

# sportscars

Das Magazin für sportliche Autos

**51**  
Autos im Heft!



**EXKLUSIV**

## TRIO MIT 1584 PS

**Tuningboliden mit 22 Zylindern:**  
Geiger Corvette Grand Sport Kompressor gegen  
MTM R8 GT3-2 und Cargraphic 911 GT3 RSC 2.3.8

**GEWINNSPIEL**



**SPORTSCARS 2010**  
Leserwahl: Mitmachen und  
Mercedes E 63 AMG gewinnen!



**SUPERSPORTLER MIT 1952 PS**  
Chevrolet Corvette ZR1, Porsche 911 GT2 RS & Ruf Rt12S



**450 PS: BMW M3 GTS**  
Ausfahrt im schärfsten M3



**DUELL 1**

Lamborghini Murciélago SV gegen Bugatti Veyron Grand Sport



**DUELL 2**

Maserati GranCabrio gegen BMW 650i Cabrio



**753 PS: Carlsson C25**  
Erste Testfahrt im Prototyp

**PLUS**

**Ab 2012: Mazda RX-9**  
**Vergleich: Audi e-tron und Mercedes SLS AMG E-Cell**



## WER IST DER BESTE? 6 KOMPAKTE SPORTDIESEL

Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDM gegen VW Golf GTD, BMW 120d Edition Sport, Mazda 3 2.2 MZR-CD, Opel Astra 2.0 CDTI & Seat Leon FR TDI

CARGRAPHIC  
911 GT3 RSC 2 3.8



GEIGER CORVETTE  
GRAND SPORT KOMPRESSOR



MTM  
R8 GT3-2

# SELBSTHILFE GRUPPE

In einer automobilen Welt, geprägt von Abstandsradar und Spurhalteassistent, stellen diese drei Tuningboliden die letzte Bastion des selbstbestimmten Fahrens dar

Das war knapp! Urplötzlich schwänzelt das Heck des MTM R8 GT3-2 ausgangs der Kurve wild hin und her, erfordert feinfühlig zurückgenommenes Gas und blitzschnelle Lenkkorrekturen. Geschafft! Durchschnaufen, weiter geht's. Das Gefühl, dieses Biest einmal gebändigt zu haben, gleicht der Erfüllung eines Traums, auf den man jahrelang hingespant hat: Sicher wäre ein Lottogewinn einfacher gewesen, aber am schönsten ist es immer noch, sich Erfolge selbst zu erarbeiten.

Arbeiten muss man am Steuer dieser drei Boliden eine Menge. MTM stellt mit seinem zum Hecktriebler umgebauten R8 GT3-2 den auffälligsten Kandidaten. Spitzes Spoilerschwert am Kinn, massenhaft Aufkleber sowie der riesige Heckspoiler ziehen die Kinder in Heerscharen zum Naseplattdrücken an die Scheiben – der Boahy-Preis 2010 ist dem R8 sicher. Erst recht, wenn der Motor läuft. Vollmundig-tiefkehlig blubbert der per Kompressor erstarkte V8 beim Start – allem voran ein Verdienst der klappenlosen Abgasanlage, die leider nur Exportstatus besitzt. 420 PS waren es ab Werk, 560 sind es jetzt. Nur der Stadtverkehr steht dem Vergnügen jetzt noch im Wege. Der unmittelbar über der Straße kauende Frontspoiler, eine trocken polternde Vorderachse, das ruppig-gemächlich schaltende sequenziel-

## Der Renn-R8 fährt am liebsten außerorts

le Getriebe sowie die schlechte Übersichtlichkeit machen deutlich: Der Wohlfühlbereich des MTM liegt stets jenseits des Ortschaftes.

