

# sport auto

10/2009

## Die sportlichen Neuheiten der IAA

Die schnellsten und sportlichsten Autos

0-300-0 km/h

# 14 Supersportwagen im Leistungstest

**NEU!**



Lamborghini Murciélago SV



Gumpert Apollo Sport

**NEU!**



Neuer Porsche 911 Turbo

**NEU!**



Geiger-Ford GT



Cadillac CTS-V

**NEU!**

**NEU!**



Wiesmann GT MF5



Im Supertest: Corvette ZR1



Test: Opel Insignia OPC



Vergleichstest: Seat Ibiza Cupra vs. Renault Clio Cup

Deutschland 3,90 €

Österreich 4,40 €, Schweiz sfr 7,80  
Belgien 4,60 €, Frankreich 5,10 €, Italien 5,20 €, Portugal (Cont.) 5,20 €, Spanien 5,20 €, Finnland 6,00 €, Griechenland 5,80 €, Norwegen 53 nkr., Slowenien 5,20 €



4 190388 303902 10



# In Reih und Speed

Neun Serien-Sportwagen und fünf getunte Supersportler mit zusammen 8819 PS kämpfen um die Bestzeit beim großen Beschleunigungs- und Bremsduell 0-300-0 km/h. Protokoll eines temporeichen Tages

**G**ebannt blicken unzählige Augenpaare auf den Bildschirm des iPhones. Dunkle Wolken ziehen über das dort aufgerufene Wetterradar eines Internetdienstes. „Und, wann hört der Regen endlich auf?“, lautet die meist gestellte Frage an diesem Samstagmorgen. 13 Uhr, 15 Uhr – gar nicht? Die Mienen der Testcrew verfinstern sich bei jeder Prognose mit den am Himmel ziehenden Regenwolken. Erst um 18:15 Uhr blinzeln endlich die ersten Sonnenstrahlen durch die dunkle Wolkendecke – der Startschuss zum großen Beschleunigungs- und Bremsduell 0-300-0 kann fallen.

Neben trockenen Witterungsverhältnissen ist eine geeignete Teststrecke die Voraussetzung für den Extrem-Test. Neun Serienfahrzeuge und fünf getunte Highspeed-Probanden rollen dafür auf den 12,3 Kilometer langen Ovalrundkurs in Papenburg.

Während beim Autoquartett 0-100-Werte und die Höchstgeschwindigkeit zählen, ist der Sprint aus dem Stand auf Tempo 300 deutlich anspruchsvoller. Während bei einer perfekten Beschleunigung auf Landstraßentempo viel vom Feingefühl des Fahrers im Umgang mit Kupplung und Gaspedal abhängt, spielt bis 200 und weiter Richtung 300 km/h die Motorleistung zunehmend eine Rolle. Bei Stammtisch-Prahlerien eher uninteressant ist die negative Beschleunigung. Doch nicht nur für Rennprofis zählt eine gute Bremsanlage ebenso viel wie die Motorleistung. Wer mit einem Sportwagen sicher ankommen will, sollte sich auch um die Verzögerung seines Autos Gedanken machen.

Um gleiche Bedingungen für alle Teilnehmer zu gewährleisten, rollen die Fahrzeuge vor dem Start an die Zapfsäule. „Volltanken“ und „Wiegen“ stehen auf dem Programm an erster Stelle. Anschließend

ploppt der Saugnapf des knallroten 2D-Messsystems an jede Frontscheibe. Das Testprozedere folgt einem strengen Ablauf: Jedes Fahrzeug wird zur besseren Vergleichbarkeit an identischer Stelle beschleunigt und gebremst. Um Messfehler zu vermeiden, wird die Beschleunigung getrennt von der Vollbremsung gemessen, und beide Werte werden später zu einer Gesamtzeit addiert. Gefahren wird grundsätzlich mit zwei Personen.

