



GRUPPEN DYNAMIK



Die schönsten, exotischsten und stärksten Tuningautos des Landes wollten wir versammeln. Dabei passierte allerlei Unvorhergesehenes. Trotzdem wurde der fünfte Conti-Tuning-Tag ein Riesenerfolg

Der fünfte Conti-Tuning-Tag am 6. Juli stand unter dem Motto „Exoten“ und einem ganz schlechten Stern. Zwei Tage vor Beginn der Veranstaltung hagelte es Absagen. MTM machte kurzfristig einen Rückzieher. Der Bimoto soll demnächst auf Hoehgeschwindigkeits-Rekordfahrt, war des-

halb unabhkömmlich. Den Claer-T4 mit Porsche-Aggregat hinderle eine vermurkste Lackierung am Kommen. Am Vortag verunfallte Rothe mit seinem Biturbobora kurz vor Zielankunft. Und der Maserati Bi-Kompressor von Modena wurde Samstagabend schließlich von einem Heißsporn im VW Polo abgeschossen –

dumm gelaufen. Dass der Tag am Contidrom trotzdem ein voller Erfolg wurde, war dem hohen Niveau zu verdanken, mit dem der verbleibende Rest glänzte.

Ob Dimex, Brandes & Dschidow, HKT oder Digi-Tec – alle präsentierten perfekt aufgebaute

Weiter auf Seite 22



„Ein toller Tag. Nur schade, dass MTM und Rothe fehlten.“
Jano Ballin (25)



„Meinen Porsche gebe ich in Zahlung – ich brauche den Ferrari!“
Marc Nagel (30)



„Esthi, Super Seven, 340R – kann man als Lotus-Fan mehr wollen?“
Günter Weniger (27)

Sechs nicht alltägliche Sportwagen in nicht alltäglicher Schräglage: Continental und AUTO BILD test & tuning bieten Abwechslung vom Allt

und eingestellte Fahrzeuge, die den Tag mit beeindruckender Zuverlässigkeit abspulsten. Dabei erfuhren die Schmuckstücke keine Schonung und mussten etliche Runden auf dem Handlingkurs absolvieren. Kein Tuner ließ es sich nehmen, selbst zu fahren – unsere Testfahrer mussten sich mit Statistenrollen begnügen. Die 30 AUTO BILD test & tuning-Leser, die ausgelost wurden, an dem hochoktanigen Ereignis teilzunehmen, waren beeindruckt.

Und nicht nur das: Sie glänzten mit Begeisterungsfähigkeit und Fachwissen. Wie sollte es bei Lesern wie Günter Weniger auch anders sein, der einen Lotus Esprit V8 sein Eigen nennt? „Auf die Fahrt im Esthi freue ich mich am meisten“, war er vorab schon ganz aufgeregt. Sogar ein verwöhnter Porsche-911-Fahrer wie Marc Nagel zeigte sich über-

rascht: „Zwischen einem serienmäßigen Sportwagen und diesen hochgezüchteten Raketen klaffen himmelweite Unterschiede – der Digi-Tec BMW schiebt ja wie die Hölle.“ Auch Jano Ballin war angetan: „Der HKT hat viel weniger Leistung

als mein Golf VR6 Turbo und drückt einen trotzdem fünfmal stärker in den Sitz.“ Tja, es geht eben nichts über Leichtbau.

Der einzige weibliche Teilnehmer war ebenfalls happy. Mit einem 45-PS-Opel Corsa aus dem fernen Tü-

bingen angereist, fand Birg besonders an dem Ferrari 340R von Dimex großen Gefallen. „Mein Traumauto. Aber an der Elise 340R war klasse.“ Vier Fahrten in den Tuning-Auto-Parcours hatte, durfte im 5. von Conti noch das Hochgediegenheitsoval riskieren – dort auch den Hartgesottensten Rest. Am Ende des Tages zeigte Tuning-Chef Henry Siem



Maik Schwager: der Glückspilz

■ Irgendetwas hatte er falsch verstanden. Überzeugt davon, auf dem Contidrom selbst fahren zu dürfen, brachte Leser Maik Schwager seinen Lotus Elise 340R per Hänger einfach mit. Aufgrund des dezimierten Starterfeldes und des

„Exoten“-Bonus seines Autos – selten, schnell, teuer – durfte Schwager dann auf die Piste, mit anderen Lesern als Beifahrer. Er fährt übrigens nicht nur Elise, sondern veranstaltet auch Club-Treffen. Info: www.elise-community.de

Für die Zuhausegebliebenen: Unter www.autobild.de steht der fünfte Conti-Tuning-Tag nach – ein Videoclip steht zum Download

positives Resümee: „Anstrengung, Wetter, perfekte Organisation, Laune, wohin man schaut – schließlich lief doch alles nach Plan. Testens da waren die autonomen Ausfälle vergessen.“

