

GRIP FRISIERSALON

TUNEN / SCHRAUBEN / TIEFERLEGEN



Bevor es losgeht:
Niki Schelle (l.) und
Matthias Malmédie
im Fachgespräch

PARTY DER PS

Drei Autos, rund 2200 PS und jede Menge freier Asphalt: Beim zweiten GRIP-Tuninggipfel treiben Matthias Malmédie und Niki Schelle drei PS-Riesen an ihre Grenzen – und ein Stück weit darüber hinaus

TEXT DAVID MAYER · FOTOS PETER HECK

Premium-Tuning-Voll-
versammlung: Unsere
drei PS-Giganten sehen
eigentlich recht brav
aus. Noch ...

680 PS

O.CT AUDI RS6 C6

800 PS

GAD MERCEDES CLS 63 AMG

710 PS

G POWER BMW M6 GRAN COUPE

-GIGANTEN

Der RS6 ist brandneu:
Erst 2013 hat Audi seinen
Power-Avant neu gebracht.
Der GAD CLS basiert auf
der Plattform von 2011



Ein Dienstagmorgen. Ein sehr früher Dienstagmorgen. Aber die GRIP-Profis Matthias Malmedie und Niki Schelle sind hellwach. Vor ihnen stehen drei Giganten. Ein Audi RS6 von O.C.T, ein G-Power-aufgeblasener BMW M6 Gran Coupé und ein Mercedes CLS 63 AMG, den sich GAD Motors ordentlich zur Brust genommen hat. Unter den drei Hauben schlummern insgesamt 2190 Pferde und warten darauf, von Matthias und Niki nach vorn gepeitscht zu werden. Denn GRIP will wissen: Was können die aktuellen Tuning-Raketen wirklich? Eines noch vorweg: Auf Gnade darf keiner der Kandidaten hoffen. Matthias und Niki stehen auf Ingenieurskunst ab Werk. „Bei den Herstellern arbeiten Hunderte Experten über Jahre am perfekten Auto – das kann eigentlich kein Tuner toppen“, findet Matthias. Klar: Mehr PS gehen immer. Aber wer die Zahl der Pferde erhöht, muss eben auch das komplette Auto darauf abstimmen. Fehler oder Unachtsamkeit bemerkt man da recht schnell, spätestens im Extrembereich. Und genau da gehen Matthias und Niki für uns hin. Ans Limit. Einen zweiten Guten-Morgen-Kaffee brauchen die beiden heute nicht. Das Anlassen der drei Boliden reicht völlig.

UNGLAUBLICHE PRÄZISION

„Nur“ 680 PS und Allrad? Als Matthias in den Audi RS6 des Schweizer Tuners O.C.T steigt, macht sich zunächst ein klein wenig Enttäuschung breit. Da hatte er mehr erwartet. Mehr als 700 PS waren beim letzten GRIP-Tuninggipfel schließlich Standard. Und wenn schon weniger Wumms, dann bitte den nur auf den Hinterreifen. Aber der Audi lässt das nicht auf sich sitzen. 20 PS hin oder her, dank Allradantrieb kommt jedes einzelne PS direkt auf dem Asphalt an, wird Matthias vom ersten Meter an in den Sitz gedrückt. Immerhin hat man den 3,9 Sekunden, die der zivile RS6 Avant auf Tempo 100 benötigt, noch mal fünf Zehntel abgeknöpft. „Die Traktion ist überragend“, jubelt Matthias. Nach vorn geht also einiges. Ob der RS6 die Kurve ähnlich souverän kriegt, muss sich aber erst im Slalom-Parcours zeigen. 40 Meter Abstand zwischen den Hütchen erlauben hohes Tempo. Mit rund 150 Sachen geht's in die ersten Rechts-links-Schwenks. Und der Audi

