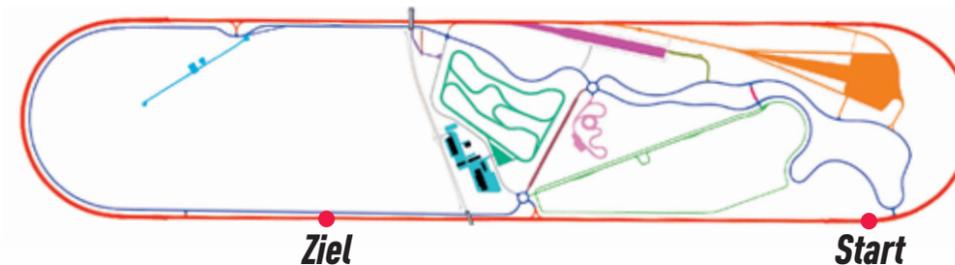


SPEED DATE

Wer ist nach drei Kilometern Vollgas der Schnellste? Fährt der Sportwagen allen davon, oder überraschen die Kleinen und Schweren? Die Antworten gibt es bei der Highspeed-Party **Papenburg3000**, zu der wir und Continental die Tuner-Elite eingeladen haben



Wo wird getestet? Zwischen den beiden Steilkurven erstrecken sich zwei Geraden von je vier Kilometern Länge. Start ist Ausgang einer Ovale, dann wird beschleunigt, nach 3000 Metern ist das Ziel



Großartiges Event, simples Motto: maximale Geschwindigkeit nach 3000 Metern Strecke. Vom kompromisslosen Brabus-G bis hin zum superflachen Edo-Maserati war in Papenburg alles vertreten. Alles, auch ein E-Auto!

FOTOS: HERSTELLER (2), RONALD SÄSSEN

DER REIFEN

CONTI SPORTCONTACT 7

Papenburg3000 und Continental, das gehört seit Beginn der Highspeed-Events zusammen. Der Reifenhersteller und seine Tuningabteilung rüsten alle teilnehmenden Fahrzeuge mit deren neuestem „schwarzen Gold“ aus. Beim 2023er Event war das ausnahmslos der neue Sport-



Contact 7, übrigens der aktuelle Testsieger bei AUTO BILD SPORTSCARS. Den neuen High-Performance-Pneu (stabile Seitenführung, präzises Einlenkverhalten, extra weiche BlackChili-Mischung und extra steifes Profil) gibt es natürlich auch noch in vielen anderen Dimensionen von 225/40 R 18 bis hin zu 325/35 R 23.



Sicher ist sicher: Die Autos wurden erst in Papenburg mit den Testreifen ausgerüstet

AUGUST 2023. Bestes Sommerwetter, die Sonne brennt heftig, frühmorgens schon um die 20 Grad, alle sind in den Ferien, nur wir nicht. Wir kacheln lieber mit über 300 Sachen über die Piste. Genauer gesagt über das ATP Papenburg, eines der weltweit größten Automobil-Prüfgebiete überhaupt. Highlight des fast 800 Hektar großen Areals: das 12,3 km lange Oval. Und genau da haben wir uns nun bereits zum vierten Mal mit der deutschen Tuner-Elite und Reifenhersteller Continental getroffen. Wozu? Um zu erfahren, wie schnell so ein getunt Auto nach exakt 3000 Metern ist. Daher auch der Name „Papenburg3000“. Im Prinzip ist das Event der Nachfolger von Nardó. Dort haben wir früher zusammen mit den Tunern den Topspeed ermittelt. Ohne stehendem Start und Streckenlimit. Einfach so lange im

Die Protagonisten von 9FF und Techart fehlten zwar diesmal, machte der Show aber nichts aus

Ruhe vor dem Sturm: Die Testfahrten starteten morgens um 8 Uhr, gefahren wurde in alphabetischer Reihenfolge

Kreis fahren, bis es nicht schneller geht. Doch das war in Papenburg nicht möglich, die Steilkurven halten keine 400 km/h aus, die Geraden dazwischen sind zu kurz. Und so entwickelten wir unser eigenes Ding. Man nehme die Viertelmeile, strecke sie in die Länge und werte am Ende der erweiterten Distanz nicht die Zeit, sondern den erzielten Topspeed. Null bis 3000 Meter aus dem Stand, ganz einfach!