Vor dem Start zischen außerdem noch die Luftdruckprüfer der Boxencrew. „Bei der Wahl des richtigen Reifenluftdrucks gibt es einen Zielkonflikt zwischen niedrigem und hohem Luftdruck. Die richtige Mischung für diesen Test ist nicht einfach zu finden“, erklärt Markus Happel, Reifen-Ingenieur von Dunlop. Für eine perfekte Beschleunigung ist ein höherer Luftdruck ideal, um einen geringen Rollwiderstand

des Reifens zu erreichen. Beim Bremsen bringt eine größere Aufstandsfläche der Pneus Vorteile, die über einen niedrigeren Luftdruck erreicht wird. „Natürlich hängt der Luftdruck auch vom Gewicht des Fahrzeugs ab. Ein Audi RS6 fährt mit einem höheren Luftdruck als beispielsweise ein Ford GT“, weiß Reifen-Mann Happel.

Das Boxenteam springt zurück, der Lollipop schnell hoch – der erste Kandidat schießt aus der Boxengasse aufs Oval. Eine exklusive Premiere: 3,8 Liter Hubraum, 500 PS und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe – als erstes Automagazin darf sport auto den neuen Porsche 911 Turbo testen. In nur 3,1 Sekunden hechelt der aufgeladene Sprinter aus Stuttgart-Zuffenhausen über die erste Geschwindigkeitsmarke und schnappt sich den Rekord der Serienfahrzeuge beim Spurt von null auf 100 Kilometer pro Stunde.

#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Turboladern, Hubraum 3800 cm<sup>3</sup>, Leistung 500 PS (368 kW) bei 6000/min, Drehmoment 650 Nm bei 1950-5000/min, Allradantrieb, automatisiertes Siebenganggetriebe, Gewicht 1606 kg, Vmax 312 km/h, Bremsen: Keramik-Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 380/350 mm, ABS, Bereifung vorn 235/35 ZR 19, hint. 305/30 ZR 19, Bridgestone Potenza RE050A, Grundpreis 145 871 Euro



**PORSCHE 911 TURBO** Mit perfekt abgestimmter Launch Control rauscht der Turbo-Neuling in 3,1 Sekunden auf Tempo 100

Dank variablem Allradantrieb wirkt ein Großteil der Antriebskräfte beim Beschleunigen auf die Hinterräder. Außerdem hilft eine perfekt abgestimmte Launch Control, den Turbo mit idealem Schlupf zu beschleunigen. Das neue, optionale Dreispeichen-Sportlenkrad mit Schaltwippen sorgt dabei im manuellen Modus für Rennflair im Seriencockpit. Nach 10,8 Sekunden zeigt das Messgerät Tempo 200 an, bevor nach 41,9 Sekunden die 300er-Marke



fällt. Deutlich schneller geht's zurück auf null. Ein heftiger Tritt aufs Bremspedal reißt an den Zügeln des Stuttgarter Rennpferds. Nach 7,11 Sekunden (11,72 m/s<sup>2</sup>) steht der Turbo dank der giftig zupackenden Bremsanlage mit rundum innenbelüfteten Keramik-Bremsscheiben (380 Millimeter vorn und 350 Millimeter hinten) wieder friedlich auf dem dunklen Asphalt. Insgesamt bleibt die Uhr bei der 0-300-0-Prüfung nach 49 Sekunden stehen.

**ASTON MARTIN V12 VANTAGE** Wer nimmt dem galanten Bond-Boy die mittelmäßige Traktion bei dieser atemraubenden Schönheit übel?