gehört. Als hafte er auf einer überdimensionalen Carrera-Bahn, flitzt der Kombi schnurstracks durch die Pylonen. „Die Lenkung ist unglaublich präzise“, sagt Matthias. Unter- oder Übersteuern kennt der Audi nicht. Auch Niki kommt auf den Geschmack. Ihn begeistert nicht nur die stabile Straßenlage, sondern auch der Klang. O.C.T hat dem RS6 auch einem Sound-Tuning unterzogen. Per Knopfdruck bollert der Audi jetzt noch mächtiger los. Möglich macht's die Klappensteuerung der Abgasanlage. Und während der Motor auf Wunsch Alarm schlägt, hört der Fahrer auch bei höheren Geschwindigkeiten keinerlei Störgeräusche. Nichts knackt, nichts knarrt – in Sachen Verarbeitung ist der Audi top. Kurzum: So kommt Tuning auch bei den kritischen GRIP-Testern an. Rutschpartien sind ebenfalls möglich. Zumindest für Fortgeschrittene: „Wegen des Allradantriebs musst du Drifts vor allem über Gas und Bremse steuern“, sagt Niki. Schwarze Streifen in Rekordlänge sind so aber nicht drin.

DIE WUCHT EINER LOK

Anders beim BMW. Ein Auto, wie für die GRIP-Profis gebaut. Zumindest auf dem Papier. Der BMW M6 Gran Coupé von M Power kommt mit Heckantrieb und 710 PS – also 150 PS mehr als die ohnehin schon potente Serie. Was das auf dem Asphalt bedeutet, testet Niki als Erster. Ab in den Slalom. Mit der Wucht einer wild gewordenen Lokomotive stampft der M6 auf den Parcours zu. „In dem Wagen steckt eine brachiale Gewalt!“, schreit Niki. Im Parcours dreht der BMW den Spieß um und testet seinen Fahrer. Zwischen den Hütchen hat Niki alle Hände voll zu tun. Der Kraftprotz neigt zum Untersteuern, kann den GRIP-Profi aber nicht aus der Reserve locken. Geschick hält er den M6 in der Spur. Unterm Strich braucht der BMW allerdings knapp eine Sekunde länger für den Slalom als der Audi – trotz 30 PS mehr unter der Haube. Kann der BMW den Audi in der kontrollierten Querfahrt hinter sich lassen? Es geht ans Driften. Ein kurzes Anpendeln vor der Kurve, und schon geht die Kiste quer. Und wie. Kreischend jagt das Gran Coupé über den Asphalt und zieht dort einen schwarzen Streifen. Dessen Ende ist durch den Rückspiegel schon nicht mehr zu erkennen, als Niki den Wagen wieder gerade stellt und sein Werk »



„AM MEISTEN ÜBERRASCHT HAT MICH DER AUDI VON O.C.T. DIE WENIGSTEN PFERDESTÄRKEN – FUNKTIONIERT ABER WIE EIN SCHWEIZER UHRWERK“

MATTHIAS MALMÉDIE

**G POWER
BMW M6
GRAN COUPÉ
(2012)**

**MOTOR
V8-TwinTurbo**

**HUBRAUM
4395 ccm**

**LEISTUNG
710 PS**

**DREHMOMENT
890 Nm**

**0-100 KM/H
< 4,1 s**

**V-MAX
> 300 km/h**

**PREIS
152.295 €**

**O.C.T AUDI RS6
C6 (2013)**

**MOTOR
V8-Biturbo**

**HUBRAUM
3993 ccm**

**LEISTUNG
680 PS**

**DREHMOMENT
880 Nm**

**0-100 KM/H
3,4 s**

**V-MAX
335 km/h**

**PREIS
142.760 €**

**GAD MERCEDES
CLS 63
AMG (2011)**

**MOTOR
V8-Biturbo**

**HUBRAUM
5461 ccm**

**LEISTUNG
800 PS**

**DREHMOMENT
1150 Nm**

**0-100 KM/H
3,4 s**

**V-MAX
360 km/h**

**PREIS
186.904 €**

Showdown: Hier warten knapp 2200 PS, 3000 Newtonmeter und gut 500.000 Euro auf den Einsatz

begutachtet. Ein Maßband übersetzt den Wahnsinn in einen Wert: 383 Meter. „Dieser M6 ist zum Driften gemacht“, meint Niki. Matthias kann nur zustimmen. Das vergleichsweise unruhige Kurvenverhalten im Slalom über-

rascht ihn nicht. „Seit einiger Zeit lässt BMW die M-Modelle etwas untersteuern“, erklärt er. Dazu kommt: Beim eingesetzten Modell hat G Power bisher nur die Leistung gesteigert, die Anpassungen am Fahrwerk folgen noch. Trotzdem: Die BMW-Schmiede hat eine echte Spaßmaschine gebaut, auch wenn sich Matthias zum

echten Glück das Fahrwerk noch schärfer wünschen würde.