Die neue Speed-Geschichte funktionierte von Beginn an super, das war 2017. Seitdem trommeln wir und Reifenhersteller Continental alle zwei Jahre die aktuellsten und schnellsten Tunerboliden zusammen und fahren ein bisschen im Kreis. Mit wirklich atemberaubenden Ergebnissen. Direkt beim ersten Event flog 9FF mit einem 911 Turbo auf sagenhafte 357 km/h. Zwei Jahre später schaffte es der Porsche-Tuner auf 366, ehe 2021 Klases mit seinem Lambo und 384 km/h die Spitze übernahm. Und 2023?



Notar für die Beglaubigung der erzielten Werte? Das war Thomas Schuster, Prüfingenieur der KÜS. Und er erzählte auch einige Storys zu erlaubtem und unerlaubtem Tuning

DAS EQUIPMENT

SO WURDE GEMESSEN

Tacho gleich echte Endgeschwindigkeit? Mitnichten, die km/h-Anzeigen werden zwar immer genauer, doch wir wollten es ganz genau wissen. Und so haben wir wieder auf die professionelle Unterstützung von Racelogic und ihrem Deutschlandchef Leander Speth und ihrem sieben Vbox-3i-Messgeräten gesetzt. Das GPS-gestützte System gilt als Industriestandard in der Fahrzeugentwicklung und ermöglicht eine Datenaufzeichnung mit nicht weniger als 100 Samples pro Sekunde (100 Hz). Speth installierte und wertete die Ergebnisse anschließend aus, vielen Dank!



Mit dabei: die neue Vbox HD Lite. Kompaktes Messgerät plus Kamera



Mit der Tieferlegung wirkt der EV6 deutlich sportlicher



ELEKTRO-RAKETE

OHNE-MOBILITÄT geht es natürlich auch bei uns, bei Continental und bei so einem Event nicht mehr. Es gibt inzwischen einige sportliche Stromer, unter anderem einen flotten Koreaner namens Kia EV6 GT. Der überraschte uns letzts schon beim Drift-Vergleichstest mit seinen Querschnittsqualitäten. Und auch Tuner Giacuzzo hat Gefallen an dem spacigen Crossover gefunden und hatte die Idee, mit dem EV6 GT der erste E-Teilnehmer bei Papenburg3000 zu sein. Mit 585 PS ist der Kia schon gut bestückt, Giacuzzo war auch bis kurz vor dem Event an einer Leistungssteigerung auf 730 PS dran. Doch es reichte nicht, die Entwicklung braucht noch etwas Zeit. Fertig dagegen waren neue Schuhe in

Form von 21-zölligen Dream-Line-Rundlingen und Tieferlegungsfedern. Das alles macht freilich nicht schneller, geradeaus, wohlgeerntet. Doch Stephan Giacuzzo dachte sich, wir schauen mal, ob das Ding wirklich die angegebenen 260 läuft.

Wegen der nötigen Strecken-Lizenz durfte unser Tester Guido Naumann das Steuer übernehmen. Viel Arbeit hatte er nicht. Geräuschlos ging es an die Startlinie, Launch Control Fehlanzeige, einfach pedal to the metal. Wie der Kia aus dem Startblock drückt, ist wirklich atemberaubend, selbst der Ritt auf 200 begeistert. Dann wird es etwas zäh, dennoch erreicht der EV6 GT echte 264,81 km/h, und zwar schon bei Kilometer zwei. Da geht also ohne Vmax-Sperre noch deutlich mehr.

