits bemängelte, eingeschränkte

Handlichkeit. Der von RS Tuning modifizierte Porsche schiebt wie der Schweizer spürbar über die

Messbedingungen:

Lufttemperatur05° Celsius
Asphalttemperatur05° Celsius
Luftdruck997 mbar

RS Tuning Turbo	TTP Turbo
6-Zylinder-Boxer-Motor	6-Zylinder-Boxer-Motor
Vier pro Zylinder	Vier pro Zylinder
100,0 x 76,04 mm	100,0 x 76,04 mm
3600 cm ³	3600 cm ³
508 PS bei 5060/min	520 PS bei 6240/min
740 Nm bei 4580/min	750 Nm bei 4300/min
330/330 mm	330/330 mm
Dunlop Sport SP 9090 225/40 ZR 18 x 8,5	Pirelli Asimetrico 225/40 ZR 18
285/30 ZR 18 x 11	295/30 ZR 18
1551 kg	1560 kg
4435 x 1830 x 1295 mm	4435 x 1830 x 1295 mm
1,30 s	1,33 s
3,10 s	3,11 s
3,96 s	3,92 s
5,39 s	5,27 s
8,11 s	7,75 s
12,47 s	11,51 s
16,35 s	14,84 s
2,9 s / 3,9 s / 5,6 s	2,8 s / 4,0 s / 6,2 s
4,2 s / 5,6 s / 8,1 s	4,1 s / 5,5 s / 8,5 s
7,7 s / 9,4 s / 12,8 s	6,9 s / 8,8 s / 12,8 s
9,8 s / 11,8 s / 15,7 s	8,8 s / 10,7 s / 15,0 s
331 km/h	326 km/h
1.13,8 min	1.13,1 min
37,5 m	37,1 m
10,3 m/s ²	10,4 m/s ²
36,7 m	40,2 m
10,5 m/s ²	9,6 m/s ²
270,9 m (265 km/h)	273,8 m (261 km/h)
10,0 m/s ²	9,6 m/s ²
13,9 L/100 km	14,9 L/100 km
270 244 Mark	269 160 Mark
RS Tuning Turbo	TTP Turbo
1.13,8 min	1.13,1 min
60,8 km/h	64,4 km/h
12,4 s	12,2 s
36,7 m	40,2 m
10,5 s	10,6 s
532 Mark/PS	518 Mark/PS
29	30

29 **30**

ten und noch nicht optimal gewählten Kennlinien der elektronischen Motorsteuerung: Bei ziemlich genau 6000

Touren regelt sie kurzfristig den Ladedruck herunter und gebietet dem ungehemmten Vorwärtsschub des gelben Renners just vor Erreichen der 100 km/h-Marke überraschend Einhalt. Sekundenbruchteile später geht es dann weiter wie gehabt.

Derart eigenmächtige Eingriffe der Steuerungselektronik sind beim Porsche Turbo von RS Tuning nicht zu verzeichnen. Der Sechszylinder-Boxermotor des Bayern entfaltet seine Kraft gleichmäßig über das gesamte Drehzahlband hinweg. Auffällig dabei, dass er den Druck früher und weniger vehement aufbaut, als es beispielsweise der Sportec-Turbo tut.

In der Folge beeindruckt die pure Kraftentfaltung entsprechend weniger, ohne dass der RS-Turbo deshalb langsamer wäre – im Gegenteil: In Anbetracht der mit 508 PS geringsten Motorleistung schlägt sich der 270 244 Mark teure Silberling wahrhaft wacker. Beim Sprint auf 100 km/h reklamiert er mit 3,96 Sekunden den dritten Platz für sich, die 200-km/h-Marke erreicht er mit 12,47 Sekunden noch knapp vor dem TechArt-Turbo (12,51 Sekunden).

Obenherum geht dem RS-Porsche dann ein wenig die Puste aus: Als der Bayer nach 16,35

Das kostet das Tuning

Motorumbau34 220 Mark

Hersteller

Turbo Technik Pletz AG
Pullach 4b, 83059 Kolbermoor
Telefon 0 80 613 66 66

Vorderräder, was wie bei diesem größere Lenkeinschläge erforderlich macht und in den engen Kurven des Kleinen Kurses Zeit kostet. Die dadurch bedingte Trägheit der mit 1551 Kilogramm Gesamtgewicht vergleichsweise geringen Masse schlägt sich im 18-Meter-Slalom mit einer verhaltenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 60,8 km/h nieder.

Die vom Scheibendurchmesser und Aufbau her serienmäßig gebliebene, mit Porsche-Sportbelägen versehene Bremsanlage gab sich während des Messprogramms hingegen keine Blöße. Sie lieferte unter bereits erwähnten widrigen Bedingungen die besten Verzögerungswerte des Vergleichs, belästigt Insassen und Passanten jedoch mit einer im Alltagsbetrieb nicht zu tolerierenden Geräuschkulisse: Ähnlich laut quietschend heischte nur die über 24 000 Mark teure Sportbremse des Gemballa-Porsche um Aufmerksamkeit.

Hingegen gebührt dem Leonberger Porsche-Spross – das sei noch nachträglich angemerkt – allerdings auch der Sieg in der Sound-Wertung. Sportlich-kerniger und zudem allzeit verträglich brachte keiner der Testkandidaten seine motorische Potenz zum Ausdruck.

