

FESTIVAL OF SPEED

Eine Aktion von  **Auto Bild** und **Continental** 

Von null auf 3000 Meter, Vollgas! Wer ist der Schnellste auf dieser Distanz? Zum dritten Mal haben wir die deutsche Tuner-Elite zu den **3000 Metern von Papenburg** eingeladen. Sieben Autos mit insgesamt über 6000 PS stellten sich dem Sprintrennen

Wer kommt für den Sieg infrage? Klar, die Porsche-Armada wird das unter sich ausmachen. Oder?

PAPENBURG

3000

HIGH PERFORMANCE EVENT



KLARE AUFGABE: 3000-METER VOLLGAS, WER IST DER SCHNELLSTE? Schon zum dritten Mal trafen wir uns zusammen mit Continental zum großen Vollgasfest in Papenburg. Mit dabei das „Who's Who“ der deutschen Tunerszene. Sie wissen schon, Brabus, 9FF und Co. Genau die, die früher auch schon bei unseren Nardò-Einsätzen für Furore und Speed sorgten. Seit ein paar Jahren gastieren wir im deutschen Norden, auf einer der größten Teststrecken Europas. Nicht um den Topspeed zu messen, nicht um zu wissen wer auf der Viertel-, Achtel- oder halben Meile Schnellster ist. Nein, wie schon der Name „Papenburg3000“ sagt: Wir wollen wissen, wer der Schnellste an der 3000-Meter-Marke ist. Ein Reglement gibt es keines, nur der Reifenhersteller ist mit den Sport-Contact 6 und 7 von Continental festgelegt. Leistung, Benzinsorten, abgebaute Spiegel, leereräumte Innenräume, alles egal und legal an diesem Tag. Trotzdem hatten wir diesmal auch einen dabei, der sich die Umbauten etwas näher anschaute und das Event überwachte. Danke dafür an Ingenieur Thomas Schuster von der KÜS (Bild oben)!

Was waren die Highlights der letzten beiden Male? 2017 beeindruckte nicht nur der 9FF 911



Ruhe vor dem Sturm

Die Startreihenfolge wurde nicht ausgelost, sondern nach Alphabet festgelegt, angefangen bei 9FF. Die Temperaturen während des Tages? Alle Teilnehmer hatten ähnliche Bedingungen



Turbo F91 (900 PS) mit seinen 357,7 km/h, sondern auch der Auftritt des Gemballa GT Concept (344,2 km/h). Zwei Jahre später

bekamen vor allem der 366,0 km/h schnelle 9FF GT2 RS und der lautstarke Edo Maserati MC 12 Corsa (300,2 km/h) jede Menge Applaus.

DIE TECHNIK

SO WURDE GEMESSEN

Tacho ablesen bei der 3000er-Marke? Die eigene Stoppuhr drücken? Nichts da, um wirklich echte und professionelle Messwerte zu bekommen, braucht es ein passendes Equipment. Und das kommt seit Beginn der „Papenburg3000“-Events von Racelogic. Deutschland-Chef Leander Speth reiste persönlich in den Norden, sieben Messgeräte im Gepäck, Wert ca. 30 000 Euro. Speth installierte und wertete die Ergebnisse anschließend aus, vielen Dank!

Die VBOX-Video-HD2-Messgeräte: mit bis zu zwei Kameras, Live-Streaming von Daten, 10-Hz-GPS und, und, und



DIE REIFEN

DAS SCHWARZE GOLD

Das Papenburg-Event wurde mit Reifenhersteller Continental durchgeführt – mit dessen Tuningabteilung, um genau zu sein. Alle teilnehmenden Fahrzeuge waren mit Continental-Reifen bestückt. Bis auf den Klassen-Lambor-



ghini alle mit dem aktuellen Sport-Contact 6. Die italienische Flunder durfte exklusiv den soeben erst vorgestellten SportContact 7 nutzen, in 245/30 und 305/30 ZR 20. Den neuen High-Performance-Pneu (mehr Laufleistung, geringerer Verbrauch gegenüber SportContact 6) gibt es natürlich auch noch in vielen anderen Dimensionen von 19 bis 23 Zoll.

