

# Sport Auto

TESZT ♦ TUNING ♦ POSZTER



A tökéletes  
összkerék-hajtás

**Teszt** Ferrari FF

Csúcstalálkozó a Monte-Carlo  
rali legendás útvonalán

**Teszt** BMW 1-es M Coupé/Ford Focus RS 500/  
Audi RS3 Sportback



Igazi pokolfajzat  
700 lóerővel

**Tuning** Brabus SLS 700 Biturbo



**Teszt** Porsche 911 GT2 RS/Lamborghini Gallardo LP 570-4 Superleggera

Versenypályán német és olasz csúcsgépekkel

**Bemutató** Mercedes-Benz Concept A, BMW M újdonságok, Audi Q3 és A3 e-tron concept

**Teszt** Lexus CT200h **Tuning** SpeedArt Titan Evo-XL 600, Mercedes-Benz C 63 AMG PP+/  
GAD Motors C 63 AMG, G-Power Hurricane RS Touring **Sport** F1: Maláj és Kínai Nagydíj, Jordán Rali



Speciális modul segítségével 4 centiméterrel ültette lejjebb a SpeedArt a Cayenne-t a légrugózású Cayenne-t



**Teljesen új útra lépett a SpeedArt a Cayenne Turbo alapjára épített Titan Evo-XL 600-zal. Ez az autó sokkal játékosabb és könnyedebb, mint ultraszéles elődei.**

### Tervek

Később lesz majd egy ennél erősebb változat is, de abban már méretebb turbófeltöltők fognak szolgálatot teljesíteni. Ugyancsak tervbe van véve, hogy a tartósan nagy igénybevétel jobban bíró kerámia féktárcsák is rendelhetők lesznek a Titan Evo-XL-hez.

Már a Cayenne első generációja is átfogó és gyümölcsöző projekt volt a Porsche tuningolására berendezkedett SpeedArt műhely számára. Annál is inkább, mivel jó szokásához híven az elsők között vette kezelésbe az „óriásbébit”, szabott rá különféle látványos bodykitet, elébe menve a trendeknek. Átalakításai viharos gyorsasággal teremtettek divatot a tuningiparban. Hatásukra még az olyan autónemesítők is feltétlenül szükségét érezték a Cayenne kicsinítésének, akik azelőtt csak elvették szánták rá magukat Zuffenhausenből érkező négykerekek tuningolására. Eleinte még jó volt látni, ahogy gombamód szaporodnak az egyes interpretációk, egy idő után azonban elveszett a dolog varázsa. Már csak ezért is legfőbb ideje volt, hogy napvilágot lásson egy újabb koncepció. Ismét Björn Striening és csapata volt az első, akik tuningcsomagot dolgoztak ki az exkluzív terepjáró második generációjához. Ezúttal nem radikális sárvédő-kiszélesítésekkel próbálták meg hatást kelteni, sokkal kifinomultabb eszközökhöz folyamodtak.



Kék számlapok, kék biztonsági övek, kék szegélyű szőnyegek, színükben illeszkedő varratok és iPad-dokkoló állomás ékesíti az utasteret

Még csak el sem távolították a helyükről a gyári kötényeket, csupán kiegészítették őket – elöl saját készítésű orrspoilerrel, hátul új fazonú diffúzorral. A sárvédőket csak a jó ízlés keretein belül fűjték fel, és olyan borításokat tettek az ajtók alsó részére, amelyek magukba foglalják a kűszöbidomokat is.

Ezen részletek, valamint a tudatosan használt színek hatására sokkal felszabadultabb, játékosabb benyomást kelt a nagy Porsche, mint gyári állapotában. Megjelenése kevésbé dagályos, mint az előző generációból készült változatoké. Érdekes módon még a 23 col átmérőjű kerekek sem tűnnek túlméretezettnek. Nemesak

szépek, hanem könnyűek is az alumíniumfelni: 16,8 kilogramm tömegükkel nagyjából annyit nyomnak, mint a gyári tárcsák.

Hála a kis rugózatlan tömegnek, nem szenvedte meg a méretváltást se a rugózási kényelem, sem az irányíthatóság. Ez persze annak is köszönhető, hogy a légrugózást



Minden részletre kiterjedő alaposág: színes karbon motorborítást épít be a gépházba, és még a szelepházfedeleket is átfényezi a műhely



A gyári daraboknál alig valamivel nehezebbek a 23 colos kovácsolt felni



A faron is tudatosan alkalmazta a színeket a tuningműhely. Teljes egészében titánból készült, és mindössze 10,8 kilót nyom a négy csőben végződő kipufogódob

nem módosította, mindössze megültető modullal egészítette ki a műhely.

Szintén része a vonzó tuningcsomagnak a csappantyúval kiegészített titán sportkipufogódob, amely amelle, hogy tíz kilóval könnyebb a gyárinál, egyúttal méltóképpen szólaltatja meg a kocsit orrába épített V8-as biturbó motort. Hallhatóan nagy hangszólyt fektetett rá a SpeedArt, hogy széles legyen a repertoár: míg alapjáraton csak diszkrét visszafogottsággal bújnak elő a telt basszusok a négy darab kipufogócsőből, addig teljes terhelés mellett valóságos V8-as staccato keretében törnek felszínre. Természetesen az elmaradhatatlan teljesítménynövelés szempontjából is van jelentősége a titánból készített hangtompítónak. A munkálatok eredményeként előállt pluszlőerők java része azonban mégsem ennek, hanem a motorelektronika átfűlésének köszönhető. Kiegészítő vezérléssel 0,9-ről 1,2 barra növelték a töltőnyomást, ezzel párhuzamosan pedig 700-ról 850 Nm-re duzzadt a maximális forgatónyomaték és 500-ról 600 lóerőre a névleges teljesítmény értéke.

Az utastérsomag szintén nagyon kiforrott. A SpeedArt a karosszéria színéhez igazodó varratokat, biztonsági öveket és műszer-számlapokat alkalmazott, továbbá iPad-dokkoló állomást helyezett el a testes Porsche belsejében, és hogy tökéletes legyen a sportos összkép, szénszálas kagylólülésre cserélte le a gyáriakat. szendi

### Összegzés

A látványos kiegészítőknek köszönhetően sokkal játékosabb hatást kelt a SpeedArt által tuningolt Cayenne, mint donorja. A pluszlőerőket elsősorban a motorelektronika machinálásával, meg megregrágra alkatrészek beépítésével érték el. Az összkép kiváló, és nagyszerű alternatíva egy még különlegesebb autóra.

MŰSZAKI ADATOK	SpeedArt Titan Evo-XL 600
<b>Motor</b>	
Hengerszám/elrendezés	V8 biturbó
Hengerűrtartalom	4806 cm <sup>3</sup>
Max. teljesítmény [LE (kW)/perc]	600 (441)/6300
Max. forgatónyomaték (Nm/perc)	850/4600
<b>Erőátvitel/futómű</b>	
Váltó	8 fokozatú automata
Meghajtás	összkerékajítás
Kerék méret	315/25 ZR 23
<b>Méret/tömeg</b>	
Hosszúság/szélesség/magasság	4846/1999/1702 mm
Saját tömeg	2200 kg
Terhelhetőség	680 kg
Üzemanyagtartály	100 liter
<b>Fogyasztás</b>	
Átlagfogyasztás	kb. 17,0 liter
<b>Menettulajdonságok</b>	
Gyorsulás 0-100 km/h-ra	4,2 mp
Végsebesség	kb. 290 km/h
<b>Alapár:</b>	<b>172 895 euró</b>