#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Zwölfzylinder-60-Grad-V-Motor, Hubraum 5935 cm<sup>3</sup>, Leistung 517 PS (380 kW) bei 6500/min, Drehmoment 570 Nm bei 5750/min, Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Gewicht 1709 kg, Vmax 305 km/h, Bremsen: Keramik-Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 398/360 mm, ABS, Bereifung vorn 255/35 ZR 19, hinten 295/30 ZR 19, Pirelli P Zero Corsa, Grundpreis 169 500 Euro



Anschließend knallt der nächste Supersportler auf die Bahn. Wer hat sich denn da auf die Hochgeschwindigkeitspiste verirrt? Der Cadillac CTS-V wirkt auf den ersten Blick wie eine gemütliche Reiselimousine. Doch der Ami hat es faustdick hinter den Ohren – pardon – unter der Motorhaube. Hier grollt ein V8 mit Kompressoraufladung, 564 PS und 747 Newtonmeter Drehmoment. 4,7, 14,3, 69,3 Sekunden – 100, 200, 300 km/h. Cadillac verspricht 4,2 Sekunden auf Landstra-

ßen-Tempo, doch auch mit extrem viel Gefühl im Kupplungsfuß keilt der CTS-V aus. Leicht durchdrehende Rädern sind kaum zu vermeiden. Dafür nehmen die Bremssättel die 380er-Keramikscheiben beherzt in die Zange. Nach 7,67 Sekunden steht die Renn-Limo.

Auch wenn der Caddy mit 77 Sekunden die langsamste Zeit auf Parkett legt, ist diese angesichts des Gewichts von fast zwei Tonnen doch beeindruckend. Noch mehr verblüfft das Preis-Leistungsverhält-

#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Achtzylinder-90-Grad-V-Motor, mit Kompressor, Hubraum 6162 cm<sup>3</sup>, Leistung 564 PS (415 kW) bei 6100/min, Drehmoment 747 Nm bei 3800/min, Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Gewicht 1955 kg, Vmax 308 km/h, Bremsen: Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 380/373 mm, ABS, Bereifung vorn 255/40 ZR 19, hinten 285/35 ZR 19, Michelin Pilot Sport, Grundpreis 74 990 Euro



**CADILLAC CTS-V** Dank Keramik-Bremsanlage steht die knapp zwei Tonnen schwere Renn-Limo aus 300 km/h nach 7,67 Sekunden

**RUF Rt 12 S** In 34,4 Sekunden einmal auf Tempo 300 und wieder zurück: Mit 685 PS knallt der RUF auf Platz drei in Papenburg



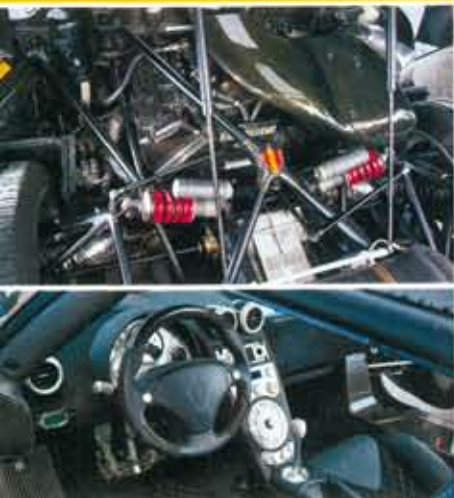
#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Turboladern, Hubraum 3746 cm<sup>3</sup>, Leistung 685 PS (504 kW) bei 7000/min, Drehmoment 880 Nm bei 3500/min, Allradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Gewicht 1608 kg, Vmax 360 km/h, Bremsen: Keramik-Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 380/350 mm, ABS, Bereifung vorn 235/35 ZR 19, hinten 325/30 ZR 19, Michelin Pilot Sport Cup, Grundpreis 315 350 Euro



#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Achtzylinder-90-Grad-V-Motor, Hubraum 4700 cm<sup>3</sup>, Leistung 806 PS (593 kW) bei 6900/min, Drehmoment 920 Nm bei 5700/min, Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Gewicht 1473 kg, Vmax 400 km/h, Bremsen: Keramik-Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 380/362 mm, ABS, Bereifung vorn 255/35 ZR 19, hinten 335/30 ZR 20, Michelin Pilot Sport, Grundpreis 1 035 300 Euro