Stephan Giacuzzo ist zufrieden mit seinem Auftritt. Im Sprint ist sein EV6 GT an diesem Tag nicht der Langsamste



Lautlos, imposant: Der Kia springt förmlich aus dem Startblock. 3,78 s sind beachtlich



Conti SportContact 7 in 255/40 21 auf Giacuzzo Dream-Line

GIACUZZO KIA EV6 GT

264,81

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

TECHNISCHE DATEN*

MOTOR 2 x E-Motor
LEISTUNG 430 kW (585 PS)
MAX. DREHMOMENT 740 Nm
ANTRIEB Allrad,
Einstufen-Automatik
REIFEN Conti SportContact 7
255/40 R 21 – 255/40 R 21
0-100 3,6 s
SPITZE 265 km/h
PREIS 79 900 Euro

* Herstellerangaben



Mehr geht nicht in Sachen Auspuff-tuning: die Kunstwerke von NAP

NAP CORVETTE C8 ZODIAC
290,61

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

TECHNISCHE DATEN*

MOTOR V8, Mitte hinten längs
HUBRAUM 6162 cm³
LEISTUNG 354 kW (482 PS)
MAX. DREHMOMENT 613 Nm
ANTRIEB Hinterrad,
Achtstufen-Automatik
REIFEN Conti SportContact 7
255/30 R 20 – 325/25 R 21
0-100 3,4 s SPITZE 300 km/h
PREIS 165 000 Euro



Perfekter Auftritt: Niklas Lübke mit zur Corvette passendem Outfit



KLAPPE DIE ERSTE

OPTISCHES HIGHLIGHT war in diesem Jahr ohne Zweifel diese Corvette. Genaue gesagt Zodiac, eine limitierte Kleinserie von 25 Chevrolet Corvette Stingray aus dem Hause NAP. Wer bitte? Ja, der Name ist neu, es handelt sich dabei um einen deutschen Sportauspuffbauer aus dem Norden. Die Truppe rund um die Familie Lübke betreibt das Business schon seit einigen Jahren. Nun hatte man die Idee vom eigenen Sportwagen-Umbau. Mit dem Ziel, die Corvette noch dynamischer, schneller und auch akustisch interessanter zu machen. Deshalb steht natürlich die Quad-Klappenauspuffanlage im Mittelpunkt des Umbaus. Das Heck präsentiert sich mit der mittleren Endrohrflut fast genauso imposant wie die amerikanische Z06-Version. Für mehr Optik und

zusätzlichen Abtrieb ist ein sportiv gezeichneter Bodykit verbaut, zudem gab's hauseigene Sportfedern und kreuzspeichige Räder in 20 und 21 Zoll. Mehr Power? 11 PS und 24 Newtonmeter soll die Auspuffanlage bringen.

Doch für das Team um Christian Lübke und seine Söhne Robin und Niklas zählt an diesen Tag nur eins: Dabei sein ist alles! Denn mit der Corvette werden sie in Papenburg keine Bäume ausreißen. Mit der dezenten Leistungssteigerung darf man keine Wunder und Rekorde erwarten. Doch in einem Punkt sind die Nordlichter an diesem Tag ganz klare Sieger: beim Sound! Die vier Fanfaren haben bei den Testfahrten derart lautstark musiziert, dass man die Corvette noch kilometerweit hörte. Weiter so, das nächste Mal mit noch mehr Power bitte!



Vielleicht kostete der Heckspoiler etwas km/h, egal, die Show war gut

Man hätte in Papenburg sicher mehr Speed erwartet, doch der Fokus des Umbaus ist eher die Rennstrecke

Zu langsam nach 3000 Metern? Jein! Ohne Aufladung ist der V8 einfach von Haus aus zu schwach

Man sieht diesem Hyundai seine Speed-Performance nicht an



Klasen kann den i30 N DCT per Laderumbau auf bis zu 535 PS pushen

KLASEN MOTORS
HYUNDAI i30 N STAGE 4

294,76

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

TECHNISCHE DATEN*

MOTOR R4, Turbo, vorn quer
HUBRAUM 1998 cm³
LEISTUNG 360 kW (490 PS)
MAX. DREHMOMENT 560 Nm
ANTRIEB Vorderrad,
Achtgang-Doppelkupplung
REIFEN Conti SportContact 7
235/35 R 19 – 235/35 R 19
SPITZE 305 km/h
PREIS 58 700 Euro