Landstraße, Kurvenlabyrinth. Wiederwillig schrubben die noch kalten Reifen des R8 über den Asphalt, signalisieren so ihren Wunsch nach Arbeitstemperatur – eine Erfahrung, die wir bereits bei den Bremsmessungen machten. Anwärmen ist also angesagt. Derweil kann man dem Konzert aus V8-Schreien und Kompressorheulen lauschen. Erst bei 8500 Touren greift der Begrenzer schützend ein. Paddelzüge lassen im Sportmodus die Gänge lautstark und fühlbar reinknallen – Stichflammen und schwarze Wölkchen aus den Endrohren inklusive. Messtechnisch kann der MTM R8 ▶



**Hardcore:** Feuerlöscher und Sechspunktgurt sind Clubsport-Merkmale



**Allroundtalente:** Die bei Porsche bestellbaren Sportschalensitze bestehen mit exzellentem Seitenhalt, lassen dabei den Sitzkomfort aber nicht zu kurz kommen



**Adaptiv:** Sportmodus für Dämpfer und Motor, mehrstufiges ESP



**Umgerüstet:** Cargraphic nutzt größere Räder und Reifen vom GT3 RS



**Sicher ist sicher:** Auch der Überrollkäfig in geschraubter Ausführung gehört zum werksseitig ohne Aufpreis lieferbaren Clubsport-Paket



**Praktisch:** Vorderachs-Liftfunktion ohne Fahrdynamikeinbußen

GT3-2 die so geweckten Erwartungen nur zum Teil erfüllen. MTM-Chef Roland Mayer erklärt vorab: „Die an der Hinterachse gewählte Sturzeinstellung ist für die Traktion bei Geradeausfahrt nicht gerade förderlich.“ Zudem gelangt die Kupplung der R-Tronic, die übrigens ab Werk für R8 V8 und R8 V10 gleich dimensioniert ist, bei Nutzung der Launch Control sehr

schnell an ihre Grenzen – mehr als drei Versuche sind nicht drin. Auch die Arbeitsweise ist nicht optimal.

### Schnell kommt die R8-Kupplung an ihre Grenze

Bis 50 km/h kommt das System mit dem Hinterradantrieb gut zurecht, dann drehen die Räder hemmungslos durch, das Getriebe schaltet im

Schlupf hoch. Mit vorsichtigem Gasfuß liegen 4,3 Sekunden auf 100 km/h an – 10 Sekunden später das doppelte Tempo. Hier drückt die ganz auf Abtrieb getrimmte Aerodynamik etwas aufs Temperament. Maximal 295 km/h sind drin. Mayer: „Durch die verwendete Rad-Reifen-Kombination längt sich die Übersetzung etwas – 317 km/h sind so bei serienmäßiger Aerodynamik

mit unserer Leistungssteigerung möglich. Der höhere Abtrieb beim GT3-2 dient vor allem der Rennstreckenperformance und erfordert in Sachen Vmax etwas Kompromissbereitschaft.“ Auch der Cargraphic 911 GT3 bleibt unterhalb der magischen 300-km/h-Marke, erreicht seine Höchstgeschwindigkeit aber wesentlich schneller als der MTM R8.



**Kitzlig:** Der Grenzbereich des Cargraphic ist ebenso hoch wie schmal, Drifts klappen nur mit treffend gewähltem Winkel und ebensolchem Gaseinsatz

Grund: die gegenüber der Serie gekürzte Übersetzung samt anderem Kegel- und Tellerrad. Gleichzeitig profitiert davon die Elastizität. Selbst unter 50 km/h sägt der Boxer noch zufrieden im sechsten Gang – und zeigt sich dank liftbarem Vorderwagen (hilfreich bei steilen Ein- und Ausfahrten) und passablem Abrollkomfort durchaus alltags-tauglich.

474 PS entlockt der in Landau an-sässige Porsche-Tuner dem Hochdrehzahl-Sechszylinder mittels

### Das GT3-Motortuning fällt überschaubar aus

optimierter Motorelektronik, Edelstahlabgasanlage sowie eines BMC-Sportluftfilters. Cargraphic-Geschaftsführer Thomas Schnarr gibt

preis: „Alle uns bekannten GT3 streuen um mindestens 7 PS nach oben, unser Fahrzeug hatte vor dem Tuning 443 PS. Beim Drehmoment ist kaum etwas zu holen.“ Da das Tuningauto etwa 50 Kilogramm mehr wiegt als der von uns gemessene Serien-GT3 und die maximale Leistung erst bei über 8500 Touren anliegt (Serienauto 7600/min), herrscht zwischen Tuning und Se-

rie in Sachen Beschleunigung ein Patt – auch wenn Cargraphic die Abregeldrehzahl von 8500 auf etwa 8700 Umdrehungen anhebt. Doch wie schon beim MTM degradiert auch hier der Klang die Messwerte zur Makulatur. Infernalis-trocken sägt und schreit der Boxer seinen Langstreckenrennen-Soundtrack in die Landschaft. Leider ist diese Auspuffversion man-