**KOENIGSEGG CCX-R** Der Titelverteidiger donnert in 31,6 Sekunden durch die 0-300-0-Prüfung und wieder auf Platz eins der Serienhelden



**LAMBORGHINI MURCIÉLAGO LP 670-4 SV** Der 670-PS-Kampfstier aus Sant'Agata Bolognese krallt sich am effizientesten in den Asphalt und holt sich die Brems-Krone



#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Zwölfzylinder-60-Grad-V-Motor, Hubraum 6496 cm<sup>3</sup>, Leistung 670 PS (493 kW) bei 8000/min, Drehmoment 660 Nm bei 6500/min, Allradantrieb, automatisiertes Sechsganggetriebe, Gewicht 1751 kg, Vmax 342 km/h, Bremsen: Keramik-Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 380/380 mm, ABS, Bereifung vorn 245/35 ZR 18, hinten 335/30 ZR 18, Pirelli P Zero Corsa, Grundpreis 357 000 Euro



nis. Mit einem Testwagenpreis von 74 990 Euro ist der CTS-V der günstigste Papenburg-Teilnehmer.

Der Ruf Rt 12 S kommt mit 315 350 Euro zwar deutlich teurer, ist dafür aber auch wesentlich schneller. Mit seinem Leistungsplus von 185 PS gegenüber dem Serien-911 Turbo und insgesamt 685 PS fällt es dem Handschalter auf Basis des Carrera 4 mit leistungsgesteigertem Turbomotor allerdings schwer, vor Kraft auch



ordentlich zu laufen. Eine straffere Motorlagerung und dadurch geringere Schwingungen des Aggregats könnten zu einem besseren Startverhalten verhelfen. So bleibt der Zeiger beim 100 km/h-Sprint bei 3,6 Sekunden und damit eine halbe Sekunde später als beim Turbo von der Stange stehen. Trotzdem benötigt der Ruf für die komplette 0-300-0-Prüfung nur 34,4 Sekunden und schafft es am Schluss auf Platz drei der Serienfahrzeug-Wertung.

Aber nun begrüßen wir den Titelverteidiger. Nach dem Ruf rollt mit dem Koenigsegg CCX-R der Vorjahressieger auf die Bahn. 24,7 Sekunden später rauscht der schnelle Schwede im Tiefflug über die 300 km/h-Marke. Nach weiteren 6,86 Sekunden steht der Tempobolzer aus dem hohen Norden wieder. Macht zusammen 31,6 Sekunden und garantiert am Ende des Tages erneut den höchsten Podestplatz. „Im letzten Jahr haben wir für 0-300-0 nur 29,2 Sekunden benötigt,

trotzdem bin ich mit dem Ergebnis natürlich sehr zufrieden“, sagt Firmen-Chef Christian Koenigsegg, der diesmal auf ein nicht perfekt präpariertes Kundenfahrzeug zurückgreifen musste.

Mehr kann er nicht sagen, der Lamborghini Murciélago LP 670-4 Super Veloce schneidet ihm brüllend weitere Worte ab. In 3,2 Sekunden jagt der 670 PS-Kampfstier aus Sant'Agata Bolognese dank gut arbeitender Launch Control mit leicht zuckendem Heck auf 100 km/h,

#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Achtzylinder-90-Grad-V-Motor mit zwei Turboladern, Hubraum 4172 cm<sup>3</sup>, Leistung 700 PS (515 kW) bei 6500/min, Drehmoment 870 Nm bei 4000/min, Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Gewicht 1448 kg, Vmax 330 km/h, Bremsen: Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 380/380 mm, ABS, Bereifung vorn 255/35 ZR 19, hinten 345/35 ZR 19, Pirelli P Zero Corsa, Grundpreis 477 023 Euro



**GUMPERT APOLLO** Mit 700 PS holt der Renner mit Straßenzulassung scheinbar die Hunaudière aus Le Mans direkt nach Papenburg



