

# auto motor und sport

SPORTSKANONEN FÜR  
**30 000 EURO**

BMW Z4 ▶ VW GOLF GTI ▶ OPEL GT  
MINI COOPER S ▶ MAZDA MX-5



DAUERTEST  
MERCEDES SLK 350



VERGLEICHSTEST ▶ FORD S-MAX  
RENAULT ESPACE ▶ MITSUBISHI GRANDIS



FAHRBERICHT  
NEUER VOLVO V70

# DIE NEUE BMW

DREIER-REIHE  
LIMOUSINE  
SHOOTING BRAKE  
CABRIO

DREIER  
CABRIO



INTERVIEW MIT  
DAIMLER-CHRYSLER-CHEF  
DIETER ZETSCHKE  
„WIR BRAUCHEN  
UNS NICHT  
ZU VERSTECKEN“



DREIER  
LIMOUSINE



DREIER SHOOTING BRAKE



REPORT: WAS BRINGEN DIE  
BLUE MOTION-SPARKONZEPTE?  
TEST: VW GOLF VARIANT  
SENSATION: GOLF W12 MIT 650 PS



VW GOLF W12

Deutschland 3,50 € E1418D

Österreich 4 €, Schweiz 6,90 sfr, Benelux 4,10 €, Finnland 5,30 €, Frankreich 4,70 €, Griechenland 5,20 €, Italien 4,60 €, Kanaren 4,80 €, Norwegen 47 nok, Portugal (Cont.) 4,80 €, Spanien 4,60 €, Slowenien 1102,34 sit/4,60 €, Ungarn 1260 Ft

www.auto-motor-und-sport.de





# GELDWERTER NACHTEIL

Bernd Ostmann über die Trennung von Daimler und Chrysler und das Ende der Welt AG.

**D**as Ende der Welt AG kam nicht überraschend. Bereits im letzten Jahr hatte Daimler-Chrysler den Verkauf als eine mögliche Option angekündigt. Der Traum vom weltweiten Autoproduzenten ist ausgeträumt. Erst trennte man sich von Mitsubishi, dann von Hyundai und jetzt von Chrysler.

Was Konzern-Zimmermann Jürgen Schrempp einst als „Ehe im Himmel“ bezeichnet hatte, war zur Hölle auf Erden geworden. Ausgerechnet Dieter Zetsche vollzog nun die Trennung. Dabei hatte er zusammen mit Wolfgang Bernhard nicht weniger als sechs Werke geschlossen, 26 000 Arbeiter an die Luft gesetzt und sich für die erfolgreiche Sanierung des amerikanischen Patienten feiern lassen. Was ist schiefgelaufen? Erst wurde Chrysler mit 35 Milliarden Dollar viel zu teuer eingekauft, dann musste man feststellen, dass die Produkte veraltet und die Entwicklungs-Schubladen leer waren. Damit nicht genug: Die Deutschen hatten die Strahlkraft der US-Marke überschätzt. Mit einem Golf-Gegner wollte man der Konkurrenz in Europa das Fürchten lehren. Zum Fürchten waren dann die Absatzzahlen, die man außerhalb von Amerika wirklich realisieren konnte.

Schließlich wollten Zetsche und Bernhard die Marke neu positionieren. Ihr Ziel: sich absetzen von den beiden anderen US-Marken, raus aus dem brutalen Kampf im Volumen-Segment. Aber letztlich konnte sich Chrysler dem ruinösen Preiskampf auf dem US-Markt nicht entziehen.

Jetzt ist der Schlussstrich gezogen. Der amerikanische Finanzinvestor Cerberus, gut beraten von Wolfgang Bernhard, wird 80,1 Prozent von Chrysler übernehmen (siehe auch Seite 156). Eine teure Scheidung, an deren Ende der deutsche Nobelhersteller noch drauflegen dürfte. Schließlich geht es nicht nur um eine Marke, um Werke und Produkte, sondern auch um die Gesundheits- und Pensionskosten, die im zweistelligen Milliardenbereich liegen. Der Cerberus-Deal

ist in fast allen Feinheiten und Facetten ausgefeilt. Alle anderen Bieter, darunter auch der österreichisch-kanadische Zulieferer Magna, sind aus dem Rennen. Ein Insider: „In der finalen Bieterphase waren wir nicht mehr dabei.“

Ganz abgeschrieben muss Magna deshalb noch lange nicht sein. Ein intimer Kenner: „Es ist Substanz da. Aus Chrysler kann etwas werden.“ Allerdings steht das Unternehmen vor einer weiteren, tiefgreifenden Sanierung. Und es dürften künftig mehr Aufgaben an Zulieferer vergeben werden. Magna beschäftigt schon jetzt allein 20 000 Mitarbeiter mit Chrysler-Auftragsarbeiten. Vielleicht werden in Zukunft ganze Werke an externe Dienstleister vergeben. Denn Cerberus, so scheint es zumindest, ist in erster Linie an den Finanz-Dienstleistungen interessiert. Schließlich hat der Investor gerade erst 51 Prozent vom General Motors-Finanzdienstleister GMAC übernommen. Das reine Autobauen, so scheint es, ist für Cerberus weniger interessant. Magna könnte also doch noch zum Zug kommen.

**In Stuttgart will sich Dieter Zetsche erst einmal auf den Bau von Premiumfahrzeugen konzentrieren.** Die Umbenennung in Daimler AG ist ein deutliches Signal. Für Zetsche und sein Team gibt es viel zu tun (siehe Interview ab Seite 158). Im Wettstreit mit den anderen Noblen, speziell aus deutschen Landen, geht es in erster Linie um Qualität, Produktivität, sowie Kostenmanagement und damit um Synergien und Gleichteile zwischen den einzelnen Baureihen. Vielleicht wird das Management in diesem Zusammenhang auch die eine oder andere Entscheidung aus der Vergangenheit noch einmal genau unter die Lupe nehmen. Zetsche betont: „Wir wollen der weltweit führende Hersteller von Premium-Fahrzeugen und Premium-Services sein – in jedem Marktsegment, in dem wir tätig sind.“ Die geplante Plattform-Spende vom Dodge Caliber an die nächste A-Klasse dürfte sich mit diesem Anspruch nur schwer vereinbaren lassen. ■



\*Aktienkurs in Euro



**Luxus-Cabrio von Rolls-Royce**

Das Phantom Drophead Coupé verkörpert Offenfahren vom Feinsten – für 440 300 Euro **Seite 130**



**Nissan X-Trail**

Die zweite Generation mit neuer Technik. Fahrbericht des 173-PS-Diesel **Seite 56**



**Vergleichstest Diesel-Vans**

Der Ford S-Max tritt gegen Renault Espace und Mitsubishi Grandis an **Seite 42**



## Test VW Golf Variant

Wie gut der Platzriese wirklich ist, muss die 1.9 TDI-Variante beweisen **Seite 20**



## Mercedes gegen Porsche

Sechszylinder-Benziner an Bord: Der ML 350 misst sich mit dem Cayenne **Seite 26**



## Voll auf Sparkurs

Wie viel bringt die neue Sparteknik von Audi, BMW und VW wirklich? **Seite 32**

## NEUHEITEN

- 14 **BMW** Die neue Dreier-Reihe im Stil der Shanghai-Studie CS. Das künftige Stoffdach-Cabrio und ein Shooting Brake als Ersatz für das Z4 Coupé
- 8 **Modellneheiten** Jaguar XF, Saab 9-3, Opel Agila, Mercedes R-Klasse

## TESTS

- 20 **VW Golf Variant 1.9 TDI** Kompaktklasse-Kombi der fünften Generation mit 105-PS-Diesel im Test
- 26 **Mercedes ML 350 gegen Porsche Cayenne** Fullsize-SUV mit ihren Sechszylinder-Basisbenzinern und rund 280 PS im Doppeltest
- 32 **Audi A3 1.9 TDI e gegen 1.9 TDI, BMW 120i gegen 120i alt, VW Passat 1.9 TDI Blue Motion gegen 1.9 TDI** Was bringen die sanft auf das Spritsparen getrimmten Ableger? Großer Konzeptvergleich
- 42 **Ford S-Max 2.0 TDCi, Mitsubishi Grandis 2.0 Di-D, Renault Espace 2.0 dCi** Geräumige Vans mit Maxi-Charakter und rund 150 PS starken Dieselmotoren im Vergleichstest
- 52 **Volvo V70, Nissan X-Trail** Gefahren und getestet
- 61 **BMW Z4 2.0, Mazda MX-5 2.0, Mini Cooper S, Opel GT, VW Golf GTI 30** Vom heckgetriebenen Roadster bis zum familientauglichen Fronttriebler mit Punch: Wer bietet den größten Fahrspaß?
- 70 **Mercedes SLK 350** So überstand der 272-PS-Roadster den 100 000-Kilometer-Dauertest
- 78 **Concept-Cars von Audi und VW** TT Sport, Golf mit W12-Mittelmotor, Golf GTI Pirelli
- 130 **Rolls-Royce Cabrio** Ultimatives Luxuscabrio auf verkürzter Phantom-Plattform mit hinten angeschlagenen Türen. Fahrbericht

## TECHNIK

- 40 **Autoelektronik-Neuheiten** Ausblick auf Navigation, Audio, Video und Fahrerassistenzsysteme der kommenden Jahre

## GEBRAUCHTWAGEN

- 84 **Gebrauchtwagen aktuell** Jeep Cherokee
- 150 **Internet-Fahrzeugmarkt** Was die Käufer wirklich suchen

## REISE & FREIZEIT

- 144 **Ferrari-Trip** Zum 60. Firmenjubiläum in einem 599 GTB von Maranello ins englische Goodwood

## SERVICE

- 136 **Gehaltsumwandlung** Dienstwagen statt Lohnerhöhung: lukratives Geschäft für Arbeitgeber und Beschäftigte
- 140 **Betriebskosten** Bei der Dienstwagen-Wahl zählt oft nur der Restwert. Doch auch die Unterhaltskosten sind wichtig
- 152 **Service Station** Bedienungsanleitung als Hörbuch, Danner-Fahrtipps, Zubehör, Treffs und Termine

## WIRTSCHAFT

- 156 **Chrysler** Nach dem Verkauf der US-Tochter: Wohin steuert Daimler jetzt – und was wird aus Chrysler?
- 158 **Im Profil** Interview mit Daimler-Chrysler-Chef Dieter Zetsche

## SPORT

- 162 **Mille Miglia** Rennveteran Hans Herrmann erinnert sich an große Zeiten
- 168 **Rallye WM-Lauf** auf Sardinien
- 174 **DTM** Dritter Lauf auf dem Lausitzring
- 178 **Tracktest** Porsche Cayman und Vorschau auf das 24-Stunden-Rennen Nürburgring
- 184 **Formel 1** Grand Prix von Spanien

## RUBRIKEN

- 3 **Zur Sache**
- 12 **Marktbericht** April
- 38 **Meinung** Ralph Alex über störende Technik-Features im Auto
- 85 **Automarkt**
- 123 **Neu im Shop**
- 124 **Leserbriefe**
- 126 **Impressum**
- 192 **Im nächsten Heft**
- 194 **Rückblick**

## AUTOS IM HEFT

- 32 Audi A3 1.9 TDI
- 32 Audi A3 1.9 TDI e
- 78 Audi TT Clubsport
- 32 BMW 120i
- 61 BMW Z4 2.0i
- 42 Ford S-Max 2.0 TDCi
- 8 Jaguar XF
- 61 Mazda MX-5 2.0
- 26 Mercedes ML 350
- 10 Mercedes R-Klasse
- 70 Mercedes SLK 350
- 61 Mini Cooper S
- 42 Mitsubishi Grandis 2.0 Di-D
- 56 Nissan X-Trail 2.0 dCi
- 61 Opel GT
- 26 Porsche Cayenne
- 42 Renault Espace 2.0 dCi
- 130 Rolls-Royce Phantom Droph.
- 52 Volvo V70
- 61 VW Golf GTI 30
- 78 VW Golf GTI W12
- 78 VW Golf GTI Pirelli
- 20 VW Golf Variant 1.9 TDI
- 32 VW Passat 1.9 TDI
- 32 VW Passat TDI Blue Motion

## PERSONEN



158 Daimler-Chrysler-Chef Dieter Zetsche im Interview

S-Type-Nachfolger wird auf der IAA präsentiert und startet im Frühjahr 2008

# Sportlimousine Jaguar XF

Der XF soll Wegbereiter einer neuen Designsprache bei Jaguar sein: Der Größtanhänger wächst deutlich, das Vieraugengesicht weicht flachen Scheinwerfern



Auf Basis des Suzuki Splash

## Opel Agila moderner



Nur 3,74 Meter lang: Opel Agila

Die Neuauflage des Opel Agila wird auf der IAA präsentiert und kommt im Frühjahr 2008 in den Handel. Zeitgleich erscheint der Suzuki Splash, auf dem der Opel basiert. Für beide Modelle stehen zwei Benziner mit 65 (1,0 Liter) und 86 PS (1.2) sowie ein 1,3-Liter-Dieser mit 75 PS zur Verfügung. ESP ist beim Suzuki serienmäßig, beim Opel nur auf Wunsch an Bord.

27,2 Prozent Minus in Deutschland

## Privatverkäufe brechen ein

Der Rückgang bei den Neuzulassungen in Deutschland (siehe Seite 12) geht auf das Konto des Privatkundenmarktes, der in den ersten vier Monaten um 27,2 Prozent einbrach. „So etwas habe ich in meiner Laufbahn noch nie erlebt“, sagt Alain Visser, Vertriebs- und Marketing-Chef bei Opel. Der Opel-Absatz an Privatkunden sank im April um 34,7 Prozent. Unter den 15

stärksten Marken musste Ford die höchsten Verluste hinnehmen (siehe Tabelle). Das Minus fällt höher aus, als aufgrund der gestiegenen Mehrwertsteuer erwartet wurde. Das Prognoseinstitut CSM Worldwide hat deshalb seine Vorhersage für den deutschen Markt von 3,39 Millionen Neuzulassungen in diesem Jahr nach unten auf 3,2 Millionen korrigiert.

## CO<sub>2</sub>-orientierte Kfz-Steuer Termin 2008 nicht haltbar

Die von der Bundesregierung unter Federführung des Finanzministeriums angestrebte Umstellung der Kfz-Steuer von Hubraum auf CO<sub>2</sub>-Ausstoß kommt nicht aus den Startlöchern. Auf Fachebene der beteiligten Ministerien für Finanzen, Umweltschutz und Verkehr herrscht noch völlige Ratlosigkeit, wie ein praktikables Berechnungsmodell aussehen könnte. Denkbare Bezugsgrößen für die CO<sub>2</sub>-Besteuerung könnten Gewicht, Nutzlast oder Fläche des Fahrzeugs sein. Ob überhaupt die jeweiligen Fahrzeugklassen eine Rolle spielen sollen, ist noch offen. Der für 2008 geplante Einführungstermin der CO<sub>2</sub>-orientierten Kfz-Steuer ist nicht zu halten.

### Autoabsatz an Privatkunden

Marke	April 2007	Januar – April 2007
VW	17 805	-24,55*
MERCEDES	12 269	-12,41
BMW	7029	-25,88
OPEL	6640	-34,74
TOYOTA	6482	-22,14
RENAULT	5786	-25,56
SKODA	5547	-11,06
AUDI	5459	-32,03
PEUGEOT	5097	-4,50
FORD	4773	-53,11
CITROËN	4527	-6,62
FIAT	2515	-44,17
HONDA	1913	-24,95
MAZDA	1892	-36,89
HYUNDAI	1824	-33,36

\* prozentuale Veränderung im Vergleich zum Vorjahr; Quelle: Dataforce



Im Gegensatz zum Vorgänger S-Type, dessen Design eher die Vergangenheit der Marke Jaguar zitierte, soll der XF eine neue Stilrichtung prägen. Das Serienmodell unterscheidet sich von der C-XF-Studie hauptsächlich durch konventionelle Türgriffe, größere Leuchten und Spiegel. Außerdem soll der XF rund fünf bis sieben Zentimeter höher werden als die Studie, um trotz der sportlich-eleganten Coupéform einen großzügigen Innenraum zu bieten. Schließlich wird der etwa 4,90 Meter lange XF nicht als viertüriges Coupé gegen den Mercedes CLS, sondern als Limousine gegen die E-Klasse positioniert. Es bleibt bei der bisherigen Architektur mit längs eingebauten Motoren und Hinterradtrieb. Die Palette reicht vom V6-Diesel bis zum rund 400 PS starken 4,2-Liter-Kompressor-V8.

## Neue Ethanol- und Allrad-Versionen Saab 9-3 leicht überarbeitet

Ab September trägt auch die 9-3-Baureihe von Saab das markante, von der Aero X-Studie abgeleitete Gesicht. Das Heck von Limousine und Cabrio zieren neu gestaltete Leuchten, während die Modifikationen am Kombi Heck nicht sofort ins Auge fallen. Zum Einsatz kommt neben den bekannte Aggregaten auch der neue 1.8t-Bio-Power-Motor (mit zwei Liter Hubraum), der mit E85 – 85 Prozent Bio-Ethanol und 15 Prozent Benzin – 175 PS leistet, mit Superbenzin nur 150 PS. Entsprechend besser fallen die Fahrleistungen aus. Außerdem wird der Saab 9-3 künftig auch mit Allradantrieb angeboten.



9-3 mit neuem Saab-Familiengesicht

## TOPS UND FLOPS

- |   |   |
|---|---|
| <p>1 Formel 1-Pilot Lewis Hamilton ist jüngster WM-Spitzenreiter aller Zeiten<br/><b>Formel meins</b></p> <p>2 Als letztes Tarifgebiet stimmt auch Baden-Württemberg dem Metallabschluss zu<br/><b>Heavy Metal</b></p> <p>3 Toyota wird doch Mitglied des europäischen Autoherstellerverbandes ACEA<br/><b>Willkommen im Club</b></p> <p>4 Bund investiert bis 2010 rund zehn Milliarden Euro ins Fernstraßennetz<br/><b>Streetworker</b></p> <p>5 Automobilzulieferer ZF will 250 Ingenieure für neue Entwicklungen einstellen<br/><b>Ein Streben und Nehmen</b></p> <p>6 12 600 US-Kunden stehen für je 99 Dollar Anzahlung auf Warteliste für neuen Smart<br/><b>Starbucks</b></p> <p>7 Verkehrsminister Tiefensee bekommt Dienst-BMW mit Wasserstoffantrieb<br/><b>Schlaues Tröpfchen</b></p> <p>8 Mercedes steigt beim Heimatclub VfB Stuttgart endlich als Sponsor ein<br/><b>Schwaben auf hohem Niveau</b></p> <p>9 Wegen Währungsrisiken baut BMW den X3-Nachfolger in amerikanischem Werk<br/><b>Cars and Stripes</b></p> <p>10 Deutsche Kfz-Schiedsstellen registrieren weniger Streitfälle als im Vorjahr<br/><b>Der Richter und sein Lenker</b></p> | <p>1 Nach neun Jahren verkauft Daimler-Chef Dieter Zetsche die US-Tochter Chrysler<br/><b>Drum prüfe, wer sich ewig schindet</b></p> <p>2 EU muss Satellitenprojekt Galileo mit Steuergeldern vor dem Aus retten<br/><b>Satelliten-Schussel</b></p> <p>3 Wegen Bestechung durch Zulieferer ermittelt Staatsanwaltschaft wieder gegen VW<br/><b>Läuft mal wieder wie geschmiert</b></p> <p>4 Russischer Milliardär Oleg Deripaska steigt mit 15 Prozent Anteil bei Magna ein<br/><b>Wahrlich keine Ostverächter</b></p> <p>5 Umweltschützer und Industrie warnen vor massivem Ausbau der Biosprit-Produktion<br/><b>Daran haben sie schwer zu kauen</b></p> <p>6 Für 2007 erwartet Toyota mit 0,4 Prozent geringste Profitsteigerung in zehn Jahren<br/><b>Weniger ist schwer</b></p> <p>7 Polizei stoppt hessische Sozialministerin mit 160 km/h in Tempo-120-Zone<br/><b>Erbarmen, die Hessen kommen</b></p> <p>8 Amerikanischer Zulieferer Delphi weitet seine Verluste nochmal deutlich aus<br/><b>Debakel von Delphi</b></p> <p>9 Weil Schranken zu früh öffnen, werden 200 Bahnübergänge für Autos gesperrt<br/><b>Beschränkte Haftung</b></p> <p>10 Party-Girl Paris Hilton muss wegen Verkehrsdelikten 23 Tage ins Gefängnis<br/><b>Knackige Figur</b></p> |
|---|---|

SPOTLIGHT

Wo Autofahrer den Wagen nach einem Unfall reparieren lassen. Über 20 Prozent aller Unfallwagen werden von den Besitzern selbst repariert. Zu diesem Ergebnis kommt eine Befragung, die die Dekra unter 3500 Auto-



fahrern durchgeführt hat. Demnach waren knapp 72 Prozent aller Unfallwagen älter als sechs Jahre, 16,4 Prozent zwischen drei und sechs Jahre alt und 10,5 Prozent jünger als drei Jahre. Bei 63,2 Prozent lag die Schadenhöhe unter 2000 Euro, bei 24,5 Prozent bis 5000 Euro, bei acht Prozent darüber.

KURZ NOTIERT

Der neue sport auto-Katalog Autopower liefert auf 170 Seiten umfassende Informationen zu mehr als 400 sportlichen Modellen von Herstellern, Tunern und Kleinserienherstellern. Das Heft kostet 3,90 Euro und liegt ab sofort am Kiosk.



Sportliche Autos live erleben können alle Besucher des sport auto-Aktionstages am 26. Mai auf dem Hockenheimring. Um zehn Uhr startet der Tuner-Grand Prix, gegen 14 Uhr die DriftChallenge.

Der neue Citroën C-Crosser startet Mitte September mit einem 155 PS starken 2,2-Liter-Diesel ab 33 590 Euro (Tendence). Die Exclusive-Linie kostet 37 590 Euro. Porsche erhöht ab 1. August die Preise je nach Modell um 0,4 bis 2,3 Prozent. Ausnahmen: der Cayenne und der Basis-Cayman. Victor Muller hat zum 21. Mai sein Amt als CEO von Spyker aufgegeben und widmet sich künftig vollständig der Design- und Markenentwicklung.



Die neue Sitzkonfiguration ermöglicht das Verreisen mit fünf Personen und viel Gepäck. Modifizierte Heckansicht, 18-Zoll-Räder Serie

Mercedes-Luxus-Van mit neuem Basismotor und auf Wunsch mit Hinterradtrieb

R-Klasse-Fünfsitzer

Nicht zuletzt durch das hohe Preis-Niveau blieb der Absatz der bisher nur mit Allradantrieb und als Sechssitzer lieferbaren Mercedes R-Klasse in Deutschland hinter den Erwartungen zurück. Im Rahmen eines leichten Facelifts wird die Palette deshalb um preiswertere Varianten mit Hinterradtrieb und fünf Sitzen erweitert. Begann die Preisliste bisher bei 50 337 Euro für den R 280 CDI 4Matic, so kostet dieses Modell als Fünfsitzer ohne Allradantrieb jetzt 47 422 Euro, als 4Matic 50 040 Euro. Neues Basismodell und ausschließlich mit

Hinterradtrieb lieferbar ist der R 280 mit dem 231 PS starken Dreiliter-V6-Benziner, für den 46 708 Euro fällig werden. Grundsätzlich mit Allradantrieb ausgestattet sind der R 320 CDI und der R 500, der über den neuen 5,5-Liter-V8 mit 388 PS verfügt. Alle Versionen bis auf den R 280 CDI 4Matic sind auch mit langem Radstand lieferbar (plus 1785 Euro). Die bisherige Sitzkonfiguration mit sechs Einzelsitzen in drei Reihen kostet 833 Euro Aufpreis. Wer den Fünfsitzer mit zwei zusätzlichen Sitzen im Fond haben möchte, zahlt stolze 2618 Euro.

Shell Eco-Marathon 2007 in Nogaro Oslo-Madrid mit einem Liter

Mit aerodynamisch optimierten und besonders leicht gebauten Prototyp-Fahrzeugen sind Teams beim diesjährigen Shell Eco-Marathon mit nur einem Liter Superbenzin 3039 Kilometer weit gefahren. Das entspricht einem Verbrauch von nur 0,033 L/100 km. Die Wahl der Antriebsquelle ist den Teams freigestellt. Während die Mehrheit noch immer auf Verbrennungsmotoren zurückgreift – wie

die Sieger-Equipe des Lycée La Joliverie –, gibt es auch immer mehr alternative Konzepte mit Brennstoffzellen, Biokraftstoff oder Solarenergie. Um Vergleichbarkeit herzustellen, wird der jeweilige Verbrauch auf das Äquivalent von einem Liter Superbenzin umgerechnet. In der Kategorie Urban Concept treten straßentaugliche Fahrzeuge an. Der beste hier erzielte Verbrauch liegt bei 0,179 L/100 km.

Cockpit-Montage bleibt bei Opel Betriebsrat sichert Jobs

Gute Nachrichten für das Opel-Werk Rüsselsheim: Entgegen früheren Plänen wird die Cockpit-Montage mit 200 Mitarbeitern doch nicht ausgelagert. Stattdessen laufen Verhandlungen zum Erhalt der Arbeitsplätze im Werk. Mit einem Zulieferer soll dazu ein Joint Venture gegründet werden. Zwei Wettbewerber liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Betriebsratschef Klaus Franz gibt sich zuversichtlich: „Ich gehe davon aus, dass wir in spätestens zwei Wochen eine positive Entscheidung haben.“ Bezahlt werde auf der Basis des IG Metall-Tarifvertrags. „Gerade für Jungfahrbereiter“, so Franz, „bietet sich hier eine gute Perspektive.“



Neuzulassungen gehen im April um sieben Prozent zurück

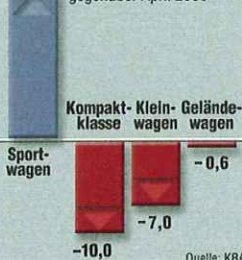
# Wieder dickes Minus

Während die Börse steigende Kurse bejubelt, bleibt der Automarkt im Tal der Tränen. Nach den ersten vier Monaten des Jahres liegt die Zahl der neu angemeldeten Autos in Deutschland zehn Prozent unter dem Vorjahresniveau, im April sieben Prozent. Besserung scheint nicht in Sicht. Im April wurden nach Angaben des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) drei Prozent weniger inländische Auftragseingänge registriert als im Vorjahresmonat. Den deutschen Herstellern rettet das Auslands-

geschäft (plus elf Prozent Auftragseingang) die Bilanz. Gegen den Trend konnten drei der stärksten zehn Marken zulegen: Audi (plus 5,5 Prozent), Skoda (plus 11,6 Prozent) und Mercedes (plus 3,2 Prozent). Die neue C-Klasse sorgt für Volumen, und auch die E-Klasse findet wieder mehr Käufer (siehe Aufsteiger). Insgesamt wurden im April deutlich mehr Sportwagen neu zugelassen als im Vorjahr. Andere Segmente, wie die Kompaktklasse, büßten dagegen kräftig Marktanteile ein (siehe Grafik). *jk*

## Sportwagen-Absatz legt zu

+16,3 Prozentuale Veränderung gegenüber April 2006



### TOP 50

Modelle	April 2007	+/- (%) Vorjahr	Gesamt 2007	+/- (%) Vorjahr
1 (1 <sup>st</sup> ) VW Golf, Jetta	17 384	-18,0	61 344	-13,1
2 (2) BMW Dreier-Reihe	9 969	-3,5	31 626	-14,2
3 (3) VW Passat	8 973	+0,6	35 218	-8,4
4 (5) Audi A4	7 980	+4,5	26 265	-15,5
5 (7) VW Touran	7 035	+6,0	22 640	-6,3
6 (14) Mercedes C-Klasse	6 890	+47,8	18 846	+4,4
7 (4) Opel Astra	6 470	-23,6	25 363	-24,1
8 (8) VW Polo	6 103	-4,3	23 412	-3,2
9 (6) Audi A3	6 033	-11,8	20 017	-18,5
10 (23) Opel Corsa	5 515	+39,1	25 784	+74,6
11 (19) Peugeot 206	5 009	+22,3	14 163	+11,3
12 (9) Mercedes A-Klasse	4 961	-13,5	21 899	-2,2
13 (10) Ford Focus	4 879	-8,0	17 013	-24,1
14 (24) Mercedes E-Klasse	4 767	+33,3	20 496	+50,2
15 (11) Audi A6	4 522	-13,6	16 009	-22,9
16 (13) Skoda Octavia	4 439	-6,0	16 208	-8,2
17 (12) Mercedes B-Klasse	4 308	-14,4	15 240	-19,8
18 (21) Skoda Fabia	3 861	-3,6	16 190	-6,4
19 (18) VW Multivan	3 818	-8,1	13 469	-13,5
20 (20) BMW Fünfer-Reihe	3 567	-11,8	16 565	-6,9
21 (15) Ford Fiesta	3 538	-23,3	14 839	-22,1
22 (16) BMW Einser-Reihe	3 393	-24,4	13 035	-32,2
23 (28) Renault Clio	3 052	+3,6	9 599	-9,8
24 (30) Fiat Punto	2 927	+0,5	8 909	-14,9
25 (22) Opel Meriva	2 825	-29,3	12 965	-25,4
26 (17) Opel Zafira	2 821	-32,1	10 272	-34,1
27 (38) Mini	2 666	+20,3	8 288	+8,4
28 (34) Toyota Yaris	2 421	-1,6	9 111	+2,8
29 (31) Seat Altea, Toledo, León	2 382	-17,0	8 597	-16,8
30 (27) Renault Scénic	2 356	-20,7	7 383	-18,6
31 (25) Renault Mégane	2 270	-34,7	7 734	-24,8
32 (40) Smart Fortwo	2 175	+1,0	5 041	-18,4
33 (-) Audi TT	2 159	+509,9	5 048	+478,2
34 (39) Seat Ibiza, Cordoba	2 138	-3,1	7 616	-0,3
35 (32) VW Fox	2 087	-24,7	8 940	-37,7
36 (44) BMW X3	2 037	+20,8	6 809	-5,9
37 (-) Citroën C4	1 895	+106,2	6 363	+40,3
38 (41) VW Caddy	1 881	-10,3	5 836	-23,2
39 (33) Opel Vectra	1 835	-27,2	6 699	-27,9
40 (-) Suzuki Swift	1 824	+25,7	4 696	+21,3
41 (-) Toyota Auris	1 722	-	4 817	-
42 (26) Toyota Corolla	1 700	-48,2	10 253	-22,8
43 (-) VW Eos	1 611	+2939,6	4 306	+1694,2
44 (50) Fiat Panda	1 519	+2,3	5 408	+1,5
45 (46) Mercedes M-Klasse	1 505	-6,9	6 292	-0,3
46 (-) Dacia Logan	1 501	+190,9	4 623	+175,0
47 (37) Fiat Ducato	1 469	-35,7	4 178	-17,7
48 (-) Skoda Roomster	1 412	-	6 358	-
49 (36) Toyota RAV4	1 384	-42,1	5 839	-4,2
50 (-) Honda Civic	1 366	+19,0	4 260	+10,8

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA); <sup>1)</sup> in Klammern: Platzierung im April 2006



**Aufsteiger** Nach der starken technischen Überarbeitung im vergangenen Jahr gelangt es Mercedes, von der E-Klasse wieder deutlich mehr Autos in Deutschland abzusetzen. Die Oberklasse-Limousine kann im April die Konkurrenten Audi A6 und BMW Fünfer hinter sich lassen. Die Neuzulassungen der ersten vier Monate des Jahres liegen 50,2 Prozent über dem Niveau des Vorjahres.