* Herstellerangaben

KAI AUS DER KISTE



BEI ALLEM RESPEKT für die Kollegen von Brabus, MTM, Edo und Co, aber dieser gewisse Stephan Klasen ist immer wieder ein Überraschungsei. Ob in Nardó oder in Papenburg, bei jedem Highspeed-Event ging der Rheinländer als Highlight hervor. Zum Beispiel 2013, die Geschichte erzählen wir so oft, sie ist aber auch wirklich gut. Als sich Klasen mit einem 550 PS starken Opel Corsa OPC für Nardó anmeldete, gegen die Tuner-Elite antrat und mit dem Zwerg dann wahnwitzige 309,6 km/h ins Oval brannte. Oder 2021 Papenburg3000, als er mit dem 1180 PS starken Lambo Touren, und dann standen bei 3000 Metern 294,76 km/h. Weltrekord? Gibt es schnellere i30? Auch hier: wenn ja, bitte melden!

phan kleinere Brötchen backen. und rückte mit einem popeligen Hyundai i30 N an. Stage-4-Kit, 490 anstatt 280 PS, sein Testauto, 480-mal auf dem eigenen Prüfstand ausgequetscht. Keiner nahm den Koreaner ernst, wie damals mit dem Opel. Und dann packte Klasen wie immer vor dem Start noch mal seinen Laptop aus, checkte alle Parameter, und los. Im ersten Run schaltete er zu früh in den siebten Gang, „nur“ 287,8 km/h. Die Konkurrenz stutzte und rieb sich die Augen. Klasen machte den Fehler kein zweites Mal, drehte bis 7000 Touren, und dann standen bei 3000 Metern 294,76 km/h. Weltrekord? Gibt es schnellere i30? Auch hier: wenn ja, bitte melden!

Wenn Stephan Klasen bei einem Event anrückt, weiß man nie, was dabei rauskommt. Meistens ist es sauschnell



Selbst die Conti-Experten trauten ihren Augen nicht, als Klasen über 290 km/h schaffte



Brabus-Testfahrer Dirk Berkenkopf drückte alles aus dem 900er heraus, so sehr, dass er beim Start fast abhob



Wie immer zog man alle Register. Gander (links) und Gramm beim Fugenabkleben



Natürlich werden bei Brabus auch die 900-PS-Motörchen mit feinstem Carbon verpackt

WELTSCHNELLSTER G

TRADITIONELL gehört auch Brabus zu unserem High-speed-Event dazu. Die Bottroper Edelschmiede war schon zu Beginn unserer Vmax-Events in Nardó immer ein Garant für außergewöhnliche Speed-Erlebnisse und Rekorde. Man erinnere sich nur, als man dort mit einem zum Rocket umgebauten CLS 500 im Jahr 2006 sagenhafte 365,7 km/h in den italienischen Asphalt stanzte. Doch auch in Papenburg feierte man schon Rekorde, wie zum Beispiel 2021, als man mit einem GLE 900 Rocket Edition nach 3000 Metern 324,71 km/h auf der Uhr hatte. Und 2023? Versucht man es mit dem Klassiker des Hauses, einem G. Pardon, nicht irgendeinem, der „Kasten“ hört auf den Namen 900 Superblack. Unter der Haube der bekannte, auf 4,4 Liter

aufgebohrte V8-Biturbo mit 900 PS und 1250 Newtonmeter (abgeleitet auf 1050 Nm). Dazu Widebody, windschlüpfige 23-Zöller mit 295er Contis, fertig. Damit bei der Hatz nichts sinnlos im Wind steht, hat man speziell für dieses Event an der Aero gefeilt, Spiegel, Scheibenwischer, das Reserverad abmontiert, Fugen und fast jeden Spalt an der Front abgeklebt. Testfahrer Dirk Berkenkopf startete zum ersten Lauf, doch Entwickler Jörn Gander war noch nicht zufrieden. Noch mehr abkleben, Luftdruck anpassen und noch mal los. Und siehe da, unglaubliche 295,43 km/h nach 3000 Metern, aus dem Stand. Ohne Notar, aber das ist Weltrekord, oder? Wenn es jemand schneller kann, bitte melden!