**PORSCHE 911 GT3** Der Handling-Star aus Stuttgart-Zuffenhausen glänzt mit sehr guter Bremsstabilität aus Tempo 300



#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Sechszylinder-Boxermotor, Hubraum 3797 cm<sup>3</sup>, Leistung 435 PS (320 kW) bei 7600/min, Drehmoment 430 Nm bei 6250/min, Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Gewicht 1453 kg, Vmax 312 km/h, Bremsen: Keramik-Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 380/350 mm, ABS, Bereifung vorn 235/35 ZR 19, hinten 305/30 ZR 19, Michelin Pilot Sport Cup, Grundpreis 116 947 Euro



#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Zehnzylinder-90-Grad-V-Motor, Hubraum 4999 cm<sup>3</sup>, Leistung 507 PS (373 kW) bei 7750/min, Drehmoment 520 Nm bei 6100/min, Hinterradantrieb, automatisiertes Siebenganggetriebe, Gewicht 1421 kg, Vmax 311 km/h, Bremsen: Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 374/370 mm, ABS, Bereifung vorn 265/35 ZR 19, hinten 325/30 ZR 19, Michelin Pilot Sport Cup+, Grundpreis 179.800 Euro



### WIESMANN GT MF5 Mit V10-Power und 507 PS stampft der neue Wiesmann in 47,7 Sekunden aus dem Stand auf 300 km/h und zurück



schreit sich binnen 29,7 Sekunden auf Tempo 300, um nach 6,49 Sekunden wieder friedlich schnaubend im Stillstand zu verharren. Mit 12,84 m/s<sup>2</sup> krallt sich der Lambo am effizientesten in den Asphalt und sichert sich so die Krone des besten Bremers.

Der Gumpert Apollo steht aus Tempo 300 nach 6,59 Sekunden fast so schnell wie der Lamborghini. Doch bevor es so weit ist, rollt der



Rennwagen mit Straßenzulassung scheinbar erst einmal die Hunaudière-Gerade aus Le Mans in Papenburg vor sich aus. So zumindest fühlt sich der Pilot, wenn er in der engen Kanzel unter den Flügeltüren kauert und der 700-PS-Bolide in 26,7 Sekunden auf 300 km/h brennt. Mit einer Gesamtzeit von 33,3 Sekunden freut sich Gumpert-Chef Roland Gumpert über Platz zwei im 0-300-0-Duell.



### TECHART GTSTREET RS 3,7, 10,0 und 26,4 Sekunden: So toben nur 700 PS über die magische 100-, 200- und 300 km/h-Marke

Nicht ganz so schnell unterwegs ist der Porsche GT3. Der Handling-Star aus Stuttgart glänzt mit sehr guter Bremsstabilität aus Tempo 300 und einer überzeugenden Verzögerung von 12,33 m/s<sup>2</sup> (6,76 Sekunden). Zwar gelingt der Sprint auf 100 km/h in glanzvollen vier Sekunden, Richtung 300 geht dem mit 435 PS von der Motorleistung her schwächsten Fahrzeug im Test dann aber etwas die Puste aus (Gesamtzeit 57,1 Sekunden).

Mit V10-Power und 507 PS stampft der Wiesmann GT MF5 in 47,7 Sekunden fast zehn Sekunden schneller durch die 0-300-0-Prüfung. Um in 3,9 Sekunden von null auf 100 zu gelangen, sollte die zu viel Schlupf produzierende Launch Control ausgeschaltet bleiben. Mit leicht instabilem Bremsverhalten kommt der Wiesmann nach akzeptablen 7,11 Sekunden zum Stehen. 53,7 Sekunden auf 300 km/h, 7,53 Sekunden zurück auf null lautet das Ergebnis für den Aston Martin

#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Turboladern, Hubraum 3600 cm<sup>3</sup>, Leistung 700 PS (514 kW) bei 7000/min, Drehmoment 860 Nm bei 4500/min, Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Gewicht 1569 kg, Vmax 339 km/h, Bremsen: Keramik-Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 380/350 mm, ABS, Bereifung vorn 245/30 ZR 20, hinten 315/25 ZR 20, Michelin Pilot Sport Cup+, Grundpreis 345.822 Euro