**Absteiger** Dem Opel Astra konnte die Modellpflege zu Jahresbeginn keinen neuen Rückenwind geben. Der Astra-Absatz liegt seit Jahresbeginn rund ein Viertel unter dem des Vorjahreszeitraumes. Selbst deutlich teurere Modelle, wie die Mercedes C-Klasse und der Audi A4, verbuchen im April mehr Volumen. Einziger Trost für Opel: Ford ergeht es mit dem Focus nicht besser.

### ZULASSUNGEN

Marken	April 2007	+/- (%) Vorjahr	Gesamt 2007	+/- (%) Vorjahr
1 VW	51 523(19,5 <sup>2)</sup>	-7,6	185 064 (18,8)	-11,3
2 Mercedes	28 576 (10,8)	+3,2	105 936 (10,8)	+2,2
3 Audi	22 591 (8,5)	+5,5	73 480 (7,5)	-10,2
4 Opel	22 309 (8,4)	-14,9	91 546 (9,3)	-11,0
5 BMW	21 370 (8,1)	-5,1	76 059 (7,7)	-14,6
6 Ford	15 465 (5,8)	-17,6	65 246 (6,6)	-13,6
7 Renault	11 456 (4,3)	-20,4	38 030 (3,9)	-19,9
8 Toyota	10 283 (3,9)	-8,6	43 319 (4,4)	-0,6
9 Skoda	10 067 (3,8)	+11,6	39 868 (4,1)	+10,5
10 Peugeot	8 735 (3,3)	-16,5	27 430 (2,8)	-25,2
11 Fiat	7 568 (2,9)	-11,5	23 718 (2,4)	-11,0
12 Citroën	6 787 (2,6)	-5,0	24 370 (2,5)	-10,9
13 Seat	4 834 (1,8)	-11,7	17 401 (1,8)	-10,7
14 Honda	4 077 (1,5)	+4,6	14 521 (1,5)	+1,6
15 Mazda	3 698 (1,4)	-24,9	22 173 (2,3)	-17,6
16 Suzuki	3 529 (1,3)	+4,1	10 897 (1,1)	+3,0
17 Nissan	3 422 (1,3)	-22,1	11 051 (1,1)	-31,8
18 Volvo	3 298 (1,2)	+14,5	12 228 (1,2)	+2,4
19 Hyundai	3 221 (1,2)	-28,5	14 810 (1,5)	-14,8
20 Kia	3 183 (1,2)	-5,3	14 406 (1,5)	+0,9
21 Mini	2 666 (1,0)	+20,3	8 288 (0,8)	+8,4
22 Smart	2 272 (0,9)	-26,0	5 665 (0,6)	-45,1
23 Mitsubishi	1 924 (0,7)	-1,8	10 494 (1,1)	-2,6
24 Porsche	1 871 (0,7)	-4,1	6 709 (0,7)	+5,4
25 Chevrolet	1 722 (0,7)	-11,6	7 567 (0,8)	+7,2
26 Dacia	1 501 (0,6)	+190,9	4 623 (0,5)	+175,0
27 Alfa Romeo	1 118 (0,4)	-9,8	4 573 (0,5)	-7,1
28 Chrysler	997	+14,6	3 163	+17,9
29 Daihatsu	830	+6,8	3 733	+22,0
30 Jeep	628	+69,7	2 090	+14,8
31 Subaru	475	-54,0	2 624	-20,3
32 Lexus	472	-4,3	1 624	-6,1
33 Land Rover	450	+8,7	1 973	-7,5
34 Saab	382	-7,5	1 283	-22,3
35 Jaguar	256	-8,2	1 017	-15,5
36 Dodge	236	-	979	-
37 Lancia	206	+49,3	1 010	+23,6
38 Lada	157	+109,3	616	+54,0
39 Ssangyong	107	-58,4	530	-43,5
40 Ferrari	97	+6,6	300	+11,9
41 Aston Martin	55	+2,0	198	+0,5
42 Bentley	54	+2,0	227	+20,1
43 Corvette	53	-31,2	224	+0,5
44 Maserati	36	-20,0	140	-4,8
45 Lamborghini	21	+5,6	64	+28,0
46 Hummer	17	-	175	-
47 Lotus	17	+21,4	43	+2,5
48 Cadillac	11	-71,1	37	-57,5
49 Wiesmann	7	-	49	+19,5
49 Morgan	7	-36,4	35	+25,0
51 Maybach	2	-33,3	16	+128,6
52 MG Rover	1	-98,7	3	-99,5
53 Rolls-Royce	-	-	7	-22,2
Sonstige	231	-	775	-
<b>Gesamt</b>	<b>264 871</b>	<b>-7,0</b>	<b>992 407</b>	<b>-9,2</b>
Diesel	124 290 (46,9)	+2,0	458 409 (46,7)	-3,3
Allradantrieb	26 973 (10,2)	+4,6	102 884 (10,5)	+2,8
Importe	98 885 (37,3)	-6,1	372 637 (37,9)	-5,9

<sup>2)</sup> Marktanteile in Prozent

# IN DREI UND GLIED

Kein anderes Modell verkörpert besser die BMW-Markenwerte als der Dreier. Mit dessen Neuauflage ändert BMW seine Designstrategie und zeigt eine statusbewusste Limousine im Stil der Shanghai-Studie CS. ▷

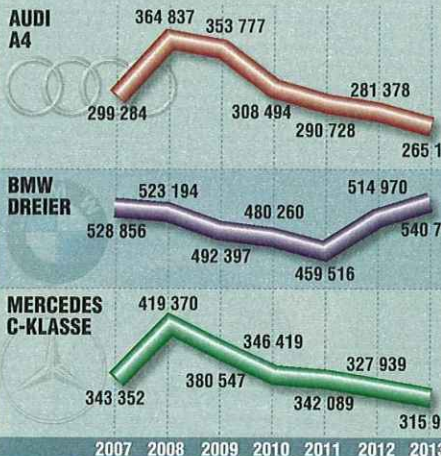




Der neue BMW Dreier lehnt sich optisch an die in Shanghai präsentierte Studie CS an und legt mit dem Modellwechsel 2012 in der Breite deutlich zu

## Dreier bleibt vor A4 und C-Klasse

Die BMW Dreier-Familie verkauft sich laut Prognosen in den nächsten Jahren weltweit besser als ihre stärksten Konkurrenten Audi A4 und Mercedes C-Klasse. Bei Audi gehen die Stückzahlen auch deshalb zurück, weil die Coupé- und die Cabrio-Variante als A5 künftig separat gezählt werden.



Quelle: CSM Worldwide, Inc.



Wird noch diskutiert:  
zweitüriger Shooting Brake als  
Ersatz für das Z4 Coupé



**D**ie Kosmetikbranche verspricht Abhilfe gegen Falten und überflüssige Pfunde innerhalb weniger Tage oder Wochen, bei BMW hat der Kampf gegen diese unliebsamen Erscheinungen gleich mehrere Jahre in Anspruch genommen.

BMW-Group-Designchef Chris Bangle hat zeitweise selbst treuesten Anhängern zu viel zugemutet. Übermütig gebogene Bleche, gemixt mit massiven Kanten und büzelartigen Heckabschlüssen wie beim Z4 Coupé und vor allem dem Siebener, haben besonders die westeuropäische Kundschaft irritiert. Mittlerweile haben sich die Wagen geglättet: Die in Shanghai erstmals präsentierte Studie CS (siehe Seite 18) zeigt, dass die Marke auch stilistisch wieder stilsicher ist.

Und die phasenweise extremen Fingerübungen von Bangle und Co. verschaffen BMW gegenüber der Konkurrenz immerhin einen wichtigen Vorteil: Kein anderer hat mehr Know-how bei der handwerklich komplexen Blechbiegetechnik aufgebaut als die Marke mit den Nieren.

Diese wird in Vollendung erstmals beim Nachfolger der aktuellen Dreier-Generation zu bewundern sein, die 2011 vorgestellt wird und sich ab 2012 im Handel befinden soll. Sie orientiert sich deutlich an dem viertürigen

Luxuscoupé aus China. Schließlich soll die Mittelklasselimousine eine besonders ästhetisch orientierte Zielgruppe ansprechen, die sich weder im Audi-Outfit mit extremer Gesichtsmimik noch im konservativ gehaltenen Mercedes-Gewand richtig wohlfühlt.

**Der Dreier ist die unangefochtene Cash-Cow des Unternehmens**, deshalb muss hier jeder Strich richtig sitzen. Die Kundschaft erhält ein Auto mit deutlich vergrößertem Kühlergrill und Nieren, die steiler und größer im Wind stehen als bislang. Einen Lufteinlass unter dem Kennzeichen wird es nicht mehr geben. Nach der neuen Art des Hauses sind Lufteinlässe nur noch rechts und links unterhalb der Scheinwerfer zu finden. Über die nun zugunsten des Fußgängerschutzes höher angeordnete Motorhaube spannen sich dagegen sehnensackartige Sicken, die der Fläche mehr Kontur geben sollen als bislang, während sich über die Seitenansicht auf Höhe der Türgriffe eine ausgeprägte Kante zieht.

Der neue Dreier wirkt deutlich größer, ist es aber nicht. Er legt nur in der Breite um fünf Zentimeter auf 1,87 Meter signifikant zu, die Länge bleibt mit 4,53 Metern fast unverändert. Die Karosserie besteht aus Gewichtsgründen noch weitergehender aus einer Stahl-Aluminium-Mischbauweise, während

die Mehrlenkerhinterachse und die Vorderachse mit Federbeinen und Querlenkern konstruktiv näher an den Fünfer herangerückt werden.

Flex Ray, die elektronische Wunderwaffe, die erstmals im X5 Einzug gehalten hat, kommt auch in der neuen Dreier-Generation zum Einsatz. Diese Netzwerktechnologie erlaubt den wesentlich schnelleren Transport einer vielfachen Anzahl von Daten, die unter anderem für die Steuerung des Fahrwerks zuständig sind. Wankausgleich und adaptive Dämpfung sind dann auch in der Mittelklasse erhältlich.

Freude am Fahren wird künftig noch stärker mit Freude am Sparen kombiniert, weshalb BMW intensiv am Thema Kraftstoffreduzierung durch eine Elektrifizierung des Antriebsstranges und der Nebenaggregate arbeitet. Die Start-Stopp-Automatik, die es bereits für das aktuelle 335i Cabrio gibt, wird bis dahin flächendeckend in die gesamte Dreier-Familie eingezogen sein.

Zusätzliche Prozentpunkte im Verbrauch sollen durch den Einsatz einer intelligenten Generatorregelung, Bremsenergie-Rückgewinnung und eine Abkoppelungsmöglichkeit des Klimakompressors eingespart werden. Benzindirekteinspritzer, wie sie beim Fünfer bereits angeboten werden, kommen schon ab Herbst auch beim 325i und



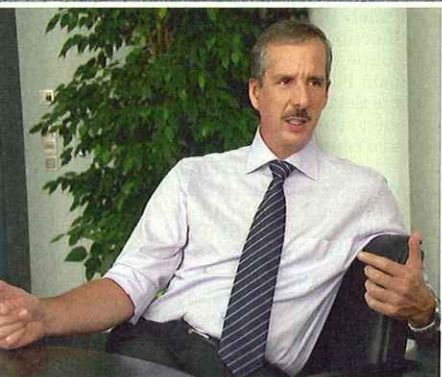
## NEUE MOTOREN

Anders als Mercedes setzt BMW auf eine schnelle Verbreitung der Benzindirekt-einspritzer, die künftig serienmäßig mit einer Start-Stopp-Funktion verknüpft werden, um den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren. Den Dreier mit DI-Technik gibt es schon ab diesen Herbst als 320, 325 und 330



## NEUE TECHNIK

Zu den weiteren Neuheiten bei BMW zählt ein Cockpit mit Schaltpunktanzeige. Auch diese Maßnahme soll helfen, den Fahrer zu spritsparender Fahrweise zu motivieren. Dazu kommt Bremsenergie-Rückgewinnung, eine elektrische Wasserpumpe sowie eine intelligente Generatorregelung



**„ALU SETZEN WIR DORT EIN, WO WIR GEWICHTSPARPOTENZIAL SEHEN. MIT BLICK AUF DIE FESTIGKEIT IST STAHL ABER MANCHMAL DIE LEICHTERE ALTERNATIVE“**

Klaus Draeger, BMW-Entwicklungsvorstand



Aktuell gibt es den Dreier als Blechdachcabrio. Die nächste Generation soll wieder ein Stoffdach bekommen



Auch das Coupé kennzeichnen vergrößerte Nieren und zwei mächtige Lufteinlässe unter den Scheinwerfern

330i zum Einsatz, und auch der Vierzylinder 320i wird diese Technik erhalten – hier sogar serienmäßig mit Start-Stopp-Funktion.

Verbrauch hin oder her – der Allradantrieb wird auch im Dreier immer beliebter. Der X-Drive genannte Antriebsstrang soll deshalb künftig leichter ausfallen, damit sich der Zuschlag an der Tankstelle auf maximal 0,5 Liter pro 100 Kilometer beläuft.

Die eingefleischte BMW-Klientel wird sich besonders darüber freuen, dass das Cockpit wieder stärker fahrerorientiert ausgelegt wird – die Rede ist von einer Wölbung im 30-Grad-Winkel. i-Drive bleibt natürlich erhalten, aber die Zahl fest programmierbarer Stationstasten wächst weiter. Zur einfacheren Bedienung soll eine verbesserte Sprachsteuerung beitragen, die auch eine Auswahl gespeicherter Musiktitel auf Zuruf erlaubt.

Das Leben im Auto erleichtern zusätzlich neue Assistenzsysteme wie Einparkhilfe und Rückfahrkamera sowie ein Tempomat mit erweiterten Bremsfunktionen, die den Fahrer vor einem Auffahrunfall schützen sollen.

**Vor den Risiken der Dunkelheit warnt die nächste Generation von Nachtsichtgeräten**, welche die Konturen von Fußgängern, Tieren oder Gegenständen direkt vor den Augen des Fahrers in der Windschutzscheibe widerspiegeln und so verhindert, dass der Fahrer durch den Blick zum Bildschirm in der Mittelkonsole abgelenkt wird. Für den Dreier wird auch die Technik des Head-up-Displays verfeinert, die weniger Bauraum beansprucht und die Informationen des Navigationsgerätes sowie die gefahrene Geschwindigkeit ebenfalls auf der Scheibe anzeigt.

Extras, die es natürlich nicht nur für die Limousine, sondern auch für den

Kombi geben wird, der mit einem herausziehbaren Ladeboden ausgestattet ist. Dabei soll die Dreier-Familie noch weiter wachsen. In der Diskussion befindet sich derzeit ein zweitüriger Shooting Brake, der das glücklose Z4 Coupé ersetzen könnte. Sein Vorteil: mehr Platz im Gepäckabteil und leichtere Beladbarkeit durch eine weit nach oben schwingende Heckklappe, ohne eine coupéartige Optik zu verlieren.

Und da sich die Hauptkonkurrenten Mercedes und Audi beharrlich weigern, dem Trend zu Blechdach-Cabrios zu folgen, wird im BMW-Designstudio wieder an einer klassischen Cabriobedeckung gearbeitet – Stoff, aus dem Träume sind, wird es also bei der nächsten Dreier-Generation reichlich geben.

Text: Birgit Priemer

Fotos: Achim Hartmann (1); Beate Jeske (4)  
Computerretuschen: Schulte-Nexline

Wie gefällt Ihnen die neue BMW-Designsprache? Diskutieren Sie mit unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)



BMW verzichtet künftig auf einen Lufteinlass unterhalb des Kennzeichens, bleibt aber bei knappen Überhängen und einem Heck mit Bürzelabschluss




## CS als Basis für großes Achter-Coupé

Die viertürige Coupé-Studie Concept CS hat BMW bewusst zum ersten Mal auf der Shanghai Motor Show im April präsentiert. China wird immer wichtigerer Markt, zumal man auch hier bei den Stückzahlen die Nase vor Mercedes hat. Noch ist über die Zukunft dieses Konzeptes nicht offiziell entschieden, aber der neue Vorstandsvorsitzende Norbert Reithofer plant eine Version oberhalb des Siebeners – damit bietet sich ein Achter als viertürige Alternative zum großen Mercedes CL an. Das unter Leitung von Designchef Adrian van Hooydonck gefertigte Modell zeigt in seiner Linienführung, wie sich BMW in den nächsten Jahren stilistisch weiterentwickeln wird. Der Studie vorbehalten bleibt die leicht eingezogene Mittelbahn des Daches, aus aerodynamischen Gründen wird es aber einen hohen Heckabschluss mit angedeutetem Heckspoiler geben. Das ist ein Trend, dem viele Hersteller wie auch Opel mit dem Vectra-Nachfolger entsprechen. Überladene Armaturenbretter sind out, die komplexe Technik wird mit wenigen Knöpfen und Schaltern bedient. Den Achter dürften der Achtzylinder aus dem M3 und der M5-Zehnzylinder antreiben.



# TOTAL NORMAL

Den VW Golf gibt es jetzt auch als Variant. Das klingt nicht nach automobilem Gourmet-Reiz, aber dahinter verbirgt sich weitgehend perfekt zubereitete Hausmannskost. Im Test der 1.9 TDI.



Neuer Stil: Im Gegensatz zum Passat sind die Rückleuchten ganz in die Kotflügel integriert



Die Trendline-Version präsentiert eine sehr schlichte Gestaltung des Armaturenbretts

**D**a hat sich der Tester bestimmt nicht gefreut, werden Sie denken. Bekommt den neuen VW Golf als Variant-Modell hingestellt zur auffälligen Beurteilung. Wirklich aufregend für jemand, der die wirklich aufregenden Autos dieser Welt kennt.

Stopp. Keine Vorurteile, bitte. Es sind nicht die aufregenden Autos, die das Leben angenehm machen. Es sind die, die gar nicht erst bemüht sind, Emotionen zu wecken. Die nicht den Blutdruck in die Höhe treiben. Die genau das tun, was man von ihnen erwartet. Die eigentlich keine Betriebsanleitung brauchen. Brave Kumpel eben.

Wie der Golf. Als Variant gab es ihn bisher nicht, weil man bei VW dachte, Touran und Golf Plus machten ihn überflüssig. Bis sich dann die Erkenntnis durchsetzte, dass ein Variant wieder zum Bestseller werden könnte.

Keiner wird ihn bestaunen. Vorne rum ist er eben ein Golf, hinten mit schrägerem Heck und runderen Formen als seine Vorgänger etwas beliebig geworden. Was auffällt, ist nur seine Größe.

Die sprengt klar die Maßstäbe, die bisher die Golf-Klasse kennzeichneten. Mit fast 4,56 Meter Länge ist da ein sehr stattliches Auto entstanden, das die Golf-Limousine um 35 Zentimeter übertrifft und nur noch drei Zentimeter kürzer ist als ein Audi A4 Avant. Das schafft Platz in einem Bereich, der gerade bei einem Kombi wichtig ist.

Über die Transportkapazität wird sich deshalb niemand beklagen müssen. Das glattflächige Stau-Abteil fasst schon im Naturzustand 505 Liter, bei umgeklapptem Rücksitz und Beladung bis zum Dach dürfen es bis zu 1495 Liter sein. Für kleine Gegenstände und solche, die keine begehrlichen Blicke wecken sollen, gibt es ein Fach im doppelten Boden. Man kann auch die Reserveradmulde nutzen, denn der Golf besitzt nur ein Pannenset. Wer dem nicht traut, zahlt drauf. Ein Reserverad

kostet zwischen 57 Euro (Stahl) und 215 Euro (Aluminium).

Das Umklappen der Rücksitze gelingt mit geringem Kraftaufwand. Legt man nur die Lehne um, können die Kopfstützen an ihrem Platz bleiben. Klappt man auch die Sitzfläche vor, entsteht eine komplett ebene Fläche, aber die Kopfstützen müssen demontiert werden, was keine ideale Lösung darstellt. Praktisch dagegen: die versenkten Verzurrösen und Haken in der Seitenwand, an denen man die Tüten aus dem Supermarkt befestigen kann.

**Wer Platz nimmt, erlebt das gute Gefühl der Vertrautheit.** Anordnung und Gestaltung der Bedienungselemente sind vorbildlich. Da gibt es kein Vertun – auch weil die Basisversion Trendline alles Wichtige, aber keine Luxuszutaten bietet. So präsentiert sich das Lenkrad in wohlthuender Schlichtheit ohne Tastensalat. Alles, was gedrückt oder gedreht werden muss, versammelt sich gut erreichbar in der Mittelkonsole.

Die Beschränkung auf das Wesentliche zeigt auch das preiswertere der beiden Radio-Navigationssysteme (RNS 300 für 1190 Euro). Da hat man dann keine bunte Kartendarstellung, aber die Routenführung klappert ebenso unaufgeregt wie die Bedienung.

Ohne Aufpreise, wen wundert's, geht es nicht. Alle Trendline-Golf können derzeit nur mit dem Cool&Sound-Paket bestellt werden, das den Käufer um weitere 882 Euro zurückwirft. Die darin enthaltene Klimaanlage verzichtet auf automatische Steuerung, was sich in der Praxis aber nicht als wirkliches Handicap erweist, zumal es an Wirkung und Luftverteilung nichts auszusetzen gibt.

Zum vorherrschenden Eindruck eines Autos, das einfach passt, tragen auch das großzügige Raumangebot für die Passagiere, die bequemen Sitze und vor allem das Fahrwerk bei, das immerhin eine Zuladung von bis zu 545 Kilogramm verkraften muss. Dass sich VW

Serienmäßig rollt der Variant auf 16-Zoll-Rädern. Gegen Aufpreis gibt es auch 17-Zöller



eine teure Mehrlenker-Hinterachse leistet, ist oft bekrittelt worden, aber das Resultat aus Konstruktion und Abstimmung nähert sich dem derzeit denkbaren Optimum.

So bietet der Golf einen ausgezeichneten Federungskomfort. Die Federn schlucken die schlimmsten Buckel so souverän, wie man das auch bei doppelt so teuren Autos selten findet.

**Dazu kommt ein makelloses Fahrverhalten.** Bei den Fahrdynamik-Tests präsentiert sich der Golf als Musterschüler, und im normalen Leben fährt er ganz einfach dahin, wohin der Fahrer will – selbst bei Grenzgeschwindigkeiten nur ganz leicht untersteuernd

und entsprechend handlich. Eventuelle ESP-Eingriffe erfolgen fast unmerklich, die elektromechanische Servolenkung ist mit präziser Gefühlsübermittlung eine der besten ihrer Art. Da ist es nicht mehr als eine Pflichtübung, zu erwähnen, dass auch die Bremsen hoher Belastung standhalten.

Den einzigen Wermutstropfen liefert der Motor – im Fall des Testwagens die 1,9 Liter große TDI-Maschine. Dieser nicht mehr taufrische Zweiventiler ist ein brummiger Geselle. Er beeinträchtigt vor allem den Autobahnkomfort, weil er ab 3500 Umdrehungen auf die Ohren geht. Und in diesem Bereich bewegt man sich oft, weil es nur ein

(vorzüglich schaltbares) Fünfganggetriebe gibt, dessen Fünfter so übersetzt ist, dass bei Höchstgeschwindigkeit die Nenndrehzahl (4000/min) geringfügig überschritten wird.

Zu den guten Seiten des 105 PS starken Brummers zählen die überaus kräftige Drehmomententwicklung und der angemessen sparsame Verbrauch. Aber trotzdem verhindert dieser Motor, dass der neue Variant die fünf Sterne erhält, die er angesichts seiner sonstigen Eigenschaften durchaus verdient hätte.

Text: Götz Leyrer  
Fotos: Hans-Dieter Seufert

Unter dem Boden des glattflächigen Kofferraums gibt es ein separates Staufach. Im Fond herrschen großzügige Platzverhältnisse



Vor dem Umklappen der Rücksitzlehne müssen die Kopfstützen demontiert werden. Der TDI-Motor bietet viel Kraft und wenig Laufkultur



► 105 PS (77 kW) ► 0-100 km/h 11,6 s ► Höchstgeschwindigkeit 187 km/h ► Verbrauch 6,5 L/100 km ► 22 447 Euro\*

## Motor

Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor (Pumpe-Düse), vorn quer, mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine oben liegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung.

**Leistung** **77 kW (105 PS)**  
bei 4000/min  
Spez. Leistung 40,6 kW/L (55,4 PS/L)  
Hubraum 1896 cm<sup>3</sup>  
Bohrung x Hub 79,5 x 95,5 mm  
Verdichtungsverhältnis 19,0:1  
Maximaler Ladedruck 1,05 bar  
Max. Drehmoment 250 Nm bei 1900/min  
Mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl 12,7 m/s.  
Ölhaltig Motor 4,2 L, Kühlsysteminhalt 8,1 L.

## Kraftübertragung

Vorderradantrieb, Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 3,78, II. 2,06, III. 1,35, IV. 0,97, V. 0,74, R. 3,60.  
Achsantrieb 3,39:1.

## Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Länglenkern, Schraubfedern, Stoßdämpfern, Spurweite vorn 1535 mm, Spurweite hinten 1508 mm, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,0:1. Drei Lenkradumkehrungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Rädergröße 6,5 J x 16, Reifengröße 205/55 R 16 V, Conti Sport Contact 2.

## Karosserie

Fünfsitzige Kombi-Limousine mit vier Türen.  
Luftwiderstandsbeiwert  $c_w$  0,31  
Stirnfläche A 2,20 m<sup>2</sup>  
Luftwiderstandsindex  $c_w \times A$  0,71  
Länge/Breite/Höhe 4556/1781/1504 mm  
Radstand 2578 mm  
Wendekreis rechts/links 10,9/11,1 m  
Tankinhalt 55 L  
Leergewicht 1445 kg  
Gewichtsverteilung v/h 58,1/41,9%  
Zulässiges Gesamtgewicht 1990 kg  
Dachlast 75 kg  
Kofferraumvolumen 505-1495 L  
Zuladung 545 kg  
Zul. Anhängelast/gebr. 710/1400 kg

## Innenraum

Innenbreite vorn/hinten 1465/1440 mm  
Sitztiefe vorn/hinten 510/485 mm  
Normsitzraum 705 mm  
Lenkraddurchmesser 370 mm

## Wartung

nach Wartungsintervallanzeige

## Verbrauch (ECE-Norm)

Stadt 6,7 L/100 km  
über Land 4,4 L/100 km  
gesamt 5,2 L/100 km

## Abgaswerte

HC+NO<sub>x</sub> (Grenzwert) 0,191 (0,30) g/km  
NO<sub>x</sub> (Grenzwert) 0,178 (0,25) g/km  
Partikel (Grenzwert) 0,002 (0,025) g/km  
CO (Grenzwert) 0,034 (0,50) g/km  
CO<sub>2</sub> 137 g/km

## Unterhaltskosten

Steuer (Euro 4) 293,-  
Haftpflicht (TK 16 R6) 1120,-  
Teilkasko ohne SB (TK 21 R6) 485,-  
Vollkasko mit 150 Euro SB (TK 17 R6) 1589,-  
Festkosten pro Jahr 1898,-  
Betriebskosten pro 100 km 9,42  
Wertverlust/Jahr 2000,-  
(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km;  
Prognose: auto motor und sport)

## Gesamtkosten/km\*

bei 15 000 km/Jahr 0,37/0,22  
bei 30 000 km/Jahr 0,24/0,15

## Monatliche Unterhaltskosten\*

bei 15 000 km/Jahr 460,-/271,-  
bei 30 000 km/Jahr 606,-/385,-

## Garantie

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung,  
zwölf Jahre gegen Durchrostung

\* mit/ohne Wertverlust



## Ausstattung/Preise

**Grundpreis 22 447,-\***  
**Testwagenpreis 25 116,-**  
Mängel am Testwagen keine  
Serienausstattung:  
ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, seitliche Kopfairbags, elektronisches Stabilitätsprogramm, Dachregler, elektrische Fensterheber vorn/hinten, einstellbare Lenksäule, geteilt umklappbare Rücksitze, Zentralverriegelung mit Fernbedienung.  
\* inklusive Cool&Sound-Paket und Partikelfilter

## Fahrleistungen

Beschleunigung	s
0 - 50 km/h	3,7
0 - 80 km/h	8,0
0 - 100 km/h	11,6
0 - 120 km/h	17,3
0 - 130 km/h	20,5
0 - 140 km/h	24,5
400 m	18,0 (122 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Elastizität	
60 - 100 km/h im IV./V. G.	8,5 / 12,5
80 - 120 km/h im IV./V. G.	9,8 / 12,9

## Fahrversuche

km/h	km/h
Stalom 18 m leer/beladen	61,2/60,7
ISO-Wedelgasse leer/beladen	126,9/124,1
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschwindigkeit leer/beladen	71/69
Ausfahrgeschwindigkeit leer/beladen	49/49

## Verbrauch

L/100 km	L/100 km
Diesel	
minimal (ams-Verbrauchsrunde)	5,6
maximal	8,4
Testverbrauch	6,5
Reichweite in km	846

## Außengeräusch

dB(A)	dB(A)
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	79/72
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	76
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	74

## Innengeräusch

dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Gang	III.	IV.	V
bei 80 km/h	68	64	62
bei 100 km/h	72	67	66
bei 120 km/h	-	71	68
bei 130 km/h	-	72	70
bei 160 km/h	-	74	73
Standgeräusch		48	
Maximalgeräusch im III. Gang		72	

## Tachometerabweichung

km/h	km/h
80	74
100	93
120	111
130	120
140	129

## Bremsweg

m	m
aus 100 km/h kalt (leer)	38
aus 100 km/h kalt (beladen)	40
aus 100 km/h warm (beladen)	40
Hochgeschwindigkeitsbremsstest (140 km/h)	73



## Bewertung

Der Golf Variant zeigt überzeugende Alltags-Qualitäten: funktionelle Gestaltung, erstklassiges Fahrverhalten, viel Fahrkomfort. Der 105-PS-TDI-Motor trübt den positiven Gesamteindruck.

