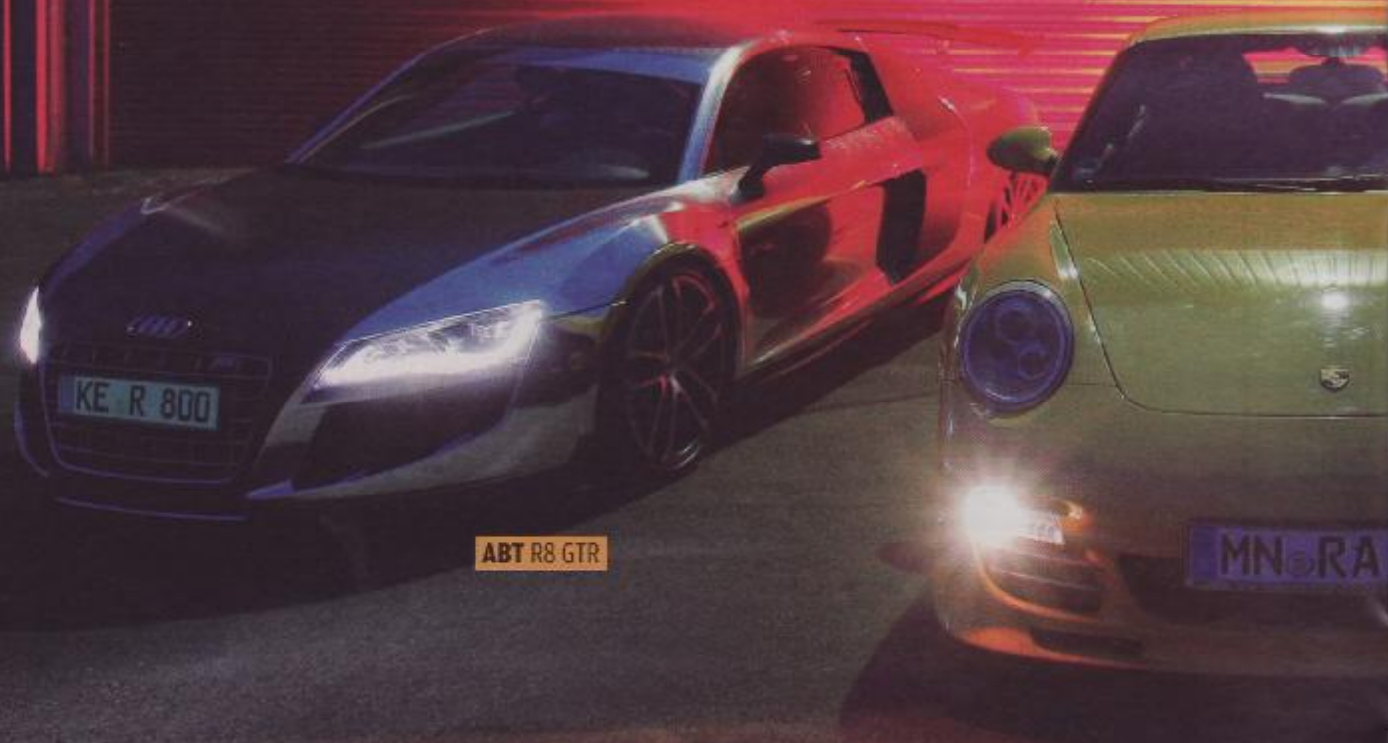


DRUCK



ABT R8 GTR

Nervös länzelt die Nadel des Drehzahlmessers um die 5000-Touren-Markierung. Dann löst der Fahrer die Bremse. Wie eine von Starkregen überraschte Katze springt der gelbe

Foto: S. Storz

911 Turbo von der Stelle. Seine Nase hebt sich an, alle vier Räder drehen kurz durch. Jetartiges Fauchen, Pfeifen und Zischen übertönt das turbogedämpfte Boxer-Sägen. Der unbarmherzig in den Sitz ge-

presste Fahrer starrt mit Tunnelblick auf den heranzoomenden Horizont – und die über die Skala hechtende Tachonadel.

