

**9FF GTURBO 750**



750 PS, 840 Newtonmeter, 0-100 km/h in 3,4 Sekunden, 357 km/h Spitze, 208 535 Euro

■ 9ff hätte das Recht, den Schon-gang einzulegen. Nach der spektakulären 409-km/h-Fahrt wäre Durchatmen durchaus erlaubt. Wer so denkt, kennt Jan Fatthauer jedoch schlecht. Der hat in seiner rührigen Art schon die nächste Marktlücke erspäht: Tuning für den Porsche GT3 RS. Den rüstet er mit Biturbo aus und nennt das Resultat

GTurbo. Das Ganze bringt 750 PS – mindestens. Und geht wie nichts Gutes – ist aber erst der Anfang. Im nächsten Heft testen wir die 950-PS-Variante (siehe Vorschau). Ab wann jedes 9ff-Auto mindestens 1000 PS hat, vermögen wir nicht genau zu sagen. Aber es kann nicht mehr lange dauern.

**Kontakt:** Tel. 02 31-9 67 89 11, [www.9ff.de](http://www.9ff.de)



**Rafael Calov** ist bei 9ff nicht nur Vertriebsleiter, sondern auch Jan Fatthauers rechte Hand. Auto fahren kann er ebenfalls

**BRABUS BULLIT**



730 PS, 1100 Newtonmeter, 0-100 km/h in 3,9 Sekunden, > 360 km/h Spitze, 414 000 Euro

■ Manche Autos verschlagen einem einfach die Sprache. Klingt eine C-Klasse mit V12 schon von der Papierform her verlockend, verschlägt einem der Anblick endgültig die Sprache. Vor allem, wenn das Auto in mattem Schwarz auf die Bühne tritt – statt in gedecktem Grau. Und der Bullit damit urplötzlich so dermaßen fies daherkommt,

dass man zufällig am Straßenrand stehende Passanten spontan zur Seite ziehen will. Dann aber doch an ihrer Seite stehen bleibt und einfach glotzt – auf dieses eigenartige Gefährt, das von einem ganz fernen Stern gefallen zu sein scheint. Dickes Ding das. Verdammst schnell noch dazu. **Kontakt:** Tel. 0 20 41-77 70, [www.brabus.de](http://www.brabus.de)



**BRABUS**

**Sven Gramm**, Brabus-Presseschef, hat alles unter Kontrolle. Auch privat fährt er eine C-Klasse – allerdings nicht mit V12-Motor

von einem Auto heran, das kraft seiner Leistungsangaben so ziemlich alles in Grund und Boden fährt, was Räder hat. Mit 750 PS war das Auto das stärkste im Starterfeld des Conti-Tuning-Tags. Tat sich aber dennoch schwer, auf dem verwinkelten Kurs dem Porsche von Cargraphic davonzufahren.

Der hat auf dem Papier zwar weniger Leistung, setzt dafür aber auf konsequente Gewichtsreduzierung: Von Leichtbautüren über Leichtbausitze bis hin zum Leichtbauteppichsatz ringt Cargraphic dem Porsche Gramm für Gramm ab.

TechArt hingegen verweigert sich allen Eingriffen, die die Alltagsaug-

**Die Reifenprüfung**



■ Ambitionierte Piloten haben beim deutschen Reifenhersteller die Wahl zwischen zwei Produkten: dem ContiSportContact 3 und dem Vmax. Der eine markiert den souveränen Alleskönner, der andere den Highspeed-Helden – mit Freigabe bis 360 km/h. **Kontakt:** [www.conti-online.com](http://www.conti-online.com)