**Attribute der großen Schwester:** Der Heckflügel stammt – wie Seitenschweller und Frontspoiler – von der Corvette ZR1



**Suboptimal:** weiches Werksgestühl mit wenig Seitenhalt



**Bild mit Symbolcharakter:** Die Anzeigen flitzen in Fahrt fast genauso schnell über die Skalen wie beim Instrumenten-Selbsttest vor dem Anlassen



**Großes Vorbild:** Räder und Reifen stammen vom Topmodell ZR1



**Typisch:** handfeste, unglaublich solide wirkende Schaltung



**Voice of America:** Geiger erweitert die ab Werk optional lieferbare Klappen-auspuffanlage um eine auf Knopfdruck wählbare „Dauerauf“-Funktion



**Erkennungsmerkmal:** Spezielle Kiemen verraten die Grand Sport

TECHNISCHE DATEN	CARGRAPHIC	GEIGER	MTM
Motor	B6	V8, Kompressor	V8, Kompressor
Einbaulage	hinten längs	vorn längs	Mitte hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	2 pro Zylinder/1	4 pro Zylinder/4
Hubraum	3797 cm <sup>3</sup>	6162 cm <sup>3</sup>	4163 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	102,7 x 76,4 mm	103,25 x 92,0 mm	84,5 x 92,8 mm
Verdichtung	12,0 : 1	10,7 : 1	12,5 : 1
kW (PS) bei 1/min	349 (474)/8539	404 (550)/6400	412 (560)/7750
Literleistung	125 PS/l	89 PS/l	135 PS/l
Nm bei 1/min	448/6400	653/4400	580/5500
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang sequenziell
Bremsen vorn	380 mm/innenbelüftet/gelocht	378 mm/innenbelüftet/geschlitzt	380 mm/innenbelüftet/gekört
Bremsen hinten	350 mm/innenbelüftet/gelocht	378 mm/innenbelüftet/geschlitzt	356 mm/innenbelüftet/gelocht
Radgröße vorn - hinten	8,5 x 19 - 12 x 19	10 x 19 - 12 x 20	9,5 x 19 - 12 x 20
Reifengröße vorn - hinten	245/35 R 19 - 325/30 R 19	285/30 R 19 - 335/25 R 20	265/30 R 19 - 315/25 R 20
Reifentyp	Michelin Pilot Sport Cup (vorn Cup+)	Mich. Pilot Sport PS2 ZP (vorn MO1)	Michelin Pilot Sport Cup (hi. Cup+)
Länge/Breite/Höhe	4460/1808/1280 mm	4460/1928/1196 mm	4434/1930/1222 mm
Radstand	2355 mm	2685 mm	2650 mm
Tankvolumen	90 l	68 l	75 l