Momentaufnahmen einer Rekordfahrt. In gemessenen 2,72 Se-

MITTEL

Ihre Piloten intensiv mit der Rückenlehne zu verschweißen, gehört für diese drei zu den leichtesten Übungen. Einem gelingt das mit einer bisher nicht gekannten Vehemenz - er stellt einen neuen Redaktionsrekord auf



RUF 911 Turbo PDK

Väth SLS AMG

kunden fliegt der von Kleinserienhersteller RUF durch geänderte Motorsteuerung und Sportkatalysatoren optimierte Porsche 911 Turbo mit Doppelkupplungsgetriebe unter frühlingshaften Messbe-

dingungen auf 100 km/h. Schneller sprintete bis dato noch kein Auto in der Testgeschichte von AUTO BILD SPORTSCARS. Ein unglaublicher Wert - der beinahe vergessen lässt, dass sich der leistungsgesteigerte

Porsche mit zwei ernst zu nehmenden Gegnern messen muss.

Mercedes-Tuner Väth schickt seinen getunten SLS AMG ins Rennen. Eine neu abgestimmte Motorelektronik entlockt dem hubraum-



ABT R8 GTR



Rennsportinspiriert: sequenzielles Getriebe mit verkürzten Schaltzeiten, Makrolon-Haube des Motors





Opulente Materialwahl: Abt spart nicht mit liebevoll gestepptem Alcantara. Sitze, Dachhimmel und Armaturenräger sind damit bezogen. Renngurte und Überrollbügel zeugen vom bevorzugten Einsatzgebiet

starken Achtzylinder 44 Extra-PS und 30 zusätzliche Newtonmeter. Abt kontert mit seinem limitierten Leichtbaurenner R8 GTR. Änderungen an Auspuff und Motorsteuerung ergeben 620 statt der üblichen 525 PS.

Leistungstechnisch herrscht zwischen den drei Konkurrenten also Gleichstand. Dennoch spült sich der Ruf bei sämtlichen Fahrleis-

Leistungstechnisch liegen alle dicht zusammen

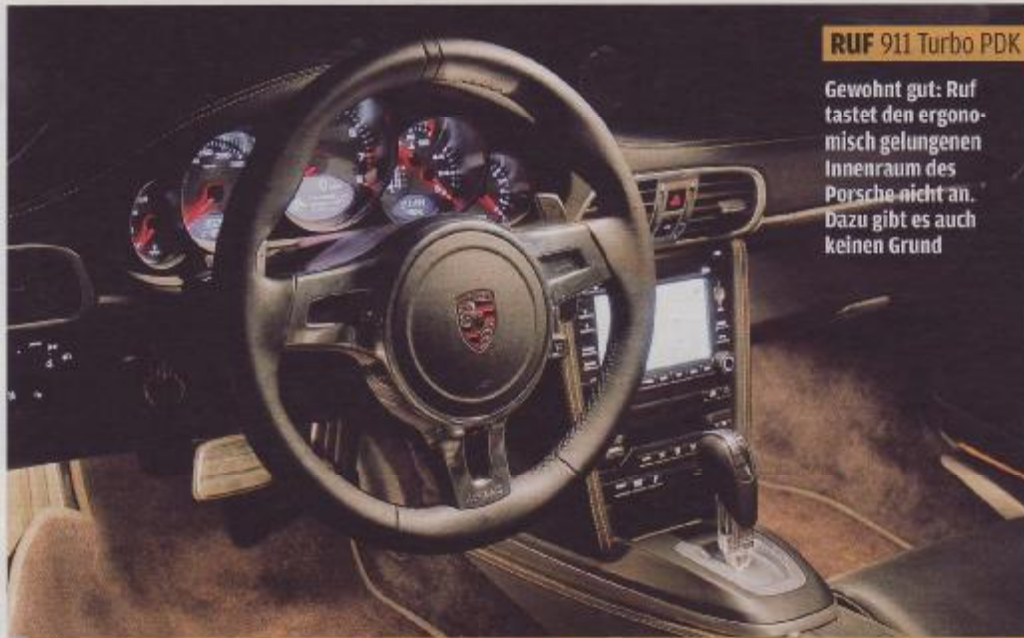
tungsmessungen überdeutlich in Front. Seine Trümpfe: gewaltige 820 Newtonmeter Drehmoment sowie die hervorragende Wirkungsweise der Launch-Control, die Traktion, Ladedruck und Schaltvorgänge perfekt choreografiert.