**Enge Beziehung:** Das Porsche-Rudel zeigt eine gewisse Verbundenheit



**Freies Fahren auf dem Contidrom?** Nur zu ganz besonderen Anlässen



**Fahrertraining:** SPORTSCARS-Leser sind lernbegierig und -fähig



**Kraftkammerchen:** Viel Leistung benötigt nicht zwangsläufig viel Platz



**Als die Bilder laufen lernten:** AUTO BILD TV war mit Kamerateam vor Ort



**Leitfigur:** Henry Simons, Chef der Tuningabteilung von Continental

## CARGRAPHIC 911 TURBO GT RSC 3.6



624 PS, 826 Newtonmeter, 0-100 km/h in 3,3 Sekunden, 326 km/h Spitze, 267 750 Euro

■ Typisch Cargraphic: Obwohl es beim Conti-Tuning-Tag kein Ranking und demzufolge auch keinen Sieg zu erringen gibt, will der Porsche-Tuner gewinnen. Einfach aus Prinzip. Und stellt zum Conti-Tuning-Tag nicht nur einen perfekt vorbereiteten 911 Turbo, der sich nach deutlich mehr als den genannten 624 PS anfühlt. Sondern mit

Thomas Neuert zudem einen Piloten, der immer dort fährt, wo vorn ist. Aber zurück zum Auto: Das sieht aus wie ein GT2, war mal ein 911 Turbo, ist allen überflüssigen Ballasts beraubt und mit sehr viel Aufwand von „sehr schnell“ in Richtung „sehr, sehr schnell“ optimiert – mit sehr großem Erfolg. **Kontakt:** Tel. 0 63 41-8 80 88, [www.cargraphic.de](http://www.cargraphic.de)



### cargraphic

Thomas Neuert ist Cargraphic-Testfahrer und von der fixen Sorte. Routiniert bändigt er die blau-schwarze Leichtbaubestie

## EDO GALLARDO SPYDER



550 PS, 540 Newtonmeter, 0-100 km/h in 3,8 Sekunden, 321 km/h Spitze, 223 613 Euro

■ Edo tanzt auf vielen Hochzeiten: Im einen Moment pflügt er mit einem veredelten Maserati MC12 Corsa über viel zu enge Landstraßen, im nächsten tritt er mit einem Gallardo Superleggera gegen MTM an (siehe Seite 8). Nebenbei optimiert er den Ferrari 599 GTB oder bläst mit einem Porsche 911 Turbo über die Rennstrecke. Ein Event wie

den Conti-Tuning-Tag nimmt er im Vorbeigehen mit. Führt einen alten Bekannten aus – den Gallardo Spyder. Der vermochte schon beim Nardo-Highspeed-Event 2006 zu überzeugen, kann aber auch um Kurven fahren. Und überzeugt mit Mörder-Sound und ausreichend Druck. **Kontakt:** Tel. 0 23 82-94 05 20, [www.edo-competition.net](http://www.edo-competition.net)



### edo competition

Edo Karabegovic macht einen guten Job. Er tut alles, was nicht bei fünf auf den Bäumen ist: Porsche, Lambo, Ferrari, Maserati

lichkeit beeinträchtigen könnten. Einen Supersportler für alle Zwecke hat der Tuner im Sinn – von betörender Schönheit, imposanter Kraft, aber ausreichendem Komfort.

Nur zwei Tuningfahrzeuge vermochten die schwäbische Porsche-Mercedes-Phalanx aufzusprengen: MTM verleiht einem Audi RS4 Flü-

gel. Der darf dank Kompressor in der ersten Liga mitspielen.

Edo führt einen Lambo Gallardo Spyder vor. Beim Italo-Beau genügen kleinere Eingriffe, um die versprochenen 550 PS zu erreichen.

Das aus acht Hochkarättern bestehende Tuningrudel brachte unsere Leser in echte Gewissensnöte.

Manch einer tat sich sichtlich schwer, seine ganz persönliche Prioritätenliste zu erstellen: „Gönn ich mir zuerst den FAB-SL, oder beginne ich mit dem Cargraphic-Porsche? Fange ich mit dem schwächsten Auto an und arbeite mich dann nach oben? Oder wechsele ich nach jedem Turn die Marke, um mich

nicht in festgefahrenen Bahnen zu bewegen?“

Derlei Wissenskonflikte musste jeder mit sich selbst ausmachen. Davon abgesehen, konnten wir bei der Strukturierung des Tages jedoch durchaus behilflich sein. Neben der Mitfahrt in den Tuningautos auf dem Handlingkurs ▶

Massenauflauf: Wenn sich Leser, Tuner, Redaktion und Reifenprofis zum trauten Stelldchein treffen, ist ganz schön was los



Foto: Sven Kreyer, Henschel