



# DIE HEIDE BEET



„Super Plus“ lautete das Motto des 32. Conti-Tuning-Tages. Entsprechend hochoktanig ging es zu auf dem Contidrom inmitten der idyllischen Lüneburger Heide

**K**inder, wie die Zeit vergeht! Ende April fand bereits zum 32. Mal der gemeinsam mit unserem Partner Continental veranstaltete Conti-Tuning-Tag im niedersächsischen Wietze bei Hannover statt. Abonnenten der AUTO BILD SPORTSCARS streichen sich dieses zweimal pro Jahr stattfindende Event dick im Kalen-

der an, denn zehn von ihnen können jeweils aktiv daran teilnehmen.

Traditionell findet der Conti-Tuning-Tag auf dem in der Lüneburger Heide gelegenen Contidrom statt, einem Mega-Versuchsareal mit Highspeedoval, Trocken- und Nasshandlingkursen, Driftkreisel, Komfortteststrecken und vielem mehr. Das ideale Terrain also, um die ers-

Wir haben die Heide gerockt: Von 430 bis 900 PS reichte die PS-Skala der Super-Plus-Boliden. Leser, Tuner, Redakteure und die Crew von Continental bildeten ein perfektes Team – das sich von den Autos nicht mehr trennen wollte



te Liga der Sportwagen unter sicheren Rahmenbedingungen abseits des öffentlichen Straßenverkehrs ans Limit zu bringen. Und das liegt hoch, denn entsprechend unserem Motto „Super Plus“ traten ausschließlich Top-Tuner mit ihren neuesten Kreationen an, die mit mindestens 98 Oktan gefüttert werden wollten.

Unsere Gäste scharrten schon bei der Begrüßung mit den Hufen. Für einige ging es sodann direkt auf den Beifahrersitz eines Tunerautos. Die Tuner ließen sich am Steuer natürlich nicht lumpen, schließlich wollten sie neben dem eigenen Können auch die Performance ihrer Autos unter Beweis stellen – und natürlich sehen, wie schnell ihre Mitbewerber

auf dem Trockenhandlingkurs sind. Überglücklich und selbstverständlich wohlbehalten purzelten die Leser aus den Cockpits, nicht wenige drehten mit dem Handy spektakuläre Erinnerungsvideos. Aufgeteilt in Gruppen, konnten die Teilnehmer ferner auf dem Nasshandlingkurs mit unterschiedlichen Reifen selbst den Grenzbereich „erfahren“,

einen Slalomparcours in Bestzeit meistern oder im Nasskreisel die eigenen Driftkünste perfektionieren. Slalom- und Driftwettbewerb wurden wie immer gezeitet, beziehungsweise die quer gefahrenen Runden werden gezählt. Und so nahmen die Abonnenten neben jeder Menge Fahrkönnen auch noch schöne Preise mit nach Hause.



## AC Schnitzer

Diplom-Ingenieur Roman Fenners ist Leiter Entwicklung und Einkauf beim Aachener BMW-, Mini- und Land-Rover-Veredler

Mit dem ACS2 Sport brachte AC Schnitzer einen kräftig nachgewürzten BMW M2 zum Contidrom: 60 PS Mehrleistung und Gewindefahrwerk im Renn-Set-up hieven ihn auf M4-Niveau.

### AC Schnitzer ACS2 Sport

R6-Turbo, 2979 cm<sup>3</sup>, 316 kW/430 PS, 550 Nm, 0-100 km/h in 4,1 s, 270 km/h (abgereg.), 89528 Euro

**Kontakt: AC Schnitzer,**  
**Tel. 0241-5688130,**  
**www.ac-schnitzer.de**



60 PS Mehrleistung entlockt Techart dem Dreiliter-Biturbo. Obendrauf gibt's einen Klappen-auspuff mit vier Titan-Endrohren, Aerodynamik-Paket und Carbon bis zum Abwinken.

### Techart 911 Carrera S

B6-Biturbo, 2981 cm<sup>3</sup>, 338 kW/480 PS, 580 Nm, 0-100 km/h in 3,7 s, 312 km/h, 192360 Euro

**Kontakt: Techart,**  
**Tel. 07152-93390,**  
**www.techart.de**



## Brabus

Sven Gramm ist Leiter Öffentlichkeitsarbeit beim traditionsreichen Mercedes- und Smart-Spezialisten Brabus in Bottrop

Auf Basis des 510 PS leistenden Mercedes-AMG C63 S zündet Brabus ein 650-PS-Feuerwerk. Größere Lader und Downpipes sowie angepasste Software machen's möglich.