Beim Abt versackt trotz hoher Anfahrtdrehzahl im Launch-Control-Modus des sequenziellen Getriebes zu viel Drehzahl im Antriebsstrang. Seine Räder ringen nur kurz um Halt – zu kurz, um wichtigen, dreh-

zahlerhaltenden Schlupf zu produzieren. Ein Problem, dass bereits vom scrienmäßigen R8 bekannt ist. Auch der V8 erbt die Unzulänglichkeiten der Serie – hier ist das Problem allerdings umgekehrt. Mit durchpfeifenden Hinterrädern und imposanter Klangkulisse robbt der getunte Flügeltürer mittels Race-Start-Funktion von der Stelle. Fahrer, die ihrem Feingefühl im Fuß mehr zutrauen, sind jedoch einige Zehntel fixer auf 100 km/h.

Letztlich kann sich aber nur der Ruf nennenswert von seiner Ausgangsbasis absetzen. Obwohl die von uns gemessenen Porsche 911 Turbo S mit glatten zehn Sekunden von 0 auf 200 km/h offenbar besonders gut im Futter standen (Werksangabe 10,8 Sekunden), kann sich der 911 Turbo aus Mindelheim selbst vom schnellsten werksseitig produzierten Turbo mit 9,4 Sekunden noch ordentlich distanzieren. Abt rettet gegenüber dem R8 V10 mit R-tronic immerhin noch einen hauchdünnen Vorsprung von ▶





RUF 911 Turbo PDK

Gewohnt gut: Ruf tastet den ergonomisch gelungenen Innenraum des Porsche nicht an. Dazu gibt es auch keinen Grund

zwei Zehnteln über die 200-km/h-Marke. Väh hechelt der von uns getesteten Serie – die ihre jeweiligen Herstellervorgaben hauchdünn verfehle – bis Tempo 200 gar um eine knappe Sekunde hinterher. An uns liegt es nicht: „Die ermittelten Werte decken sich mit denen, die der TÜV Rheinland für uns in Papenburg mit dem Fahrzeug herausgefunden hat“, erklärt Väh-Geschäftsführer Andreas Ehret.

Freude bereitet die Ausfahrt im SLS dennoch. Die Klappenauspuffanlage des Tuners entlockt dem

Bei offener Auspuffklappe brüllt der Väh los

Achtzylinder wütend brabbelnde Dragstertöne. Den nachbarschaftlichen Frieden wahrt ein Tastendruck – bleibt die Klappe geschlossen, blubbert der gedopte AMG Motor zivil, büßt dann allerdings mess- und spürbar an Leistung ein. Bis 200 km/h braucht es beispielsweise 13,2 statt 12 Sekunden.

Auch am Fahrwerk legt Väh Hand an und verbaut eine in Zusammenarbeit mit KW entwickelte Lösung. Elektronisch in der Härte einstellbare Stoßdämpfer fangen in Schmutzstellung Schläge gekonnt ab. Mit dem Fahrwerk geht eine Tieferlegung von 35 bzw. 40 Millimetern an Vorder- und Hinter- ▶



Unscheinbare Macht: Geänderte Motorelektronik, Sportluftfilter, Sportkats und eine eigene Auspuffanlage machen dem Turbo Beine. Packend: werksseitige Sportschalensitze



Nicht zu kriegen: Beim Beschleunigen fährt der Ruf mit 2,7 Sekunden von 0 auf 100 in einer eigenen Liga



GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN








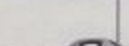
Sachsenring
Motorsport und mehr
www.sachsenring.de

Testbedingungen
Streckenlänge: 3671 Meter
Wetter: 18° Celsius, bewölkt
Asphalt: trocken

► **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.