### Karosserie

- ⊕ gute Platzverhältnisse
- ⊖ sehr großer Gepäckraum
- ⊕ hohe Bedienungs-funktionalität
- ⊖ gute Verarbeitung
- ⊕ durch breite B-Säule eingeschränkte Übersichtlichkeit

### Komfort

- ⊕ sehr guter Federungskomfort
- ⊖ bequeme Sitze
- ⊖ brummiges Motorgeräusch

### Antrieb

- ⊕ hohe Durchzugskraft
- ⊖ sehr gute Schaltung
- ⊖ eingeschränkte Laukultur
- ⊖ kein Sechsganggetriebe
- ⊖ kurze Übersetzung im fünften Gang

### Fahreigenschaften

- ⊕ neutrales Kurvenverhalten
- ⊖ agiles Handling
- ⊖ präzise Lenkung
- ⊖ gute Traktion
- ⊖ sehr gut abgestimmtes ESP

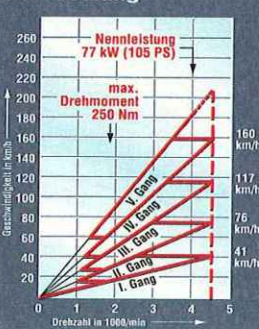
## Zusatzausstattung

- ✓ (sinnvoll)
- ✓ Einparkhilfe und Geschwindigkeitsregelanlage 427,-
- ✓ Cool&Sound: Klimaanlage und Radio mit CD 882,-
- ✓ Metallic-Lackierung 472,-
- ✓ Navigationssystem 2724,-
- ✓ Bi-Xenonscheinwerfer 1072,-

## Leistung



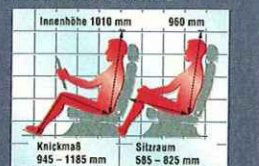
## Übersetzung



## Bremsweg



## Innenraum-Maße



## Sicherheit

- ⊕ gut dosierbare, standfeste Bremsen
- ⊕ gute Sicherheitsausstattung

## Umwelt

- ⊕ angemessener Verbrauch
- ⊖ Partikelfilter nur gegen Aufpreis

## Kosten

- ⊕ voraussichtlich gute Wiederverkaufschancen
- ⊖ lange Inspektionsintervalle

# SECHS APPEAR

Feines Karosserie-Lifting, stärkerer Sechszylinder mit Direkteinspritzung, finessenreicheres Fahrwerk: Kann der aufgefrischte SUV-Dynamiker Porsche Cayenne dem bewährten Mercedes ML 350 gefährlich werden?





**A**llein dieses Zischen zum Abschied – immer dann, wenn die Luftfederung ihre Parkposition einnimmt und dabei für einen Moment das erhöhte Knistern von Motor und Auspuff übertönt. Lässiger als Coming-Home-Leuchtfleuer und automatisches Spiegelanklappen. Was Mercedes ML 350 und Porsche Cayenne – neben Reisen, Laden und Ziehen – natürlich auch beherrschen.

Von den einen geschmäht und den anderen geliebt, liefern Vollwert-SUV derzeit Diskussions-Munition. Selbst schuld, möchte man ihnen zurufen. Wer sich bereits im Parterre des Modell-Portfolios, wo rund 3,5 Liter große V6-Benziner um die 280 PS produzieren, derart trinkfest gibt, hat es nicht besser verdient. Auf der Gaspedalstreichelnd absolvierten auto motor und sport-Normrunde verlangt der neue Porsche Cayenne V6 mit 11,9 L/100 km fast so viel Super Plus wie sein beinahe 100 PS stärkerer Achtzylinder-Bruder. Der ML 350 konsumiert im Sparmodus immerhin 10,3 Liter Superbenzin. Im gemischten Testbetrieb zieht er über 15 Liter durch die Düsen, beim Porsche sind es sogar 16 Liter.

Die Physik ist eben unerbittlich, auch wenn es gilt, die knapp 2,2 Tonnen des ML oder die 2,3 Tonnen des Cayenne mitsamt Luftwiderstand und Allrad-Verlust vorwärtszuwuchten. Dabei bemüht sich der intensiv modellgepflegte Cayenne ja sogar mittels Common-Rail-Direkteinspritzung um Schadensbegrenzung beim Verfeuern fossiler Brennstoffe. Mehr Bohrung und Hub sowie ein von 15 auf 10,6 Grad reduzierter Zylinderwinkel unterscheiden den neuen 3,6-Liter vom 3,2 Liter großen Vorgänger – ebenfalls von VW entwickelt. Im Porsche produziert er 290 PS, 385 Newtonmeter sowie einen prägnanten Ton. Vor allem Passanten profi-

tieren vom großzügig ausgerollten Klangteppich – der Akustik-Truppe in Weissach sei Dank.

Dennoch ist der Mercedes-V6 mit seinem 90-Grad-Bankwinkel schwingungstechnisch im Vorteil und dokumentiert das durch samtigeren Klang und geringeres Vibrationsaufkommen. Trotz einer kleinen Power-Unterlegenheit schiebt er einen Hauch stämmiger als der Porsche, legt ab 4000/min noch einmal nach und würzt das Ganze mit Sechszylinder-Trompeten. Kultiviert und dezent, aber lecker. Was kaum überrascht – schließlich spielt der 350 unter anderem in den Roadstern SL und SLK die tragende Rolle.

#### **Ebenso wie die Siebenstufen-Automatik.**

Anders als beim Dauertest-SLK (siehe Seite 70) buttert sie die Gänge so fein hinein, dass der für sich genommen akkurat arbeitende Sechsstufen-Automat im Porsche – mit verbrauchssenkender Stand-Abkopplung und längerer Übersetzung – das Nachsehen hat. Speziell bei wechselndem Tempo wirkt er überdies etwas hektisch, hält niedrige Gänge zuweilen länger als gewollt.

Ausgelöst wird das durch drastisches Gasgeben – etwa bei zügigen Überholmanövern – oder Drücken der serienmäßigen Sport-Taste. Diese schärft die Gaspedalkennlinie ebenso wie die Schaltstrategie. Zudem stellen die adaptiven Dämpfer der aufpreispflichtigen Luftfederung auf stur.

Selbst in Komfort-Position gibt sich der Cayenne auf langen wie kurzen Unebenheiten straffer als der optional luftgefederte ML im Sport-Modus. Der geschmeidig abrollende Mercedes veröhnt auch auf zweitklassigen Pisten mit erstklassigem Komfort. Er scheint bequeme Laufschuhe zu tragen, während der Porsche trotz dämpfungsfreudiger 17-Zoll-Reifen mit dünnen Wettkampftretern unterwegs ist. ▷

**Kiesgruben-Einsätze erledigen die beiden Allradler im Vorbeigehen; bei kniffligeren Aufgaben helfen höhenverstellbare Federungen sowie Sparren und Untersetzung (Porsche)**



# TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		Mercedes ML 350	Porsche Cayenne
Motorbauart/Zylinderzahl		V/6	V/6
Hubraum	cm <sup>3</sup>	3498	3598
Leistung	kW (PS) bei 1/min	200 (272) 6000	213 (290) 6200
max. Drehm.	Nm bei 1/min	350 bei 2400	385 bei 3000
Schadstoffeinstellung		Euro 4	Euro 4
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	g/km	275	310
Leergewicht/Zuladung	kg	2171/659	2303/642
Länge × Breite × Höhe	mm	4780 × 1911 × 1815	4798 × 1928 × 1699
Radstand	mm	2915	2855
Wendekreis links/rechts	m	11,9/11,9	12,1/12,3
Gepäckraum	L/VD	551/2050	540/1770
Tankinhalt	L	95	100
Innenbreite vorn/hinten	mm	1530/1525	1565/1495
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1010/995	1050/990
Normalsitzraum	mm	750	705
Quadermaß L × B × H	klein mm	640 × 865 × 790	435 × 870 × 785
	groß mm	1525 × 865 × 790	1245 × 870 × 785
Testwagenbereifung		235/65 R 17 V Michelin Latitude	235/65 R 17 V Bridgestone Dueler HP
Kraftübertragung		Allradantrieb Siebengangaut.	Allradantrieb Sechsgangaut.
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		5,8	5,8
0 – 100 km/h		8,5	8,7
0 – 120 km/h		11,9	12,0
0 – 130 km/h		13,9	14,1
0 – 140 km/h		16,1	16,6
0 – 160 km/h		21,4	22,3
Höchstgeschw.	km/h	225	227
Bremsweg	m		
aus 100 km/h kalt leer		39	38
aus 100 km/h kalt beladen		39	39
aus 100 km/h warm beladen		39	40
aus 170 km/h kalt leer		113	113
µ-split-Bremsweg		113	111
Testverbrauch	L/100 km		
min. (ams-Verbrauchsrunde)		15,4	16,0
maximal		10,3	11,9
Reichweite	km	18,1	18,8
		617	625
ECE-Verbrauch	L/100 km	Superbenzin	Super Plus
Stadt		15,2	18,3
über Land		9,4	9,8
gesamt		11,5	12,9
Innengeräusch	dB(A)		
bei 50 km/h		58	60
bei 80 km/h		61	63
bei 100 km/h		62	66
bei 120 km/h		64	68
bei 130 km/h		66	69
bei 140 km/h		68	70
bei 160 km/h		69	71
Fahrversuche leer/bel.	km/h		
Stalom 18 m		56,0/54,8	60,3/59,1
ISO-Wedelltest		119,6/117,2	125,3/122,2
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrtgeschwindigkeit		67/66	70/69
Ausfahrtgeschwindigkeit		42/48	55/56
Festkosten	Euro		
Steuer		236,-	243,-
Haftpflicht		1654,-	1519,-
Teilkasko <sup>1)</sup>		657,-	849,-
Vollkasko <sup>2)</sup>		3176,-	3582,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>3)</sup>	Euro		
bei 15 000 km/Jahr		488,-	535,-
bei 30 000 km/Jahr		764,-	852,-
Grundpreis	Euro	50 694,-	57 340,- <sup>4)</sup>
Einparkhilfe		809,-	809,-
Lederausstattung		3320,-	○
Metallic-Lackierung		952,-	857,-
Navigationssystem		2630,-	2886,-
Reifendruckkontrolle		351,-	643,-
elektr. Schiebedach		1309,-	1297,-
Sitzheizung		387,-	512,-
Bi-Xenon-Scheinwerfer		1630,-	1511,-

<sup>1)</sup> ohne SB; <sup>2)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>3)</sup> ohne Wertverlust; <sup>4)</sup> mit Luftfederung, ○ = Serie

Das zahlt sich für den Cayenne aber in Form gesteigerter Agilität und Rückmeldung aus. Kleintransporter-Gewicht und Babyelefant-Statur hindern ihn nicht am talentierten Kurvenswingen. Im Gegensatz zum ML: Er nimmt Kurswechsel mit seiner zwar beruhigend homogenen, aber etwas indirekten Lenkung untersteuernd in Angriff. Außerdem neigt er sich stärker und beginnt bei forciertem Tempo über alle vier Räder zu rutschen. Das kostet Platz und Zeit.

Der Porsche animiert mit seiner aus der Mittellage spontanen, fast spitz ansprechenden Lenkung, der agilen Fahrwerksauslegung und einer heckbetonten Grundkraftverteilung des Allradantriebs zum Toben. Damit steckt er nicht nur den ML auf Testparcours und

Landstraße lässig in den Sack, sondern umdröbelt bei Bedarf sogar ambitionierte Kompakt- und Mittelklassler. Zielsicher trifft und hält er die angepeilte Linie, akzeptiert enge Radien und dreht bei Lastwechseln das Heck kontrolliert ein.

Die intelligenten, handlingfördernde Beibrarbeit unterstützen aktive, elektronisch kommandierte Stabilisatoren. An Vorder- und Hinterachse getrennt angesteuert, beeinflussen sie das Eigenlenkverhalten entsprechend der Fahrsituation. Außerdem hält das PDCC genannte System (3213 Euro) den Cayenne bis zu einer Querschleunigung von 0,65g in der Waagrechten. Ein Wert, bei dem die Steppkes im Kindergarten-Shuttle jubeln – oder speien. Aber halt: Porsche propagiert die findige

## Etwas knapperer Innenraum, 290-PS-Direkteinspritzer, vielfältige Verstellmöglichkeiten



Das handlingfixierte Cayenne-Fahrwerk lässt das hohe Gewicht von 2,3 Tonnen vergessen





Der ML gibt den leisen, komfortabel abrollenden Reisewagen mit Offroad-Option



Gutes Platzangebot, angemessen kräftiger 272-PS-V6, elektronische Bergabfahrhilfe

Technik ja als magenschonend, weil drastisch wankreduzierend.

Und sogar im Gelände hilft PDCC: Hier entkoppeln die Stabis und vergrößern damit die Verschränkung. Goodies wie Sperren und Untersetzung besitzt der Cayenne sowieso. Beim ML kostet das Offroad-Paket 2082 Euro extra, doch bereits im Serientrimm meistens der Mercedes und der Cayenne Aufgaben, die Unbedarfte höchstens Landy, Jeep und Co. zutrauen.

Die fein abgestimmte Traktionsregelung mit Bergabfahrhilfe unterstützt ML-Piloten dabei ebenso wie die höhenverstellbare Luftfederung, obwohl diese standardmäßig ohne die 30 Extra-Millimeter des Geländepakets auskommen muss. Dennoch: Wer in die Pampa will, sollte das Offroad-Paket ordern. Es entlastet die Bremsen bei ihrer Arbeit als Sperren-Substitute und den Unterboden durch einen Unterfahrschutz.

Wesentliches für das automobiler Fortkommen zwischen Edeka und Nizza liefern die beiden SUV zu Preisen weit jenseits der 50 000-Euro-Marke ab Werk. Neben opulenten Laderäumen, ordentlicher Zuladung und 3,5 Tonnen Anhängelast bringen sie Stereo- und Klimaanlage sowie bequeme Sitze – bei Porsche ledergepolstert – inklusive teil-elektrischer Verstellung mit.

Fetter Luxus findet sich jedoch erst in der Aufpreisliste, und dort nicht zu knapp: von diversen Polstervarianten und Dekors über Abstandsregeltempomat (ML) bis zu Radgrößen von 20 und 21 Zoll (Porsche). Doch obwohl der konsequent kurvengierige Porsche gern auf großem Fuß lebt – im Endeffekt kann er dem rundum ausgewogeneren Mercedes nicht um die Ohren fahren.

Text: Jörn Thomas  
Fotos: Hans-Dieter Seufert

## GESAMTERGEBNIS

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Mercedes ML 350	Porsche Cayenne
<b>Karosserie</b>			
Innenmaße	(10)	9	8
Raumgefühl	(10)	9	8
Kofferraum	(10)	9	8
Zuladung	(5)	4	4
Anhängelast	(5)	5	5
Funktionalität	(10)	8	8
Serien-/Zusatzausstattung	(15)	11	11
Sicherheitsausstatt. (passiv)	(25)	19	13
Qualitätsanmutung	(10)	9	9
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>83</b>	<b>74</b>
<b>Bediensicherheit</b>			
Rundumsicht/Übersichtlichkeit	(10)	8	8
Bedienbarkeit	(25)	23	21
Licht	(10)	8	8
Instrumente	(5)	4	4
<b>SUMME</b>	<b>(50)</b>	<b>43</b>	<b>41</b>
<b>Fahrkomfort</b>			
Federung leer	(25)	22	18
Federung beladen	(15)	12	11
Sitze vorn	(20)	19	17
Sitze hinten	(10)	9	7
Klimatisierung	(10)	7	8
Innengeräusch-Messwerte*	(5)	5	4
Geräuscheindruck	(10)	9	7
Wendekreis	(5)	2	1
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>85</b>	<b>73</b>
<b>Antrieb</b>			
Laufkultur	(15)	13	11
Durchzugskraft	(10)	7	6
Leistungsentfaltung	(5)	4	4
Schaltung/Getriebeabstufung	(25)	23	21
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(20)	16	16
Testverbrauch	(20)	3	2
Reichweite	(5)	3	3
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>69</b>	<b>63</b>
<b>Fahrsicherheit</b>			
Fahrsicherheit leer	(20)	18	19
Fahrsicherheit beladen	(15)	13	14
Fahrdynamik-Test	(5)	3	5
Sicherheitsausstattung (aktiv)	(20)	10	5
Handling	(10)	6	8
Lenkung	(10)	8	8
Geländetauglichkeit	(10)	8	9
Traktion/Wintertauglichkeit	(5)	5	5
Geradeauslauf/Windempfindl.	(5)	3	3
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>74</b>	<b>76</b>
<b>Bremsen</b>			
Bremsweg leer (100 km/h)	(10)	8	9
Bremsweg beladen (*)	(5)	4	4
Bremsweg warm beladen (*)	(10)	8	7
Bremsweg aus 170 km/h	(5)	4	4
Pedalgefühl	(5)	4	5
µ-split-Stabilität	(5)	4	4
µ-split-Anhalteweg	(5)	3	3
Bremsassistent	(5)	2	2
<b>SUMME</b>	<b>(50)</b>	<b>37</b>	<b>38</b>
<b>Eigenschaftswertung</b>	<b>(500)</b>	<b>391</b>	<b>365</b>
<b>Umwelt</b>			
Minimalverbrauch	(20)	4	2
Emissionsverhalten	(10)	2	2
Leergewicht	(10)	2	0
Stand- und Fahrgeräusch*	(10)	10	10
<b>SUMME</b>	<b>(50)</b>	<b>18</b>	<b>14</b>
<b>Kosten</b>			
Grundpreis*	(25)	25	12
Aufpreisgestaltung	(5)	4	3
Wiederverkaufschancen	(10)	7	7
Festkosten für 6 Jahre*	(15)	15	13
Wart./Rep. 100 000 km*	(15)	15	14
Kraftstoff 100 000 km*	(20)	20	17
Garantie	(10)	5	3
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>91</b>	<b>69</b>
<b>Gesamtwertung</b>	<b>(650)</b>	<b>500</b>	<b>448</b>

### 1. MERCEDES

Klarer Sieg für den ML: Er ist in praktisch allen Bereichen besser als der Cayenne. Lediglich beim Handling fällt er etwas zurück.

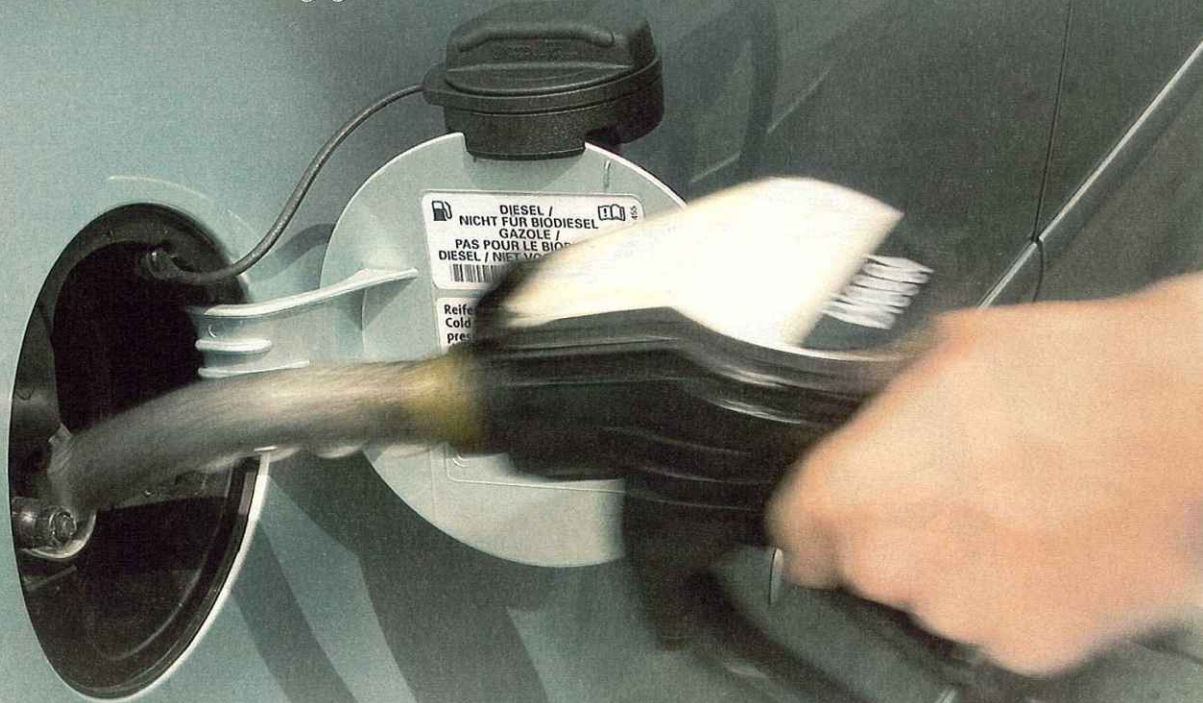
\* Bester erhält volle Punktzahl

### 2. PORSCHE

Konsequent und erfolgreich auf Agilität getrimmt, vernachlässigt der teure Cayenne Wesentliches wie Komfort und Platzangebot.

# SPARSPASS PUR

Drei Paarungen treten an, um den jeweiligen Knauser-König zu ermitteln: VW Passat Variant Blue Motion gegen 1.9 TDI, Audi A3 1.9 TDI e gegen 1.9 TDI sowie BMW 120i neu gegen alt.

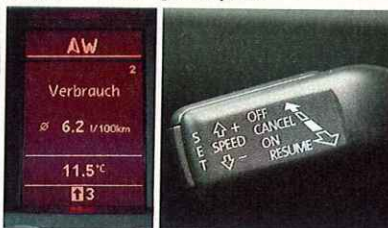


DIESEL /  
NICHT FÜR BIODIESEL  
GAZOLE /  
PAS POUR LE BIODIESEL  
DIESEL / NIET VOOR  
Biodiesel  
Reife  
Cold  
pres





Kaum sichtbare, aber effektive Unterschiede: Blue Motion mit verschlossenen Lamellen im Kühlergrill, fünfzige Schalttempfegung im Display und serienmäßiger Tempomat



TECHNISCHE DATEN		
Fahrzeugtyp	VW Passat Variant Blue Mot.	VW Passat Variant 1.9 TDI
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1896 cm <sup>3</sup>	1896
Leistung	77 (105) kW (PS) bei 1/min	77 (105) 4000
max. Drehmoment	250 Nm bei 1900	250 bei 1900
Schadstoffemission	Euro 4	Euro 4
Leergewicht/Zuladung	1494/536 kg	1531/569
Tankinhalt	70 L	70
Reichweite	1148 km	1061
c <sub>w</sub> -Wert	0,28	0,31
Testwagenbereifung	205/55 R 16 H Conti Premium Contact	215/55 R 16 W Dunlop SP Sport07
Beschleunigung	s	
0 - 80 km/h	7,9	8,2
0 - 100 km/h	11,7	12,3
0 - 120 km/h	17,8	19,0
0 - 140 km/h	25,8	27,8
Elastizität	s	
60 - 100 km/h (IV./V. G.)	9,6/15,9	9,5/13,8
80 - 120 km/h (V./VI. G.)	15,1/-	14,6/-
Höchstgeschw.	190 km/h	185

ams-Verbrauchsarten	L/100 km	Diesel	Diesel
min. (ams-Verbrauchsrunde)	4,6	5,6	5,6
maximal	9,8	11,2	11,2
Stadt	6,2	5,8	5,8
Landstraße	4,9	5,2	5,2
Autobahn max. 130 km/h	5,1	5,7	5,7
Testverbrauch	6,1	6,6	6,6
CO <sub>2</sub> -Ausstoß bei Testverbr.	162 g/km	176	176
ECE-Verbrauch	L/100 km	Diesel	Diesel
Stadt	6,7	7,5	7,5
über Land	4,2	5,0	5,0
gesamt	5,1	5,9	5,9
ECE-CO <sub>2</sub> -Ausstoß gesamt	136 g/km	156	156
Innen Geräusch	dB(A)		
bei 80 km/h	64	61	61
bei 100 km/h	65	64	64
bei 130 km/h	68	69	69
bei 140 km/h	70	71	71
Festkosten	Euro		
Steuer	293,-	293,-	293,-
Haltpflicht	1184,-	1184,-	1184,-
Teilkasko <sup>1)</sup>	536,-	536,-	536,-
Vollkasko <sup>2)</sup>	1589,-	1589,-	1589,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>3)</sup>			
bei 15 000 km/Jahr	Euro 298,-	313,-	313,-
bei 30 000 km/Jahr	Euro 426,-	456,-	456,-
Grundpreis	Euro 27 428,-	26 929,-	26 929,-
Ersparnis pro 100 km	Euro	0,56	0,56
Amortisation nach	km	89 107	89 107

# MINDER-SEGEN?

Gerade bei kinderreichen Familien ist häufig Sparen angesagt. Der Passat Variant Blue Motion könnte hierzu seinen Teil beitragen. Gegenüber dem 1.9 TDI mit 105 PS verspricht er Minderverbrauch.

Er sieht wie ein ganz normaler Passat Variant aus. Und doch soll sein Luftwiderstandsbeiwert statt 0,314 nur 0,275 betragen? Wo ist die vollflächige Verkleidung, wo sind die aerodynamischen Hilfsmittel? Sie sind vorhanden – aber geschickt versteckt. Schließlich soll die Optik familienkompatibel bleiben.

Die Karosserie sitzt rund eineinhalb Zentimeter tiefer, der Blue Motion rollt auf Leichtlauf-Reifen der Marke Continental, der Unterboden ist geglättet und wird vom Frontspoiler optimal angeströmt, der Kühlergrill ist teilweise verschlossen. Letzteres sieht man nicht, fühlt es nur, wenn man durch die Lamellen greifen will und auf Widerstand stößt; der Spar-TDI benötigt weniger Kühlluft als seine stärkeren Kollegen. So viel zur Hardware.

Software-seitig änderten die Ingenieure ausschließlich die Leerlaufdrehzahl. Sie senkten sie von 830 auf 730 Umdrehungen. Sonst bleibt der zwei-ventilige Direkteinspritzer serienmäßig und leistet 105 PS – genauso wie im Passat 1.9 TDI Variant.

Geändert wurde allerdings die Kraftübertragung. Wie beim Polo Blue Motion übersetzt VW auch beim Spar-Passat das Getriebe teilweise länger:

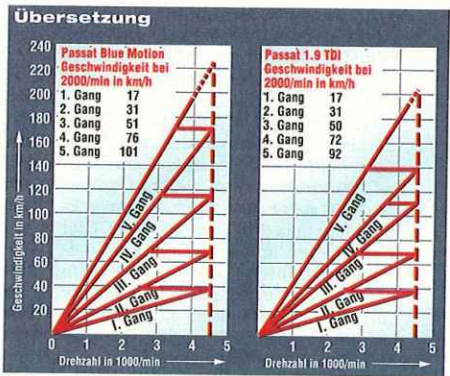
den dritten Gang um vier, den vierten um sieben und den fünften um zwölf Prozent. Nicht viel, aber immerhin.

Wer nun einen deutlich spürbaren Verlust an Antrittstärke vermutet, sieht sich getäuscht. Verblüffendes Phänomen: Das Passat-Sparmodell beschleunigt besser, zieht nur schlechter durch. Dennoch kommt man sich selten untermotorisiert vor. Im Gegenteil: Bei der Höchstgeschwindigkeit hat der Eco-Passat sogar die verchromte Nase wieder leicht vorn.

**Ebenfalls erstaunlich: In der Stadt verbraucht der Blue Motion mehr** – das einzige Manko gegenüber dem TDI. Auf der Normrunde unterbietet er diesen um einen Liter, auf der Autobahn um 0,6, auf der Landstraße sind es immerhin noch 0,3 Liter weniger.