„Der brandneue Conti Sport-Contact 7 durfte auf dem Lambo zeigen, dass er auch Vmax kann.“
Michael Schneider, Continental

Bernd Beckmann, Continental Entwicklung, versorgte die Fahrzeuge mit dem passenden Luftdruck



Leander Speth, Chef von Racelogic Deutschland, brachte einige VBOX-Video-HD2-Geräte mit nach Papenburg

FOTOS: R. SÄSSEN (4), HERSTELLER (3), L. WILGALUS (2)



Nur kein Gramm zu viel. Für die Hatz wurden AC3-Leichtbau-Schmiedeväder in 20 Zoll montiert

TECHNISCHE DATEN

MOTOR V6, Biturbo
HUBRAUM 2993 cm³
LEISTUNG 434 kW (590 PS)
MAX. DREHMOMENT 750 Nm
ANTRIEB Hinterrad,
 Achtstufenautomatik
REIFEN VA/HA
 275/30 R 20 - 285/30 R 20
SPITZE 305 km/h
PREIS 151 820 Euro



Pünktlich zum Event wurde die Leistungssteigerung von 510 auf 590 PS fertig. Nur für dieses Event wurde die Vmax entsperrt

304,16

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

„Ich bin zufrieden, viel mehr geht mit der Leistung und dem Gewicht nicht!“
Roman Fenners, AC Schnitzer

FRAGT MAN DEN Entwicklungschef von AC Schnitzer, wo sich seine Autos wohler fühlen, sagt Roman Fenners: „Lieber Rennstrecke als Highspeed.“ Dabei war der BMW-Tuner doch bei den bisherigen Highspeed-Events gar nicht so langsam unterwegs. 2010 schaffte man in Nardò mit einem nur 380 PS starken Z4 sage und schreibe 291 km/h. Und stellte nebenbei noch den Rekord des „schnellsten straßenzugelassenen Diesels“ auf. So schaffte deren 310 PS starkes 330d Coupé 289 km/h. Und in Papenburg? Beim ersten Event haderte man noch mit der elektronischen Vmax-Abregelung, beim zweiten Sprintrennen im

Norden überzeugte man mit einem 309 km/h schnellen M5. Und 2021? Fenners ist vor dem Start skeptisch: „Mit dem im Vergleich zum Vorgänger-M4 höheren Gewicht und der breiteren Karosserie werden wir wohl gerade so an der



„Kosten mich die Antennen auch wirklich keinen Speed?“, fragt Roman Fenners (l.) und lacht

300er-Marke entlangschrammen.“ An Triebwerk und Elektronik sollte es nicht scheitern. Der Sechszylinder-Biturbo leistet statt 510 nun 590 PS, dazu heftige 750 Newtonmeter. Der für den M4 lieferbare Racing-Heckflügel wurde zu Hau-

se in Aachen gelassen. Vorne Splitter und ein paar Winglets zur Stabilisierung, Federnsatz, leichte Räder und noch ein Satz Carbon-Blenden für die vier Auspuffanlagen, fertig. So gerüstet rollte der graue M4 Richtung Startpunkt.

Fahrer? Fenners höchstpersönlich, er hat das Auto gebaut, er kennt es aus dem Effeff. Was das wert ist, dazu später mehr. Per Launch Control wird der 4er abgeschossen, 3,94 Sekunden auf 100 klingt genauso gut wie die 10,97 auf 200. Doch dann wird die Luft dünn, die breite Front drückt gegen den Wind, die Automatik dreht die Gänge zu lang, 303,1 km/h. Damit gibt man sich nicht zufrieden, will im zweiten Run den Schalthebel selbst in die Hand nehmen und in den oberen Gängen früher schalten. Mit Erfolg, zwei Sekunden schneller auf 300 km/h, Vmax schneller auf 300 km/h, Vmax 304,16 km/h!

AC Schnitzer BMW M4 Competition

Mehr als 305 geht nicht
 Die Vmax-Anhebung von 290 auf 305 km/h per Zusatzmodul ist bald lieferbar



Michael Schneider, Continental Tuning (rechts), übergibt die Urkunde an Roman Fenners



Was würde dieser M4 ohne Vmax-Begrenzung und ohne 3000-Meter-Limitierung laufen? Laut AC Schnitzer sollten 315 bis 320 km/h mit etwas Anlauf möglich sein

FOTOS: R. SASSEN (6)



**Brabus
900 Rocket Edition**

324,71
Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern



Brabus-Testfahrer Dirk Berkenkopf und Presseemann Sven Gramm (links) im Gespräch

Beim Start ließ es Berkenkopf ruhig angehen und begnügte sich mit 4,01 Sekunden, 3,2 sollen mit dem 900 möglich sein