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

1. TechArt GT Street RS*
1:31,94 min
143,74 km/h 
2. Abt R8 GTR*
1:32,56 min
142,78 km/h 
10. Abt R8 GTR
1:35,26 min
138,73 km/h 
14. Ruf 911 Turbo PDK
1:35,69 min
138,11 km/h 
19. Porsche 911 Turbo PDK
1:36,86 min
136,44 km/h 
23. Mercedes SLS AMG
1:37,17 min
136,00 km/h 
28. Audi R8 V10 R-tronic
1:37,48 min
135,57 km/h 
29. Vaih SLS AMG
1:37,97 min
134,89 km/h 

*Testfahrzeug auf Sportreifen, straßen zugelassene Sensidisks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

Die exklusive Steigerung von grenzenlos.

Efficient Performance by AC Schnitzer



Der neue X3 by AC Schnitzer. Mit besonders effizienten Leistungssteigerungen, individueller Aerodynamik, vielfältigen Rad-Reifen-Kombinationen und exklusiven Accessoires. Jetzt bei Ihrem BMW-Partner.



AC SCHNITZER
Jenseits der Serie.

AC Schnitzer Showroom Neuenhofsstraße 160 52078 Aachen Info-Hotline 0241/5688130
info@ac-schnitzer.de www.ac-schnitzer.de

AC Schnitzer empfiehlt:



AC Schnitzer erhalten Sie bei jedem BMW-Händler oder bei Ihrem AC Schnitzer Premium Partner:
50126 Bergheim: Autohaus Schnitzler, Oswaldstraße 2, Telefon 02271/76030
52078 Aachen: Kohl automobile GmbH, BMW Vertragshdl., Neuenhofstr. 160, Tel. 0241/5688130
52355 Düren: Autohaus R. Horn, BMW Vertragshändler, Bahnstr. 13-15, Telefon 02421/968000
53879 Euskirchen: Autohaus R. Horn, BMW Vertragshändler, Eifelring 44-46, Tel. 02251/94510

63071 Offenbach: BMW AG Niederlassung Offenbach, Spessartweg 9, Telefon 069/850001-0
83395 Freilassing: Scheltzer GmbH automobile Technik, Goritzter Straße 3, Tel. 08654/495-0
87509 Immenstadt: Autohaus Konrad Fink, BMW Vertragshdl., Im Engelfeld 6, Tel. 08323/4058
98617 Meiningen-Dreißigacker: Autohaus Matthes GmbH, Herpfer Str. 38, Telefon 03693/94000

TECHNISCHE DATEN	ABT	RUF	VÄTH
Motor	V10	B6, Biturbo	V8
Einbaulage	mittig längs	hinten längs	Front-Mitte längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	5204 cm ³	3800 cm ³	6208 cm ³
Bohrung x Hub	84,5 x 92,8 mm	102,0 x 77,5 mm	102,2 x 94,6 mm
Verdichtung	12,5 : 1	9,8 : 1	11,3 : 1
kW (PS) bei 1/min	456 (620)/8000	456 (620)/6500	452 (615)/6800
Literleistung	119 PS/l	163 PS/l	99 PS/l
Nm bei 1/min	550/6500	820/3000-3500	680/4750
Antriebsart	Allrad	Allrad	Hinterrad
Getriebe	6-Gang sequenziell	7-Gang-Doppelkupplung	7-Gang-Doppelkupplung
Bremsen vorn	380 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbel./gelocht	390 mm/innenbel./gelocht/geschl.
Bremsen hinten	356 mm/innenbel./gelocht	350 mm/innenbel./gelocht	360 mm/innenbel./gelocht/geschl.
Radgröße vorn - hinten	9 x 19 - 11 x 19	8,5 x 19 - 12 x 19	9 x 19 - 11 x 20
Reifengröße vorn - hinten	235/35 R 19 - 305/30 R 19	235/35 R 19 - 305/30 R 19	265/35 R 19 - 295/30 R 20
Reifentyp	Conti SportContact 5P R01/R02	Michelin Pilot Sport PS2 N2	Conti SportContact 5P MU
Länge/Breite/Höhe	4435/1930/1252 mm	4450/1852/1300 mm	4638/1939/1227 mm
Radstand	2650 mm	2350 mm	2680 mm
Tankvolumen	90 l	67 l	85 l