Beleuchtete Sidepipes, fette Monoblock-Räder, Breitbau, aber ohne Reserverad



Damit auch jeder Wert erfasst wird, brachte man eigene Messgeräte mit

BRABUS
900 SUPERBLACK
295,43

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

TECHNISCHE DATEN*

MOTOR V8, Biturbo, vorn längs
HUBRAUM 4407 cm³
LEISTUNG 662 kW (900 PS)
MAX. DREHMOMENT 1050 Nm
ANTRIEB Allrad,
Neunstufen-Automatik
REIFEN Conti SportContact 6
295/35 R 23 – 295/35 R 23
0-100 3,7 s **SPITZE** 280 km/h
PREIS 555 000 Euro

* Herstellerangaben



Brandneu: AC4 in Techgold in 20 Zoll vorn und 21 Zoll an der Hinterachse

AC SCHNITZER
BMW M3 TOURING

305,92

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

TECHNISCHE DATEN*

MOTOR R6, Biturbo, vorn längs
HUBRAUM 2993 cm³
LEISTUNG 449 kW (610 PS)
MAX. DREHMOMENT 750 Nm
ANTRIEB Allrad,
Achtstufen-Automatik
REIFEN Conti SportContact 7
285/30 R 20 – 295/25 R 21
0-100 3,5 s **SPITZE** 306 km/h
PREIS 163 207 Euro



Wahnsinn, wie der M3 Touring beim Launch Start seine 21-Zöller in die Radkästen drückt

STARKE KOMBINATION

VOR ZWEI JAHREN rannte der von AC Schnitzer veredelte BMW M4 Competition beim Papenburg3000-Event 304,16 km/h. Damals meinte Entwicklungschef und Testfahrer Roman Fenners: „Mehr geht nur mit noch mehr Leistung!“ Und mehr als die 590 PS hatte man damals noch nicht für den neuen Sechszylinder-Biturbo zu bieten. 2023 hat man aufgestockt, 610 PS sind maximal möglich. Und die Power packte man direkt in das jüngste Pferd im Stall, den neuen M3 Touring. Der Superkombi ist zwar rund 100 Kilo schwerer als das Coupé, hat aber auch Allrad an Bord. Schnitzer rüstet zudem mit feinen Aero-Ideen auf, legt per Sportfahrwerk tiefer und veredelt die Achsen mit neuem, leichtem Rund

namens AC4. Und Fenners Ziel für das 2023er Event? „Es muss klar über 304,16 km/h gehen. Die 309,3 km/h mit dem M5 werden wir nicht schaffen!“

Auf zugeklebte Fugen und abgebaute Spiegel verzichtete der Tuner. Und schon direkt beim ersten Run erwischte man einen blitzsauberen Launch-Control-Start, 3,4 auf 100, 10,8 Sekunden auf 200, es ging gut los. Doch dann blieb Fenners wieder bei 303,9 km/h hängen. „Ich muss doch noch etwas früher in den siebten schalten!“ Beim zweiten Versuch lief dann alles nach Plan. Bis 100 und 200 gingen aufgrund der Hitze zwar ein paar Zehntel verloren, doch an der 3000-Meter-Marke standen tatsächlich 305,92 km/h im Display. Ziel erreicht, Glückwunsch!

„Vielleicht wäre ohne unsere Spoiler mehr gegangen, aber wir wollen zeigen, dass es auch mit schnell ist“
Roman Fenners,
Entwicklungs-
chef
AC Schnitzer

Flaps, Splitter, Schweller, Dachflügel für Rennstrecke statt Vmax



Fenners war sichtlich zufrieden. Im Vergleich zur Serie eine Sekunde schneller auf 200, auch eine Ansage



BACK TO THE ROOTS

EIN HERZ FÜR ITALIENER hatte der Tuner Edo Karabegovic schon immer. Man erinnere sich nur an solche famosen Umbauten wie am Ferrari Enzo, der dann auf den Namen Edo ZXX hörte und weltweit für Aufsehen sorgte. Doch bei dem Namen Edo denken viele auch an Maserati, speziell den MC12. Der Veredler machte tatsächlich das Unmögliche möglich und baute den siegreichen GT1-Rennwagen zum Straßenauto um. Und brachte dann 2019 bei unserem Papenburg3000-Event den Norden zum Beben. Als die V12-Flunder bis auf 300,2 km/h beschleunigte, hörte man den Italiener laut Ohrenzeugen bis an die Nordsee.