Der Verbrauchsvorteil ist in diesem betont sparsam gefahrenen Vergleich teilweise recht gering. Wer viel Volllast fährt, wird dagegen noch viel größere Unterschiede feststellen. Außer im städtischen Dauereinsatz, beispielsweise als Taxi, rechnet sich der Passat Blue Motion dann durchaus. Allerdings kostet er auch 499 Euro mehr als der 1.9 TDI, entlastet die Haushaltskasse also erst nach rund 90 000 Kilometer Fahrleistung.

<sup>1)</sup> ohne SB; <sup>2)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>3)</sup> ohne Wertverlust



**Fazit**  
Schon der bisherige Passat 1.9 TDI mit 105 PS lässt sich äußerst ökonomisch bewegen. Doch erst der Blue Motion schöpft das volle Sparpotenzial aus. Kleine Nachteile bei Komfort und Durchzugskraft sind leicht zu verschmerzen. Etwas anderes nicht unbedingt: Erst nach 89 107 Kilometern rechnet sich das Sparmodell.



**Audi A3 TDI e: länger übersetztes Getriebe und Schaltanzeige als Schlüssel zu niedrigen Verbrauchswerten, zusätzlich abgesenkte Karosserie und schmalere 16-Zoll-Reifen**



**TECHNISCHE DATEN**

Fahrzeugtyp	Audi A3 1.9 TDI e	Audi A3 1.9 TDI	
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	
Hubraum	cm <sup>3</sup> 1896	1896	
Leistung	kW (PS) bei 1/min 77 (105) 4000	77 (105) 4000	
max. Drehmoment	Nm bei 1/min 250 bei 1900	250 bei 1900	
Schadstoffemissionsstufe	Euro 4	Euro 4	
Leergewicht/Zuladung	kg 1351/489	1377/478	
Tankinhalt	L 55	55	
Reichweite	km 1078	932	
C <sub>w</sub> -Wert	0,31	0,33	
Testwagenbereifung	205/55 R 16 W Michelin Pilot Primacy	225/45 R 17 W Pirelli P Zero Rosso	
Beschleunigung	s		
	0 – 80 km/h	7,5	7,7
	0 – 100 km/h	11,3	11,4
	0 – 120 km/h	16,7	17,4
0 – 140 km/h	24,5	25,2	
Elastizität	s		
	60 – 100 km/h (I./V. G.)	9,7/17,2	8,6/12,1
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	15,7/-	13,0/-	
Höchstgeschw.	km/h	194	187
ams-Verbrauchsfahrten L/100 km	min. (ams-Verbrauchsrunde)	4,0	4,9
	maximal	7,5	7,9
	Stadt	4,7	5,4
	Landstraße	4,5	4,8
	Autobahn max. 130 km/h	4,8	5,7
	Testverbrauch	5,1	5,9
CO <sub>2</sub> -Ausstoß bei Testverbr.	g/km	136	157
ECE-Verbrauch L/100 km	Diesel		Diesel
	Stadt	5,8	6,1
	über Land	3,8	4,2
	gesamt	4,5	4,9
	ECE-CO <sub>2</sub> -Ausstoß gesamt	g/km	119
Innengeräusch dB(A)	bei 80 km/h	66	64
	bei 100 km/h	68	67
	bei 130 km/h	72	72
	bei 140 km/h	72	72
Festkosten Euro	Steuer	293,-	293,-
	Haftpflicht	1184,-	1183,-
	Teilkasko <sup>1)</sup>	485,-	485,-
	Vollkasko <sup>2)</sup>	1589,-	1589,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>3)</sup>	bei 15 000 km/Jahr	Euro 274,-	299,-
	bei 30 000 km/Jahr	Euro 385,-	434,-
Grundpreis	Euro	22 600,-	22 450,-
Ersparnis pro 100 km	Euro		0,80
Amortisation nach	km		16 741

# SPARMACHER

Sparen macht Spaß – vor allem an der Zapfsäule. Neuer Spaßmacher im Audi-Programm ist der A3 1.9 TDI e, eine Eco-Version des 1.9 TDI mit geänderter Getriebe-Übersetzung.

**A**udi und Formel E? Genau, Anfang der Achtziger. Mit einem Vier-plus-E-Getriebe, was für einen besonders lang übersetzten fünften Gang stand. Und einer halbautomatischen Start-Stopp-Funktion. Geblieben ist von dieser Idee ein kleines e sowie die Erkenntnis, dass ein stärker gespreiztes Getriebe Kraftstoff sparen kann. Deshalb sind die Gänge drei bis fünf des A3 1.9 TDI e länger als diejenigen des A3 1.9 TDI.

Weil der erste und der zweite Gang identisch übersetzt werden, beschleunigen beide 105 PS starken Fahrzeuge bis 100 km/h nahezu gleich. Darüber ist der e sogar eine Spur aufgeweckter, sofern man die Gänge ausdreht. Gibt man dagegen im hohen Gang bei niedrigen Drehzahlen Vollgas – etwa beim Überholen auf der Landstraße –, hat der Turbolader des Diesels noch keinen Ladedruck, und der e verhungert. Abhilfe schafft Zurückschalten.

Serienmäßig ist der A3 e tiefergelegt, was den Luftwiderstand verringert – und leider auch den Komfort. Auf kurzen Bodenwellen fällt eine Stuckneigung auf, die jedoch in Verbindung mit den 16 Zoll genen Reifen erträglich bleibt. Davon abgesehen ist alles Weitere positiv. Etwa die Ergebnisse der

ausführlichen Verbrauchsfahrten. Auf Normrunde und Autobahn ist der e-Audi fast einen Liter/100 km sparsamer, in der Stadt über einen halben, und im Mittel sind es 0,8 Liter.

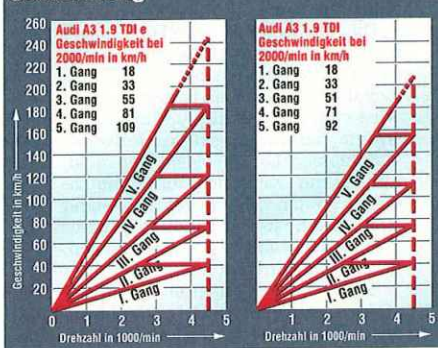
Bei den Testfahrten richteten sich die Fahrer stets nach der Empfehlung der Schaltanzeige. Sie ist im Display des Bordcomputers integriert und deutet mit einem Pfeil sowie einer Zahl an, welcher Gang gerade der effektivste ist. Nachteil der Anzeige: Sie ist mickrig (siehe auch VW Passat Seite 33), ein Blick darauf lenkt stark vom Verkehr ab. Deshalb empfiehlt es sich, zunächst den persönlichen Fahrstil mit Hilfe der Ganganzeige zu optimieren und später nach Gefühl zu schalten. Meist ist der Bereich des größten Drehmoments bei 2000/min der perfekte Zeitpunkt.

**Der Aufpreis für den A3 e beträgt nur 150 Euro, der Kauf lohnt quasi immer**, wie die Amortisations-Rechnung beweist. Schon ab 16 741 Kilometern ist der e-Käufer im Plus, die voraussichtlich steigenden Kraftstoff-Preise nicht einmal eingerechnet. Zusätzlich bleibt das Lächeln auf den Lippen, wenn der Bordcomputer einen Schnitt um oder sogar unter fünf Liter anzeigt.

Selten fiel die Empfehlung leichter: Der A3 1.9 TDI e ist die bessere Wahl.

<sup>1)</sup> ohne SB; <sup>2)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>3)</sup> ohne Wertverlust

## Übersetzung



## Fazit

Einziges Argument gegen den A3 TDI e: der Komfortverlust durch das Sportfahrwerk. Sonst spricht das Einsparpotenzial im Vergleich mit A3 1.9 TDI 0,8 bis 0,9 Liter. Amortisation nach 16 741 Kilometern. In der Stadt ist er genügsamer. Bei gleicher Fahrweise entspricht das Einsparpotenzial im Vergleich mit A3 1.9 TDI 0,8 bis 0,9 Liter. Amortisation nach 16 741 Kilometern.



Alt gegen neu (rechts): Der Zweiliter-Benziner des BMW Einser wurde um 20 PS stärker und dennoch sparsamer – dank Innovationen wie der abschaltbaren Start-Stopp-Funktion



## GEIZ-THEMA

Dank aufwendiger Modifikationen wie einer Start-Stopp-Funktion soll der neue BMW 120i mit dem Benzin deutlich geiziger umgehen als sein Vorgänger – trotz besserer Fahrleistungen.

**S**chock in München: Mit wehenden Fahnen trat der BMW 118d gegen den VW Golf 2.0 TDI an und räumte dann mit eingerolltem Banner das Feld (siehe Heft 8/2007). Aller aufwendigen Spartechnik zum Trotz verbrauchte der Einser im Testmittel einen Zehntelliter mehr Diesel als der konventionelle TDI aus Wolfsburg. Die zahlreichen Innovationen wie Start-Stopp-Automatik, abgekoppelte Lichtmaschine, bedarfsgerecht laufende Kühlmittel-Pumpe und Aerodynamik-Verbesserungen – alles nur Rhetorik?

auto motor und sport rechnet den Spar-Plan des Einser nach und nimmt als Kalkulations-Grundlage seinen direkten Vorgänger: 120i alt gegen neu. Optisch unterscheiden sie sich kaum, technisch dagegen sehr. Ab sofort sind Direkteinspritzung der zweiten Generation in Verbindung mit neu gestalteten Brennräumen und ein ausgedehnter Magerbereich mit an Bord. Für mehr PS bei weniger Verbrauch.

170 statt 150 PS stehen für bessere Fahrleistungen und beim Mess-Termin in Hockenheim für 8,7 statt 9,2 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h – bei nahezu identischem Fahrzeuggewicht. Gut zwei Sekunden ist

der Neue beim Durchzug von 80 bis 120 km/h im sechsten Gang schneller.

Selbst bei sehr zügiger Fahrt über die Autobahn verbraucht der Neue einen halben Liter weniger. Dabei liegt die Höchstgeschwindigkeit sieben km/h über der des Alten. Wird der Gasfuß auf Fern- und Landstraßen leichter, konsumiert das aktuelle Modell einen ganzen Liter weniger auf 100 Kilometer.

Als Knauser-König positioniert sich der neue 120i aber erst ab der Normrunde. 5,3 statt 6,5 Liter Super Plus auf 100 km, das ist deutlich. Und dabei kommt die Start-Stopp-Funktion noch nicht einmal wesentlich zum Tragen. Ihre Stunde schlägt in der Stadt.

**1,6 Liter/100 km ist der neue Einser dort sparsamer als sein Vorgänger.** Motor aus an der Ampel und im Stau, schon übt sich der Vierzylinder in Enthaltsamkeit und braucht im Schnitt erstaunlich genügsame 6,7 Liter. Das kratzt bereits an den urbanen Werten einiger Kompakt-Diesels.

Entwarnung nach München: Die Innovationen sind nicht nur versprochen, sondern real. Der Neue ist der deutlich sparsamere Einser.

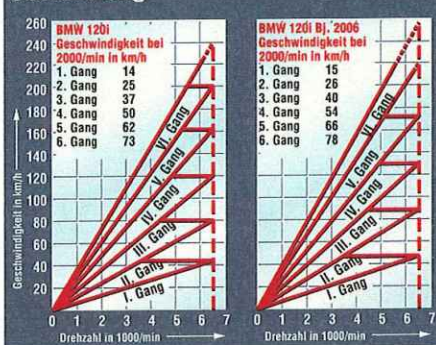
Text: Marcus Peters  
Fotos: Achim Hartmann

### TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	BMW 120i	BMW 120i (Bj. 2006)
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm <sup>3</sup>	1995
Leistung	kW (PS) bei 1/min	125 (170) 6700
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	210 bei 4250
Schadstoffemission	Euro 4	Euro 4
Leergewicht/Zuladung	kg	1378/422
Tankinhalt	L	53
Reichweite	km	624
c <sub>w</sub> -Wert		0,30
Testwagenbereifung	205/50 R 17 V Bridgestone Potenza RE050	205/50 R 17 V Bridgestone Potenza RE050
Beschleunigung	s	
0 – 80 km/h	5,7	6,0
0 – 100 km/h	8,7	9,2
0 – 120 km/h	12,0	12,9
0 – 140 km/h	17,0	18,3
Elastizität	s	
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	8,3/10,6	9,1/11,7
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	11,0/14,9	12,9/17,0
Höchstgeschw.	km/h	224
ams-Verbrauchsfahrten L/100 km		
min. (ams-Verbrauchsrunde)	5,3	6,5
maximal	12,0	12,5
Stadt	6,7	8,3
Landstraße	6,1	7,2
Autobahn max. 130 km/h	7,8	8,9
Testverbrauch	8,5	9,2
CO <sub>2</sub> -Ausstoß bei Testverbr. g/km	202	219
ECE-Verbrauch	L/100 km	Super Plus
Stadt	8,7	10,5
über Land	5,1	5,9
gesamt	6,4	7,6
ECE-CO <sub>2</sub> -Ausstoß gesamt	g/km	152
Innengeräusch	dB(A)	
bei 80 km/h	62	63
bei 100 km/h	66	65
bei 130 km/h	70	70
bei 140 km/h	71	72
Festkosten	Euro	
Steuer	135,-	135,-
Haftpflicht	1063,-	1063,-
Teilkasko <sup>1)</sup>	577,-	577,-
Vollkasko <sup>2)</sup>	1755,-	1755,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>3)</sup>	Euro	
bei 15 000 km/Jahr	343,-	356,-
bei 30 000 km/Jahr	539,-	565,-
Grundpreis	Euro	25 850,-
Ersparnis pro 100 km	Euro	1,0
Amortisation nach	km	6134

<sup>1)</sup> ohne SB; <sup>2)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>3)</sup> ohne Wertverlust

### Übersetzung



### Fazit

Das hören BMW-Interessenten gerne: Der neue 120i ist schneller, kräftiger und sparsamer als sein direkter Vorgänger – und das ohne irgendwelche Abstriche. Anders als bei den vorhergehenden Paarungen gibt es bei BMW keine echte Wahl. Dennoch gut zu wissen: Den Aufpreis zum alten Einser fährt man nach 6134 Kilometern rein.



## DER GREIS IST HEISS

Die Politiker halten uns für fit genug, um bis zum 67. Lebensjahr zu arbeiten. Doch die Autohersteller behandeln uns inzwischen, als seien wir alle gebrechlich und bewegungsunfähig, findet Ralph Alex.

**G**enau 206 Knochen hat der Mensch, über 600 Muskeln, mehr als 100 Gelenke und 33 Wirbel. Das reicht locker, um Marathons zu laufen, Kühlschränke in den dritten Stock zu wuchten oder auf den 6962 Meter hohen Aconcagua zu klettern, wenn es sein muss. Nur mit dem Autofahren scheint unser Körper völlig überfordert zu sein, jedenfalls nach Meinung vieler Autobauer.

Wir dachten uns noch nichts dabei, als sie vor vielen Jahren die mechanischen Fensterkurbeln durch elektrische Fensterheber ersetzten (obwohl nur selten Fälle von Sehenscheiden-Entzündungen durch engagiertes Kurbeln bekannt geworden waren). Als die elektrische Sitzverstellung sich ausbreitete, nahmen wir dies dankbar zur Kenntnis – auch wenn die meisten von uns den Sitz nur einmal einstellen und bis zum Ende des Lebenszyklus eines Automobils nicht mehr dran rühren. Sei's drum.

Aber was ist jetzt los? Werden klammheimlich bereits Seniorenautos gebaut, nur weil sich bis zum Jahr 2050 die Zahl der über 80-Jährigen verdreifachen wird? Noch ist der Durchschnittsdeutsche erst 42 Jahre alt. Ein gutes Alter, in dem er problemlos Kühlschränke in den dritten Stock hie-

ven, auf den Aconcagua ... Sie wissen schon. Aber an der Tanke arthritissfrei in die Knie gehen, um den Luftdruck von vier Autoreifen zu überprüfen, das trauen ihm immer weniger zu. Die Autokonzerne installieren deshalb Reifendruck-Checksysteme. Oder selbst bei Kleinwagen eine automatische Ölstandskontrolle beim Motorstart. Ja sind wir denn nicht mehr in der Lage, eine Motorhaube anzuheben und einen Peilstab nach oben zu ziehen? Jeder Weinkorken fordert mehr Kraftaufwand. Ganz abgesehen davon, dass – erstens – die automatische Messung wie bei Porsche manchmal Minuten dauert und – zweitens – die Ölkontrolle von Hand ein professionell anmutendes Samstagmorgen-Männeritual war, mit dem sich Ehefrauen zumindest hin und wieder beeindruckten ließen: mein Mann, der Maschinist.

**Warum es außer dem Mazda MX-5 kaum noch Cabrios und Roadster gibt**, deren Verdeck sich mit einer lässigen Armbewegung nach hinten werfen lässt? Keine Ahnung. Weshalb Tippblinker, also ein Mal den Hebel antippen und gleich drei Mal blinken, sich immer mehr durchsetzt? Völlig unverständlich, der kleine Hebel lässt sich doch problemlos von Hand zurückstellen. Auf pseudo-sportliche, aber umständliche Starterknöpfe hat eigentlich niemand gewartet. Auf Keyless-go ebensowenig. Denn vom Entriegeln des Autos per Schlüssel ist noch keiner entkräftet auf den Asphalt gesunken, und wer Schlüssel oder Chipkarte gar nicht mehr zur Hand nehmen muss, vergisst sie womöglich irgendwann irgendwo.

Bis auf Bandscheiben-Patienten vielleicht ist auch jedem Autofahrer zuzutrauen, dass er seinen Oberkörper beim Einparken nach hinten dreht. Nichts gegen Parksensoren, aber braucht's wirklich auch noch Rückfahrkameras oder gar vollautomatisches Einparken am Straßenrand? Es würde schon genügen, endlich wieder übersichtliche Autos zu bauen. Regensensoren nerven sowieso die meiste Zeit, was im Grunde auch für Nachtsichtsysteme gilt, die nur ablenken. Und Türzuziehhilfen sind definitiv eine Beleidigung der menschlichen Fähigkeiten.

Womit wir beim Schlimmsten überhaupt wären, schlimmer noch als die kleinen hinteren Sitze beim Mercedes GL-Siebensitzer, die sich per Knopfdruck statt von Hand aufstellen lassen: Heckklappen von SUV oder Luxuslimousinen, die mit Motorkraft auf- und zugehen. Wer manuell eingreift, riskiert ein Blockieren des komplizierten Mechanismus. Doch manchmal dauert es ewig, bis die Dinger unter peinigendem Surren öffnen und schließen. Falls der Nachbar der Prozedur zuschaut, wird die noch peinlichere Frage kommen: „Haben Sie mit dem Gehen auch schon Probleme?“ ■

### BEDIENUNG ODER FERNBEDIENUNG? NICHT NUR TÜRZUZIEHHILFEN SIND EINE BELEIDIGUNG DER MENSCH- LICHEN FÄHIGKEITEN



# VOLLE BYTESEITE

Zuverlässigere Fahrerassistenz, topmoderne Audio- und Videoformate und noch genauere Navigationssysteme, das verspricht die digitale Infotainment-Zukunft.

## Abstandsregelung mit 3D-Kamera

Die üblichen 77-GHz-Radarsysteme sehen zwar weit in die Ferne, aber wenig in die Breite. Zudem können mit ihren Daten stehende Objekte nicht zugeordnet werden. Übliche 2D-Videokameras sind dagegen räumlich blind. Mit einer zusätzlichen 3D-Kamera können in Zukunft besonders im Nahbereich Objekte erkannt und ihr genauer Abstand gemessen werden.

### FERNBEREICH

≥ 150 m  
77-GHz-Long-Range-Radar  
Öffnungswinkel  
8–16 Grad

### MITTLBEREICH

50–150 m  
2D-Video  
Öffnungswinkel  
55 Grad

### NAHBEREICH

0–30 m  
2D/3D-Video  
Öffnungswinkel  
55 Grad

In Zukunft werden wir in der Automobilindustrie sehr viel näher am Multimediemarkt sein.“ Helmut Schinagel, seit Herbst 2006 Chef von Harman/Becker Automotive, macht keinen Hehl daraus, dass in der Vergangenheit im Auto-Elektronikbereich nicht alles perfekt gelaufen ist. Die Autofirmen und mit ihnen die großen Elektronikzulieferer kämpften lange Zeit vergeblich mit den extrem schnellen Entwicklungszyklen im Multimedia- und Telekommunikationsbereich.

Das soll sich nun dramatisch ändern. 2008 und 2009 werden, wenn es nach Bosch und Harman/Becker geht, die Jahre der großen Infotainment-Innovationen. Allem voran wird der Videobereich komplett umgekrempelt. Die optisch spektakulärste Innovation heißt Double View und wird es ermöglichen, dass Fahrer und Beifahrer auf einem Flachbildschirm zwei komplett ver-

schiede Anzeigen sehen: der Fahrer die Navigationsanweisungen, der Beifahrer zum Beispiel einen Videofilm. Die von Blaupunkt gezeigten Prototypen funktionieren beeindruckend. Der Trick hinter Double View ist eine hochgenaue Schlitzmaske, die ab einem bestimmten Blickwinkel nur die Hälfte der Bildinformation durchlässt.

**Auch an Größe nehmen die Displays zu.** Die deutlich gefallen LCD-Panel-Preise auf dem Weltmarkt erlauben schon in der nächsten Generation von Oberklasse-Limousinen Anzeigegrößen von bis zu zehn Zoll Diagonale (bisher maximal 8,5 Zoll). Selbst in der Kompaktklasse werden Farbbildschirme von 3,5 bis fünf Zoll Diagonale erschwinglich, bei insgesamt viel besserer Auflösung (bis zu 800 × 480). Im Hintergrund steigt die Rechenkapazität für die Bildverarbeitung so an, dass hochkomplexe Navigationsgrafi-

ken schon ab 2009 in den Auto-Innenräumen leuchten. Realitätsgetreue Landschaftsdarstellungen mit feiner Textur, wie sie Google Earth bietet, oder 3D-Modelle von Großstädten füllen dann die Anzeigen.

Während die DVD als Kartenmedium im Navigationsbereich laut Harman/Becker schon ab nächstem Jahr in der Oberklasse breitflächig durch 60 oder sogar 80 Gigabyte große Festplatten abgelöst wird (in die unteren Klassen halten Speicherkarten-Leser Einzug), kommen hochauflösende DVD-Formate im Auto erst auf Touren: Ob Blu-ray oder HD-DVD, die Spieler beherrschen in naher Zukunft quasi alle Formate.

Um der Video-Datenflut Herr zu werden, steigert Harman/Becker auch die Kapazität des MOST (Media Oriented System Transfer)-Bus im ersten Schritt von 25 MB/s auf 50 MB/s. Damit können über MOST gleichzeitig bis zu fünf



In einem Audi A8-Versuchsfahrzeug sitzen die zwei Kameras unter dem vorderen Dachhimmel. Ein Infrarot-Lichtband im Grill ermöglicht auch Aufnahmen bei Nacht

ras (wie zum Beispiel im Lexus LS 460) in Zukunft noch eine dritte Kamerains-tanz hinzu, die die Zuverlässigkeit besonders im nahen Bereich erheblich erhöht. Zum anderen sollen sich damit sogar Fußgänger in Zukunft zweifelsfrei detektieren lassen.

Bei Bosch bastelt man derzeit an der Zukunft des Head-up-Displays mit Laser-Projektion. Die Vor-teile sind eine erheblich kompaktere Bauweise als bisher und eine breitere Abstrahlfläche. So könnten zum Beispiel vom Nachtsichtgerät erkannte Fußgänger direkt auf der Windschutzscheibe grafisch angezeigt werden.

**Ähnlich spannende Innovationen verheißt der Audiobereich**, denn schon bald soll Schluss sein mit dem Schnittstellenchaos. Harman/Becker hat eine Audio-Multimedia-Software entwickelt, die mit den unterschiedlichsten Medien von iPod und Co. komplikationslos kommunizieren soll. Im Frühjahr 2008 erscheint zudem das erweiterte Bluetooth-Stereo-Profil in ersten Autos, mit dem sich in breitem Umfang die Musikdatenbank entsprechender Handys drahtlos steuern und abrufen lassen kann.

Gleichzeitig tüfelt die walisische Sound-Zweigstelle von Harman/Becker am zukünftigen Top-HiFi-Sound. Auf der Agenda stehen sowohl mehr Dynamik und Klangreinheit, als auch ein erheblich gesteigerter Wirkungsgrad zur Schonung des Spritverbrauchs. In einer Prototypenanlage in einem Fünfer-BMW spielt nicht nur ein sehr kompakter und extrem verlustleistungs- armer 1800-Watt-Digital-Verstärker, sondern auch besonders auf Leichtbau und Wirkungsgrad gezüchtete Lautsprecher. Die ersten Klangeindrücke sind hervorragend: dynamisch und ausgewogen. Von computergestützter Lautsprecherplatz-Optimierung verspricht sich Harman noch weitere Klang- und Effizienz-Fortschritte.

Auf den schnellen Abruf von gigantischen Musikdatenbanken bereiten sich zurzeit die Ulmer Spracherkennungsspezialisten von Temic vor (ebenfalls Harman). Noch bessere Mikrofone und Erkennungsalgorithmen ermöglichen in Zukunft den direkten namentlichen Abruf von Musiktitel: „Spiel Autobahn von Kraftwerk.“

Text: Alexander Bloch  
Fotos: Rossen Gargolov, Beate Jeske,  
Hans-Dieter Seufert

verschiedene Videos fließen. Doch der deutsch-amerikanische Hersteller möchte nicht nur mehr Unterhaltung auf den Weg bringen, sondern auch im Bereich Fahrerassistenz mit Video-Know-how punkten. Fest auf dem Fahrplan ist eine kameragestützte Verkehrszeichen- und Fahrspur-Erkennung mit Unterstützung durch das Navigationssystem. Zudem arbeiten die Ingenieure derzeit intensiv an einer Verbesserung der Erkennungsgenauigkeit von Abstandsregeltempomaten.

In Zusammenarbeit mit Audi Electronics Venture und PMD-Tec ist eine 3D-Kamera in der Entwicklung, die über Lichtlaufzeitmessung in einem Abstand bis zu 30 Meter Objekte auch ohne Radarmessung räumlich zuordnen kann. Technologie, die zwei Vorteile gegenüber bisherigen Systemen verheißt: Zum einen kommt zu den bisher eingesetzten Radars und 2D-Kame-

## Die nahe Infotainment-Zukunft

Bis Ende 2010 wird sich das Multimedia-Angebot im Auto erheblich verbessern. Hier einige der interessantesten Innovationen der nächsten Jahre.



**AUGMENTED REALITY**  
Navigationsanweisungen werden exakt passend in ein reales Kamerabild der Straße eingeblendet



**REALE LANDSCHAFTEN**  
Wie bei Google Earth zeigt die Karte nicht nur die Höhe, sondern auch die Oberflächen genau an



**3D-STÄDTEBILDER**  
Derzeit werden für diese Anzeige viele europäische Großstädte dreidimensional vermessen



**HOCHLEISTUNGS-VERSTÄRKER**  
Die nächsten Audioverstärker werden extrem stark (1800 Watt) und verlustleistungsmäßig



**ENERGIESPARLAUTSPRECHER**  
Künftige Lautsprecher werden bei höherer Dynamik leichter und energiesparender



**SCHNITTSTELLEN**  
In naher Zukunft wird das Auto mit fast jeder Datenschnittstelle problemlos und sicher umgehen können



**DATENSPEICHER**  
Große Auto-Festplatten ermöglichen die Speicherung von beträchtlichen Bild- und Musikdatenmengen



**GRÖßERE DISPLAYS**  
Die Anzeigeflächen (rechts: alt) wachsen in den nächsten Jahren erheblich, die Preise jedoch nicht



**LASER-PROJEKTION**  
Kompakte Laser-Einheiten sollen ab 2010 besonders breitflächige Head-up-Display-Bilder ermöglichen



**DOUBLE VIEW**  
Zwei verschiedene Bilder kommen künftig auf einem Bildschirm

# COOL-SCHRÄNKE

In den USA gelten Vans mittlerweile als uncool. Das mag daran liegen, dass man dort nicht so charakterstarke Exemplare wie Ford S-Max, Mitsubishi Grandis und Renault Espace hat.