Effizient: Trotz PS-Defizit sprintet der sparsame GT3 am schnellsten



Trotz Metallmotorabdeckung ist die Corvette die Leichteste der drei



Drehzahlhungrig: Mit 8500 Touren dreht der R8 fast so hoch wie der GT3

MESSWERTE	CARGRAPHIC	GEIGER	MTM
Beschleunigung			
0-50 km/h	1,7 s	2,2 s	1,8 s
0-100 km/h	4,0 s	4,5 s	4,3 s
0-160 km/h	8,5 s	8,9 s	9,5 s
0-200 km/h	12,9 s	13,6 s	14,3 s
0-250 km/h	21,3 s	21,4 s	23,5 s
Viertelmeile			
0-402,34 m	12,07 s	12,63 s	12,50 s
Elastizität			
60-100 km/h im 4. Gang	4,3 s	5,3 s	1,9 s (Zwischenspur)
80-120 km/h im 5. Gang	5,5 s	6,0 s	2,6 s (Zwischenspur)
80-120 km/h im 6. Gang	6,8 s	8,8 s	2,6 s (Zwischenspur)
Bremsweg			
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	32,4 m (-11,9 m/s <sup>2</sup> )	36,6 m (-10,5 m/s <sup>2</sup> )	39,5 m (-9,8 m/s <sup>2</sup> )
100-0 km/h warm (Verzögerung)	33,1 m (-11,7 m/s <sup>2</sup> )	38,2 m (-10,2 m/s <sup>2</sup> )	38,1 m (-10,2 m/s <sup>2</sup> )
200-0 km/h warm (Verzögerung)	129,3 m (-11,9 m/s <sup>2</sup> )	157,8 m (-9,8 m/s <sup>2</sup> )	135,9 m (-11,4 m/s <sup>2</sup> )
Testverbrauch			
Ø auf 100 km	13,5 l Super Plus	16,4 l Super Plus	16,9 l Super Plus
Reichweite	670 km	420 km	440 km
Leergewicht	1495 kg	1480 kg	1623 kg
Leistungsgewicht	3,1 kg/PS	2,7 kg/PS	2,9 kg/PS
Zuladung	185 kg	242 kg	237 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	CARGRAPHIC	GEIGER	MTM
GPS-Messung (www.lapcenter.de)	293 km/h	325 km/h	295 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	CARGRAPHIC	GEIGER	MTM
Serienfahrzeug ohne Extras	120 643 Euro	66 000 Euro	116 500 Euro
Tuning			
Leistungssteigerung	11 877 (inkl. Auspuff, Achsübers.)	18 050 (inkl. Getriebeänderung)	36 654
Fahrwerk	6182	3900	8600 (inkl. Umbau auf Heckantr.)
Bremsen	Serie	6900	2852
Radsatz	5775	6200	9000
Auspuff	in Leistungssteigerung enthalten	Serie	4518
Anbauteile/Interieur	Serie	5045	28 178
Preis Testwagen	144 477 Euro	106 095 Euro	212 375 Euro

bringt es so auf 550 PS und kann seiner Ausgangsbasis mühelos enteilen. Auf 100 km/h distanziert die Geiger Corvette das Serienauto um gemessene 0,4 Sekunden, bis 200 sind es knapp zwei Sekunden. Spezielle Zahnräder kürzen die Übersetzungen der Gänge fünf und sechs

### Mit hämmerndem V8 rennt die Vette 325 km/h

– unter hart hämmerndem V8-Rock rennt die Vette 325 km/h. In Autobahnkurven liegt sie satt, rollt weit weniger um die Längsachse als der MTM R8. Nur beim Abbremsen in Kurven zuckt das Heck manchmal mehr, als einem lieb ist.

Auf dem Sachsenring liefert die Corvette eine solide Vorstellung ab. Zwar knickt die Vorderachse vor allem im Omega stark ein und geht auf Block, die rutschigen Seriensitze geben wenig Halt. Mit vertrauenerweckend hohem Gripniveau, dem breitesten Grenzbereich und lüssiger Leistungsentfaltung positioniert sich die Corvette dennoch auf Augenhöhe mit handgeschalteten straßenbereiften Konkurrenten wie Audi R8 V10 oder Porsche 911 Turbo Cabrio. Die von Geiger montierte Bremse von AP Racing kann auf der Rennstrecke endlich überzeugen – zuvor lieferte sie beim Mes-

sen nur mäßige Ergebnisse und verursachte heftige Vibrationen. „Das liegt an den Rennbelägen, die brauchen im Neuzustand extrem hohe Temperaturen, bis sie eingebremst sind“, erklärt Karl Geiger.

Der MTM R8 ist über 1,5 Sekunden schneller, präsentiert sich aber zwiespältig. Zwar begeistern die fadingfreie Bremsanlage und das messerscharfe Einlenken der Vorderachse. Doch die Vorderräder scheuern bei scharfem Bremsen im Radhaus, die Hinterachse fühlt sich zu steif an, es mangelt an Federweg. Blitzartig überfällt die Leistung die Hinterräder. Auch beim Nachmessertag fährt sich das Auto mit anderen Hinterrädern, neuen Reifen und ausgehängtem Stabi zwar etwas runder, liefert aber keine schnelleren Rundenzeiten – wohl auch wegen der am zweiten Tag tropischen Temperaturen von 35 Grad. „Wir entwickeln weiter“, verspricht Roland Mayer.