### Brabus B40S-650

V8-Biturbo, 3982 cm<sup>3</sup>, 478 kW/650 PS, 820 Nm, 0-100 km/h in 3,7 s, 320 km/h, 157669 Euro

**Kontakt: Brabus,**  
**Tel. 02041-7770,**  
**www.brabus.com**



Klassisches Saugertuning: strömungsoptimierter Ansaugtrakt, durchsatzfreundigere Abgasanlage mit 200-Zellen-Kat. Beachtliche 62 Mehr-PS sollen so zusammenkommen.

### Upgraded Cayman GT4

B6, 3800 cm<sup>3</sup>, 329 kW/447 PS, 470 Nm, 0-100 km/h in 4,1 s, 310 km/h, 137000 Euro

**Kontakt: Upgraded,**  
**Tel. 08382-3049290,**  
**www.upgraded.de**



## Edo Competition

Firmeninhaber Edo Karabegovic kümmert sich im westfälischen Ahlen um die Optimierung von Sportwagen der ersten Liga

Ein Traum von einem Motor: 6,3 Liter, verteilt auf zwölf frei ansaugende Zylinder. Ab Werk 740 PS stark, kitzelt der Klappenauspuff von Edo weitere 20 springende Pferdchen heraus.

### Edo F12

V12, 6262 cm<sup>3</sup>, 559 kW/760 PS, 700 Nm, 0-100 km/h in 3,0 s, 345 km/h, 306000 Euro

**Kontakt: Edo Competition,**  
**Tel. 02382-9698180,**  
**www.edo-competition.de**



Mit serienmäßigen 670 PS durchaus schon unterhaltsam motorisiert, pumpt VOS den Biturbo-V8 über drei Stufen auf bis zu 900 PS auf. Dazu: 21-Zoll-Räder, Aero-Teile.

### VOS 488 GTB

V8-Biturbo, 3902 cm<sup>3</sup>, 662 kW/900 PS, 910 Nm, 0-100 km/h in <3,0 s, >350 km/h, ca. 300000 Euro

**Kontakt: VOS,**  
**Tel. 07133-9011403,**  
**www.vos-cars.com**

## Techart

Beim Leonberger Porsche-Veredler Techart kümmert sich Moritz Renner um die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



## Upgraded

Björn Nagel ging für den Newcomer Upgraded aus Lindau an den Start, einen Ableger der Wetterauer Automotive GmbH



## VOS

Michael Keller ist Geschäftsführer der Firma VOS (Vision of Speed) im baden-württembergischen Neckarwestheim



## Wozu Super Plus?

... Super Plus hat eine höhere Oktanzahl – je nach Anbieter 98 bis 102 ROZ – als Superbenzin (95 ROZ). Je höher die Oktanzahl, desto klopfester ist der Sprit, was bedeutet, dass sich das Gemisch stärker verdichten lässt, ohne sich vor der eigentlichen Zündung unkontrolliert selbst zu entzünden. Kommt es zur Selbstzündung, äußert sich dies durch ein für den Motor sehr schädliches „Klopfen“ oder „Klingeln“ – daher die Bezeichnung Klopfestigkeit. Mit höherer Verdichtung steigt der Wirkungsgrad und damit die spezifische Leistung des Motors.



## Leserstimmen



**Andreas Schühle (44)** aus Ölbronn-Dürrn bei Pforzheim fährt ein Mercedes C 250 CDI 4Matic T-Modell mit AMG-Sportpaket – ein Auto, das wirklich alles kann.

*„Mein Highlight war das Nasshandling. Den Grenzbereich verschiedener Reifen zu testen, war sehr lehrreich – insbesondere, da auf Mercedes-C-Klasse-Modellen gefahren wurde.“*



**Sylwester Mrozek (39)** nennt einen 1996er-Honda Civic del Sol sein eigen, von dem er schon in seiner Jugend begeistert war. In der Garage tummeln sich zudem noch zwei Motorräder.

*„Die Kombination aus Selbstfahren auf dem Nasshandlingkurs oder im Driftkreisel und den Taxifahrten in den Boliden der Tuner bekommt man nicht alle Tage geboten.“*



**Tom Kudick (20)** Der Berliner fährt einen 2006er-Toyota MR-2. „Günstig, sportlich, offen – und sieht cool aus“, so seine Beweggründe. Leider ereilten ihn schon ein Motor- und Getriebebeschaden.

*„Die Mitfahrten in den Tunerautos waren top. Im normalen Leben kommt man an solche Boliden ja gar nicht ran. Auch das Driften im Nasskreisel hat jede Menge Spaß gemacht.“*

## Super-Sportler

... Der Conti SportContact 6 bietet Spitzenleistungen in Handling und Lenkpräzision. In 19 bis 23 Zoll verfügbar, eignet sich der neue Super-Sportreifen beispielsweise für Boliden wie Audi R8 und Porsche 911 sowie besonders sportlich abgestimmte Wagen wie BMW 5er oder Mercedes-AMG-Modelle.