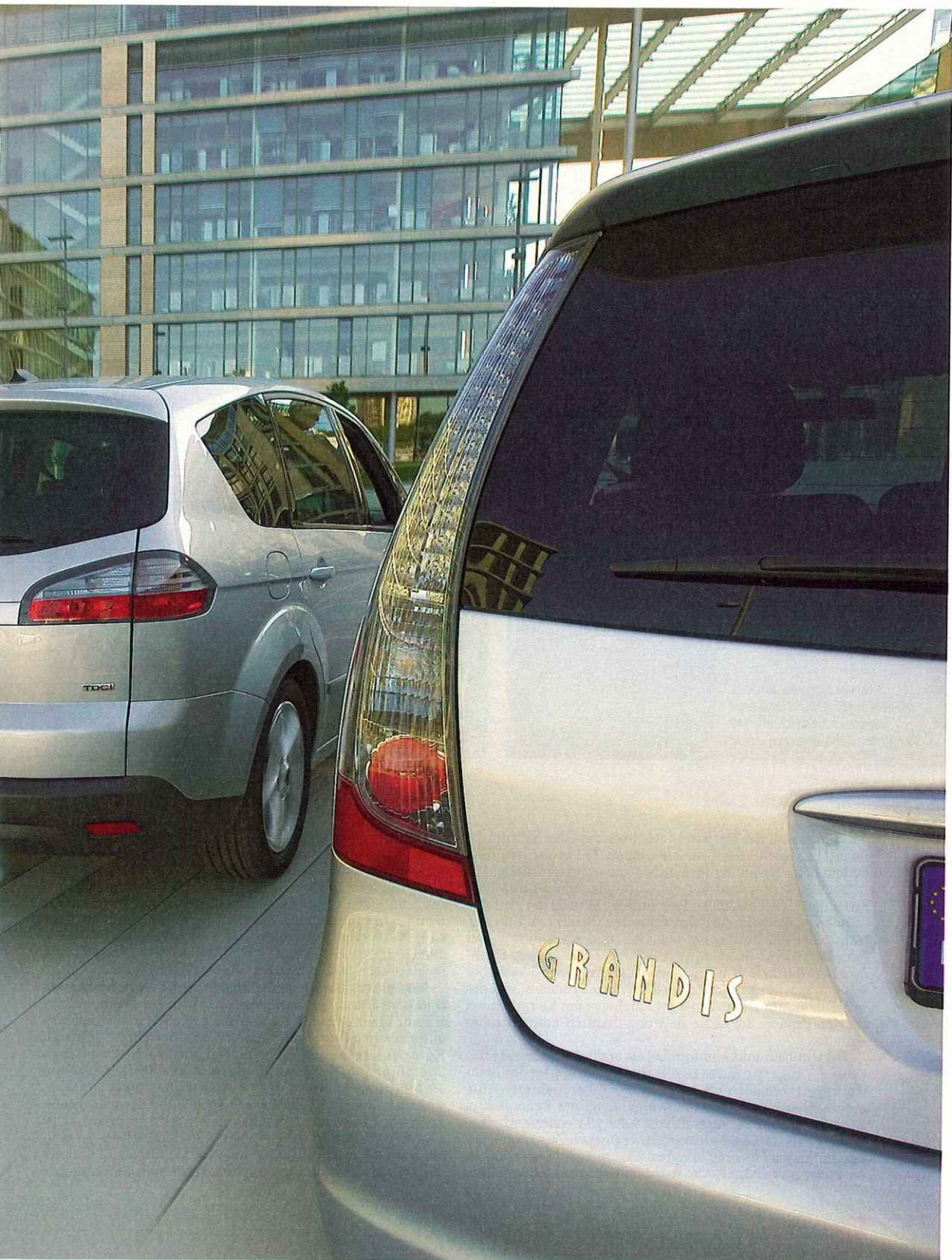
**F**rankreich, Deutschland, Japan – drei Länder, drei unterschiedliche Interpretationen zum Thema Van. Das Urmerit dieser Gattung in Europa ist zweifelsohne der Renault Espace. Außen One-Box-Design in seiner reinsten Form, innen viel Platz und ein sehr unkonventionelles Cockpit. Ford S-Max und Mitsubishi Grandis gehören zu einer jüngeren Van-Generation und versprechen schon optisch mehr Dynamik als der kastenförmige Espace. Während beim Design des S-Max allerdings teutonische Geradlinigkeit vorherrscht, setzt sich die Karosserie des Grandis sehr schwungvoll in Szene.

Für den nötigen Schwung in Bewegung sollen in allen Fällen Vierzylinder-Turbodiesel mit zwei Liter Hubraum sorgen. 150 PS leistet das Renault-Aggregat, das wie das 140 PS starke Ford-Triebwerk über eine Common-Rail-Einspritzung verfügt. In Ermangelung eines eigenen Dieselmotors kommt im Mitsubishi der von VW stammende Pumpe-Düse-TDI – hier mit 136 statt 140 PS – samt perfekt darauf ab-

gestimmtem, präzise schaltbaren Sechsgang-Schaltgetriebe zum Einsatz.

**Eine gute Wahl, wie der Blick auf die Antriebswertung zeigt.** Trotz der nominell geringsten Leistung entwickelt der Grandis-Motor subjektiv mehr Biss als die Triebwerke von S-Max und Espace, und er hat bei Durchzug und Elastizität die Nase vorn. Zudem verbraucht er am wenigsten Diesel, läuft aber wenig kultiviert und ist laut. Einen weiteren Fleck auf der weißen Weste hinterlässt die Tatsache, dass es einen Partikelfilter – bei Ford und Renault serienmäßig – bislang nur als Nachrüstlösung für 890 Euro zuzüglich Montage beim Mitsubishi-Händler gibt.

Wie schon beim kleinen 1.5 dCi beweist auch das Zweiliter-Aggregat im Espace wieder einmal, dass Renault in Sachen Diesel-Laufkultur derzeit das Maß der Dinge ist. Man muss schon ganz genau hinhören, um überhaupt etwas vom typischen Verbrennungsgeräusch mitzubekommen. Nicht weniger untypisch für einen Selbstzünder ist andererseits



GRANDIS



**FORD S-MAX** Nach hinten abfallende Dachlinie, schräger Heckabschluss



Guter Qualitätseindruck, übersichtliches Cockpit, einfache Bedienung

Triebwerk mit akzeptabler Laufkultur. Ausgeprägte Anfahrtschwäche



Üppiger Beinraum. Straffe, aber bequeme Sitze mit gutem Seitenhalt. Ordentliche Kopf- und Schulterfreiheit

Alle Fondsitze lassen sich einzeln versenken. Weitgehend ebener Ladeboden. Mit 742 Kilogramm hohe Zuladekapazität



**MITSUBISHI GRANDIS** Designer-Van mit Abstrichen beim Nutzwert



Schlechte Übersicht nach vorne. Stark spiegelnder Navimonitor

Entspannte Sitzposition, schmaler Mittelsitz in der zweiten Reihe



Durchzugsstarker und sparsamer Pumpe-Düse-Dieselmotor von VW mit eingeschränkter Laufkultur

Die serienmäßige dritte Sitzreihe lässt sich komplett im Boden versenken, die zweite zusammenklappen und nach vorne schieben



der Verbrauch, der fast zwei Liter über dem des Mitsubishi liegt. Hier dürfte das Gewicht seinen Tribut fordern, das zudem beim Beschleunigen aufs Temperament drückt.

Bei Laufkultur und Verbrauch rangiert der Ford-Motor zwischen den Extremen. Nervend ist jedoch die Anfahrtschwäche, die beim Losfahren aus dem Stand viel Konzentration bei der Betätigung von Gas- und Kupplungspedal erfordert, sowie die kurze Verzögerung, bis nach dem Hochschalten der Schub wieder einsetzt. Und beim Herausbeschleunigen aus Kurven sollte die Drehzahl beim S-Max nie unter 2000/min fallen, sonst geht nichts mehr. Kein Problem für den Espace, der seine Leistung deutlich harmonischer entfaltet.

Harmonisch und komfortabel ist auch die Federung des Espace. Lange wie kurze Unebenheiten absorbiert das Fahrwerk gleichermaßen effektiv. Lediglich bei mehreren kurz aufeinanderfolgenden Bodenwellen neigt der Renault zum Schaukeln, und bei Kurvenfahrt führt die weiche Abstimmung zu verstärkten Karosseriebewegungen. Zusammen mit der indirekten Lenkung und dem ausgeprägten Untersteuern wirkt der französische Van dadurch träge und schwerfällig.

Weniger ausgewogen präsentiert sich die Federung des Grandis. Auf kurze Erschütterungen spricht sie nur hölzern und polterig an, auf langen Wellen mangelt es an Dämpfung. Auch der Mitsubishi zeigt in Kurven deutliche Seitenneigung, untersteuert aber etwas weniger als der Renault. Aufgrund seines niedrigeren Gewichts und der direkteren Lenkung fühlt er sich subjektiv zudem agiler an. Was jedoch nicht heißt, dass er es wirklich ist: Bei den Fahrdynamiktests rangiert der Grandis nämlich hinter dem Espace.

**Den Spitzenplatz belegt hier freilich der für einen Van überaus fahraktive S-Max.** Mit weitgehend neutralem Eigenlenkverhalten, präziser Lenkung und geringer Seitenneigung vermittelt er dem Fahrer das Gefühl, in einem weitaus kleineren Auto zu sitzen. Federung und elektronisch verstellbare Dämpfung (965 Euro Aufpreis, inklusive Tieferlegung um 15 Millimeter) sind in der Normalstellung zwar straff abgestimmt, aber das Schluckvermögen leidet darunter kaum. Sport-Modus – das Ansprechverhalten wird holpriger – und Komfort-Programm – der Aufbau schwingt auf langen Wellen nach – kann man sich getrost sparen, da die Elektronik die Dämpfereinstellung an jedem einzelnen Rad ohnehin



**RENAULT ESPACE** Niedrige Fensterlinie für bessere Übersicht



**Filigrane A-Säulen.** Sehr gewöhnungsbedürftiges Bedienkonzept

**Kultivierter Diesel** mit harmonischer Leistungsentfaltung und großem Durst



**Niedrig montierte Sitze** mit schlechter Oberschenkelauflage, frei positionierbar dank integrierten Gurten



**Sehr gut nutzbarer Laderaum.** Nicht benötigte Sitze müssen aber ausgebaut und extern gelagert werden

stufenlos der Fahrsituation im Sinne höchstmöglicher Fahrsicherheit anpasst.

Eingeschränkt wird die Freude am Kurvenfahren beim S-Max jedoch durch die breiten, weit vor ansetzenden A-Säulen, so dass vor allem Linkskurven schlecht einzusehen sind. Gleiches gilt an Kreuzungen und Einmündungen, wo der freie Blick auf den Querverkehr von links behindert wird. Der Grandis ist hier allerdings nicht besser. Wohl aber der Espace, der mit seinen filigranen Dachpfosten und dem großen Dreiecksfenster mehr Durchblick gewährt.

**Den braucht der Fahrer auch, um sich im Renault-Cockpit zurechtzufinden.** Während die Heizungsbedienungen in den Türen noch akzeptabel ist, versteckt sich der Warnblinkschalter außerhalb des peripheren Blickfeldes in der Dachkonsole. Zudem sind manche Schalter dem linken Fuß näher als den Händen. Die großen Rundinstrumente vor dem Fahrer in Ford und Mitsubishi sind überdies deutlich besser auf einen Blick zu erfassen als das verspielte, digitale Zentraldisplay im Espace. ▷

## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	Ford S-Max 2.0 TDCi Titanium	Mitsubishi Grandis 2.0 Di-D Intense	Renault Espace 2.0 dCi FAP Expression
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm <sup>3</sup> 1997	1968	1995
Leistung	kW (PS) bei 1/min 103 (140) 4000	100 (136) 4000	110 (150) 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min 320 bei 1750	310 bei 1750	340 bei 2000
Schadstoffemission	Euro 4	Euro 4	Euro 4
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	g/km 169	176	200
Leergewicht/Zuladung	kg 1763/742	1747/588	1879/726
Länge × Breite × Höhe	mm 4768 × 1884 × 1658	4765 × 1795 × 1655	4656 × 1894 × 1728
Radstand	mm 2850	2830	2803
Wendekreis links/rechts	m 12,3/12,9	12,3/12,4	11,8/11,8
Gepäckraum	L/V/D 755/2000	470/1545	650/2860
Tankinhalt	L 70	65	83
Innenbreite vorn/hinten	mm 1535/1580	1495/1520	1545/1560
Innenhöhe vorn/hinten	mm 1050/960	1030/975	1040/980
Normsitzraum	mm 795	670	750
Quadermaß L × B × H	klein mm 730 × 1010 × 840	865 × 835 × 755	800 × 995 × 1000
	groß mm 1650 × 1010 × 840	1310 × 835 × 755	1800 × 995 × 1000
Testwagenbereifung	225/50 R 17 W Goodyear Excellence	215/55 R 17 V Yokohama Aspec A349	225/55 R 17 W Michelin Pilot Primacy
Kraftübertragung	Vorderradant. Sechsganggetriebe	Vorderradant. Sechsganggetriebe	Vorderradant. Sechsganggetriebe
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h	7,7	7,8	7,6
0 – 100 km/h	11,2	11,5	11,4
0 – 120 km/h	16,5	16,8	16,9
0 – 130 km/h	19,4	19,8	20,1
0 – 140 km/h	22,9	24,3	24,2
Elastizität <sup>1)</sup>	s		
60 – 100 km/h (I/V.V. G.)	7,6/10,6	7,7/10,4	8,0/10,9
80 – 120 km/h (V/VI. G.)	10,6/14,0	11,1/12,8	11,3/15,5
Höchstgeschw.	km/h 196	195	194
Bremsweg	m		
aus 100 km/h kalt leer	40	41	39
aus 100 km/h kalt beladen	41	40	41
aus 100 km/h warm beladen	42	42	40
aus 140 km/h kalt leer	78	80	76
µ-split-Bremsweg	117	150	124
Testverbrauch	L/100 km		
min. (ams-Verbrauchsrunde)	9,1	8,4	10,3
maximal	5,6	5,9	7,1
Reichweite	km 11,7	10,9	12,5
	769	774	806
ECE-Verbrauch	L/100 km		
Diesel	8,1	8,4	9,5
Stadt	5,4	5,6	6,6
über Land	6,4	6,6	7,6
gesamt			
Innengeräusch	dB(A)		
bei 50 km/h	60	61	59
bei 80 km/h	66	63	62
bei 100 km/h	68	67	65
bei 120 km/h	71	69	67
bei 130 km/h	72	70	69
bei 140 km/h	72	73	71
Fahrversuche leer/bel.	km/h		
Slalom 18 m	59,9/57,4	56,3/54,9	58,0/56,0
ISO-Wedeltest	123,8/123,4	117,5/119,3	123,0/119,6
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrgeschwindigkeit	69/70	68/65	69/66
Ausfahrgeschwindigkeit	52/50	42/55	44/50
Festkosten	Euro		
Steuer	309,-	309,-	309,-
Hilfspflicht	1265,-	1119,-	1184,-
Teilkasko <sup>2)</sup>	536,-	436,-	536,-
Vollkasko <sup>3)</sup>	1755,-	2532,-	2297,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>4)</sup>			
bei 15 000 km/Jahr	Euro 317,-	311,-	349,-
bei 30 000 km/Jahr	Euro 448,-	637,-	530,-
Grundpreis	Euro 32 565,- <sup>5)</sup>	29 790,-	32 250,-
Einparkhilfe	505,-	-	400,- <sup>6)</sup>
Geschwindigkeitsregelanlage	330,-	○	330,-
Leichtmetallräder 17 Zoll	○	○	1300,-
Metallic-Lackierung	610,-	540,-	650,-
Navigationsystem	2450,-	ca. 2500,- <sup>7)</sup>	2300,-
Radio mit CD	750,-	○	○
Sitzheizung	○	-	260,-
3. Sitzreihe	795,-	○	700,-
Xenon-Scheinwerfer	960,-	-	1000,-

<sup>1)</sup> für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; <sup>2)</sup> ohne SB; <sup>3)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>4)</sup> ohne Wertverlust; <sup>5)</sup> inkl. 965,- Euro für elektronische Dämpferverstellung; <sup>6)</sup> nur hinten; <sup>7)</sup> Nachrüstung beim Händler, ○ = Serie, - = nicht lieferbar

So individuell wie die Gesichter sind die Charaktere der drei Vans



## SPOTLIGHT

### Cockpit und Bedienung im Renault Espace

„Daran gewöhne ich mich nie!“, seufzt ein Kollege bei der Punktevergabe im Kapitel Bediensicherheit. Und mit dieser Meinung steht er in der Redaktion nicht alleine. Wo ist zum Beispiel der objektive Vorteil eines mit grün schimmernden Anzeigen überfrachten Zentral-Displays mit Digitaltacho? Sei es Geschwindigkeit, Drehzahl oder Füllstand des Tanks – immer müssen die Augen nach der entsprechenden Anzeige suchen. Ein



kurzer Blick reicht da nicht zum Erfassen der Informationen. Das Radio versteckt sich hinter einer Klappe. Es gibt zwar einen Bediensatteln am Lenkrad, aber damit lassen sich nur Basisfunktionen steuern. Die Klangeinstellungen etwa müssen am Gerät vorgenommen werden. Und das ist vom Fahrerplatz aus selbst bei offener Klappe nur schlecht zugänglich.

In puncto maximaler Laderaum und Variabilität rangiert er dafür immer noch ganz vorne. Dank einem Schienensystem im Boden lassen sich bis zu fünf hintere Sitze – die Plätze sechs und sieben kosten je 350 Euro – beinahe beliebig anordnen oder ganz ausbauen. Dadurch entsteht ein riesiges, glattflächiges Abteil mit einer rückenfreundlich niedrigen Ladekante.

**Auch beim S-Max kostet die dritte Reihe Aufpreis (795 Euro).** Der Grandis bietet wahlweise sechs oder sieben Plätze serienmäßig, wobei beim Siebensitzer statt zwei Einzelsitzen in der zweiten Reihe eine 60:40 geteilte Dreiersitzbank montiert wird. Diese lässt sich nur zusammenklappen und nach vorne schieben, was weniger Platz schafft als die Lösungen der Konkurrenten. Zudem bleibt im Ladeboden eine Stufe. Beim Ford lassen sich die Einzelsessel in Reihe zwei und drei dagegen alle versenken und bilden einen ebenen Stauraum.

So bietet der S-Max den besten Kompromiss aus Nutzwert und Fahrspaß, was ihm trotz des hohen Preises von 32 565 Euro den Sieg einbringt. Der annähernd gleich teure, komfortable und geräumige Espace wird auf der Zielgeraden noch von Platz zwei verdrängt, weil der Grandis bei Anschaffung und Verbrauch deutlich günstiger ist.

Text: Hermann-Josef Stappen  
Fotos: Achim Hartmann

## GESAMTERGEBNIS

Fahrzeugtyp		Ford S-Max 2.0 TDCI	Mitsubishi Grandis 2.0 Di-D	Renault Espace 2.0 dCi FAP
	(Maximalpunktzahl)			
<b>Karosserie</b>				
Innenmaße	(10)	10	7	9
Raumgefühl	(10)	9	8	10
Kofferraum	(10)	10	6	10
Zuladung	(5)	5	4	5
Funktionalität	(5)	4	4	3
Variabilität	(10)	8	7	10
Serien-/Zusatzausstattung	(15)	9	13	6
Sicherheitsausstattung (passiv)	(25)	14	10	12
Qualitätsanmutung	(10)	9	7	8
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>78</b>	<b>66</b>	<b>73</b>
<b>Bediensicherheit</b>				
Rundumsicht/Übersichtl.	(10)	6	6	8
Bedienbarkeit	(25)	22	20	15
Licht	(10)	7	3	6
Instrumente	(5)	4	4	2
<b>SUMME</b>	<b>(50)</b>	<b>39</b>	<b>33</b>	<b>31</b>
<b>Fahrkomfort</b>				
Federung leer	(25)	19	17	21
Federung beladen	(15)	12	11	13
Sitze vorn	(20)	18	15	16
Sitze hinten	(10)	8	7	6
Klimatisierung	(10)	8	8	8
Innengeräusch-Messwerte*	(5)	4	4	5
Geräuscheindruck	(10)	8	6	9
Wendekreis	(5)	1	1	2
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>78</b>	<b>69</b>	<b>80</b>
<b>Antrieb</b>				
Laufkultur	(10)	8	7	9
Durchzugskraft	(10)	6	8	7
Leistungsentfaltung	(5)	3	4	3
Schaltung/Getriebeabstufung	(10)	8	9	7
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(20)	12	12	12
Elastizität	(20)	9	10	7
Testverbrauch	(20)	10	12	7
Reichweite	(5)	4	4	5
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>60</b>	<b>66</b>	<b>57</b>
<b>Karosserie</b>				
Fahrsicherheit leer	(20)	18	17	17
Fahrsicherheit beladen	(15)	13	12	12
Fahrdynamik-Test	(5)	5	3	4
Sicherheitsausstattung (aktiv)	(20)	7	4	4
Handlung	(15)	13	11	10
Lenkung	(10)	9	7	7
Traction/Wintertauglichkeit	(10)	7	7	7
Geradeauslauf/Windempf.	(5)	4	4	4
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>76</b>	<b>65</b>	<b>65</b>
<b>Bremsen</b>				
Bremsweg leer (100 km/h)	(10)	7	7	8
Bremsweg kalt beladen (*)	(5)	3	3	3
Bremsweg warm beladen (*)	(10)	6	6	7
Bremsweg aus 140 km/h	(5)	3	3	4
Pedalgefühl	(5)	4	4	3
µ-split-Stabilität	(5)	5	4	4
µ-split-Bremsweg	(5)	3	0	2
Bremsassistent	(5)	3	2	2
<b>SUMME</b>	<b>(50)</b>	<b>34</b>	<b>29</b>	<b>33</b>
<b>Eigenschaftswertung</b>	<b>(50)</b>	<b>365</b>	<b>328</b>	<b>339</b>
<b>Umwelt</b>				
Minimalverbrauch	(20)	12	11	9
Emissionsverhalten	(10)	4	2	3
Leergewicht	(10)	4	4	3
Stand- und Fahrergeräusch*	(10)	9	8	10
<b>SUMME</b>	<b>(50)</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>25</b>
<b>Kosten</b>				
Grundpreis*	(25)	16	25	17
Aufpreisgestaltung	(5)	3	3	3
Wiederverkaufschancen	(10)	8	7	8
Festkosten für 5 Jahre*	(15)	15	11	11
Wart./Rep. 100 000 km*	(15)	15	13	10
Kraftstoff 100 000 km*	(20)	18	20	13
Garantie	(10)	3	7	7
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>78</b>	<b>86</b>	<b>69</b>
<b>Gesamtwertung</b>	<b>(650)</b>	<b>472</b>	<b>439</b>	<b>433</b>

### 1. FORD

Bei aller Sportlichkeit bietet der S-Max einen ausgewogenen Federungskomfort und einen funktionalen Innenraum. Störend ist die Anfahrschwäche des Motors.

### 2. MITSUBISHI

Dank guter Serienausstattung und niedrigem Preis schiebt sich der Grandis auf Platz zwei. Das Raumangebot fällt geringer aus. Er patzt zudem beim µ-split-Bremsen.

### 3. RENAULT

Guter Fahrkomfort, viel Platz, der variable Innenraum und der kultivierte Motorlauf sind die Stärken des Espace. Nicht zeitgemäß ist der hohe Kraftstoffverbrauch.

\* Bester erhält volle Punktzahl

# MITTEL ZUM HECK

Ab Mitte September präsentiert sich die dritte Generation des Volvo V70 wieder als zweckmäßiger Kombi. Fahrbericht des neuen Dreiliter-V6.



Der V70 hat ein Charakter-Heck erhalten. Die Rückleuchten sind in die Klappe integriert

**V**olvo bleibt seiner Linie treu: Die Weichzeichner sind auch beim neuen V70 nicht zum Einsatz gekommen. Somit steht die Neuauflage unverwechselbar in der Tradition ihrer einprägsamen Vorgänger.

An der Front ist dem V70 eine Design-Brise der Limousine S80 um die Nase geweht. Von der Motorhaube aus geht die nach hinten ansteigende Schulterlinie in die Seiten über und mündet im volvtypischen Charakter-Heck.

Die leuchtturmartig wirkenden Rückleuchten sind nun in die Heckklappe integriert, die eine breite Ladeöffnung und Zugang zu 575 Liter Stauvolumen bietet.

Den Raumgewinn im Heck von 90 Litern im Vergleich zum Vorgänger verdankt der neue V70 seinen gewachsenen Abmessungen. Sowohl in Länge (plus elf Zentimeter) und Breite (plus

sechs) als auch beim Radstand (plus sechs) bewegt er sich neuerdings auf Augenhöhe mit dem S80. Zusätzlich ragt er acht Zentimeter höher.

Dass der V70 kaum an Handlichkeit einbüßt, ist auch ein Verdienst der präzisen Servolenkung. Große Fensterflächen sorgen nicht nur für eine gute Rundumsicht vom Fahrerplatz aus, sie lassen auch viel Licht ins Interieur.

**Der Wohlfühlfaktor an Bord profitiert davon jedenfalls.** Fünf Passagiere finden genug Bewegungsfreiheit vor und dürfen sich in der Topversion Summum an vielen Komfortbeigaben und Echtholz-Einlagen in Türen und Armaturenbrett erfreuen. In der nach Art des Hauses scheinbar frei schwebenden Mittelkonsole sind alle Bedienelemente übersichtlich angeordnet. Bemerkenswert ist die Hartnäckigkeit, mit der Volvo der Ansammlung zahl-



Das Gepäckabteil bietet 575 Liter Stauraum. Zudem gibt es einen doppelten Ladeboden mit zusätzlichen Fächern



Das Gesicht ähnelt dem des S80. Die senkrechten Streben des Wabengrills sind verchromt

## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		Volvo V70 2.5T	Volvo V70 3.2	Volvo V70 T6 AWD	Volvo V70 2.4D	Volvo V70 D5
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/5	Reihe/6	Reihe/6	Reihe/5	Reihe/5
Hubraum	cm <sup>3</sup>	2521	3192	2953	2400	2400
Leistung	kW (PS) bei 1/min	147 (200) 4800	175 (238) 6200	210 (285) 5600	120 (163) 4000	136 (185) 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	300 bei 1500	320 bei 3200	400 bei 1500	340 bei 1750	400 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1673/587	1720/590	1815/595	1704/596	1704/596
Länge × Breite × Höhe	mm			4823 × 1861 × 1547		
Radstand	mm			2816		
Gepäckraum	L/VDA			575-1600		
Beschleunigung 0-100 km/h	s	8,1	8,4	7,2	9,9	8,8
Höchstgeschw.	km/h	230	235	245	210	225
ECE-Verbrauch gesamt	l/100 km	Super Plus 9,4	Super Plus 10,3	Super Plus 11,2	Diesel 6,5	Diesel 6,5
Grundpreis	Euro	37 550,-	41 650,-	49 410,-	37 670,-	38 950,-



reicher Knöpfe frönt. Es dürfen eben noch konventionelle Tasten und Schalter sein.

**Gleichwohl soll die Sicherheit eine Volvo-Domäne bleiben.** Front-, Kopf-, Seiten- und Schuttlairbags sind bereits in der V70-Basis (Kinetic) serienmäßig. Ab Werk mit an Bord sind ferner die Fahrdynamikregelung DSTC und das Schleudertrauma-Schutzsystem WHIPS.

Wer allerdings auf den T6 genannten neuen Sechszylinder zurückgreifen will, muss sich mindestens in die mittlere Momentum-Version ab 49 410 Euro einkaufen. Der kultivierte Dreiliter-Benziner ist eine Volvo-Entwicklung und geht mit ausgeprägter Drehfreude zu Werke. Trotz 285 PS soll er nur 11,2 l/100 km verbrauchen. Lieferbar ist der T6 ausschließlich in Verbindung mit einer Sechsgang-Automatik. Damit er seine Kraft sicher auf die Straße bringt,

assistent ihm ein Allradsystem mit Haldex-Kupplung. Die übrigen Triebwerke – zwei Diesel und zwei Benziner – stammen von der Konzernmutter Ford und decken ein Leistungsspektrum von 163 bis 238 PS ab.

Von Haus aus ist der V70 T6 mit einer gehörigen Portion Gelassenheit gesegnet. Seine 1815 Kilogramm gleiten sanft über Unebenheiten hinweg. Um eher sportlichen Ansprüchen zu genügen, empfiehlt sich das Four-C-Fahrwerk mit drei wählbaren Abstimmungen für 1450 Euro Aufpreis.

Volvo kalkuliert, wie beim Vorgänger jährlich etwa 10 000 Exemplare des V70 zu verkaufen. Auch bei Prognosen bleiben die Schweden eben auf der konservativen Seite.

Text: Jörn Ebbreg  
Fotos: Beate Jeske

**Der T6 genannte Dreiliter-Sechszylinder ist eine Volvo-Eigenkreation und bereichert das Motorenprogramm. Im Cockpit herrschen Ordnung und Übersichtlichkeit. Die Mittelkonsole scheint frei zu schweben**

# KREUZ UND QUER

Nissan mixt bei der zweiten Generation des X-Trail bewährte DNA mit frischer Technik. Fahrerbericht der 173-PS-Diesel-Variante.



**Nissan behielt den kastenförmige Stil bei – positiv für Übersicht und Platzangebot**

**S**ie können schon gemein sein, die Nissan-Leute. Da fleht die Kundschaft darum, am bekannten X-Trail festzuhalten, und was machen sie: bringen einen neuen.

Doch gemacht: Generation zwei scheint ihrem Vorgänger wie aus dem Gesicht geschnitten zu sein und erstickt damit nachbarschaftliche Neiddebatten im Keim. Modellwechsler können also den gründlich revidierten Innenraum und die ergonomische Sitzposition des auf 4,63 Meter gestreckten Allradlers ohne lästige Fragen genießen.

Etwa den neu gestalteten Armaturenräger. Die nun direkt im Blickfeld liegenden Rundinstrumente liefern Informationen zu Tempo und Drehzahl, für den Rest ist ein LCD-Display im Funktionsuhrenstil zuständig.

Auf dessen früheren Platz in der Mittelkonsole schlüpft bei den gehobenen Versionen optional ein Infotainment-System mit Monitor für DVD-Navigation und Rückfahrkamera, CD-Wechsler sowie Bluetooth-Anbindung. Tastende

Finger registrieren weich geschäumte Oberflächen und überfrachtete Hebel an der Lenksäule, Kaltgetränke profitieren von kühlbaren Cupholdern.

**Die sind ebenso clever gemacht wie das Gepäckabteil.** Ein Auspufftopf, der ökonomischer als bisher verlegt ist, sorgt für ein Volumenplus, der Doppelboden mit aufteilbarer Schublade sowie abwaschbaren und rutschfesten Oberflächen für Ordnung. Die neigungsverstellbare Rückbank ist dreiteilig klappbar und schafft eine ebene Ladefläche – Maximalvolumen 1773 Liter. Damit ist der X-Trail im Rudel von Toyota RAV4, Opel Antara und Konsorten vorn dabei, im Nissan-Programm parkt er zwischen dem größeren Pathfinder und dem Stadtindianer und überraschend gutem Quotenbringer Qashqai.