BRABUS, SUV UND SPEED, DAS PASST! Schon 2009 bei einem unserer „Nardò High Performance Events“ stellten sie mit einem 750 PS starken GLK V12 den Geschwindigkeitsweltrekord für straßenzugelassene SUV auf. Wie schnell? 322,3 km/h, vor zwölf Jahren ein beeindruckender Wert, selbst für gestandene



Supersportwagen. 2021 tritt man wieder mit einem SUV an, mit dem neuen 900 Rocket Edition auf Basis des Mercedes-AMG GLE 63 S 4Matic+. Mit welchem Ziel? „Über 300 wird über die 3000 Meter schon gehen, vielleicht 310 bis 315 km/h, mal sehen“, gibt sich Brabus-Pressemann Sven Gramm noch zurückhaltend.

Was gibt es zur Technik zu sagen? Die 900 steht für 900 PS. Dazu monströse 1250 Newtonmeter. Geht wie? Hubraum von 4 auf 4,5 Liter erweitert, dazu haus-eigene Turbolader mit größerer Verdichtereinheit, Downpipes mit 75 Millimeter Durchmesser, Edelstahl-Sportauspuffanlage und spezielle Partikelfilter. Optisch in Szene gesetzt mit feinen, kleinen Spoilern an Front und Heck, seitlichen Luftauslässen und natürlich angemessenem Räderwerk. In dem Fall 23-zöllige Monoblock Y „Black Platinum Edition“.

Freut sich über das Ergebnis: Brabus-Mann Sven Gramm



Für die Testfahrten wurden im Vergleich zur Konkurrenz lediglich die Spiegel entfernt. Mehr Aero-Tuning brauchte es auch nicht, denn schon der erste Versuch genügt dem Brabus-Team – dann spuckt das Messgerät 324,71 km/h aus. Den Teilnehmern stockt der Atem, das hatten viele nicht erwartet. Nebenbei knacken die Bottroper auch noch den eigenen Weltrekord von 2009. Rekordfahrer Berkenkopf auf die Frage, wie die Fahrt war: „Total entspannt mit Massagefunktion im Sitz. Scherz beiseite, der Schub ist gigantisch, es hört einfach nicht auf.“

Der teuerste Sprinter
Mit 453 489 Euro setzt dieses SUV-Monster den Tagesrekord in der Kategorie Preis



Das ist Brabus! Gold-Etikett, 900er-Schriftzug, und die Innereien lugen aus der Carbonabdeckung heraus

TECHNISCHE DATEN

MOTOR V8, Biturbo
HUBRAUM 4407 cm³
LEISTUNG 662 kW (900 PS)
MAX. DREHMOMENT 1250 Nm
ANTRIEB Allrad,
Neunstufenautomatik
REIFEN VA/HA
295/35 R 23 - 335/30 R 23
SPITZE 330 km/h
PREIS 453 489 Euro



Zu schrill? Nein, das rote Interieur ist überhaupt nicht kitschig, im Gegenteil, passt perfekt zur grauen Außenhaut und den Ledersitzen



Wie von MTM gewohnt: Man beschäftigt sich mehr mit der Technik als mit der Optik

MTM UND PORSCHE? Der Audi-Tuner geht fremd? Nein, Roland Mayer hatte sich schon in früheren Jahren mit den Autos aus Zuffenhausen beschäftigt. Zum Beispiel 2006, als wir einen von MTM umgebauten, 560 PS starken Porsche 911 Turbo (996) testen durften. Doch das war eine Ausnahme. Bis 2021, denn da nannte Mayer für „Papenburg3000“ nicht nur seinen neuen, 1001 PS starken Audi RS 6, sondern auch einen Porsche 911 Turbo S. „Wir wollten sehen, ob wir mit unserem Umbau eine Chance gegen die Elfer von Techart und 9FF haben“, so Mayer. Was hat der Tuner mit dem Turbo S angestellt? Software vom RS 6? Turbos vom RS Q8? Nein, man hat es bei den Serien-Turboladern belassen, deren Verdichterräder vergrößert, deren Schaufelgeometrie volumenoptimiert und die Axiallager verstärkt. Dazu Highflow-



Der 74-jährige Österreicher war ein echter Farbtupfer in Papenburg. Immer entspannt und witzig

Als Pilot holte man sich den langjährigen MTM-Rennfahrer Dieter Heubacher. Der 74-Jährige zog seinen betagten Sandtler-Rennanzug an, Helm auf und los. Kann ja nichts schiefgehen, Launch Control und Feuer. Und so war es dann auch, bis Tempo 300 gleichauf mit 9FF. Doch dann, Heubacher ging bei 2100 Metern vom Gas, sah eine Brücke als 3000er-Markierung an. Das Ziel war aber mit einer gelben Fahne markiert. Schade, man hätte sicher beim Porsche-Sieg mitreden können.