2023, Papenburg ohne Edo ist undenkbar. Und da passte es ganz gut, dass der Tuner kurz vorher einen neuen MC20 erstanden und umgebaut hatte. Leistung von 630 auf 680 PS hoch, hauseigene 11-Speicher in 21 und 22 Zoll (Serie 20), fertig. Nicht ganz, schließlich sollte man den Italiener auch gut hören. So entwickelte Edo



zusammen mit Capristo eine Auspuffanlage mit goldenen Endrohrblenden aus gefrästem Alu.

Und dann war es so weit, aus Lizenzgründen durfte Guido Naumann hinterm Steuer Platz nehmen. Und der setzte gleich im ersten Lauf eine 312,12 km/h. „Mehr geht nicht, der Motor ist einfach zu klein“, so Naumann nach der Fahrt. Edo war dennoch zufrieden: „In Anbetracht des ‚kleinen‘ Tuningpakets bin ich sehr zufrieden. Und ich glaube, die Show hat wieder gestimmt.“ Jawohl!



Viele Tipps musste Edo (rechts) unserem Fahrer Guido Naumann nicht geben. Der kannte den MC20 vom Supertest

Perfekte Schuhe: speziell für den MC20 entwickelte Feinspeicher im Edo-Style



Lautsprecher-Kunstwerke: Capristo-Anlage mit gefrästem Alu-Rohren

**EDO COMPETITION
MASERATI MC20**

312,12

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

TECHNISCHE DATEN*

MOTOR V6-Biturbo
HUBRAUM 2991 cm³
LEISTUNG 500 kW (680 PS)
MAX. DREHMOMENT 775 Nm
ANTRIEB Hinterrad,
Achtgang-Automatik
REIFEN Conti SportContact 7
255/30 R 21 – 335/25 R 22
0-100 2,8 s **SPITZE** 330 km/h
PREIS 279 000 Euro

* Herstellerangaben



653 anstatt 400 PS per größerem Turbo und XXL-Saugrohr

**MTM
AUDI RS 3-R**

314,48

Gemessene Geschwindigkeit (km/h) nach 3000 Metern

TECHNISCHE DATEN*

MOTOR R5, Turbo, vorn quer
HUBRAUM 2480 cm³
LEISTUNG 480 kW (653 PS)
MAX. DREHMOMENT 750 Nm
ANTRIEB Allrad,
Siebengang-Doppelkupplung
REIFEN Conti SportContact 7
265/30 R 19 – 245/35 R 19
0-100 3,1 s **SPITZE** 320 km/h
PREIS 99 966 Euro



Nachwuchs-Rennfahrer Nico Potche behielt die Ruhe und fuhr zum Sieg



KRAFTMAYER

WER HÄTTE DAS GEDACHT? Da stiehlt so eine kompakte Audi-A3-Limousine den Großen die Show. Überholt hier in Papenburg mal eben so einen Maserati MC20 und schreckt sogar vor einem 610 PS starken M3 Touring nicht zurück. Doch halt: Das hat schon seine Richtigkeit. Schließlich kleben am Heck die Buchstaben und Zahlen MTM und RS 3-R. Auch der Ingolstädter Tuner ist nicht mehr wegzudenken von unseren Speed-Events zusammen mit Continental. 2019 presste man bei Papenburg3000 den 612 PS starken RS 5-R auf 309,8, zwei Jahre später einen 910 PS starken 911 Turbo S auf 344,9 km/h. Bei Letzterem sei angemerkt, dass da locker mehr gegangen wäre, der Testfahrer ging aus Versehen schon bei Kilometer zwei vom Gas. Doch diesmal hat Roland Mayer

besser vorbereitet und den Piloten vorher genügend gebrieft. Der hieß diesmal Nico Potche, Rookie-Meister in der italienischen Formel Predator. Der RS 3-R? Aufgebaut und austrainiert nach Art des Hauses. Plus 253 PS im Vergleich zur Serie per Turbolader, Saugrohrkit und üppiger Auspuffanlage. Dazu eigene 19-Zöller, Fahrwerk und Carbon-Extras.

