

# sportscars

Das Magazin für sportliche Autos



Ferrari-Gipfel mit 1708 PS:  
458 Italia trifft Enzo und F40

## TRAUM-TRIO

**72 Autos im Heft!**



**Die Ford-Legende**  
2012: Der GT kommt zurück



## 38 GENF-PREMIEREN

**SCHON GEFAHREN:** Porsche Cayman R, Brabus SLS, AC Schnitzer ACS5, SpeedArt Cayenne



**Der Ferrari-Jäger**  
Mc Laren MP4-12C mit 600 PS



**Der Korea-Sportler**  
Hyundai Genesis Coupe 3.8

## DIESEL-RENNER

Flink, sparsam, vernünftig: Getunte Audi A1 von BTS und Abr.



## POWER-DUO

Tuning gegen Serie: C 63 AMG von Mercedes und GAD



**Sommerreifen-Test**  
10 Probanden in 225/40 R18

## SPORT-LIMOS

Luxusquartett mit 2128 PS: Alpina B7 Biturbo Allrad, Jaguar XJ Supersport 5.0, Porsche Panamera Turbo und Mercedes S 63 AMG





► Seite 42

Böses und Gutes im SLS vereint: Exklusiv fahren wir die teuflische Brabus- ...



► Seite 46

... Variante und den FAB Design in unschuldig wirkender Engelsgestalt

# DIE HIGHLIGHTS IN GENF



► Seite 50

Lamborghini präsentiert den neuen Aventador - wir saßen bereits drin



► Seite 54

Gegensätze aus einer Hand: Ökosportler und Sportlimo von AC Schnitzer



► Seite 60

Aktuell am Start: Wir haben den neuen Mercedes SLK schon gefahren



► Seite 64

Sportliche News: Alle Hersteller-Neuheiten von Ferrari & Co.



► Seite 70

Exklusiver Fahrbericht: SpeedArt pusht den Cayenne Turbo auf 600 PS



► Seite 72

Neues aus der Tuningwelt: Am Lac Léman zeigen die Tuner, was sie können

FOTOS: L. BARTHELEMY, HERSTELLER

# BIG PLAYER



SpeedArt schlägt mit der aktuellen Kreation auf Cayenne-Turbo-Basis völlig neue Wege ein - der **Titan Evo-XL 600** wirkt deutlich verspielter als seine wuchtigen Breitbau-Vorgänger

SpeedArt holt den luftgefederten Cayenne via Tieferlegungsmodul um bis zu 40 Millimeter näher an die Straße



Auch an der Heckpartie sorgt der Tuner für einige Farbtupfer. Die Vierrohr-Abgasanlage ist komplett aus Titan gefertigt, wiegt dadurch nur 10,8 Kilo



Viel Aufwand im Detail: SpeedArt verbaut tatsächlich eine Motorabdeckung aus eingefärbtem Karbon, lackiert obendrein auch die Ventildeckel neu

Schon der Cayenne der ersten Generation war für Porsche-Veredler SpeedArt ein gleichermaßen umfassendes wie lohnendes Projekt. Schließlich spielte der Tuner aus Rutesheim stets die erste Geige, schneiderte dem schnellen Riesenbaby schon relativ früh beeindruckende Breitbau-Bodykits auf den Leib und war so weit vorn dabei in jenem Trend, der virusartig die gesamte Branche befiel. Selbst Veredler, die nur gelegentlich in Porsche-Revieren wilderten, meinten plötzlich, dem Stuttgarter SUV dicke Backen an die Radläufe klatschen zu müssen. Was anfangs noch erfreute, entwickelte sich mit zunehmender Verbreitung zu einer arg monotonen Erscheinung.