Der MTM-Umbau nennt sich Stage 3 und beinhaltet Turboubau, Getriebeupdate und Abgasanlage

TECHNISCHE DATEN

MOTOR B6, Biturbo
 HUBRAUM 3745 cm³
 LEISTUNG 669 kW (910 PS)
 MAX. DREHMOMENT 990 Nm
 ANTRIEB Allrad,
 Siebengang-Doppelkupplung
 REIFEN VA/HA
 265/35 R 20 - 325/30 R 21
 SPITZE 340 km/h
 PREIS 264 138 Euro

344,95
 Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

katalysatoren, neu gestaltete Luftansaugung von Luftfilterkasten zu Abgasturbolader, geänderte Motorelektronik mit Motordrehzahl-anhebung (von 7100 auf 7450 U/min) und Vmax-Aufhebung. Wow, klingt heftig und ist mit seinen 910 PS auch der stärkste Porsche in Papenburg.

Heubacher nimmt's gelassen, 344 km/h sind nicht schlecht, es wäre aber sicher mehr gegangen



MTM Porsche
 911 Turbo S

Hätte es gereicht?

110 PS mehr als der 9FF, am Ende wäre man wahrscheinlich ein paar km/h schneller gewesen

Techart Porsche 911 Turbo S



20 km/h mehr Toppspeed

Beim Serienauto ist bei 330 km/h Schluss. Der Techart Turbo S rennt schon nach 3000 Metern 350. Möglich sind 360 bis 370 km/h



Techniker Jungbluth (links) und Pilot Toralf Kummelt bei letzten Absprachen vor dem Start



Schneller Räderwechsel für den zweiten Versuch. Doch höhere Temperaturen vereitelten einen besseren Vmax-Wert

350,84

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

KEIN GT STREET R? Leider war der neue Star aus dem Hause Techart Mitte August noch nicht fertig entwickelt. 2019 startete man beim „Papen-

burg3000“ mit dem 770 PS starken 991.2 GT Street RS und schaffte beachtliche 342,3 km/h. Doch Techart kann auch noch ganz andere Geschwindigkeiten. 2007 zum Bei-



Schürzen und Flügel sind keine Show, sondern sorgen für reichlich Abtrieb

spiel, als man mit einem 630 PS starken, grellgrünen 997 GT Street im italienischen Nardò 358,2 km/h in den Asphalt brannte. Trotz der Absage des neuen GT Street R ließen die Männer rund um Techart-Boss Tobias Beyer nicht die Köpfe hängen. Und so wurde kurzerhand ein 992 Turbo S umgebaut und aufgepimpt.

Zutaten? Leistungskit T2.1, mit Upgrade-Turbolader, Sportluftfilter, Software, Abgasanlage. In Zahlen: 770 anstatt 650 PS. Für die Garnierung ist ein Aerokit mit Front- und Heckschürze, Schweller, Dachspoiler und Flügel montiert. Die Conti SportContact 6 sind auf leichte Formula VI Race in 20 und 21 Zoll gezogen. Fahrwerk? Gewindefedersatz für das serienmäßige Adaptiv-Sportfahrwerk. Doch hier und heute geht es nicht um schnelle Kurven, sondern um den Speed, der bei exakt 3000 Metern auf dem Tacho steht.