Von Letzterem übernimmt der X-Trail auch die Bodengruppe mit der Multitenker-Hinterachse. Wer also zirkureife Verschränkung erwartet, sitzt beim Nissan im falschen Film. Straßenkompetenz geht szeneeblich vor Gelände-



**Die Bergabfahrhilfe und der schaltbare Allradantrieb sind ebenso Serie wie ein variabler, robust ausgeführter Gepäckraum mit doppeltem Boden und aufteilbarer Schublade**



**Die Multifenker-Hinterachse verbessert die Fahreigenschaften auf der Straße – beim Thema Verschränkung muss sie weitgehend passen**

talent. Dennoch, rund ein Drittel der X-Trail-Fahrer rumpeln regelmäßig runter vom Asphalt, kutschieren Grünschnitt aus dem Schrebergarten, parken am äußeren Ende des Waldparkplatzes oder holen sich ihren Weihnachtsbaum eigenhändig aus der Schonung. Wie bisher können sie dabei auf klassenübliche 200 Millimeter Bodenfreiheit sowie Böschungswinkel von 29 Grad vorn und 23 Grad hinten vertrauen. Und auf das um eine Bergab- und Berg-

anfahrhilfe ergänzte Nissan-Allradsystem (All Mode 4x4-i).

**Im Gegensatz zum Vorgänger**, der auch als reiner Fronttriebler angeboten wurde, sowie zum Qashqai ist dieses beim neuen X-Trail Serie. Drei Programme sind per Drehknopf wählbar: Frontantrieb, automatisch zuschaltender Allrad mit variabler Kraftverteilung per Lamellenkupplung sowie eine Mittensperre mit hälftiger Kraftverteilung nach vorn und hinten, die bis zu einem Tempo



**Aufgeräumtes Cockpit mit adäquater Sitzposition, ordentlicher Verarbeitung und einfacher Bedienung**

von 40 km/h wirkt. Der Auto-Modus, der auf die Informationen des elektronischen Stabilitätsprogrammes, der Antischlupfregelung und des ABS zurückgreift, ist bei jedem Tempo aktivierbar und soll sechs Mal schneller agieren als bisher. Er registriert Beschleunigungskräfte, Giergeschwindigkeiten und Lenkwinkel, was die Kurventalente des X-Trail fördert.

Spürbar beim Herausbeschleunigen auf gripbarem Asphalt: Hier wechselt



## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		Nissan X-Trail 2.0	Nissan X-Trail 2.5	Nissan X-Trail 2.0dCi	Nissan X-Trail 2.0dCi
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	1997	2488	1995	1995
Leistung	kW (PS) bei 1/min	104 (141) 6000	124 (169) 6000	110 (150) 4000	127 (173) 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	196 bei 4800	233 bei 4400	320 bei 2000	360 bei 2000
Leergewicht/Zuladung	kg	1514/536	1544/506	1625/545	1651/519
Länge × Breite × Höhe	mm	4630 × 1785 × 1685	4630 × 1785 × 1685	4630 × 1785 × 1685	4630 × 1785 × 1685
Radstand	mm	2630	2630	2630	2630
Gepäckraum	L/VDA	479-1773	479-1773	479-1773	479-1773
Beschleunigung 0 – 100 km/h	s	11,1	9,8	11,2	10,0
Höchstgeschw.	km/h	184	194	188	200
ECE-Verbrauch gesamt	L/100 km	Superbenzin 8,7	Superbenzin 9,6	Diesel 7,1	Diesel 7,4
Grundpreis	Euro	26 990,-	30 040,-	29 440,-	32 140,-

**Der 173 PS starke Zweiliter-Diesel kombiniert Drehmoment und -freude mit hoher Laufkultur**

das Untersteuern vom Kurveneingang beim Gasgeben, wenn die Hinterräder mehr Kraft zugeteilt bekommen, zunehmend ins Neutrale. Ideallinien-Scanner müssen sich dennoch woanders umsehen, denn der komfortabel abgestimmte X-Trail nimmt zwar ungepflegten Straßenoberflächen wirksam die Schärfe, auf schnelle Kurvenfahrt reagiert er jedoch mit deutlicher Seitenneigung.

Um Leistung kümmern sich zwei neue Diesel sowie ein neuer und ein

bekannter Benziner. Die von Renault zugelieferten, zwei Liter großen Common-Rail-Diesel mit Piezo-Düsen und fünf Einspritzungen pro Arbeitstakt entwickeln 150 oder 173 PS. Der stärkere geht so schwungvoll ran, dass er bei Renault sogar den knalligen Mégane Sport anfeuern darf. Ein Sportglüher im SUV? Kein Problem, denn der partikelgefilterte Vierventiler schiebt nach kurzer Anfahrchwäche flüssig los und überquert die 4000er-Marke, ohne

durch rüde Drehmomentspitzen oder Vibrationen aufzufallen.

**Der Diesel agiert so dezent und kultiviert**, dass sich der avisierte Dieselanteil von fast 90 Prozent aufdrängt. Angesichts der Allround-Talente des ab Juni erhältlichen X-Trail scheint er ebenso realistisch wie die erhofften 10 000 Jahresverkäufe in Deutschland.

Text: Jörn Thomas  
Fotos: Hardy Mutschler

# SCOOTERIA

Sind 265-Roadster-PS für 32 000 Euro beim Opel GT wirklich der Fahrspaß-Leistungs-Hammer, oder zeigen ihm BMW Z4, Mazda MX-5, Mini Cooper S und VW Golf GTI, wo es unter 30 000 Euro wirklich rundgeht? ▷

Kräfte auf ihre schönste Art: fünf kleine Sportritter auf der Suche nach dem Fahrspaß-Gral





Ganz viele winzige, enge Kurven, da jagt der kleine Mini Cooper S am liebsten



Ein Turbo ohne Turboallüren. Der Antritt wäre selbst für Sauger gut

Ein Teil des edlen Mini-Fahrbestecks, das sich so gut bedienen lässt, wie es aussieht

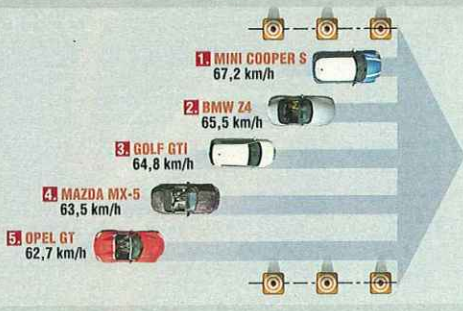


„Ein Cooper S, wie man ihn sich wünscht: superagil und feurig im Antritt“

Otto Rupp

auto **FAZIT** SLALOM 18 METER

Der Slalom geht an den BMW-Konzern: Vorneweg stürmt der quirlig lenkende Mini vor dem sehr präzise steuernden Z4. Wacker hält sich noch der Golf GTI auf dem dritten Platz. Eher enttäuschend ist die Leistung des Opel GT: gerade mal 62,7 km/h und damit klar an letzter Stelle.



Es geht ein Brausen durch das bergige Land. Ein blechgewordener Fünfer-Sturm, von zusammen 979 PS bewegt, fegt auf großer Fahrspaß-Mission frech vorbei an der CO<sub>2</sub>-Depression. Drei Hecktriebler-Cabrios und zwei Frontriebler-Kompakte geeint von der Suche nach dem Kurvenglück.

Vorneweg donnert Opels neuer Star. Ein Oben-ohne-GT, der mit seiner Umwelt so herrlich flirtet wie kein zweiter Blitzträger in den letzten Jahren. Über 2000 Käufer haben sich schon in ihn verliebt. Wen es jetzt erst erwischt, muss schon bis April nächsten Jahres auf den Roadster warten.

Mächtig glotzt seine Haube durch die Frontscheibe und schwenkt amerikanisch lässig in die Biegung. Offen kokettiert der deutsche Bruder des Pontiac Solstice mit seiner US-Herkunft.

Klar kann er cruisen, aber er kann auch anders. Plötzlich erstickt das Nieder-tour-Brabbeln in sattem Brummen. Vom Gaspedal getriezt und von einem seufzend-blubbernden Ablassgeräusch des Wastegate-Ventils untermalt, schießt die Studenten-Corvette beim Spurt davon und winkt der chancenlosen Test-Horde noch einmal lässig mit den vibrierenden Vierkant-Endrohren. Fleißig pflügt das Schalthebel-Stummelchen dabei durch die definierten Gänge und endet mit einem dumpfen Ton am Endanschlag des fünften Gangs, der so lang erscheint wie die Route 66.

Die 264-Twincroll-Turbo-PS zerran nicht und gieren nicht nach Drehzahl, sie liegen einfach an, breit, harmonisch und viel-leicht etwas unspektakulär.

Richtig Leben kommt anders in die Opel-Bude. Zum Beispiel, wenn eine fiese Autobahn-Kompression die lang-

hubige Federung zum Mini-Katapult befördert. Kein gutes Omen für die Landstraße? Mitnichten, der Opel ist ein Blender. Cool suggerieren seine etwas unbeteiligt wirkende Lenkung und das leicht wiegende Fahrwerk dem Piloten eine gewisse Behäbigkeit, um dann auf Zug gefahren spurtreu wie an der Stahlstange gehalten um Kurven zu feuern. Allzu übermütiges Kurvengangstempo belegt aber auch der Hecktriebler mit der sportlichen Höchststrafe: Untersteuern. Hier hilft ein wenig Lastwechsel-Provokation, um das Hinterteil für den zarten Ausgleichsschwung zu wecken.

Bei gekappter ESP-Leine und gekonntem Gas-Puls schiebt der wohlgeformte Roadster-Po anmachend breit über den Asphalt. Nur auf stark gebeutelten Straßen sollten GT-Piloten lieber seinen Flanier- als Sport-Talenten den

Vorzug geben, sonst schwankt sich der Zweisitzer aus dem Konzept.

Wer vom GT in den Mazda MX-5 umsteigt, darf vorher keinen starken Espresso kippen. Der kleine Japaner hat die Ruhe nicht erfunden. Es ist eher die autogewordene Roth Händle, die man entert. Autofahren ohne Filter – direkt, eindeutig und zumindest subjektiv recht kräftig. Es warten nur 160 PS, aber die spielen bei hohen Touren überraschend locker mit den gerade mal 1129 Kilogramm Leergewicht. Untenrum zurückhaltend, beißt der Zweiliter-Vierzylinder ab 5000/min plötzlich zu wie eine gereizte Natter. Der Vierventiler kreischt und sirt dazu in den höchsten Tönen, nicht wirklich sexy, aber eindringlich.

Wer ihn bei Drehzahl-Laune halten will, muss fleißig schalten. Und genau dieses klackernde Handspiel mit dem zierlichen Stöckchen in den engen Gasen beherrscht der MX-5 so sinnlich knackig wie kaum ein anderer.

Damit nicht genug der betonten Zackigkeit. Schon nach nur einer Viertelumdrehung an der gefühlsecht-ultrasponanten Lenkung weiß der Pilot, dass den Zweisitzer Geraden nur langweilen. Nervös tänzelt er auf seiner Fahrspur, bis seine 205er-Reifen endlich Kurvenfutter spüren. Dann zappelt mal der Po und schnüffelt mal die Front. Der Heckantrieb, die fast paritätische Gewichtsverteilung und das etwas zu wankig ausgelegte Fahrwerk tanzen querdynamischen Cha-Cha-Cha. Geübte



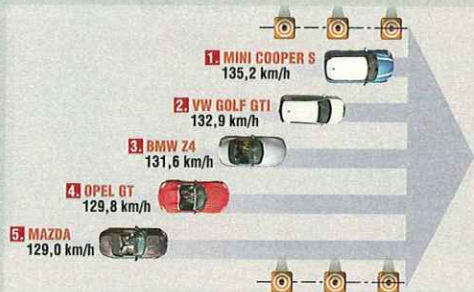
„So präzise wie der Z4 zirkelt keiner ums Eck. Nur der müde Zweilitermotor nervt“

Rainer Schubert

auto motor sport

## FAZIT ISO-WEDELTEST

Der ISO-Wedel-Parcours ist fest in Frontrieder-Hand. Dem späten Grenzbereich des Mini Cooper S und Golf GTI haben die Konkurrenten wenig entgegenzusetzen. Besonders der Mazda MX-5 verliert mit seinem recht nervösen Fahrverhalten eindeutig an Boden.



Im Klang banal und im Antritt schal: Der BMW-Vierzylinder wirkt deplatziert

Cabriospaß auf Knopfdruck: Beim Z4 öffnet sich das Dach elektrisch



Zentimetergenau an den Curbs entlang – eine Domäne des balancierten Z4





„Ein cooler Typ für alle, die immer eine Mini-Corvette fahren wollten“

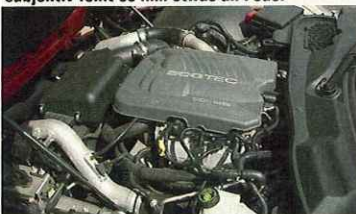
Jörn Thomas

Beim Bremsen gibt sich der Opel GT nur hauchzart dem BMW Z4 geschlagen



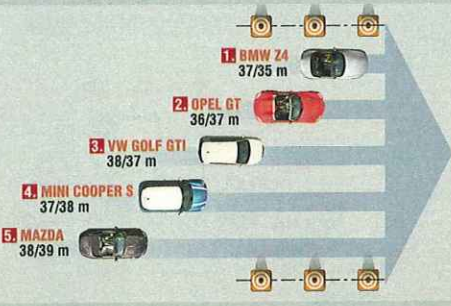
Mit Abstand der stärkste Motor im Test, subjektiv fehlt es ihm etwas an Feuer

Hier fühlt sich der GT wohl: im satten Drehmomentfutter weit weg von 6000/min



**AUTO motor sport** **FAZIT BREMSEN**

Sie bremsen alle fünf exzellent, und die Unterschiede sind anfangs marginal. Trotzdem: Nach der zehnten Bremsung steht ein Z4 zwei Meter vor GT und GTI sowie drei Meter vor dem Mini. Dem Mazda fehlen sogar vier Meter Bremsweg.



„Der GTI ist ein potenter Kurven-Räuber mit Gentleman-Manieren“  
Alexander Bloch

Ein echtes Tier: in jeder Drehzahl-lage stark und packend

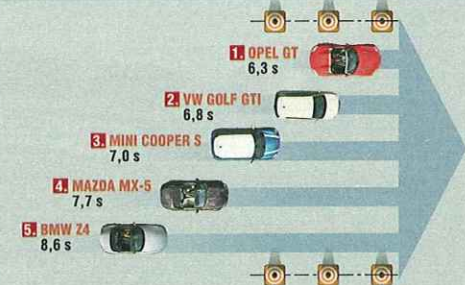
Aus diesen Röhren feuern bassig-heisere Sound-Salven



So entspannend schnell wie der GTI wetzt keiner im Test über die Landstraße

**AUTO motor sport** **FAZIT BESCHLEUNIGUNG**

Ein niedriges Leistungsgewicht verheißt gute 0-100 km/h-Beschleunigung. So liegt der Opel GT mit 5,4 kg/PS deutlich vor dem Golf GTI mit 6,3 kg/PS und dem Mini Cooper S mit 6,8 kg/PS. Auf den beiden letzten Plätzen rangieren der Mazda MX-5 mit immerhin noch 7,1 kg/PS und der BMW Z4 mit nur 8,8 kg/PS.



Fahrer, die den heißen Tanz zu kontrollieren wissen, machen bei deaktiviertem ESP den Kunstflugschein fürs Heck.

Mazda verleiht dieser spaßig-nervösen Auslegung im Japanischen sogar einen Namen: Jinbai Ittai – die Einheit von Pferd und Reiter. Dem weniger trainierten Fahrer bleibt jedoch, nur „Jiheii“ zu rufen und blitzschnell gegenzulenken, wenn ein nur minimal in die Kurve reingebremster MX-5-Gaul schon auf Fahrbahnen mit einer patinazarten Nässe-Auflage schlagartig mit den Hinterrädern auskeilt.

Ein Biest wie eh und je also. Da wundert es nicht, dass ihn seine Stabilitätsregelung normalerweise schon beim leisen Anflug von Grenzbereichs-Gefahr sofort zum Ackerpferd degradiert.

**Wie stark der MX-5 die autofahrerischen Sinne sensibillisiert**, merkt der Fahrer schon nach wenigen Metern im BMW Z4 Cabrio. Die bayerische Flunder ist wahrhaft nicht dafür bekannt, ein automobiler Kurort zu sein, und trotzdem wirkt auf einmal alles viel beruhigter und überlegter.

Doch was ist das denn für ein müder Saugmotor? Der Zweiliter-Vierzylinder, das BMW-Angebot in der 30 000-Euro-Klasse, erledigt mit erschreckender Beamten-Mentalität seinen Dienst. Niedertourig gehemmt und hochtourig angestrengt, lullt er die Z4-Insassen in brummige Antriebs-Banalität ein und lässt sich im Spurt selbst vom MX-5 souverän abhängen.

Während der Pilot ob dieser Schmach noch von grandiosen Reihensechszylindern träumt, bemüht sich wenigstens die Schaltung um Satisfaktion: Satt flitzt der feiste Hebel durch die Gassen und lässt doch bei jedem Wechsel ein wenig BMW-typische Knorpeligkeit spüren.

Das Fahrwerk holt den Z4 vollends wieder aus dem Turnbeutelvergesser-Dasein heraus. Ob gleichmäßig dynamisch oder mit hektischem Pressing: Wie der Fahrer die Kurven durchheilt, ist dem Z4 ziemlich egal. Neutral, kalkulierbar und verdammt schnell, so fertigt das bayerische Cabrio eine Wendung nach der anderen ab. Streng ausgeglichene Gewichtsverteilung und die passende Härte paaren sich hier zu einer effizienten Handling-Einheit, die noch nicht mal durch einen Regenguss nervös wird. Auf der bewässerten Kreisbahn spritzt der BMW dem Rest davon.

Eine satte Klatsche setzt es zudem für die Heckantriebsbrüder von Opel und Mazda mit ihrer vermeintlich gefühlvolleren Hydraulik-Lenkung. Die elektro-mechanische Z4-Steuerung zeichnet nicht nur mit Millimeter-Präzision den vom Piloten vorgesehenen Radius nach, sie erzählt auch bereitwillig von den Straßenbelags-Vorkommnissen, ohne dem Fahrer bei der ersten Kurven-Bodenwelle gleich



Über- oder wie hier untersteuernd, der MX-5 zeigt sich abwechslungsreich

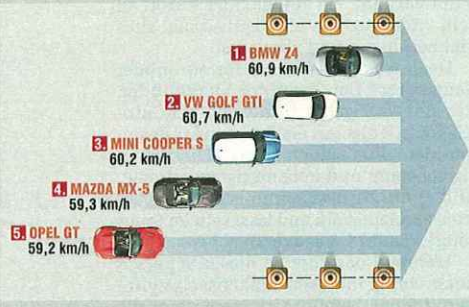


„Hyperagil und kurvensüchtig, der MX-5 ist das Fahrspaß-Biest im Test“

Christian Bangemann

**auto motor sport** **FAZIT** **KREISBAHN**

Identisch bereift mit 225er Bridgestone Potenza, spritzen der BMW Z4 und der VW Golf GTI auf der bewässerten 65-Meter-Kreisbahn an den Konkurrenten vorbei. An dritte Stelle setzt sich der fleißig untersteuernde Mini. Weniger Spaß mit dem Nässe-Rund haben der untersteuernde Opel GT und der nervöse MX-5.



Ein drehzahligerer Zweitlertmotor mit gewöhnungsbedürftigem Klang **Ab 5000/min wird per Gaspedal scharf geschossen**

das Lenkrad aus der Hand zu prügeln. Es könnte alles so schön sein bei den bayerischen Motorenwerken – mit einem heißblütigeren Antrieb und keinem langweiligen Von-A-nach-B-Beweger.

So spürt der Z4 auf der Landstraße den heißen Atem seines kleinen Konzernbruders Mini Cooper S im Rücken. Der Mini kennt schlappe Motoren aus eigener Erfahrung, deshalb hat er ja auch den alten Kompressor aus der Frontwohnung geschmissen. Der neue 1,6-Liter-Mieter strotzt vor 175-Turbo-PS und Drehmoment-Feuer, dass der kleine Racker manchmal nur hilflos mit den Vorderpneus nach Halt wühlt.

Einmal Grip gefunden, wissen die Passagiere aber, wieso es im extrem durchzugskräftigen Mini im Gegensatz zu den Roadstern Haltegriffe gibt. Aus fast jedem Drehzahlbereich klatschen

die Köpfe gegen die Kopfstützen, und der S keilt röhrend und bissig voran, als wäre das Turboloch nur eine Legende aus längst vergangenen Zeiten. Man muss schon genau hinhören, um noch ein Laderpfeifen zu erlauschen.

Aber was macht die Schaltung? Langsam bis mittelschnell zum Gangwechsel befehligt, folgt sie zwar willig und definiert, um sich dann jedoch bei Power-Wechseln im Renntempo zickig gegen die Gangwege zu stemmen. Also ruhig Blut beim Schalten, der Cooper mischt die Konkurrenz wie in alten Rallye-Tagen auf: Er schockt sie in den Kurven. Sowohl bei der 18-Meter-Slalom-Hatz wie auf freier Wildbahn. Wusel-Terrain ist eben Mini-Terrain. Da ist es völlig egal, dass der Mini nur ein Fronttriebler ist und keine absolute Ruhe und Präzision beim Lenken bietet.

Sauber am Gas geführt, macht er sich die Querdynamik untertan und erinnert nur im absoluten Grenzbereich mit drängenden Vorderrädern an sein Antriebsprinzip. So muss ein Cooper S sein: ein gnadenloser Serpentinensünder, der selbst beim Midtempo-Bummeln die hormonelle Freudenglut anheizt. Wer unbedingt driften will, nehme eben die Handbremse.

**Jetzt taucht der weiße Riese im Rückspiegel auf.** Satte fünf Zentner Karosseriespeck hat der Golf GTI Edition 30 mehr als der kleine Brite. Während Letzterem der Fahrspaß schon in den Genen verankert wurde, ist der Golf streng genommen doch nur ein getunttes Alltagsauto – könnte man meinen.

Doch dann trifft die Beschleunigungs-Faust der 230-Jubiläums-PS den Piloten mit der Wucht eines mittelgro-



## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	VW Golf GTI Edition 30	Mini Cooper S	Opel GT	BMW Z4 2.0i	Mazda MX-5 2.0 MZR Mithra
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1984	1598	1998	1995	1999
Leistung	169 (230) kW (PS) bei 1/min	128 (175) kW (PS) bei 1/min	194 (264) kW (PS) bei 1/min	110 (150) kW (PS) bei 1/min	118 (160) kW (PS) bei 1/min
max. Drehmoment	300 Nm bei 2200 1/min	240 Nm bei 1600 1/min	353 Nm bei 2500 1/min	200 Nm bei 3600 1/min	188 Nm bei 5000 1/min
Schadstoffemission	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4
Leergewicht/Zuladung	1439/461 kg	1190/390 kg	1415/210 kg	1321/199 kg	1129/226 kg
Länge × Breite × Höhe	4216 × 1759 × 1501 mm	3714 × 1683 × 1407 mm	4100 × 1813 × 1274 mm	4091 × 1781 × 1299 mm	3995 × 1720 × 1245 mm
Radstand	2578 mm	2467 mm	2415 mm	2495 mm	2330 mm
Testwagenbereifung	225/40 R 18 Y Bridgestone Potenza RE050A	195/55 R 16 V Goodyear Excellence	245/40 R 18 W Bridgestone Potenza RE050A	225/45 R 17 W Bridgestone Potenza RE050A	205/45 R 17 Michelin Pilot Preceda
Kraftübertragung	Vorderradant. Sechsganggetr.	Vorderradant. Sechsganggetr.	Hinterradant. Fünfganggetr.	Hinterradant. Sechsganggetr.	Hinterradant. Sechsganggetr.
Beschleunigung	s				
0 – 80 km/h	4,7	4,9	4,3	5,8	5,4
0 – 100 km/h	6,8	7,0	6,3	8,6	7,7
0 – 120 km/h	8,9	9,7	8,5	12,0	10,8
0 – 130 km/h	10,5	11,0	9,7	14,0	12,8
0 – 140 km/h	11,9	13,1	11,5	16,6	14,9
0 – 160 km/h	15,4	17,3	15,6	22,9	20,8
0 – 180 km/h	21,4	–	20,2	–	–
Elastizität	s				
60 – 100 km/h (V./V. G.)	6,5/9,6	5,2/6,5	6,0/10,0	9,4/11,9	7,8/9,7
80 – 120 km/h (V./V. G.)	6,5/8,5	6,6/8,1	9,6/–	12,8/17,7	9,9/13,7
Höchstgeschw.	245 km/h	225 km/h	230 km/h	220 km/h	215 km/h
Bremsweg	m				
aus 100 km/h kalt leer	38	37	36	37	38
aus 100 km/h kalt beladen	38	37	36	36	38
aus 100 km/h warm beladen	37	38	37	35	39
Testverbrauch maximal	l/100 km				
SP 10,9	13,9	SP 10,3	14,5	SP 12,1	15,5
SP 10,3	–	–	–	SP 10,3	13,0
S 10,4	–	–	–	–	12,4
Fahrversuche	km/h				
Stalom 18 m	64,8	66,9	62,7	65,5	63,5
ISO-Wedeltst	132,9	135,2	129,8	131,6	129,0
Kreisbahn nass 65 m	60,7	60,2	59,2	60,9	59,3
Grundpreis	Euro 28 904,-	21 600,-	32 180,-	29 700,-	28 700,-

## FAHRSPASS-WERTUNG

Maximalpunkte	VW Golf GTI Edition 30	Mini Cooper S	Opel GT	BMW Z4 2.0i	Mazda MX-5 2.0 MZR
Fahreindrücke					
Handling/Beherrschbarkeit	(15) 13	15	11	14	10
Lenkung	(15) 13	12	10	14	11
Schaltung/Getriebeabstufung	(15) 13	9	11	13	15
Motorcharakteristik	(15) 14	13	12	9	11
Motorklang	(10) 9	8	7	5	6
<b>SUMME</b>	<b>(70) 62</b>	<b>57</b>	<b>51</b>	<b>55</b>	<b>53</b>
Messwerte					
18-Meter-Slalom	(10) 7	9	6	8	6
Kreisbahn nass	(10) 9	8	7	9	7
ISO-Wedeltst	(10) 6	8	5	6	5
<b>SUMME</b>	<b>(30) 22</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>23</b>	<b>18</b>
Höchstgeschwindigkeit	(10) 10	7	8	7	6
Beschleunigung	(10) 5	5	6	2	4
Elastizität	(10) 8	8	7	2	3
<b>SUMME</b>	<b>(30) 23</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>13</b>
Bremsen	(20) 18	18	20	20	18
<b>SUMME MESSWERTE</b>	<b>(80) 63</b>	<b>63</b>	<b>59</b>	<b>54</b>	<b>49</b>
<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>(150) 125</b>	<b>120</b>	<b>110</b>	<b>109</b>	<b>102</b>

**Leistungsübersteuern können nur Hecktriebler, aber in puncto sicherer Fahrspaß fahren die Fronttriebler inzwischen voraus**

Ben Stahlträgers. Frech jubiliert dazu aus der doppelflutigen Auspuffanlage ein heiser-bassig rüchelndes Sportkonzert. Gourmet-Vierzylinder-Klang. Es bleibt ein Geheimnis der VW-Traktionskontroll-Ingenieure, wie sie dem Fronttriebler so kontrolliertes Reifenscharren beigebracht haben. Auf freier Autobahn wetzt hier wieder ein echter Bürgerkönig wie weiland zu Ur-GTI-Zeiten.

Flott in die Ausfahrt hineingezogen, halten einen nicht nur die wohl besten Serien-Sportsitze der Mittelklasse auf Kurs, auch das Fahrwerk scheint zu sagen: Wozu die Hektik der anderen, ich bin schnell und cool. So schaut der GTI-Pilot amüsiert und entspannt dem mazdaschen Jockey- und Pferd-Kampf zu, bis er den Roadster-Star in einer langgezogenen Kurve souverän stehen lässt. Lenkung, Schaltung und Bremsen, alles so harmonisch, präzise und passend abgestimmt, dass nur bei der harten DriftChallenge-Fraktion die Mundwinkel immer noch leicht untersteuern. Doch auch denen kann etwas geholfen werden. Mit einem kecken Lastwechselschwung drängt der Kofferraum zumindest für den Schwungmoment gen Kurvenrand.

**Klar untersteuert der Golf im Grenzbereich**, aber er ist dort noch neutral, wo viele Hecktriebler schon in Gleitreibung übergehen. Der GTI stresst beim Spaß eben nicht und blockiert sich auch nicht durch falschen Ehrgeiz. Er lässt den Mini agiler handeln, den Mazda besser schalten, den Z4 präziser lenken und den GT besser bremsen, aber in der Summe seiner Fähigkeiten grinst sein Plakettengrill am breitesten. Vor allem aber verbindet er von der ganzen Fünfer-Bande Tempo- und Kurvenspaß mit dem höchsten Sicherheitsgefühl.

Was er jedoch ebenso wie der Mini Cooper S nicht bietet, ist das herrliche Cabrio-Bad im lauen, duftenden Frühlingswind. Und das ist schließlich für einige das höchste aller Fahrgefühle.