#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Turboladern, Hubraum 3600 cm<sup>3</sup>, Leistung 624 PS (459 kW) bei 6280/min, Drehmoment 826 Nm bei 3770/min, Allradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Gewicht 1519 kg, Vmax 326 km/h, Bremsen: Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 350/350 mm, ABS, Bereifung vorn 265/30 ZR 19, hinten 315/30 ZR 19, Dunlop Sportmaxx GT, Grundpreis 267.750 Euro



### CARGRAPHIC 997 TURBO GT RSC 3.6 In drei Sekunden fliegt der RSC auf Landstraßentempo und krönt sich zum 0-100-Helden



### MTM-AUDI RS6 Wie beschleunigt man einen Zwei-Tonner in 3,6 Sekunden auf 100 km/h? Mit 730 PS und 785 Nm maximalem Drehmoment

#### TECHNISCHE DATEN

Motor: Zehnzylinder-60-Grad-V-Motor mit zwei Turboladern, Hubraum 4991 cm<sup>3</sup>, Leistung 730 PS (537 kW) bei 6360/min, Drehmoment 785 Nm bei 2750-6280/min, Allradantrieb, Sechsgang-Automatikgetriebe, Gewicht 2102 kg, Vmax 340 km/h, Bremsen: Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 405/356 mm, ABS, Bereifung vorn 275/35 ZR 20, hinten 275/35 ZR 20, Dunlop SP Sport Maxx GT, Grundpreis 129.949 Euro



## TECHNISCHE DATEN

Motor: Achtzylinder-90-Grad-V-Motor mit Kompressor, Hubraum 5409 cm<sup>3</sup>, Leistung 790 PS (581 kW) bei 6320/min, Drehmoment 863 Nm bei 4600/min, Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Gewicht 1603 kg, Vmax 360 km/h, Bremsen: Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 355/355 mm, Bereifung vorn 235/45 ZR 18, hinten 315/40 ZR 19, Goodyear Eagle F1 Grundpreis 230 000 Euro



**GEIGER-FORD GT** Nach 30,3 Sekunden heimst der Geiger-GT den Sieg in der Tuningklasse ein. 0-300 km/h? Unglaubliche 22,8 Sekunden

## TECHNISCHE DATEN

Motor: Achtzylinder-90-Grad-V-Motor, Hubraum 7011 cm<sup>3</sup>, Leistung 591 PS (435 kW) bei 5890/min, Drehmoment 723 Nm bei 5030/min, Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Gewicht 1439 kg, Vmax 336 km/h, Bremsen: Bremsscheiben rundum, Ø vorn/hinten 355/340 mm, Bereifung vorn 275/35 ZR 18, hinten 325/30 ZR 19, Goodyear Eagle F1, Grundpreis 99 000 Euro

**GEIGER-CORVETTE Z06** Mit wummerndem Leerlauf und Rennwagen-gebrüll bollert die fette Vette zum Sound-König



V12 Vantage. 61,2 Sekunden im sport auto-Leistungstest bedeuten am Ende Rang acht unter den Serienfahrzeugen. Ein besseres Ergebnis verhaseln dem Bond-Boy seine mittelmäßige Traktion, die wenig standfeste Kupplung und das knorrige Getriebe. Doch wer kann dem galanten Briten dieses Resultat bei seiner Schönheit krummnehmen? Hauchdünne 3,1 Sekunden trennen die Podestplatzierten in der Klasse der Tuning-Fahrzeuge im 0-300-0-Du-