Höchste Zeit also für ein neues Konzept. Und wieder sind es die Jungs rund um Björn Striening, die mit einer ersten Kollektion für den



Blaue Zifferblätter, blaue Gurte, Fußmatten mit blauer Kettelung, farblich abgestimmte Nähte und eine iPad-Docking-Station schmücken das Interieur



neuen Cayenne an den Start gehen. Diesmal wurde jedoch nicht radikal in die Breite gebaut, sondern wesentlich facettenreicher Hand angelegt. SpeedArt beraubt den Cayenne

### SpeedArt beweist innen wie außen Mut zur Farbe

nicht einmal seiner serienmäßigen Schürzen, sondern erweitert diese lediglich mittels eines eigens angefertigten Frontspoilers sowie neu geformten Heckdiffusors. Seitlich verordnet der Tuner dezente Radlaufverbreiterungen und verschraubt Türbeplankungen mit integrierten Seitenschwellern.

In Kombination mit den stimmig gesetzten Farbakzenten wirkt der Porsche nun deutlich verspielter, vom bulligen Auftritt der Vorgänger-Interpretationen ist das Bodykit weit entfernt. Selbst der 23-Zoll-Radsatz scheint nicht überdimen-

sioniert. Zumal SpeedArt auch der Performance Rechnung trägt. So schlägt das CTS-Forged-Schmiederad trotz seiner stattlichen Größe keineswegs bleischwer auf die ungefederten Massen, sondern lediglich um ein Tieferlegungsmodul erweitert wurde. Weiteres Highlight im SpeedArt-Sortiment ist eine neue Titan-Abgasanlage mit Klappensteuerung. Diese senkt nicht nur das Gesamtgewicht um rund zehn Kilogramm, sie verleiht dem Biturbo-V8 endlich auch eine angemessene Stimme. Wobei SpeedArt viel Wert auf ein breites Klangspektrum legt. Bei Standgas massieren die vier Endtöpfe noch dezent wummernd das Trommelfell. Erst unter Vollast jagen sie die Abgase mit vo-

luminös brüllendem V8-Stakato in die Atmosphäre.

Darüber hinaus ist die strömungsoptimierte Titan-Lösung auch ein Bestandteil der obligatorischen Leistungssteigerung. Wobei der Veredler - vom neuen Rohrge-

TECHNISCHE DATEN*	TITAN EVO-XL 600
Motor	V8, Biturbo
Einbaulage	vorn längs
Hubraum	4806 cm <sup>3</sup>
kW (PS) bei 1/min	441 (600)/6300
Literleistung	125 PS/l
Nm bei 1/min	850/4600
Antriebsart	Allrad
Getriebe	8-Stufen-Automatik
Reifengröße v./h.	315/25 ZR 23
Länge/Breite/Höhe	4846/1999/1702 mm
Leergewicht/Zuladung	2200/680 kg
Leistungsgewicht	3,7 kg/PS
ECE-Normverbrauch	ca. 17,0 l Super Plus
0-100 km/h	4,2 s
Höchstgeschwindigkeit	ca. 290 km/h
Preis	172 895 Euro

\*Herstellangaben

flucht einmal abgesehen - auf einen großflächigen Hardware-Austausch verzichtet und die Zusatzleistung primär auf elektronischem Wege generiert. Via Zusatzsteuergerät steigt der Ladedruck von 0,9 auf 1,2 Bar, aus 700 werden so 850 Nm und aus den serienmäßigen 500 beeindruckende 600 Pferdestärken. Später soll eine weitere Leistungsstufe mit größeren Turboladern folgen. In absehbarer Zeit wird auch eine standfestere Keramik-Bremsanlage ins Angebot wandern.

In vollem Umfang erhältlich ist dagegen bereits das Interieurpaket. Wahlweise spickt SpeedArt das noble Ambiente mit auf die Außenfarbe abgestimmten Nähten, Gurten und Zifferblättern, installiert eine iPad-Docking-Station oder würzt das Cockpit mit Karbon-Schalensitzen sportlich nach. [ig]

Kontakt: SpeedArt, Telefon 07152-901100, www.speedart.de



Die geschmiedeten 23-Zöller wiegen kaum mehr als die Serienräder