MESSWERTE <small>DRIVINGBOOK</small>	ABT	RUF	VÄTH
Beschleunigung			
0-50 km/h	1,7 s	1,1 s	1,9 s
0-100 km/h	3,9 s	2,7 s	4,0 s
0-130 km/h	5,7 s	4,2 s	5,8 s
0-160 km/h	7,9 s	6,1 s	8,0 s
0-200 km/h	11,8 s	9,4 s	12,0 s
0-250 km/h	19,8 s	15,8 s	19,8 s
0-300 km/h	40,1 s	28,8 s	39,6 s
Viertelmeile			
0-402,34 m	11,75 s	10,74 s	11,90 s
Elastizität			
60-100 km/h im 4. Gang	4,0 s	3,0 s	3,7 s
80-120 km/h im 5. Gang	5,0 s	3,5 s	4,6 s
80-120 km/h im 6. Gang	6,5 s	4,8 s	6,1 s
Bremsweg			
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	33,6 m (-11,5 m/s ²)	32,8 m (-11,8 m/s ²)	35,6 m (-10,8 m/s ²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	33,9 m (-11,4 m/s ²)	33,1 m (-11,7 m/s ²)	35,7 m (-10,8 m/s ²)
200-0 km/h warm (Verzögerung)	127,5 m (-12,1 m/s ²)	130,1 m (-11,9 m/s ²)	135,2 m (-11,4 m/s ²)
Testverbrauch			
Ø auf 100 km	16,3 l Super Plus	14,3 l Super Plus	15,0 l Super Plus
Reichweite	550 km	470 km	570 km
Leergewicht	1588 kg	1563 kg	1721 kg
Leistungsgewicht	2,6 kg/PS	2,5 kg/PS	2,8 kg/PS
Zuladung	337 kg	397 kg	214 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	ABT	RUF	VÄTH
Herstellerangabe	325 km/h	326 km/h	320 km/h (abgeregelt)

PREISE <small>(Euro inkl. MwSt.)</small>	ABT	RUF	VÄTH
Serienfahrzeug ohne Extras	153 000 Euro (inkl. R-tronic)	154 070 Euro (inkl. PDK)	186 830 Euro
Tuning			
Leistungssteigerung inkl. Auspuff	im Komplettpreis enthalten	17 255	13 328
Fahrwerk	im Komplettpreis enthalten	Serie	14 637
Radsatz/Bremsanlage	im Komplettpreis enthalten	8696 / 8711 (ab Werk)	5712 / Serie
Anbauteile/Interieur	im Komplettpreis enthalten	Serie	11 317 / Serie
Preis Testwagen	343 910 Euro	188 732 Euro	231 824 Euro

achse einber. Eine Lift-Funktion hebt den SLS um 40 bis 50 Millimeter an - und bewahrt die karbonverzierte Front so vor unschönen Schrammen. Gewisse Einschränkungen im Alltag bleiben trotzdem nicht aus. Distanzscheiben an den Hinterrädern weiten die Spur über die Grenzen jeder Waschanlage hinaus. Und auch die serienmäßige breite Türschwelle will beim Einstieg erst mal gemeistert werden.

Deutlich radikaler ist nur der Abt. Kleine Karbonspiegel und das glänzende Überrollbügel-Geflecht rau-





Laufschuhe: Alle drei setzen auf gewichtsreduzierte Räder und leistungsfähige Serienbremsen - bei Abt und Ruf aus Keramik

ben dem Fahrer jegliche Sicht nach hinten, während die Chromfolierung - laut Abt im Straßenverkehr zugelassen - Waschstraßenbesuche ebenfalls im Keim erstickt. Zudem schaltet das sequenzielle Getriebe

Im Alltag verlangt der Abt Zugeständnisse

speziell im Automatikmodus nicht so geschliffen wie die Doppelkupplungsgetriebe von Ruf und Väh.