Mobil 1

Mobil 1

Mobil 1

Mobil 1

Mobil 1

Mobil 1



■ 2618 Pferdestärken in Startaufstellung: Die illustre Riege der getunten Porsche Turbo repräsentiert das derzeitige Maß der Dinge

Dies gilt auch und besonders für den bis auf den Motor komplett serienmäßig gebliebenen Porsche Turbo aus Kolbermoor. Bei TTP beschränkt man sich auf das, was man anerkanntermaßen am besten kann – perfekt abgestimmte Turbo-Konzepte. Somit dürfte der mit 269 160 Mark preiswerteste Tuning-Turbo im Test zur ersten Wahl für Schnäppchenjäger avancieren – wengleich der von Ferdinand Piëtz vorgenommene Motorumbau mit 34 220 Mark deutlich teurer ausfällt als der auf Wunsch per Versand zu beziehende Turbo-Kit von Reinhold Schmirler (RS Tuning), der für schlanke 20 804 Mark zu haben und von jedem willigen Porsche-Zentrum oder -Händler einzubauen ist.

Den Preisunterschied rechtfertigen neben der Tatsache, dass TTP dem Original – ebenso wie Sportec und Gemballa – leistungsfähiger Lader spendiert, auch die ermittelten Fahrleistungen. 3,92 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h sind aller Ehren wert. Die längere Sprintdistanz überwindet der 520 PS starke und mit 750 Newtonmeter Drehmoment gesegnete TTP-Turbo in nicht minder flott 11,51 Sekunden, womit er nur 13 Hunderstel hinter dem noch zehn Pferdestärken mehr mobilisierenden Sportec-Porsche rangiert.

Fazit

Zwischen dem stärksten und dem schwächsten zum sport auto-Test angetretenen Tuning-Porsche Turbo liegen 32 PS, zwischen dem günstigsten und dem teuersten immerhin 70 750 Mark. Darüber hinaus kann der Käufer zwischen fünf eigenständigen Turbo-Charakteren wählen, die jedoch eines gemeinsam haben: Jedes der Autos bietet hervorragende Fahrleistungen zu einem verhältnismäßig fairen Preis.

Selbst der teuerste Sportler des Vergleichs, der 520 PS starke, komplett überarbeitete **Gemballa-Turbo** kostet mit 339 910 Mark gerade einen knappen Tausender mehr als der von Porsche fürs Frühjahr angekündigte GT 2. Und dessen auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim realisierte Rundenzeit

– 1.12,1 Minuten mit zwei Mann Besatzung und vollem Tank – muss der künftige Über-Turbo aus dem Werk der ohne Allradantrieb auskommen muss, erst einmal nachmachen.

Ähnlich teuer (334 621 Mark), ähnlich flott auf der Rennstrecke und mit den besten Fahrleistungen im Test offeriert der Schweizer Tuner **Sportec** – unter eigenem Namen ein Newcomer auf dem Markt der Fahrzeug-Voreddung – ein Premierenpaket, das Aufmerksamkeit erregt. Doch bei ihm stürzte vor allem der hartnäckige Drang zum Untersteuern.

Letzteren legte auch der ansonsten sehr ausgewogen konzipierte Turbo von **RS Tuning** an den Tag, der mit Fahrwerk, Rädern und Motorumbau ab 270 244 Mark zu haben ist.

Wer auf das Drumherum verzichten will, erhält bei **TTP** relativ preiswert ein perfekt abgestimmtes Motortuning. Der 520-PS-Boxer schiebt spürbar an und realisierte Fahrleistungen, die denen des Sportec-Turbo nahezu ebenbürtig sind.

Der **TechArt-Turbo** wiederum ist das ideale Angebot für jene Turbofahrer, die – aller Sportlichkeit zum Trotz – auf Komfort keineswegs verzichten wollen.

An die hervorragenden Elastizitätswerte des Eidgenossen kommt das bayerische Urgestein jedoch nicht heran: Ob von 80 auf 160 km/h im fünften Gang oder von 80 auf 200 km/h in der sechsten Fahrstufe – mit 4,9 zu 5,5 und 13,5 zu 15,0 Sekunden hat der Schweizer seine schlanke Nase deutlich vorn.

Gleiches gilt für die Fahrt auf dem Kleinen Kurs. Hier realisiert der schwarze Porsche aus Kolbermoor eine Zeit von 1.13,1 Minuten, womit er sich eine halbe Sekunde hinter der Schweizer Konkurrenz und 0,7 Sekunden vor dem RS-Turbo in die illustre Reihe eingruppiert.

Dass die hierfür verantwortliche weichere Fahrwerksabstimmung auch



■ sport auto-Redakteurin Anja Wassertheurer

ihre positive Seiten hat, zeigt die mit 64,4 km/h höchste Durchschnittsgeschwindigkeit im Slalom: Auf Grund der stärkeren Rollneigung hat das Auto bei niedrigeren Tempi Zeit, sich seitlich abzustützen – was sowohl der Stabilität als auch der Traktion zugute kommt.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die Tuner dem Werk mit ihren Turbo-Kreationen nicht zu unterschätzende Vorgaben gemacht haben: Ob er ebenso schnell und problemlos im Handling ist, muss der 339 000 Mark teure, heckgetriebene Porsche GT 2 erst noch beweisen.

Anja Wassertheurer