Das Serienauto steht auf 255/35 R 20 und 315/30 R 21, Techart verwendet 265/35 R 20 und 325/30 R 21

TECHNISCHE DATEN

MOTOR B6, Biturbo
HUBRAUM 3745 cm³
LEISTUNG 577 kW (785 PS)
MAX. DREHMOMENT 950 Nm
ANTRIEB Allrad,
Siebengang-Doppelkupplung
REIFEN VA/HA
265/35 R 20 - 325/30 R 21
SPITZE 350 km/h
PREIS 290 000 Euro

Pilot Kummelt startet den ersten Versuch, die Spoiler sind alle noch dran, die Fugen frei von Klebeband, also so, wie man auf der Straße unterwegs ist. Und gleich die erste Fahrt sitzt. Nach 20,10 Sekunden liegen 300 Sachen an. Das Serienauto ist über fünf Sekunden langsamer. Toppspeed bei 3000? 350,84 km/h! Doch Kummelt und Mechaniker Jungbluth wittern mehr Speed, wechseln auf neue Räder und starten einen zweiten Versuch. Es bleibt bei den 350, vielleicht waren die Temperaturen schon etwas höher. Dennoch ein Topwert, Glückwunsch!

Fahrer Toralf Kummelt (Mitte) ist zufrieden. Mit weniger Leistung so nah dran an den viel stärkeren Elfern



353,27

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

A LLES WIE IMMER! Im Kreise der Porsche-Armada ist 9FF wieder einmal der Schnellste. Doch der Reihe

nach. Denn es war eigentlich alles ganz anders geplant. Jan Fatthauer hatte sich speziell für Papenburg wieder viel vorgenommen. Er



Die Mechaniker kippen ein paar Liter hochoktani-gen Sprit in den Tank, Jan Fatthauer checkt noch letzte Details

„In Anbetracht des kleinen Motorumbaus bin ich dann doch sehr zufrieden!“
Jan Fatthauer, 9FF

nannte Wochen vorher einen 911 Turbo S mit dem Stage-4-Kit und 950 PS. Anvisiertes Ziel auf die 3000 Meter? Die 366 km/h des GT2 RS vom 2019er Papenburg-Event egalisieren. Doch dann kam wie gesagt alles anders. Das Kundenauto stand auf einmal drei Tage vor dem Event nicht mehr zur Verfügung. Absagen kam für Fatthauer nicht infrage. Schnell wurde ein anderer 992 eines Kunden organisiert, leider nur ein Turbo ohne S. Und für den ganz großen Umbau mit großen Ladern war nun auch keine Zeit mehr. So wurde auf die Schnelle ein Stage-2-Kit montiert. Mit 200-Zellen-Kats, Auspuffanlage und darauf abgestimmter Umprogrammierung von Motor, Getriebe, Tacho. Federnsatz und Fahrwerksvermessung „High Speed“, fertig. 800 statt 580 PS, 950 statt 750 Newtonmeter.

Klar, mit den 1180 PS des Klassen-Lambo hat das nichts zu tun, doch bei Fatthauer muss man immer abwarten, bis er fährt. Man stapelt gerne tief, früher in Nardò gern von ihm praktiziert und dann



in lässiger Klamotte mal eben 376 km/h gerollt! Also erster Versuch, 345 km/h, die Konkurrenz etwas schneller. In Windeseile wird der Heckspoiler demontiert und noch mal zur Startlinie gerollt. Bis 100

einen Tick langsamer, dafür dreht Fatthauer den sechsten Gang höher (7200 statt 6800), schaltet manuell, und siehe da, 8 km/h mehr Topp speed. Nicht so schlecht für diese Last-Minute-Nummer!



9FF-Nachwuchs Jannes Fatthauer (2. v. l.) beim Studieren und Auswerten der Fahrt des Vaters



Mit 353,27 km/h holt 9FF knapp den Sieg unter den drei Porsche 911 Turbo. „Nächstes Mal wird es wieder schneller“, so Jan Fatthauer

9FF Porsche 911 Turbo



Langsamer als Serie

Schon klar, den Tunern geht es nicht um die 100er-Werte, es zählen 200-300 km/h. Dennoch, das Serienauto war eine Zehntel schneller auf 100

Optisch alles Serie bis auf ein paar Aufkleber und die obligatorische Fatthauer-Unterschrift am Tankdeckel



Zum „kleinen“ Stage-2-Kit zählt auch die Integrierung von 200-Zellen-Metall-Motorsportkatalysatoren

TECHNISCHE DATEN

MOTOR B6, Biturbo
HUBRAUM 3745 cm³
LEISTUNG 587 kW (800 PS)
MAX. DREHMOMENT 920 Nm
ANTRIEB Allrad,
Siebengang-Doppelkupplung
REIFEN VA/HA
265/35 R 20 – 325/30 R 21
SPITZE 340 km/h
PREIS ca. 240 000 Euro



Im ersten Versuch schaffte der 9FF Turbo nur 345,7 km/h. Durch den Abbau des Heckleitwerks war man noch mal 8 km/h schneller

FOTOS: R. SAKSEN (7)

Klasen Motors Lamborghini Huracán Performante



Geht da noch mehr?
Die beiden XXL-Turbolader verkraften bis zu 1800 PS. Man darf also gespannt sein!