Diese Eigenart muss man allerdings nur richtig zu deuten wissen.

Dem der RB GTR ist auf der Rennstrecke geboren - und da will er hin. Wer diesen Weg auf eigener Achse bestreitet, erfreut sich am straffen Fahrwerk, das zwar Kanten und Querfugen deutlich kenntlich macht, aber trotzdem noch genügend Restkomfort erhält.

Der mit serienmäßigen adaptiven Dämpfern ausgerüstete Ruf federt jedenfalls trockener. Zudem tönt der erstarkte V10 des Abt bei moderatem Reisetempo durchaus zurückhaltend, und auch die mit edelstem Alcantara ausgestaffierten

Schalensitze geben sich langstreckentauglich.

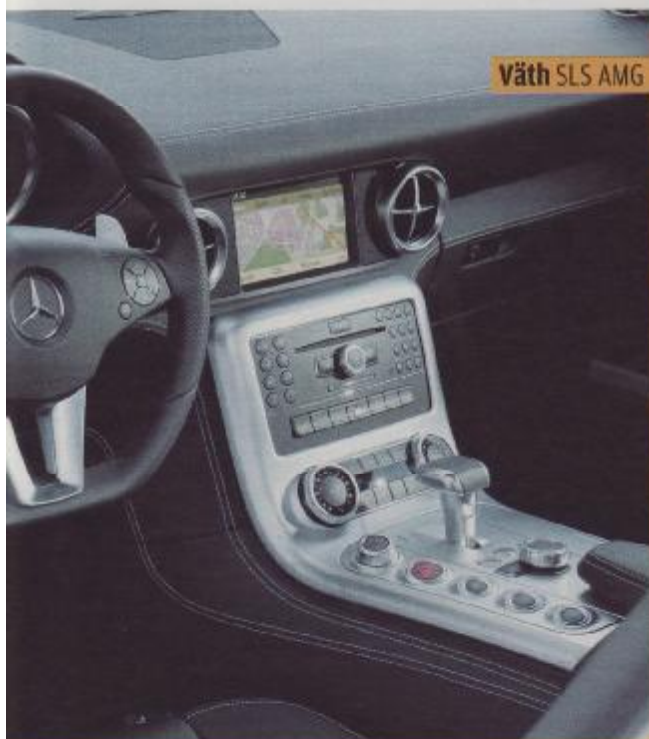
Wie der Abt glänzt der Väh bei hohem Tempo ebenfalls mit sauberem Geradeauslauf. Größere Bodenwellen bringen den SLS aller-

Dem Fahrwerk des Väh fehlt der letzte Schliff

dings etwas aus dem Tritt. Die Hinterräder federn so stark ein, dass sie im Radhaus schleifen. Erklärung des Tuners: Der Federweg ist noch auf die Serienräder abge-

stimmt. Ein Manko, dass auch auf dem Sachsenring zu spüren ist. Zwar lenkt der Benz nach wie vor bissig ein, zudem reduziert das Fahrwerk in straffer Stellung merklich die Seitenneigung gegenüber der Serie. Im Gegenzug verlieren die Vorderräder schlagartiger den Grip. Zusammen mit dem Leistungsnachteil summiert sich der Rückstand auf den Standard-SLS auf 0,8 Sekunden.