BRANDES & DSCHÜDOW
THINK QUALITY



Im Lotus-Sitz: Michael Roskopp

Kleine Zahlenkunde

Esthi 2.4 statt 2.7 heißt die Kreation von Brandes & Dschüdown inzwischen. Aber keine Angst: Der Lotus schwächelt nicht. Die Zahlen beziehen sich nicht auf den Hubraum, sondern auf das Leistungsgewicht. Bei 998 Kilogramm leistet der Esthi inzwischen 420 statt 380 PS, somit hat ein PS nur noch 2,38 Kilo zu schleppen. Damit wären eigentlich alle Fragen beantwortet. Auch unsere Leser wollten nach einer Runde im Esthi erst einmal gar nichts mehr wissen. B&D-Mitarbeiter Michael Roskopp stellte sich der gelben Gefahr, steuerte den Esthi souverän um alle Klippen. Die Fertigung einer Kleinserie von 25 Exemplaren beginnt demnächst.
► Kontakt: Telefon 0 25 33-5 34; www.brandes-dschuedow.de



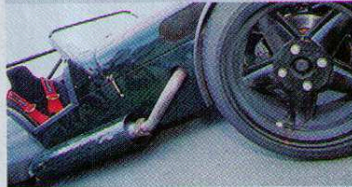
Die Faust im Nacken: In 3,7 Sekunden beschleunigt der Esthi 2.4 von 0 auf 100, ist bei Tempo 305 abgeregelt



Der Vater des HKT: Simon Höckmayr

Die glorreiche Sieben

Mancher Leser stieg mit kreidbleicher Miene aus dem HKT Seven. Kaum ein Auto strapaziert Psyche und Physis so gewaltig. Der Wind bläst von allen Seiten, der Komfort geht gegen null, und das Beschleunigungsvermögen ist zwischen böseartig und unglaublich angesiedelt. Simon Höckmayr bereitet es diebisches Vergnügen, mit den Gewinnern über das Contidrom zu fliegen. „Eine Runde im HKT genügt, um dem Auto hoffnungslos zu verfallen“, ist sich der Bayer sicher. Der Kleinserienhersteller baut 15 Fahrzeuge im Jahr, der 1.8-Turbomotor aus dem Audi-Regal hält als Treibsatz her. Zurzeit leistet der Seven 225 PS, bald gibt's eine Variante mit 290.
► Kontakt: Telefon 0 82 50-9 29 53; www.hkt-7.de



Passt alles: British Racing Green, Kotflügel aus Kohlefaser und schwarz lackierte Räder – der perfekte Seven

DIMEX



Ein Leben im Luxus: Michael Decker

Fünf auf einen Streich

Dimex ist viel mehr als nur ein Tuner. Dimex ist nämlich fünf Tuner. Für Maserati und Ferrari bietet der Veredler aus Wiesbaden unter den Namen Leo Nardo und Imola komplette Tuning-Programme an – Leistung, Optik, Bremsen, Auspuff und mehr. Sogar für ältere Ferrari gibt es eine ganze Menge. Auch für Jaguar (Jagline) und Porsche (11RS) hat Dimex einiges in petto. „Das ist längst noch nicht alles – die Lamborghini-Tuninglinie Miura bereiten wir gerade vor“, verrät Geschäftsführer Michael Decker die jüngsten Pläne. Zum Conti-Tuning-Tag trat der Tuner mit einem Maserati Spyder mit 440 PS und einem Ferrari 360 Modena mit 460 PS an.
► Kontakt: Telefon 06 11-9 74 09 25; www.dimex-group.com



Digi-Tec



Digi-Tec beflügelt: Michael Pollmüller

Eins drauf-gesetzt

Eins vorweg: Normalerweise beschäftigt sich Digi-Tec mit profaneren Dingen. Chiptuning für Fahrzeuge fast aller Marken gilt als Spezialität. Vielseitigkeit ist jedoch Trumpf, und das Vergnügen darf auch nicht zu kurz kommen. „Am meisten Spaß habe ich auf der Rennstrecke“, erklärt Chef Michael Pollmüller. Deshalb hat er das „Race Concept“ aufgebaut, auf Basis BMW M Coupé. Von dem ließ der Tuner nicht mehr viel übrig. 380 PS leistet das Rennkonzept. Die Karosserie besteht zu großen Teilen aus Kohlefaser, der Innenraum ist leerräumt. Sagenhafter Klang, sagenhafter Vortrieb, sagenhaftes Aussehen – die Leser wussten es zu schätzen.
► Kontakt: Telefon 0 23 63-5 66 00; www.digi-tec.de



Der Schrecken der Strecke: Getunter Motor, Rennfahrwerk, BBS-Magnesiumräder – Performance pur



Die Lenker und Denker des Conti-Tuning-Tags (großes Bild, von links nach rechts): AUTO BILD test & tuning-Redaktionsleiter Roland Löwisch, Continental-Tuning-Chef Henry Siemons, AUTO BILD test & tuning-Herausgeber Peter Felske, Lars Luczinski, AUTO BILD-Werbeleitung

Südländische Leidenschaft im Doppelpack: Zurück blieben entzückte Leser, gebrochene Herzen und dutzendweise schwarze Striche auf dem Asphalt