Schnelles Gummi: Der neue Rekord wurde auf dem brandneuen Conti SportContact 7 gefahren

TECHNISCHE DATEN

MOTOR V10, Biturbo
HUBRAUM 5204 cm³
LEISTUNG 865 kW (1180 PS)
MAX. DREHMOMENT 1035 Nm
ANTRIEB Allrad,
Siebengang-Doppelkupplung
REIFEN VA/HA
245/35 R 20 - 305/30 R 20
SPITZE 380 km/h
PREIS 399 000 Euro



Klasen-System: Das Wasser der Ladeluftkühlung kann über einen zusätzlichen Wärmetauscher von der Klimaanlage abgekühlt werden

„Ohne den kleinen Elektronikfehler wären sicher 390 km/h drin gewesen.“

Stephan Klasen, Tuner

Keine Folie! Klasen hat den Huracán genau in dieser Farbe bestellt und optisch komplett im Serienzustand belassen

384,12

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

DER GROSSE UNBEKANNTE. Sie sehen schon die fetten Zahlen hier oben, kaum zu glauben, stimmt's? Keiner der Konkurrenten und selbst wir von der Redaktion hatten den Klasen Lamborghini Huracán Performante auf der Uhr. Irgendwie schien sich das Schauspiel von 2013 zu wiederholen. Was war da-



mals passiert? Stephan Klasen nannte beim „Nardò Highspeed Event“ mit einem 550 PS starken Opel Corsa OPC. Er wurde belächelt und nicht ernst genommen. Doch dann legte Klasen los und schaffte mit dem Zwerg wahnsinnige 309,6 km/h. Die Überraschung war gelungen, stellte so manchen Hochkaliber-Sportwagen in den Schatten.

2019 „Papenburg3000“, 1050 PS im Audi R8 Biturbo, 355,4 km/h. Mehr ging nicht, nach 2000 Metern drehte der R8 im siebten Gang aus. Von daher war beim Lambo-Einsatz eigentlich nicht viel mehr zu erwarten. Schließlich teilen sich R8 und Huracán die Basistechnik. Und allein mit 1180 PS kann man auch nicht zaubern. Doch wie schon gesagt, Klasen überrascht wieder einmal mit ausgeklügelter Technik und Ideen. So wurde extra für Papenburg das Getriebe um zehn Prozent verlängert (max. 401 km/h), zwei Garrett-G35-1050-



Kurz vor dem Start entdeckte Klasen noch einen Fehler im Liftsystem. Trotzdem fuhr er allen auf und davon

12-Liter-Tank für Ethanol inklusive Brushlesspumpen. So gibt es abseits öffentlicher Straßen noch mehr PS

Der neue Rekord für die „Papenburg3000“ wurde mit einer Urkunde besiegelt und bestätigt

Turbolader installiert, diese dann mit bis zu ein Bar Ladedruck befeuert, und die Ethanol-Einspritzung mit zwei Brushlesspumpen sollte noch zusätzlich pushen.

Der Plan ging auf, wie man sieht. „Ich hatte noch einen Fehler im Liftsystem, das ESP war somit aktiv, und ich konnte nur bis 7500 statt 9200 drehen. Dadurch war ich teilweise nur mit 900 PS unterwegs. Als ich dann im Display eine Drei und eine Acht gesehen hatte, bin ich ausgeflippt!“, freute sich Stephan Klasen. Neuer Rekord bei den „Papenburg3000“!