Cargraphic nimmt derweil Anlauf – und holt sich den Sieg. In der Kürze der Zeit konnte der Tuner das Bilstein-B16-Fahrwerk zwar nicht optimal auf den Sachsenring vorbereiten – der Federweg ist zu gering, das Auto wippt vor allem auf der Hinterachse spürbar und übersteuert dadurch mehr als nötig. Dennoch gelingt trotz giftiger Heck-



Reifenkunde: Trotz Cup-Gummimischung sind die Straßenreifen der Corvette profilbedingt leicht im Nachteil – schlagen sich aber dennoch achtbar

schwenks, die schon beim Anbremsen einsetzen, eine Fabelzeit. Voraussetzungen: hyperpräzises Handling, das vor allem von der verbreiterten Spur herrührt; größere Räder mit GT3-RS-Reifen, die gegenüber den Semislicks des normalen GT3 eine andere Gummimischung aufweisen; und nicht zuletzt die souveräne Serien-Stahlbremse, die die Bremspunkte gegenüber den Konkurrenten um ein bis zwei Meter nach hinten verlegt. All das erfordert allerdings Kämpfer am Volant. Aber wir wollten es ja so. ■

### FAZIT

TESTWERTUNG	1 CARGRAPHIC	2 GEIGER	3 MTM
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Gesamt	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ - traumhaft, ★★★★★ - macht an, ★★★★★ - akzeptabel, ★★★★★ - könnte besser sein, ★ - schwach

Der GT3 stellt sich mal wieder als optimale Basis heraus. Cargraphic dominiert bis auf das Kapitel Höchstgeschwindigkeit alle Messwerte und untermauert sein Rennstrecken-Know-how mit einer

beeindruckenden Rundenzeit. Überzeugende Fahrleistungen, gut beherrschbares Fahrverhalten sowie ein exzellentes Preis-Leistungs-Verhältnis sichern der urwüchsigen Geiger Corvette den

zweiten Platz. Der grundsympathische MTM R8 GT3-2 kann nach aktuellem Entwicklungsstand noch nicht zur Gänze brillieren – macht aber trotzdem Spaß. Frank Wiesmann



Vergebliche Mühe: So sehr sich MTM R8 und Geiger Corvette auch ins Zeug legen – der Cargraphic ist auf der Piste nicht einzuholen



Griffig: Recaro-Schalensitze mit hervorragender Kontur halten den Piloten jederzeit fest, sind aber wegen der nötigen Konsole etwas hoch montiert



Klassische MTM-Kombination: Bimoto-Rad und gekörnte, 380 Millimeter große Vorderachsbremse mit ausdauerndem Biss – auch auf der Piste



**MTM R8 GT3-2**  
Verbotene Frucht: Frontspoiler, Seitenschweller und der Heckflügel bestehen aus Carbon, gibt es aber nur für Exportversionen



Rustikal: Im Sportmodus wechseln die Gänge hart und schnell

gels Seitentöpfen nur auf Rennstrecken legal. Zusätzliche Spaßgaranten: die besonders in kaltem Zustand an das Laden eines Gewehres erinnernde, staubtrocken knackende Schaltung mit kurzen Wegen sowie die zackig-feinfühligere Lenkung, die keine Ideallinie sucht, sondern diese neu definiert.



Wisch und Heck: Driften ist wegen der fehlenden Zugfunktion der Vorderachse im hinterradgetriebenen MTM R8 anspruchsvoller als im Serienauto

**Etwas weniger direkt ist die Corvette-Lenkung**

die Geiger Corvette hier zunächst zurück. Zwar verbaut der Münchener US-Spezialist ein Eibach-Ge-