Text: Alexander Bloch

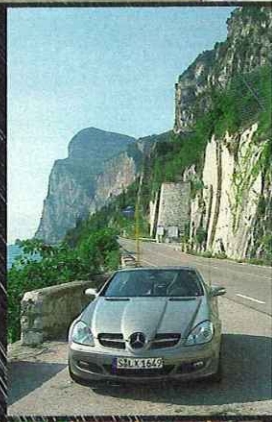
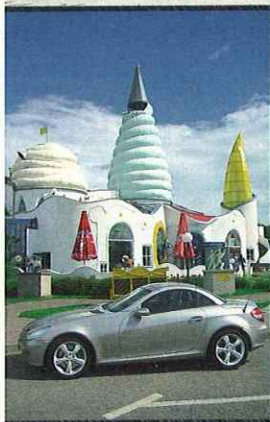
Fotos: Hans-Dieter Seufert, getty-images (1)



**100 000 km  
DAUERTEST**

# EILIGS DÄCHLE

Ein wetterfestes, schnell öffnendes Variodach ist das Sahnehäubchen auf dem Mercedes SLK 350. Doch auf 100 000 Kilometern mit dem sportlichen Zweisitzer war nicht alles eitel Sonnenschein.





Kein Wind-Jammer: Sturm und Drang gehören zu den seltenen Begleitern im SLK

Nur gut, dass sie bei Mercedes offenbar keinen blassen Schimmer haben, was ein Roadster ist. Denn wenn man diese Bezeichnung in Untertürkheim wirklich ernst nähme, hätte der SLK weit ausgeschnittene Türen, seitliche Steckscheiben und höchstens ein Notverdeck samt sichtbarem Gestänge. Er wäre leicht, hart und puristisch, sähe etwa so aus wie ein Morgan und wäre vermutlich ähnlich teuer und selten.

Doch schon in seiner ersten Generation war der offene Zweisitzer nichts von alledem und gerade deshalb ungemein erfolgreich. Rund 315 000 Käufer erwärmten sich in knapp acht Jahren für den kompakten Sportler mit dem versenkbaren Hardtop, der Cabrio-Genuss ohne Risiken und Nebenwirkungen verspricht. Ein Auto so sicher, zuverlässig und alltagstauglich wie ein Mercedes eben, aber jung, dynamisch und mit zwei Plätzen an der Sonne.

Selbst 100 000 Kilometer in Redaktionsdiensten von auto motor und sport konnten nicht ernsthaft am glänzenden Lack des frühen SLK 230 Kompressor kratzen (siehe Heft 8/1999), obwohl einige Besitzer der ersten Stunde über schwankende Verarbeitungsgüte und diverse Detailmängel klagten. Vor allem die Materialqualität war weder der Preisklasse noch des Anspruchs der Marke würdig und wurde erst mit der Modellpflege 2000 auf ein akzeptables Niveau geliftet. Das viel bestaunte, komplexe Variodach blieb jedoch – abgesehen von seltenen Undichtigkeiten – von ernsthaften Störungen verschont.

Auch beim R171, der ab März 2004 die Nachfolge der R170-Baureihe und am 12. Mai 2005 als V6-Variante SLK 350 zum Dauertest antrat, versah die nunmehr dreiteilige Blechmütze problemlos ihren Dienst. Immerhin verbürgt sich Mercedes mit 20 000 Testläufen für die fehlerfreie Funktion der elektrohydraulisch betätigten Mechanik, was die Besitzer durchaus bestätigen (siehe Leser-Erfahrungen Seite 76). Besonders die leichte, vollautomatische Bedienung und die windgeschützte Sitzposition tragen dazu bei, dass man jede Gelegenheit zum Offenfahren nutzt.

Ganz ohne Nachteile ist das Dach allerdings nicht. Schon wegen der fehlenden Regenrinne dringt bisweilen Wasser in den Innenraum. Zudem geht die neue, stabile Gepäckabtrennung bei geschlossenem Dach zu Lasten des Stauraums, statt vorher 348 passen dann nur noch 300 Liter ins Heck. Offen sind es nun inklusive der Reservradmulde brauchbare 208 Liter (plus 63), zumal vergleichbare Zweisitzer mit Stoffverdeck selten mehr bieten. Auch innen machen sich ein paar zusätzliche Zentimeter rundum positiv bemerkbar, nur an geräumigen Ablagen herrscht weiterhin Mangel.

Für ein Cabrio wirkt die Karosserie erstaunlich steif und leise, wenngleich die Windgeräusche bei hohem Tempo deutlich steigen und es auf schlechten Straßen schon mal im Gebäck knistert. Im Laufe des Dauertests verstärkte sich dieser Eindruck, und zumindest im Innenraum hinterließen die 100 000 Kilometer sichtbare Spuren. Die durchaus

## STÖRUNGEN & REPARATUREN

km		Kosten <sup>1)</sup>
3978	Türöffner innen an Fahrertür ausgehängt	
4040	Gesänge an Türöffner eingehängt	–
22 122	Zeitweise kratzende Geräusche im Bereich der Hinterräder	
26 430	Bremsankerbleche an Hinterachse ausgerichtet	–
37 849	Klappergeräusche im Bereich der Hinterachse	
38 185	Schrauben an der Hinterachse nachgezogen (Stabilisator locker)	(64,50)
48 109	Leuchte für Bremsbelagverschleiß leuchtet auf	
48 269	Brems scheiben und Beläge vorn erneuert	444,67
50 142	Knarrgeräusche hinter Beifahrersitz	
52 507	Verkleidung hinter Beifahrersitz nachgearbeitet	–
67 515	Lederbezug Fahrersitz an Sitzfläche angesteuert Handschuhfachdeckel klemmt zeitweise beim Öffnen	
70 870	Lederbezug erneuert Öffnungsmechanik Handschuhfach geschmiert Bremsbeläge hinten erneuert	(743,54) – 115,19
78 553	Drehzahlabhängige Quietschgeräusche aus dem Motorraum	
81 508	Riemenspanner, diverse Spann- und Umlenkrollen erneuert Bremsbeläge vorn erneuert	(276,06) 184,31
90 306	Frontscheibe beschlägt zeitweise bei eingeschalteter Klimaanlage	
93 283	Klimaanlage geprüft, Pollenfilter erneuert	(117,97)
98 664	Wischerblätter schmieren Frontscheibe beschlägt weiterhin zeitweise während der Fahrt	
101 193	Wischerblätter erneuert Wasseraufbohrung Lüftungskasten gereinigt, Klimaanlage geprüft und Pollenfilter erneuert Ventil für Nockenwellenverstellung erneuert	51,53 (127,71) – (208,38)

1) = außerplanmäßiger Werkstattaufenthalt; Störungen (weiß); Reparaturen (blau); <sup>2)</sup> in Euro; <sup>3)</sup> ohne Berechnung; Preise in Klammern sind Garantie- oder Kulanzarbeiten

## WARTUNG & REIFEN

km		Kosten
26 430	Inspektion mit Ölwechsel und Material Ein Satz Winterreifen (Pirelli Snowsport 210 225/45 R 17 91 H) Montage und Wuchten	255,28 – 78,20
52 507	Inspektion mit Ölwechsel, Pollenfilter und Material Ein Satz Sommerreifen (Pirelli P Zero Rosso vorn 225/45 R 17 91 W hinten 245/40 R 17 91 W) Montage und Wuchten	441,53 – 610,20 – 78,20
81 508	Inspektion mit Ölwechsel, Luftfilter, Zündkerzen, Keilriemen und Material	731,01
86 130	Ein Satz Winterreifen (Michelin Pilot Alpin 225/45 R 17 94 V) Montage und Wuchten	731,60 78,20
101 193	Inspektion mit Ölwechsel und Material Bremsflüssigkeit gewechselt	383,88

## MODELLPFLEGE

März 04	Markteinführung des neuen SLK mit dem SLK 200 Kompressor (163 PS)
Juli 04	SLK 350 (272 PS) neu im Programm
Okt. 04	SLK 55 AMG (360 PS) neu im Programm
Juni 05	SLK 280 (231 PS) neu im Programm. MP3-fähiger CD-Wechsler optional lieferbar
Juni 06	Optionale Schaltasten am Lenkrad durch serienmäßige Lenkrad-Schaltpedale ersetzt (nur Sechszylindermodelle)
Sept. 06	Sonderausstattung Sportpaket lieferbar
Jan. 07	Sondermodell EDITION 10



„DIE KLEINE LADEÖFFNUNG BEI VERSENKTEM DACH IST EIN ECHTES HINDERNIS, ABER DAS KOFFERRAUMVOLUMEN INSGESAMT REICHT AUS“

Bernd Stegemann

Über den Berg: Auf Reisen gefiel der Zweisitzer mit gutem Handling und Komfort



## KOSTEN

### Neupreis und Schätzwert<sup>1)</sup>

Testwagenpreis am 12. 5. 2005 <sup>2)</sup>	59 224,-
Testwagenpreis am 12. 3. 2007 <sup>2)</sup>	61 398,-
Schätzwert nach 100 000 km <sup>3)</sup>	28 765,-

### Festkosten pro Jahr

Kraftfahrzeugsteuer	236,-
Haftpflicht-Versicherung <sup>4)</sup>	821,-
Teilkasko-Versicherung <sup>5)</sup>	577,-
Vollkasko-Versicherung <sup>6)</sup>	2533,-

### Betriebskosten über 100 000 km

Kraftstoff	11 442,16 Liter	14 417,12
Ölnachfüllmenge	5,5 Liter	108,90
Ölwechselmenge	32,0 Liter	654,32
Wartung (ohne Öl)		1157,38
Reparaturen		795,70
Reifenkosten anteilig		1323,93
Gesamtkosten	18 457,35 Euro	18,4 Ct/km
Gesamtkosten abzüglich Kraftstoff, Öl und Reifen	1953,08 Euro	2,0 Ct/km

<sup>1)</sup> alle Preise in Euro; <sup>2)</sup> einschließlich Automatikgetriebe, CD-Wechsler, Ergänzende vorn/hinten, Fahrer- und Beifahrersitz elektrisch einstellbar mit Memory, Navigationssystem, Innen- und Außenspiegel automatisch abblendbar, Klimaautomatik, Kopfraumheizung, Lederpolsterung, Lenkrad-Schaltasten, Metallic-Lackierung, Parameterlenkung, Regensensor, Scheibenwaschanlage beheizt, Sitzheizung, Soundsystem,

Mobiletelefon mit Freisprecheinrichtung, Vorrüstung Dachträgersystem, Xenon-Scheinwerfer;

<sup>3)</sup> Händlerverkaufswert;

<sup>4)</sup> Typklasse 12, Regionalklasse R6

(100-Prozent-Prämie);

<sup>5)</sup> Typklasse 23, Regionalklasse R6

(ohne Selbstbeteiligung);

<sup>6)</sup> Typklasse 22, Regionalklasse R6

(mit 150 Euro Selbstbeteiligung)

## DATEN & MESSWERTE

Erstzulassung	8. 4. 2005
Fahrgestellnummer	W0B1714561F065306
km-Stand bei Übernahme	1909
km-Stand bei Abschluss	101 985
gefahrrene km	100 076
Hubraum cm <sup>3</sup>	3498
Leistung kW (PS) bei 1/min	200 (272) bei 6000
max. Drehmoment Nm bei 1/min	350 bei 2400
Leergewicht/zul. Gesamtgewicht kg	1505/1780

### Fahrleistungen

Beschleunigung in Sekunden	Dauerstert Anfang/Ende
0 – 60 km/h	3,0/3,0
0 – 80 km/h	4,4/4,5
0 – 100 km/h	6,3/6,4
0 – 120 km/h	8,5/8,7
0 – 140 km/h	11,3/11,5
0 – 160 km/h	14,6/14,7
0 – 180 km/h	19,4/19,5
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250/250

### Verbrauch

(ECE-Norm)	in Liter/100 km
Stadt	14,2
über Land	7,8
gesamt	10,2

### Verbrauchswerte im Test

minimal	8,4
maximal	15,3
Testverbrauch (Superbenzin)	11,4

## PLUSMINUS

+ praktisches, funktionssicheres Variodach	- Schaltrücke beim Zurückschalten
+ reiseauglicher Kofferraum	- Federungsschwächen auf kurzen Bodenwellen
+ gutes Soundsystem	- mäßige Traktion auf Schnee
+ wirksame Nackenheizung	- schmutz- und kratzempfindliche Materialien innen
+ gelungener Kompromiss aus Komfort und Sportlichkeit	- wenig Ablagen im Innenraum
+ ausgeprägte Handlichkeit	- Schwächen bei Bedienung und Funktion der Klimaanlage
+ kultivierter, kräftiger und wohlklingender V6-Motor	- launischer Regensensor
+ bei zurückhaltender Fahrweise sparsam	- fummeliges Windschott
+ ordentliche Reichweite	- teure Mischbereifung
+ gut abgestimmte Automatik	- kurze Inspektionsintervalle



Steh von gestern: Auf winterlichen Straßen reicht die Traktion kaum zum Anfahren

hochwertigen, genarbten Kunststoffe zeigten früh Kratzspuren und ließen sich schlecht reinigen. Der Lederbezug des Fahrersitzes war sogar schon nach 70 000 Kilometern verschlissen und musste ersetzt werden.

Mit der elektrischen Sitz- und Lenkradverstellung (Aufpreis inklusive Memory 952 Euro) fanden selbst größere Insassen eine passende Position. Auf längeren Etappen wurden jedoch eine Lordosenstütze und eine Sitzbelüftung vermisst, denn bei sommerlichen Temperaturen bewahrt die Klimaautomatik (643 Euro) nicht vor schweißnassen Rücken. Bisweilen übrigens auch nicht vor mangelndem Durchblick: Mehrmals beschlug die Frontscheibe aus heiterem Himmel, so dass erst ein Druck auf die Defroster-Taste nach einigen Sekunden wieder für freie Sicht sorgte.

Überhaupt gelang die optimale Temperierung des relativ kleinen Innenraums selten auf Anhieb. Bei großer Hitze reichte die Kühlleistung kaum aus, in anderen Situationen strömte kalte Zugluft an die Füße. Im Gegenzug machte sich die anfangs belächelte, bisher einzigartige Nackenheizung (470 Euro extra, nur mit Lederpolsterung und Sitzheizung) schnell Freunde. Die dreistufig regulierbare Warmluft aus den Kopfstützen verwandelt selbst kühle Herbstabende in laue Sommernächte und wird von fröstelnden Beifahrerinnen auch bei geschlossenem Dach gern als Zusatzheizung genutzt.

Für ein anderes Komfort-Extra des Testwagens konnten sich indes nicht alle Redaktionsmitglieder erwärmen. Während Christian Bangemann die Siebenstufen-Automatik passend fand und

keine Handschaltung vermisste, stört sie für Marcus Peters empfindlich den Sportwagen-Charakter. „Für komfortables Gleiten ist sie gut geeignet, aber beim Passfahren und Überholen muss man stets manuell eingreifen“, lautet nicht nur sein Fazit. Auch die beiden Automatik-Schaltprogramme stellen nicht rundum zufrieden: Im C-Modus werden die Gänge zu träge gewechselt, in S zu ruppig. Vor allem die harten Schaltrücke bei Kälte und beim Anbremsen vor Kurven trüben den insgesamt positiven Gesamteindruck.

**Einhelliges Lob gibt es hingegen für den 3,5-Liter-V6**, der den 1500 Kilogramm schweren Zweisitzer (leer) durchaus sportlich motorisiert. Der 272 PS starke Vierventiler klingt und geht gut, ist kultiviert und obendrein genügsam. Im Testmittel liegt der Verbrauch bei 11,4 Liter pro 100 Kilometer, doch selbst ohne große Zurückhaltung kommt man mit weniger als zehn Liter aus. In Verbindung mit dem 70-Liter-Tank sind lange Strecken ohne Stopp kein Problem, zumal auch von der Federung kaum Einschränkungen drohen.

Einen „guten Kompromiss zwischen Sportlichkeit und Komfort“ attestiert etwa Redakteur Alexander Bloch dem SLK-Fahrwerk, obwohl speziell kurze Bodenwellen nicht eben geschmeidig überrollt werden. Als Entschädigung winken eine ausgeprägte Handlichkeit und Agilität, die anders als beim BMW Z4 ohne übertriebene Härte auskommt. Als Schwachpunkt entpuppt sich freilich die schlechte Traktion auf Schnee, Eis und Matsch, denn dann regelt das ESP schon bei leichten Steigungen so stark, dass man stehen bleibt. >



„SOUND, ANTRITT UND LAUFKULTUR DES V6-MOTORS SIND NAHEZU PERFEKT. DOCH BEI PASSFAHRTEN WIRD DIE AUTOMATIK ZUR SPASSBREMSE.“

Jörn Thomas

## Schnelle Bedienung im SLK

Wer sich mit seinem Comand-System auskennt, der mag es. Auch wenn die haptischen Qualitäten nicht an die der Audi-Systeme herankommen, so begeistert das SLK-Comand mit seinen schnellen Zugriffen. Ob Radiospeicher, nächste Tankstelle oder Verkehrsinfos – wer weiß, wo was steht, hat es blitzschnell auf dem Display. Navigationsanweisungen kommen zudem eindeutig und verständlich. Das Harman-Kardon-Soundsystem klingt basskräftig und frisch, kämpft aber bei hohen Lautstärken etwas mit den großen, mitschwingenden Türverkleidungen. *blo*

**Pragmatisch, klar und nur ein klein wenig gewöhnungsbedürftig. Das Comand-System im SLK überzeugt weniger durch besonderes Bedingefühl, sondern mehr durch objektiv sehr schnelle Funktionsabrufe**



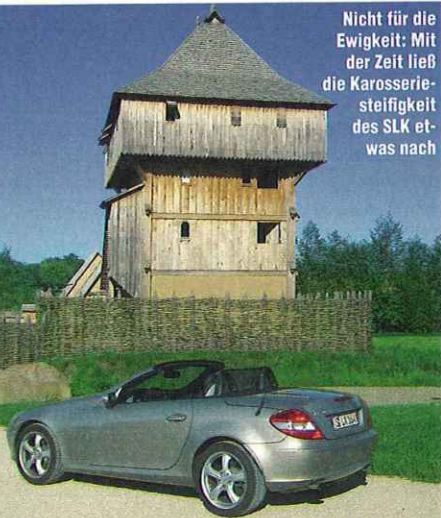
## ABGASTEST

### Grenzwerte sauber eingehalten

Alles in Ordnung auch nach 100 000 Dauertest-Kilometern: Bei der obligatorischen vom TÜV Süd in Böblingen durchgeführten Abgasmessung nach Euro 4 erfüllte der SLK 350 alle gesetzlichen Vorgaben. Sowohl Kohlenmonoxid (CO) als auch Kohlenwasserstoffe (HC) und Stickoxide (NO<sub>x</sub>) liegen deutlich unter den jeweiligen Grenzwerten.



Nicht für die Ewigkeit: Mit der Zeit ließ die Karosseriesteifigkeit des SLK etwas nach



## MÄNGELINDEX

Modell	AUTO motor sport Mängelindex <sup>1)</sup>	Außerplanmäßige Werkstattbesuche/Ausfälle	cm <sup>3</sup> /PS	Testverbrauch l/100 km	Kilometerkosten in Ct <sup>2)</sup>	Testwagen-Neupreis Euro	Wertverlust in Prozent
1. Mercedes SLK 350	7,5	4 / 0	3498/272	11,4	18,4/2,0	59 224,-	51,4
2. Audi TT Roadster	8,5	3 / 0	1781/225	11,2	14,8/1,4	42 623,-	44,5
3. BMW Z3 2.8	9	6 / 0	2793/192	10,8	13,2/1,8	33 344,-	43,6
4. Jaguar XK8 Cabrio	12	5 / 0	3996/284	13,0	17,3/3,0	71 039,-	42,8
5. Porsche Boxster S	20,5	7 / 0	3179/252	12,4	21,3/2,1	63 308,-	37,0

Der aktuelle SLK 350 blieb zwar nie liegen, war aber vier Mal außerplanmäßig zu Reparaturen in der Werkstatt. Damit schneidet er im auto motor und sport-Mängelindex besser ab als die

Cabrios in jüngeren Dauertests, jedoch nicht so gut wie sein Vorgänger 1999: Der SLK 230 Kompressor musste nur einen zusätzlichen Boxenstopp (Mängelindex 3,5) einlegen.

<sup>1)</sup> Der Mängelindex bewertet die Anzahl der Schäden im Bereich Motor, Getriebe, Bremsen und Fahrwerk mit 1,5 Punkten. Elektrik, Auspuffanlage und Karosserie bekamen einen Punkt. Zehn Punkte wurden bei einem Totalausfall mit Liegenbleiben vergeben; <sup>2)</sup> mit/ohne Kraftstoff-, Öl- und Reifenkosten

Folglich unterliegen die Winterreifen bei insgesamt gutem Grip erhöhtem Verschleiß, der naturgemäß an der angetriebenen Hinterachse nochmals stärker ausfällt. Auch die serienmäßige Mischbereifung (außer SLK 200) geht ins Geld – so wie die kurzen Wartungsintervalle (25 000 Kilometer) und die stattlichen Inspektionskosten. Immerhin sind die Versicherungseinstufungen und die Wiederverkaufschancen recht gut, wenngleich das Vierzylinder-Basismodell schon als Neuwagen deutlich gefragter ist (in Deutschland rund zwei Drittel Marktanteil).

Das spiegelt sich im hohen Wertverlust des V6-Typs wider, der beim gut ausgestatteten, rund 60 000 Euro teuren Testwagen stramme 51,4 Prozent beträgt. Beim Vorgänger waren es noch 30 Prozent, was allerdings nicht zuletzt an den damaligen Lieferfristen für Neuwagen und der extrem großen Nachfrage lag. Dass dieser aber auch beim Mängelindex (3,5) besser abschneidet als der aktuelle SLK (7,5), spricht nicht gerade für die viel beschworene Qualitäts-offensive von Mercedes.

Denn obwohl der Zweisitzer keine ernsthaften technischen Probleme hatte oder gar liegenblieb, wurde schon bei Kilometerstand 4040 ein außerplanmäßiger Werkstattbesuch fällig. Der Innen-griff der Fahrertür war ausgehängt, so dass sie nur noch von außen geöffnet werden konnte. Ähnlich lapidar die Ursache für Kratzgeräusche von der Hinterachse, die in unregelmäßigen Abständen auftraten: Erst hatten die Bremsankerbleche zu wenig Abstand zur Scheibe und mussten gerichtet werden. Dann machte es ein gelockerter

Stabilisator nötig, diverse Schrauben nachzuziehen.

Als diese und weitere Geräusche im Innenraum abgestellt waren, fing der Motor an zu quietschen. Abhilfe schaffte der Austausch von Riemenspanner und Umlenkrollen, der im Rahmen einer Inspektion auf Garantie durchgeführt wurde. Bis auf den Wechsel des Lederbezugs und den zweifachen Check der Klimaanlage blieb die Störungsliste ansonsten erfreulich kurz, beim normalen Wartungsaufwand fielen nur die früh verschlissenen Bremscheiben aus dem Rahmen. Die Kosten pro Kilometer lagen jedenfalls beim vergleichbaren Porsche Boxster S schon vor sechs Jahren um einiges höher.

**Trotzdem: Zum Jubeln besteht wenig Anlass.** Denn obwohl der Testwagen nach der Dauertest-Distanz noch proper dasteht und praktisch die gleichen Fahrleistungen wie zu Beginn bringt, hat er mit der Zeit an Solidität und Steifigkeit eingebüßt. Auch die schwankende Verarbeitungsgüte, die aus vielen Leserbriefen hervorgeht, zeigt deutlich, dass Premium-Preise bei Mercedes nicht immer Premium-Qualität bedeuten. Wie so oft folgte vor allem bei SLK-Käufern der ersten Stunde Ernüchterung auf die anfängliche Begeisterung.

Da kann Mercedes nur hoffen, dass viele Sportwagenfahrer auch die Probleme und Schwierigkeiten beim SLK sportlich sehen.

Text: Bernd Stegemann

Fotos: Christian Bangemann, Regine Fuchs-Reinhardt, Beate Jeske, Jens Katemann, Marcus Peters, Rainer Schubert, Hermann-Josef Stappen  
Leser-Erfahrungen: bitte umblättern



„ZUR LANGSTRECKENTAUGLICHKEIT FEHLT DEN SITZEN EINE LORDOSENSTÜTZE. AUSSERDEM BEWAHRT DIE KLIMAAANLAGE NICHT VOR FEUCHTEN RÜCKEN“

Christian Bangemann

# „Alles in allem ein wertbeständiger und voll alltagstauglicher Sportler“

Dem gelungenen Konzept steht beim Mercedes SLK eine stark schwankende Verarbeitungsqualität gegenüber



Wasser marsch: In Waschstraßen war das Dach nicht immer ganz dicht

Meine Kaufentscheidung für den SLK 350 fiel aufgrund des Designs und der Kombination des Sechszylinders mit der Siebengang-Automatik, die in allen Drehzahlbereichen für eine sehr gute Elastizität sorgt. Bis auf die Verarbeitung der Lederbezüge gibt der Innenraum keinen Grund zur Beanstandung. Weniger gefallen haben mir die über 30 Reparaturen in knapp drei Jahren – an Achslager, Klimaautomatik, Benzinleitung oder Motoraufhängung. Das Getriebe wurde nach erfolglosen Einstellversuchen sogar komplett erneuert, auch das undichte Dach zog weitere Werkstattbesuche nach sich. Trotz aller Widrigkeiten würde ich mich wieder für dieses Auto entscheiden, weil seine Konzeption einzigartig ist.

Peter Manig,  
64521 Groß-Gerau

Während mein SLK der ersten Generation noch gravierende Probleme hatte, ist der neue in Optik und Technik wesentlich besser. Als 350 ist er ein Kraftpaket zwischen Cruiser und Sportwagen, der Verbrauch liegt bei elf bis 13 L/100 km. Der Innenraum ist in guter Mercedes-Manier gestaltet, und das Dach funktioniert tadellos. Minuspunkte sammelt der SLK durch die Kunststoff-Abdeckung im Kofferraum, die zu Lasten des Ladevolumens geht, und die sehr kurzen Wartungsintervalle. Alles in allem ein wertbeständiger und voll alltagstauglicher Sportler.

Jörg Zwielhoff,  
45257 Essen

Nach drei SLK kann ich feststellen, dass die Qualität von Mercedes sehr schwankt,

von akzeptabel bis unzumutbar. Nach 35 000 Kilometern mit dem SLK 200 und zahlreichen Werkstattbesuchen war die anfängliche Begeisterung einer Ernüchterung gewichen. Auch mit dem SLK 280 von 2005 hatte ich nur Probleme, die Automatik war katastrophal. Seit der Wandlung im September 2006 legte ich mit dem neuen Wagen des gleichen Typs 15 000 Kilometer ohne größere Mängel zurück, selbst die Automatik funktioniert jetzt ohne Mucken.

Albert Jungtäubl,  
94327 Bogen

Meine Erfahrungen mit dem SLK 280 von 2005 sind nach 32 000 Kilometern überaus positiv. Der Verbrauch hält sich mit 9,7 L/100 km in Grenzen, das Schaltgetriebe ist präzise und knackig. Bei der Preis- und Ausstattungspolitik werde ich aber das Gefühl nicht los, von Mercedes über den Tisch gezogen worden zu sein.

Gilbert Druil,  
L-3936 Luxemburg

Nach 18 000 Kilometern kann ich von meinem SLK 350 nur schwärmen. Die Automatik funktioniert einwandfrei, auch Klappergeräusche sind nicht zu hören. Einziger Kritikpunkt ist der Innenraum, wo man jeden Hautabrieb als weißen Fleck sieht. Als Antwort von Mercedes gab es nur ein Microfasertuch.

Torsten Stephan,  
88048 Friedrichshafen

Ich nutze den SLK 350 seit April 2005 als Zweitwagen und bin absolut begeistert. Straßenlage, Motor, Sound und Va-

riodach sind einfach klasse. Nur die Türen klappern bei hohen Außentemperaturen, und die Automatik ruckelt beim Herunterschalten gelegentlich.

Ralph Meier,  
64859 Eppertshausen

Seit Februar 2005 bin ich mit meinem SLK 200 19 000 Kilometer ohne Probleme gefahren. Zwei Dinge sind aber kritikwürdig: Der Kompressormotor sprang mehrmals nicht an. Meiner Meinung nach hat Mercedes hier zu sehr gespart, denn die Batterie wirkt schon optisch zu klein. Außerdem spiegeln die Instrumente den Himmel durch das Rückfenster wider, obwohl entspiegelte Gläser bereits in den siebziger Jahren erfunden wurden. Alte Fehler werden also auch von Mercedes neu gemacht.

Jürgen Otto,  
44869 Bochum

Vergleicht man den aktuellen SLK mit seinem Vorgänger, ist ein gewaltiger Entwicklungssprung bei Qualität, Raumangebot und Fahrverhalten festzustellen. Der V6-Motor ist ein Gedicht, die Automatik sehr angenehm. Insgesamt ein sehr solides Fahrzeug und hervorragendes Spaßmobil, bei dem auch Verkauf, Service und Personal meine Erwartungen an einen Premium-Hersteller erfüllen.

Sven Meisen,  
52080 Aachen

Eigentlich könnte alles eitel Sonnenschein sein bei meinem SLK 200 von 2004, doch mit der Verarbeitungsqualität steht es nicht zum Besten. Klappergeräusche und Undichtigkeiten des Dachs trüben zum Teil bis heute den Spaß.

Bernd Bänzer,  
80797 München

## UMFRAGE

Für künftige Dauertestberichte sind wir an Leser-Erfahrungen zu folgenden Autos interessiert:

- Alfa Romeo 159
- BMW Dreier
- BMW Fünfer
- Dacia Logan
- Fiat Panda
- Ford S-Max
- Land Rover Discovery
- Mazda MX-5
- Mercedes A-Klasse
- Mercedes ML-Klasse
- Opel Zafira
- Renault Clio
- VW Passat

Schicken Sie Ihren Bericht bitte per Post, Fax oder E-Mail an: auto motor und sport, zu Händen von Herrn Lutyk, Stichwort Dauertest-Umfrage, 70162 Stuttgart, Fax 0711/182-1918, E-Mail (bitte immer mit Angabe der Postadresse): alucky@motorpresse.de

# SEH-BEBEN

Alljährlich führt die eingefleischte GTI-Gemeinschaft am Ufer des Wörthersees in Kärnten eine spektakuläre Show auf. Den Kracher der Veranstaltung lieferte diesmal VW selbst: einen Golf GTI W12 mit 650 PS.