NICHTS FÜR DEN DRIFT

Willkommen in der PS-Oberliga! GAD Motors hat den V8-Biturbo des CLS 63 AMG auf monströse 800 PS und 1150 Newtonmeter Drehmoment aufgepumpt. Damit die auf dem Asphalt ankommen, hat man dem Mercedes im GAD-Hauptquartier Fellbach einen eigenen Allradantrieb eingebaut. Vom Band lief der CLS klassisch als Hecktriebler. Das vordere Differenzial hat man sich aus dem S 500 4Matic geliehen, dazu war dann aber eine neue Automatik vonnöten. Da wählte GAD die 7-GTronic aus dem CLS 500 4Matic und pimpte die zusätzlich mit den kräftigeren Innereien der AMG-Version. Das Ziel: Das Coupé soll Maßstäbe setzen in Sachen Beschleunigung und sich auf der Rennstrecke zu Hause fühlen. Wohlgemerkt ohne Differenzialsperre. „Maßstäbe setzen“ – das klingt viel versprechend, immerhin haben der Audi und der BMW in Sachen Beschleunigung und Druck nicht gerade enttäuscht. Niki steigt aufs Gas, der V8-Motor brüllt auf, und der Mercedes donnert los. So etwas hat selbst der erfahrene Rallye-Fahrer erst selten erlebt. „Die Beschleunigung ist der absolute Wahnsinn“, sagt Niki. Immer wieder gibt er dem CLS die Sporen und staunt jedes Mal aufs Neue. Aber auf einer schnellen Runde mit Kurveneinsatz

stößt die GAD-Rakete an ihre Grenzen, kommt nicht an die Stabilität des Audi heran. Der wiederum würde beim Ampelduell wohl den Kürzeren ziehen. GRIP-Kombination: Leistungssteigerung von GAD und beim Allrad auf die AMG-Serienversion zurückgreifen. Noch ein Wort zum Drift: Dafür ist der CLS nicht gebaut. Natürlich kann das Matthias nicht davon abhalten, den GAD trotzdem in den Querstand zu beordern. Mit wenig Erfolg allerdings. Das kurveninnere Vorderrad dreht immer wieder durch und hüllt den Mercedes-Benz in weißen Qualm. Mehr als ein paar Meter rutschen sind nicht drin. Auch nach dem zwanzigsten Versuch nicht. 1150 Newtonmeter und die fehlende Differenzialsperre fordern ihren Preis. „Der GAD ist eines der wenigen Autos, das ich einfach nicht in den Drift bekomme. Und das ist schade“, beklagt sich Matthias am Ende etwas irritiert.

PERFORMANCE-BILANZ

An die meist perfekte Abstimmung eines Serienautos kommen die drei getesteten Tuning-Modelle nicht heran. Aber sie kommen näher. Jeder der drei Kandidaten punktet mit brachialer Leistung und

mindestens einer Spezialität, die sich nicht allein an der PS-Zahl ablesen lässt. Viel mehr sollte man sich fragen: Was genau soll mein Auto am besten können? Wer auf der Suche nach überragendem Fahrverhalten und Traktion ist, könnte dann bei O.CTs Audi RS6 landen. Audi-Perfektion in Material und Verarbeitung inklusive. Wer Eleganz in Coupé-Form will und gern mal in den Drift geht, der wird eher auf den G Power BMW M6 Gran Coupé abfahren. Der GAD Mercedes ist einzig und allein dafür gebaut, unfassbar schnell geradeaus zu fahren. Und das mit fast schon absurden Leistungswerten. Ampelstart, Drag-Race, da lässt der CLS dank Traktion und Monster-Drehmoment wohl so ziemlich alles stehen. Ein gut gefülltes Bankkonto braucht es übrigens auch. Der O.CT Audi RS6 ist mit einem Preis von rund 140.000 Euro noch günstig im Vergleich zum Mercedes CLS 63 AMG mit gut 190.000 Euro. Der G Power BMW liegt mit 150.000 Euro quasi in der Mitte. Wie auch immer: Ein wenig schmerzfrei sollte man bei allen drei Tuning-Riesen sein. 



Der Audi ist beim Handling im Grenzreich unschlagbar