Deutlich souveräner prescht der Ruf Turbo über die sächsische Rennpiste. Brutaler Schub und ▶



Väh SLS AMG

Kommandozone: Hinter dem Getriebewählhebel liegen die Tasten zur Einstellung von Fahrwerkshärte, Auspuffklang sowie für die Lift-Funktion. Ansonsten bleibt die hochwertig verarbeitete Pilotenkanzel im Serientrimm. Kräftig: der V8-Saugmotor



optimale Traktion dank Allrad verstehen sich von selbst. Die Keramikbremse staucht den gewaltig voranstürmenden 911er heftig zusammen, der Übergang ins etwaige Unter- oder Übersteuern erfolgt sanft und lässt genug Zeit für Reaktionen. Seine hochpräzise und überaus direkte Lenkung bietet die ehrlichste Rückmeldung im Vergleich. Im Sport-Plus-Modus hält das Getriebe stets den passenden Gang bereit, manuelles Eingreifen ist überflüssig. Auf der Bremse ver-

ausrüstung lenkt der Bolide aus Kempton aggressiv ein, baut an der Vorderachse viel Grip auf und verhält sich gutmütig neutral bis leicht untersteuernd – eine Kunst, die dem Audi R8 GT nicht gelingt. Mit zornigem Klang fräst sich der V10 die Drehzahlleiter empor, röchelt rotzig unter Lastwechseln. Trockene Gangwechsel künden von den spürbar verkürzten Schaltzeiten, die beim Zurückschalten mehr Ruhe ins Heck bringen. Das mit H&R kreierte Gewindefahrwerk über-

zeugt mit ausgewogener Abstimmung. Nur die bereits im vergangenen Jahr kritisierte, unsportliche ABS-Regelweise ist nach wie vor verbesserungswürdig. Dennoch reicht es, um dem Ruf über vier Zehntel einzuschenken. Damit untermauert der R8 GTR seine überzeugende Vorstellung aus dem vergangenen Jahr auf Semislicks.

Der Sieg ist dem Ruf dennoch nicht mehr zu nehmen. Zu seinem gelungenen Rennstrecken-Gastspiel gesellen sich konkurrenzlose

Fahrleistungen, die mit Abstand höchste Alltagstauglichkeit und der niedrigste Preis. Der fast doppelt so teure Abt muss im Kostenkapitel ordentlich Federn lassen – auch wenn sein immenses Preisschild die Exklusivität vermittelt, zum erlauchten Kreis der lediglich 25 Eigner eines Abt R8 GTR zu zählen.

Väth bleibt nur Platz drei. Sein grandioser Klang kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass er in jeder Performance-relevanten Disziplin hinter dem Serienauto landet.

Auf der Rennstrecke gibt sich Ruf keine Blöße

spürt das per Tastendruck abgeschaltete ESP allerdings hin und wieder den Drang zu Restaktivitäten. Abhilfe: Unmittelbar vor dem ABS-Regelbereich verzögern und die Möglichkeit zum früheren Einlenken ohne störende Eingriffe nutzen. Am Ende ist der Ruf 911 Turbo knapp 1,2 Sekunden schneller unterwegs als seine Ausgangsbasis mit 500 PS. Und das trotz einer gegenüber der Serie uneingeschränkten Alltagstauglichkeit. Einsteigen, Schlüssel drehen, losfahren.

Der Abt R8 GTR nimmt derweil die Ruf-Zeit ins Visier. Auch mit Straßenreifen aus der Audi-Werks-

FAZIT

1

2

3


TESTWERTUNG	RUF	ABT	VÄTH
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★ (4,2)	★★★★★ (3,6)	★★★★★ (3,5)

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

■ Ruf brilliert mit sensationeller Beschleunigung, überzeugender Rennstrecken-Performance und tadellosen Alltagsmanieren. Der ausgewogene 911 Turbo erweist sich als dankbare Basis, leichtere

Räder und Leistungssteigerung erledigen den Rest. Der Abt R8 GTR ist ebenso gelungen wie konsequent auf die Rennstrecke abgestimmt, fordert dafür aber hohe Zugeständnisse im Alltag und beim

Preis. Etwas blass fällt die Vorstellung des Väth SLS aus. Weder Fahrleistungen noch Fahrwerk lassen gegenüber der Serie Fortschritte erkennen. Frank Wiesmann



Flügel-Show: Das Luftleitwerk des Ruf ist starr. Bei Abt und Väth lässt es sich hingegen einstellen