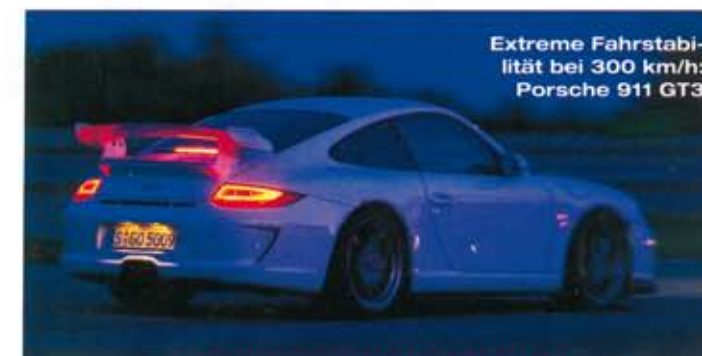
ell. 30,3 Sekunden, 30,8 Sekunden und 33,4 Sekunden lauten die Gesamtzeiten der drei Erstplatzierten. Oder in Worten: Geiger-Ford GT vor Cargraphic 997 Turbo GT RSC 3.6 und Techart GTstreet RS. Mit 790 PS donnert der GT als schnellstes Fahrzeug des gesamten Tests in 22,8 Sekunden auf 300 km/h. Knapp dahinter rauscht der Cargraphic in drei Sekunden auf Langstraßentempo und krönte sich damit zum 0-100-Helden der sport auto-Ver-

anstaltung. „Ein super Ergebnis, wir haben vorher extra noch einmal die Kupplung verstärkt“, erklärt Michael Schnarr, Mitgründer von Cargraphic.

Knapp dahinter glänzt der Techart mit dem besten Verzögerungswert unter den getunten Fahrzeugen (12,04 m/s<sup>2</sup>). Beeindruckend: Als schwerstes Fahrzeug (2102 Kilogramm) schnellst der Audi RS6 von MTM in 3,6 Sekunden auf Tempo 100 und in 35,5 Sekunden auf 300 km/h. Das Erfolgsrezept: 730 PS und 785 Newtonmeter maximales Drehmoment.

Den Schlussakkord des Geschwindigkeitsfestivals in Papenburg lässt eine Geiger-Corvette Z06 mit 591 Pferdestärken erklingen. Mit unruhig wummerndem Leerlauf und Rennwagengebrüll bollert die fette Vette zwar in nicht bahnbrechenden 50,7 Sekunden durchs Ziel der 0-300-0-Prüfung. Den Pokal für den besten Sound-König schnappt sich die lautstarke Ami-Flunder aber sofort. Da geraten doch Bestzeiten manchmal glatt zur Nebensache. *Christian Gebhardt*

## WER AM SCHNELLSTEN DEN SPRINT VON NULL AUF TEMPO 300 UND WIEDER ZUM STILLSTAND ABSOLVIERT, GEWINNT DAS BESCHLEUNIGUNGS- UND BREMSDUELL



Extreme Fahrstabilität bei 300 km/h: Porsche 911 GT3

## IN EINER KLAREN VOLLMONDNACHT

21:36 Uhr. Als der letzte der 14 0-300-0-Testkandidaten wieder die Box erreicht, rollt der weiße GT3 erneut aufs Oval. „Dieser Test gehört bei uns zu den finalen Abnahmekriterien beim GT3“, erklärt Karsten Schebsdat. Dann beschleunigt der Leiter Entwicklung Performance GT-Fahrzeuge von Porsche den weißen Elfer auf über 300 km/h. Plötzlich reißt Schebsdat am Lenkrad, der GT3 schießt mit doppelten Spurwechsel

über die fünfspurige Piste. Auf der ebenen Kreisbahn versucht der Testfahrer wenig später bei 270 km/h Lastwechselreaktionen zu provozieren: „Wir haben jetzt ungefähr 1g.“ Und? Trotz extremer Querschleunigung brilliert der GT3 mit extremer Fahrstabilität. „Nach einem Tag Längsbeschleunigung ist das eine gute Abwechslung, aber bitte nicht auf öffentlichen Straßen ausprobieren“, sagt Schebsdat lächelnd.