313,30

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

NACH 1600 METERN WAR FEIERABEND. Irgendwie steckte beim MTM-Auftritt der Wurm drin. Erst ging Rennfahrer Heubacher mit dem 910 PS starken Porsche schon weit vor der 3000-Meter-Marke vom Gas. Dann, wenig später, rollte der RS 6 aus. Was war passiert? Der Ladedruckschlauch hatte sich verabschiedet, bei 313,3 km/h regelte der Kombi schlagartig alles an Leistung zurück. Ende der Spritztour, kann passieren bei solchen Tuningumbauten. Dabei war Heubacher bis dahin gut unterwegs gewesen. Die MTM-Angabe von 0 auf 100 in 2,8 Sekunden verfehlte er zwar. 8,6 auf 200 und 21,56 Sekunden auf 300 km/h sind dennoch eine Machtdemonstration. Zum Vergleich: Ein Serien-RS 6 geht in 11,7 Sekunden auf Tempo 200. Wenn man bedenkt, dass bis zum Schaden erst die halbe Stre-



cke zurückgelegt war – wir schätzen, dass 340 km/h drin gewesen wären.

Sie fragen sich, wie man von 600 auf 1001 PS leistungssteigert? Zwei Motoren? Nein, aber zwei größere Turbolader, dazu größer dimensionierte Luftansaugung, geänderte Ladedrucksensoren und eine 76 Millimeter dicke Auspuffanlage. Geschmückt war das Ganze mit Bimoto-Rädern in 22 Zoll und Tieferlegung.

Am Start war noch alles prima. Der RS 6 war bei 200 und 300 km/h nah dran am Techart-Porsche

„In einer der nächsten SPORTSCARS zeigen wir, wie schnell unser RS 6 wirklich sein kann!“
Roland Mayer, MTM

Dieter Heubacher hatte nach dem Porsche-Einsatz die Augen in Richtung 3000er-Marke. Doch bis dahin kam er gar nicht

Kaum zu glauben, dass dieser über zwei Tonnen schwere Kombi so heftig nach vorne drücken kann



Optisch ist der Motor wie Serie. Für die 1001 PS wurden viele Innereien vergrößert und verstärkt

TECHNISCHE DATEN

MOTOR V8, Biturbo
HUBRAUM 3996 cm³
LEISTUNG 736 kW (1001 PS)
MAX. DREHMOMENT 1250 Nm
ANTRIEB Allrad,
Achtstufenautomatik
REIFEN VA/HA
285/30 R 22 - 285/30 R 22
SPITZE 340 km/h
PREIS 211 249 Euro



Typisch Roland Mayer: Früher begeisterter der Bayer schon mit leergemähtem RS 6 Clubsport. So wunderten wir uns nicht über die Leere



MTM
AUDI RS 6

Bewegte Bilder

kommen von AUTO BILD TV. Die Filme zum Event gibt es ab sofort auf www.autobild.de



Ende gut, alles gut. Die deutsche Tuninggilde hat ein weiteres Mal eindrucksvoll ihre Liebe zum Speed bewiesen

BESCHLEUNIGUNGS-MESSWERTE*

	0-100 km/h	0-200 km/h	0-300 km/h
Klasen Motors Lamborghini Huracán Perf.	3,18	6,91	15,53
9FF Porsche 911 Turbo S	2,61	7,27	18,44
MTM Porsche 911 Turbo S	2,64	7,28	18,72
Techart Porsche 911 Turbo S	2,69	7,67	20,10
MTM Audi RS 6	3,19	8,66	21,56
Brabus 900 Rocket Edition	4,01	10,80	28,65
AC Schnitzer BMW M4 Competition	3,94	10,97	40,01

* Messwerte in Sekunden

Papenburg3000 – eine perfekte Mixtur aus Highspeed, Spannung, Emotionen, Rekorden

Fazit

Guido Naumann



Wenn AUTO BILD SPORTSCARS und Reifenhersteller Continental zum Date ins Oval nach Papen-

burg einladen, sind schnelle Nummern garantiert. Und so kam es auch, eine Highspeed-Party mit sechs Tunern, sieben Fahrzeugen und einigen Überraschungen. Klasen fuhr mit seinem Monster-Lambo einen fast schon geschichts-trächtigen 3000-Meter-Rekord heraus. Kaum vorstellbar, dass die 384 km/h in naher Zukunft jemand knackt. Das Porsche-Battle ent-

schied 9FF für sich. Offen bleibt die Frage, wie nahe ihm der MTM-Elfer gekommen wäre, wenn der Pilot nicht weit vor dem Ziel vom Gas gegangen wäre. Brabus bewies einmal mehr Speed-Kompetenz und hämmerte die „Schrankwand“ mit unglaublichen 324 km/h durch das Oval. AC Schnitzer wollte die 300 knacken, geschafft. Glückwunsch an alle!