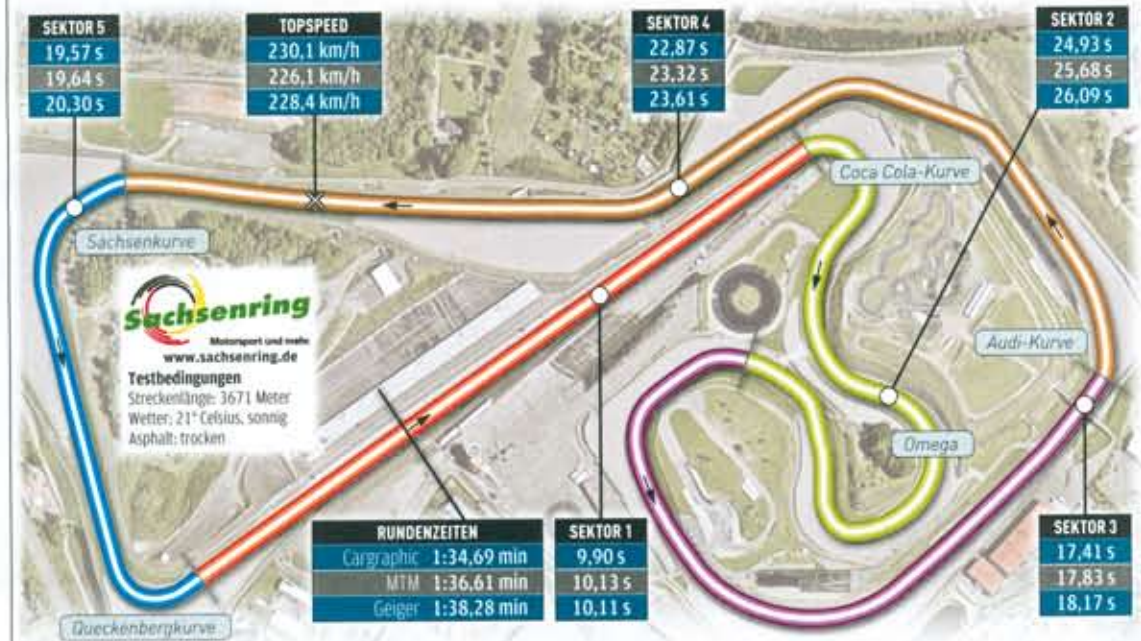
winfahrwerk mit 40 Millimeter Tieferlegung und Eibach-Stabis, belässt aber Spur und Sturz im Serienzustand. Zudem montiert Geiger als Einziger keine straßenzugelassenen Semislicks. Auf diesen Nachteil angesprochen, beruhigt Firmenchef Karl Geiger: „Wir haben die für die Corvette ZR1 entwi-



Unruhstifter: Unter Volllast versetzt das Auto beim Schalten leicht

ckelten Michelin Pilot Sport PS2 ZP aufgezogenen. Diese haben eine Cup-ähnliche Gummimischung und eignen sich am besten für die Corvette.“ Geiger setzt beim Achtzylinder ebenfalls auf die Kompressoraufladung und verbaut zusätzlich eine schärfere Nockenwelle. Der Stoßstangen-Smallblock ▶

**GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN**



► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximalen Grip an der Vorderachse.

\*Festfahrzeug auf Sportreifen, strahlungsgelesene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

**HITLISTE**

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

1. TechArt GT Street RS\*  
1:31,94 min  
143,74 km/h
4. Cargraphic 911 GT3 RSC 2.3.8\*  
1:34,69 min  
139,57 km/h
5. Porsche 911 GT3 RS\*  
1:34,75 min  
139,48 km/h
10. Porsche 911 GT3\*  
1:36,11 min  
137,50 km/h
13. MTM R8 GT3-2\*  
1:36,61 min  
136,79 km/h
17. Audi R8 V10 R-Tronic  
1:37,48 min  
135,57 km/h
19. Porsche 911 Turbo Cabrio  
1:38,23 min  
134,54 km/h
20. Geiger Corvette Grand Sport K.  
1:38,28 min  
134,47 km/h

**FAHRE GRÜN!**

SPARE ENERGIE UND SCHONE DIE UMWELT!



FOLGEN SIE DEN MILLIONEN KUNDEN, DIE K&N BEREITS ENTDECKT HABEN.

DER WASCHBARE LUFTFILTER, DER IHNEN EINEN LEISTUNGSGEWINN UND EINE TREIBSTOFFERSPARNIS BRINGT.

DIE K&N TAUSCHLUFTFILTER GEWÄREN ALS ERSTE DER WELT 1.6 MILLION KILOMETER GARANTIE.

Reinigungsintervall bis 80 000 km  
Unter normalen Straßenbedingungen

WASCHBAR & WIEDERVERWENDBAR

Finden Sie Ihren Luftfilter auf [www.knluftfilter.com](http://www.knluftfilter.com)