Potche ging an die Startlinie, alles auf Grün, doch die Launch Control wollte nicht so wie er. So ging es nur normal zügig aus dem Startblock, ein paar Lampen im Display ließen nichts Gutes erahnen. Kurzer Boxenstopp, ein Schlauch hatte sich gelöst, dann keine Fehler mehr in der Anzeige, ab an den Start. Und siehe da, die Limo fuhr allen davon, zumindest beim Topspeed. Glückwunsch nach Wettstetten für den Tages-sieg!

Dieser RS 3-R kann auch hervorragend Rennstrecke. In einer der nächsten Ausgaben berichten wir davon

MTM zeigt mit dem RS 3-R, wie viel Performance man aus so einem Fünfzylinder herausholen kann

Die fetten Auspuffrohre sorgen für kernige Musik, auch aus großer Entfernung gut hörbar





„Das Event an sich, der Mix der Fahrzeugklassen, der gefahrene Speed, die Spannung, einzigartig und emotional.“
Guido Naumann, Redakteur



Unterschiedliche Speed-Konzepte: links der Elektro-Kia, vorn der fetzige Edo-Maserati mit V6-Biturbo



Sie wollen bewegte Bilder? Kein Problem, suchen Sie bei Google nach „Conti Papenburg 2023“

Keine Verlierer, alle Tuner sind an dem Tag Gewinner. Jeder konnte seine gesteckten Ziele erreichen



Es gibt nicht Besseres, als den Benzingsprächen der Tuner zuzuhören



Leander Speth (l., Racelogic) und Thomas Schuster (KÜS) bei der Auswertung



Ohne ihn gäbe es kein Papenburg3000, Speed-Junkie und Contis Tuningexperte Michael Schneider (rechts)

FOTOS: LENA WILLAGALIS (2), L. WILLAGALIS, HERSTELLER

BESCHLEUNIGUNGS-MESSWERTE*

| | 0-100 km/h | 0-200 km/h | 0-300 km/h |
|-------------------------------|------------|------------|-------------|
| Edo Competition Maserati MC20 | 3,2 | 9,7 | 32,5 |
| AC Schnitzer BMW M3 Touring | 3,4 | 10,8 | 37,2 |
| MTM Audi RS 3-R | 3,7 | 11,8 | 33,7 |
| Giacuzzo Kia EV6 GT | 3,7 | 13,0 | 264,81 KM/H |
| Brabus 900 Superblack | 3,8 | 11,1 | 295,43 KM/H |
| NAP Corvette C8 Zodiac | 3,9 | 13,3 | 290,61 KM/H |
| Klasen Motors Hyundai i30 N | 6,4 | 14,5 | 294,76 KM/H |

Wie immer ist auch der Blick auf die reinen Beschleunigungswerte spannend. Bis auf den Hyundai schaffen alle die 100er Marke in unter vier Sekunden. Beim MTM sei angemerkt, dass seine Launch Control nicht optimal funktionierte, normal sollte der RS 3 in 3,1 und 9,5 Sekunden auf 100 und 200 gehen.

* Messwerte in Sekunden; geordnet nach 0-100 km/h

Fazit

Guido Naumann



Das Wetter spielte mit, die Autos blieben heile, die Reifen konnten ihre Speed-Performance ausspie-

len, das inzwischen vierte Papenburg3000-Event war ein voller Erfolg. Zwar blieben diesmal die großen km/h-Zahlen aus, das machte den Tag aber nicht weniger spannend. Im Gegenteil, in Abwesenheit der Porsche-Fraktion geigten so Exoten wie der Maserati MC20 von Edo groß auf. Nur der von MTM auf unglaubliche 653 PS aufgeblasene RS 3 war noch einen

Hauch schneller. Davon war aber von vornherein auszugehen. Die Überraschungen des Events? Ganz klar Brabus und Klasen. Die Bottroper pushten den schwersten Klotz im Feld knapp an die 300 heran. Ähnlich schnell auch Stephan Klasen, der mit dem schwächsten und kleinsten Auto im Feld groß auftrumpfte, wie damals mit dem Opel Corsa in Nardó 2013.