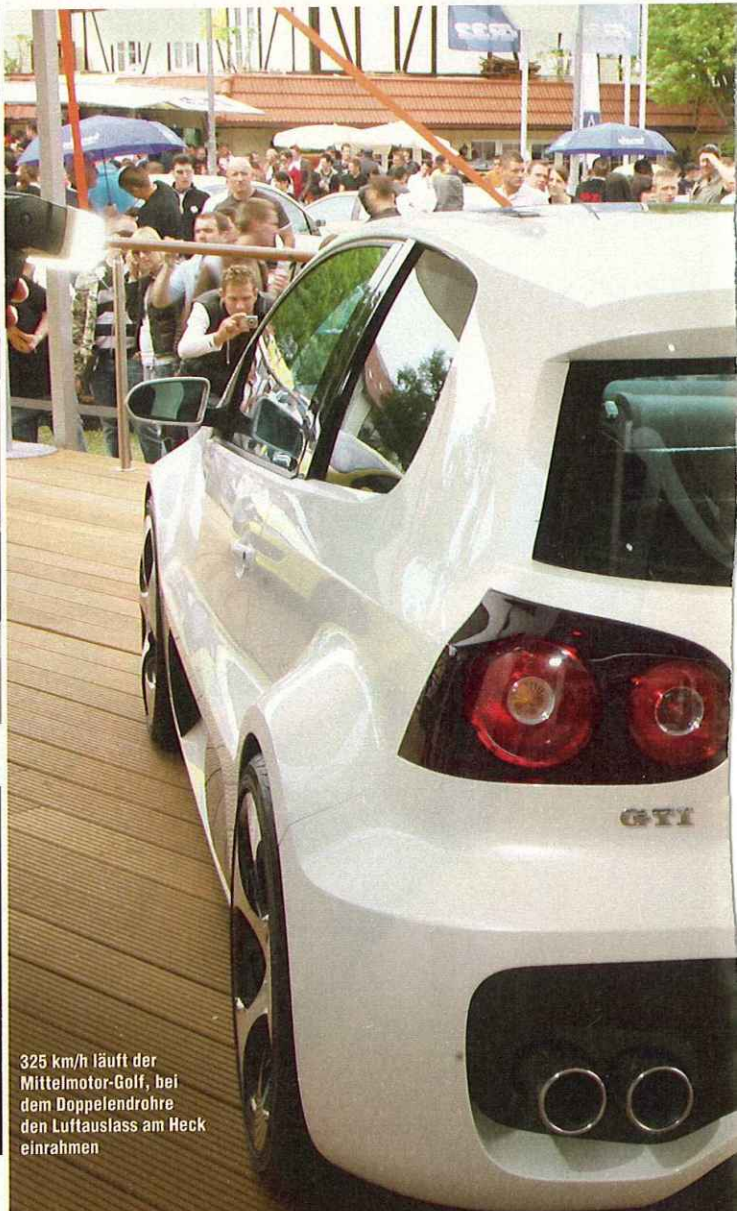
Rennwagen-Look auch im Interieur des Golf GTI W12



Statt einer Rückbank befindet sich der Bentley-W12-Biturbo im Heck, der es hier auf 650 PS bringt



Große Lufteinlässe und 19-Zoll-Räder für den W12



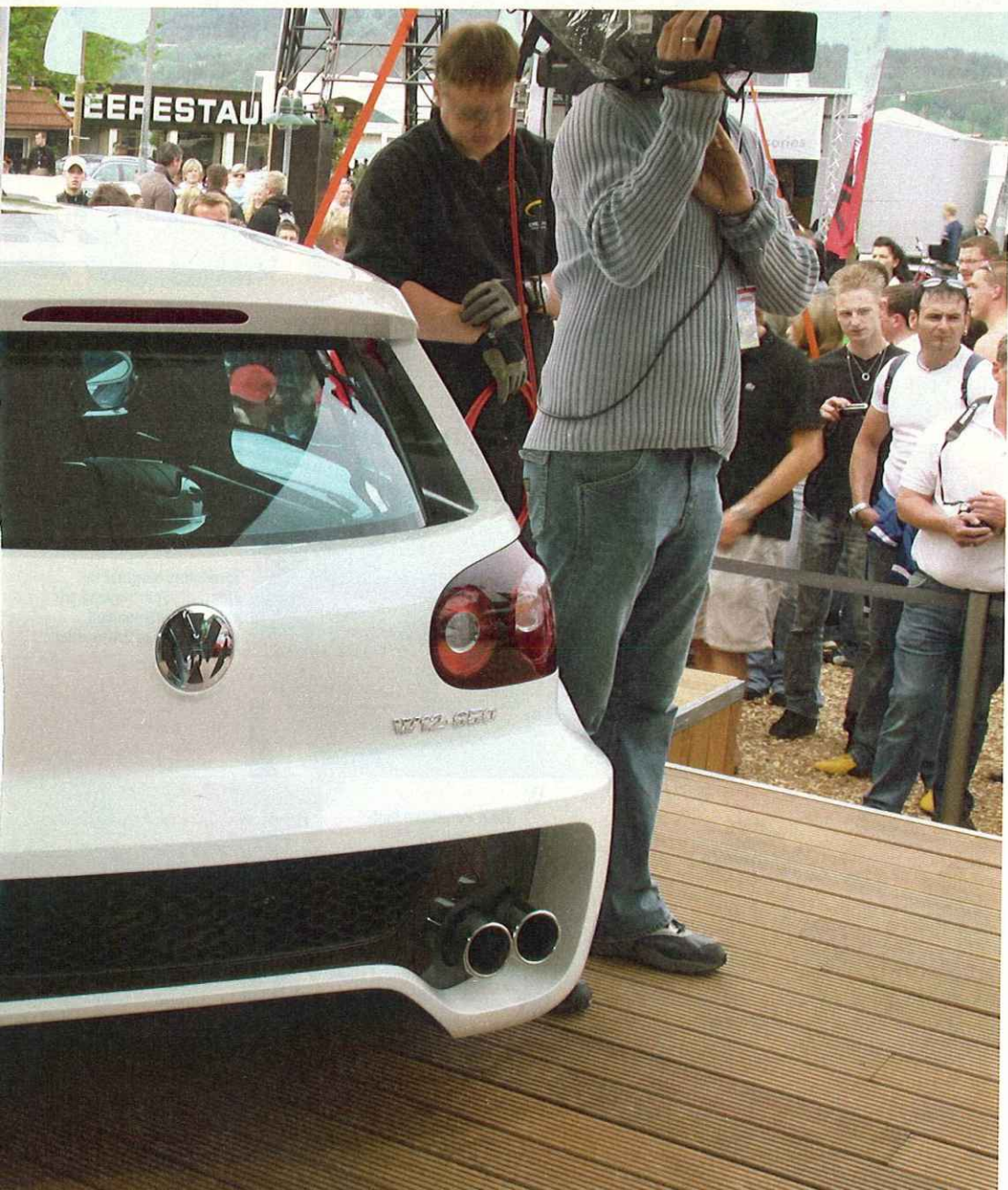
325 km/h läuft der Mittelmotor-Golf, bei dem Doppelendrohre den Luftauslass am Heck einrahmen

**D**ie Präsentation läuft schon, da legt VW-Aufsichtsratschef Ferdinand Piëch am Wörthersee noch einmal persönlich Hand an: Er zieht den letzten Klebestreifen vom stärksten Golf GTI aller Zeiten, der innerhalb von nur sechs Wochen gebaut wurde und an Himmelfahrt vor einer begeisterten GTI-Fangemeinschaft vom neuen VW-Entwicklungsvorstand Ul-

rich Hackenberg präsentiert wird. 650 PS, 750 Newtonmeter Drehmoment, ein W12-Biturbo von Bentley, hier verbaut als Sechsliter-Mittelmotor – so etwas hat die Welt noch nicht gesehen.

„Hier am Wörthersee schlägt das Herz der Marke“, betont ein sichtlich gut aufgelegter Piëch, der sich nicht scheut, im Bad der Menge „Ferdinand“-skandierenden Fans die Hände zu schütteln

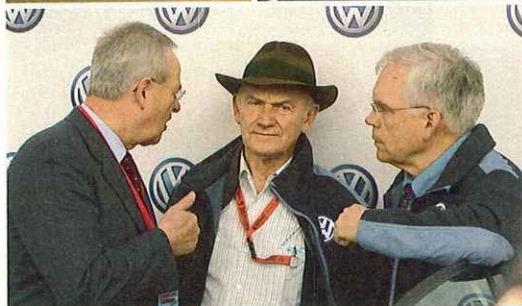
und Autogramme auf deren T-Shirts zu schreiben. Und er lässt keinen Zweifel daran, dass das vormalige VW-Führungsduo Bernd Pischetsrieder und Wolfgang Bernhard diese Kundschaft aus den Augen verloren hatten: „Letztes Jahr mussten unsere Mitarbeiter die Reise hierher sogar selbst bezahlen“, kritisierte Piëch rückblickend, während VW-Konzernchef Martin Winterkorn





**Komplett lackierte Stoßfänger und Seitenschweller kennzeichnen den Golf GTI Pirelli, der ab September gebaut wird**

**Veredeltes Interieur in Anthrazit, Sportlenkrad mit gelben Ziernähten und ergonomischen Griffmulden**



**Väter der neuen Golf-Varianten: VW-Chef Winterkorn, Aufsichtsratschef Piëch, Entwicklungsvorstand Hackenberg**



**VW entdeckt seine GTI-Fans wieder: große Präsentation am Würthersee**

bekräftigt: „Hier sind die Hardcore-Fans, und die wollen wir erfreuen.“

Deshalb die Weltpremiere in Nürnberg mit dem stärksten, breitesten und schnellsten Golf aller Zeiten, und so jauchzen die Massen begeistert auf, als das Herz des weiß lackierten Überfliegers angelassen wird und die Auspuffgase die Hosenbeine von VW-Chef Winterkorn zum Flattern bringen.

Null auf 100 km/h in 3,7 Sekunden heißt es auf dem Papier, aber der GTI W12 ist auch im wirklichen Leben in der Lage, diese Fabelwerte in den Asphalt zu brennen. Obwohl es sich um ein unverkäufliches Einzelstück handelt, ist der Prototyp voll fahrtüchtig und bereit für eine Höchstgeschwindigkeit von satten 325 km/h.

Schnell mussten auch die Designer Philipp Römers und Marc Lichte sein, die unter der Leitung von VW-Designchef Klaus Bischoff für die Optik des rasenden Golf verantwortlich zeichnen: Sie hatten vier Wochen Zeit für die Entwürfe, danach wurde das Einzelstück bei Zulieferer Volke aufgebaut. „Wir haben bewusst ein cleanes Auto gemacht und die Proportionen des Golf nicht geändert“, so Römers. „Der GTI

sollte ein GTI bleiben“, pflichtet auch Bischoff bei, der dem Über-Golf deshalb auch keinen riesigen Heckspoiler verpassen wollte. Abtrieb soll durch den Diffusor am Unterboden und eine Abrisskante an dem Kohlefaser-Kunststoffdach erzeugt werden.

Eine besondere Herausforderung stellt die Beatmung des Sechsliter-Mittelmotors dar, und da haben die Designer einen weiteren Kunstgriff gemacht. Bischoff: „Wir haben die C-Säulen als stärkstes Designelement des Golf so umfunktioniert, dass sie die Luft zum Motor leiten.“ Dazu wurden die hinteren Fensterscheiben nach innen gedreht und in die C-Säulen rechts und links Kanäle verlegt.

1,88 Meter breit (Serie: 1,76 Meter) und 1,42 Meter flach (Serie: 1,50 Meter) kauert der GTI W12 mit einer Hinterachse auf der Showbühne, an der Lamborghini Gallardo-Teile zum Einsatz kommen. Klar, dass beim Ritt über die Nordschleife Motorsport-Schalensitze dem Fahrer den nötigen Halt geben, der im Falle eines Falles im sportlich ausgestalteten Innenraum statt eines Handschuhfaches einen Feuerlöscher vorfindet. Spezielle Schalterabdeckungen

schützen davor, dass zum Beispiel das ESP versehentlich ausgeschaltet werden kann.

Vom GTI W12 können die Fans am Wörthersee nur träumen, den GTI Pirelli dagegen können sie bei ihrem nächsten Treffen im Mai 2008 schon vorfahren lassen.

Die gelb lackierte Reminiszenz an den Ur-Pirelli des Jahres 1983 soll nämlich schon ab September dieses Jahres in Form einer Sonderserie gebaut werden – natürlich mit Pirelli-18-Zoll-Felgen und 225er-P-Zero-Reifen, angetrieben vom 230 PS starken Turbo-FSI, der mit einem Doppelkupplungsgetriebe kombiniert werden kann. Der Spurt von null auf 100 km/h wird dann in 6,6 Sekunden geschafft, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 245 km/h und der Verbrauch laut Werksangabe bei 8,2 Liter pro 100 Kilometer.

Vor Konkurrenz muss sich der Pirelli-Golf zumindest am Wörthersee nicht fürchten. Ferdinand Piëch: „Letztes Jahr haben die hier sogar einen Opel aufs Dach gelegt.“

Text: Birgit Priemer  
Fotos: Reinhard Schmid

## Audi plant Kleinserie eines Speedster auf TT-Basis

Hart, aber herzlich – so wirken nicht nur die 40 000 Golf GTI-Fans am Wörthersee, sondern auch der neue TT Clubsport quattro, mit dem sich Audi unter die eingefleischte VW-Klientel wagte. Vor den Augen der feierfreudigen Menschenmasse enthüllte Entwicklungsvorstand Michael Dick die puristische Fahrmaschine, die dem Piloten viel gibt, aber auch nichts erspart: Verdeck oder A-Säule? Fehlanzeige. Vor knapp geschürzten Groupies oder achtilos herumfliegenden Bierbechern schützt am Wörthersee ausschließlich eine extrem niedrig gehaltene, umlaufende Scheibe.

Noch ist es ein Traum, aber der wird in Form einer Kleinserie Realität: Ein Extrem-Roadster zu bezahlbaren Preisen, der von einem leistungsgesteigerten 2.0-TFSI-Motor befeuert wird. Das S3-Triebwerk bringt es hier auf 300 statt 260 PS und wird kombiniert mit Keramikbremscheiben, einer zweiflutigen Auspuffanlage mit ovalen Endrohren aus dem RS4 und vergrößerten Lufteinlässen in der Frontpartie, um dem knackigen Allrad-Zweisitzer zusätzlich Luft zu verschaffen. Gut festhalten also in dem Extrem-Roadster, dessen Markenringe oben auf der Haube angeordnet sind und der mit LED-Tagfahrlicht auch bei strahlendem Sonnenschein unter den GTI-Fans gleißende Akzente zu setzen weiß.



Große Lufteinlässe und der Single-Frame-Grill prägen die Front des TT Clubsport, der als Studie auf 20-Zoll-Rädern rollt. Die Spur wurde gegenüber dem Serien-TT um 80 Millimeter verbreitert, die Radhäuser zusätzlich ausgestellt

# EINER FÜR ALLES

Als Arbeitsgerät, Alltagswagen und im Gelände taugt der Jeep Cherokee gleichermaßen. Deshalb hat er auch als Gebrauchtwagen seinen Preis.

Meist gut ausgestattet: Leder und Automatik sind beim Cherokee die Regel



## „Basisversion kaum gefragt“

Drei Fragen an Volkhard Jürgens, Lehmann-Automobile, Hamburg

Wollen Cherokee-Käufer mit dem Jeep ins Gelände?

**Jürgens:** Harte Offroad-Einsätze planen nur wenige. Aber viele kaufen den Jeep zum Beispiel, weil sie Jäger oder Reiter sind und öfters auch auf Feldwegen vorankommen wollen.

Welche Versionen sind gefragt?

**Jürgens:** Der Diesel ist klarer Favorit. Die gehobene Ausstattungsvariante Limited in Verbindung mit Automatik und Leder-Interieur ist beinahe Pflicht, ebenso wie schwarzer Lack. Die Basisversion Sport spielt fast keine Rolle.

Wie stehen die Chancen, ein Schnäppchen zu finden?

**Jürgens:** Eher schlecht. Selbst der 2,4-Liter-Vierzylinder ist wertstabil, da das Angebot sehr gering ist.

Zurück zu den Ursprüngen wollte Jeep 2001 zumindest stilistisch mit der Neuauflage des Cherokee: Mit runden Scheinwerfern im Stil des Urvaters Willys setzt er sich deutlich vom großen Bruder Grand Cherokee ab, dem er zuvor sehr ähnlich sah. Die Kunden wussten das neue Design zu schätzen und machten den Cherokee, der in Amerika unter dem Namen Liberty angeboten wird, zu einem der meistverkauften Offroader weltweit. Anders als viele Konkurrenten verfügt der Mittelklasse-Jeep zudem über gute Klettereigenschaften.

Darüber hinaus wurde die vordere Starrachse von einer Einzelradaufhängung abgelöst, die das bei hohen Geschwindigkeiten oft kritische Fahrverhalten entschärfte. Ein Eingriff, der den modernen Cherokee ebenso sicherer machte wie der Austausch der hinteren Trommelbremsen durch Scheiben. Die Fadingempfindlichkeit wurde dem Offroader aber auch mit dieser Maßnahme nicht restlos genommen. Doch ein Cherokee ist ja kein Sportwagen, sondern punktet vielmehr als Multi-Talent: Mit bis zu 3,5 Tonnen Anhängelast je nach Version zieht er souverän Pferdeanhänger oder Wohnwagen. Die übersichtliche Karosserie in Verbindung mit der hohen

Sitzposition erleichtert das Rangieren. Nur der etwas knapp bemessene Kofferraum ist bei Urlaubsreisen mit der Familie ein Manko.

**Entscheidend für den Erfolg in Deutschland war die Einführung des 2,8-Liter-Turbodieselmotors** mit anfangs 150 PS (ab 2004: 163 PS). Der Vierzylinder ist zwar unkultiviert, kombiniert aber Kraft mit einem günstigen Verbrauch von rund zehn Liter/100 Kilometer. Deutlich durstiger ist der 3,7-Liter-V6-Benziner (204 PS): Um die 15 Liter/100 km sind die Regel. Ihn wählen Wenigfahrer oder all diejenigen, die Wert auf gute Fahrleistungen und hohe Laufkultur legen. Nur eine Nebenrolle auf dem Gebrauchtwagenmarkt spielt der 2,4-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 147 PS. Mit einem Durchschnittsverbrauch von rund 14 Liter/100 km ist er bei deutlich schwächeren Fahrleistungen nur wenig sparsamer als der Sechszylinder.

Das Preisniveau für gebrauchte Cherokee ist relativ hoch: Fünf Jahre alte Diesel gibt es ab 12 000 Euro. Drei Jahre alte Exemplare mit rund 60 000 Kilometer Laufleistung kosten zwischen 17 000 und 20 000 Euro.

## BEURTEILUNG

- + Kräftige Dieselmotoren, hohe Zuladung, gute Geländeeigenschaften, hohe Anhängelast, übersichtliche Karosserie.
- Eingeschränkter Federungskomfort, fadingempfindliche Bremsen, knappes Raumangebot, mäßige Verarbeitungsqualität, unpräzise Lenkung.

Text: René Olma



## „Der Gewinnmaximierung geopfert“

Qualitätsreport, Heft 11, Seite 172

Leider ist Zuverlässigkeit zwar der wichtigste, aber nicht der einzige Qualitätsaspekt. Audi-Fahrer, die sich jeden Tag über qualitativ und konstruktiv schlechte Sitze ärgern müssen und von der Kundenbetreuung ignoriert oder mit unsinnigen Ausreden abgespeist werden, sind auf die Dauer mindestens genauso frustriert und wütend über die gekaufte Premiumqualität. So wird zwar die Zahl der Liegenbleiber laut Aussage von Herrn Zimmermann durch Audi-Maßnahmen geringer, die Zahl der Schlechtsitzer im A3 durch Ignorieren der Probleme aber täglich größer.

Alexander Köbe,  
12347 Berlin

Die Qualität der Fahrzeuge wird schon seit vielen Jahren dem Rotstift und damit der Gewinnmaximierung geopfert. Man verspricht immer Besserung, ohne dieses Versprechen auf Dauer einzuhalten. Ihre Langstrecken- und Werkstattentests bestätigen das ganz offensichtlich. Deshalb halte ich die Aussagen der für die Fahrzeugqualität zuständigen Herren für reine Augenwischerei. Man rede die eigenen Autos und deren Qualität schön, versichere höchste Qualitätsstandards, und schon ist das geistig minderbemittelte Autokäufervolk beruhigt und

dient weiter freudig als Testfahrer und Geldesel.

Hans Georg van Herste,  
21680 Stade

Seit Februar dieses Jahres bemängelte ich starke Windgeräusche an den Seitenscheiben meines BMW 335i Coupé. Nach dem Öffnen der Seitenscheiben schließen diese nicht mehr richtig. Erst ein Anhalten, Öffnen und Schließen der Türen bringt eine Linderung. Es kam zwischenzeitlich zu drei erfolglosen Nachbesserungsversuchen. Ein Termin mit einem BMW-Werksingenieur brachte nichts weiter als die durchaus ernst gemeinte Empfehlung, die Scheiben ab 120 km/h nicht mehr zu öffnen.

Joerg Th. Vogt,  
68219 Mannheim

Wie Herr Kühne richtig sagt, muss BMW sowohl an der Geräuschbeseitigung als auch am Kundenbeschwerde-Management arbeiten. Leider hat er vergessen, die Verbesserung der Qualität einiger BMW-Teile zu erwähnen. Nach einer Odyssee mit zwei Turboladerschäden an meinem X5 bei 94 000 und 96 000 Kilometern und einem fehlerhaften ersten Einbau des Turboladers in einer BMW-Werkstatt in Goslar weiß ich nun genau, was Service bei BMW bedeutet.

Als treuer BMW-Kunde seit 1992 kann ich den Qualitätschefs nur einen Satz mit auf den Weg geben: Es dauert Jahre, das Vertrauen eines Kunden in eine Marke zu gewinnen, aber nur ganz kurze Zeit, es zu zerstören.

Frank Pillokat,  
51145 Köln

Die Zeiten ändern sich, die Autos nicht. In Heft 12/1999 ging es unter dem Titel „Schwarz-Rot grollt“ um das gleiche Thema – damals war mein VW Passat Aufmacher der Story. Die stereotypen Rechtfertigungen der hoch zu Ross sitzenden Gralshüter deutscher Wertarbeit waren in ihren Kernaussagen auch dieselben wie heute. Mein Passat wurde seinerzeit gewandelt. Das zweite Exemplar war – welch ein Fortschritt – besser als das erste, aber, betrachtet man nüchtern die Zahl der außerplanmäßigen Werkstattaufenthalte und der Liegenbleiber, ebenfalls eine Zumutung.

Dirk Beilstein,  
55262 Heidesheim

Unser Ford Mondeo (Baujahr 2004) ist ein negatives Musterbeispiel in puncto außerplanmäßigen Werkstattaufenthalte. Bis heute bekam er eine neue Glanzlackierung, eine neue Klimaanlage, eine neue Zylinderkopfdichtung,

neue Bremscheiben und ein neues Zündschloss bei noch nicht einmal 100 000 Kilometern. Selbst die Kosten für die Trockenlegung des Fußraumes mussten wir tragen. Unsere Reparaturkosten belaufen sich auf mehr als 6000 Euro in weniger als drei Jahren.

Albert Alten,  
38855 Wernigerode

Bis zum Ende der Garantiezeit gab es an meinem VW Touran Highline 2.0 TDI außer zwei defekten Lampen, einer ausgefallenen Fernbedienung und abblättermem Lack auf den Lenkradspeichen nichts zu bemängeln. Danach fielen nacheinander beide Xenonlampen aus, der Zylinderkopf bekam einen Riss, der Fensterheber in der Fahrertür brach zusammen, das Heckklappenschloss streikte, die Fernbedienung auch im zweiten Schlüssel fiel aus, der Lack auf den Speichen des bereits ersetzten Lenkrades blätterte erneut ab, ebenso die Beschichtung auf den Schalern für Fensterheber und Radio und auf den Türgriffen der Vordertüren.

Dr. Peter Kirchmayer,  
87547 Missen-Wilhams

## Fanale Grande

Doppeltest Audi R8 4.2 FSI  
und Porsche Carrera 4S,  
Heft 11, Seite 80

In nunmehr 44 Jahren haben unzählige Konkurrenten immer wieder versucht, den Porsche 911 von seinem verdienten Thron zu stoßen, und alle sind daran gescheitert. Es wird sich zeigen, wie viele Exemplare Audi vom R8 auf Dauer absetzen kann. Eine Gefahr für die 911er-Verkaufszahlen wird er sicherlich nicht. Aber ein bisschen träumen sei den Audiern natürlich gestattet. Sportwagen kommen und gehen, ein 911er bleibt bestehen.

Achim Brandt,  
72005 Lichtenstein

### SENDEN SIE IHRE LESERBRIEFE BITTE AN:

Redaktion auto motor und sport, 70162 Stuttgart oder  
Fax 0711/182-1908 oder über E-Mail: redaktion\_ams@motorpresse.de  
Eine Veröffentlichung erfolgt nur unter Angabe der vollständigen Adresse.  
Bei Zuschriften per E-Mail bitten wir um Angabe der Postadresse

**auto  
motor  
-sport**

**Gründer:**  
Paul Pietsch,  
Ernst Troelsch,  
Ludwig Vogel.

**Verleger:** Paul Pietsch.

**Chefredakteur:** Ing. grad. Bernd Ostmann.

**Stellvertretende Chefredakteure:** Ralph Alex, Birgit Priemer.

**Geschäftsführende Redakteure:** Malte Jürgens.

**Werner Schruf** (Sonderpublikationen), Frank Zähringer.

**Art Director:** Frank Zähringer.

**Textchef:** Bernd Stagemann.

**Chef vom Dienst:** Hans-Jürgen Kuntze.

**Chefreporter:** Harald Hamprecht

**Reporter:** Thomas Fischer (Editorial Director International).

**Autoren:** Dipl.-Ing. Eberhard Kötter, Dipl.-Ing. Wolfgang König, Götz Leyrer.

**Sport:** Claus Mühlberger (Ltg.), Gregor Messer, Michael Schmidt.

**Test & Technik:** Dipl.-Ing. Christian Bangemann (Ltg.), Dipl.-Ing. Alexander Bloch (Stellv.),

Otto Hofmayer (Ltg. Testabteilung), Klaus-Ulrich Blumenstock, Andreas Lucyk,

Marcus Peters, Dipl.-Ing. (FH) Otto Rupp, Rainer Schubert, Rudi Seufert (Testwagen),

Dipl.-Ing. Hermann-Josef Stappen, Jörn Thomas.

**Magazin/Service:** Jens Katemann (Ltg.), Henning Busse, Brigitte Haschek, René Oima.

**Sport:** Claus Mühlberger (Ltg.), Gregor Messer, Michael Schmidt.

**Technik-Profi:** Bruno Hell (Ltg.), Dipl.-Ing. (FH) Joachim Delsker.

**Layout:** Michael Heinz (Ltg.), Matthias Blank, Jürgen Decker, René Fessler, Elke Hermann,

Wilhelmine Lachmann, Sandra Ngnoubamdjium, Martin Thaler.

**Produktion:** Christine Oehling (Ltg.), Rosemarie Christ, Ulrich Schneider.

**Dokumentation:** Werner Schruf (Ltg.), Datenbank: Edwin Meister (Ltg.), Jürgen

Schollenberger. **Bild:** Oliver Wendnagel, Rainer Herrmann, Text: Regine Fuchs-Reinhardt,

Johannes Holzwarth, Wilfried O. Marbach. **Leserservice:** Peter Dalheim,

Ing. grad. Burkhardt Hüßner.

**Fotografen:** Achim Hartmann, Beate Jeske, Ulrich Joß, Daniel Reinhard, Reinhard Schmid,

Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert, Wolfgang Wilhelm.

**www.auto-motor-und-sport.de:** Frank Volk (Ltg.), Holger Wittich (CvD),

Ulrich Baumann, Ralf Bücheler, Kai Klaunder, Michael v. Maydell, Markus Sier.

**Produktion/Graphic:** Regina Faraci, Johanna Weccard.

**auto motor und sport tv:** Stefan Roser (Ltg.), Volker Zimmer.

**Zeichner:** Mark Stehrenberger.

**Ständige Mitarbeiter:** Fritz B. Busch, Peter Göbel, Dipl.-Ing. Gert Kahl, Wolfgang Müller,

Yörn Pugmeister, Christian Schulte, Klaus Westrup, Klaus Wiellmann.

**Korrespondenten:** USA: Paul Eisenstein (Detroit). Japan: Hiroshi Kimura (Tokio).

**Verlag:** Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70174 Stuttgart, Leuschnerstr. 1,

Tel.: 0711/182-01.

**Redaktion:** auto motor und sport, 70162 Stuttgart (nicht für Anzeigen).

Telefon: 0711/182-1241/1267, Telefax: 0711/182-1958 (nicht für Anzeigen).

**Sekretariat:** Michaela Flang (Ltg.), Silvia Ehmann, Cordelia Haymann, Susi Heller.

**Zur auto motor und sport-Gruppe gehören:**

Motor Klassik (Chefredakteur Malte Jürgens), sport auto (Chefredakteur Horst von Sauma),

Auto Focus (Geschäftsführender Redakteur Dr. Franz-Peter Hudak).

Redaktionelle Gesamtleitung der auto motor und sport-Gruppe: Ing. grad. Bernd Ostmann.

**Für Anzeigen:** Telefon: 0711/182-188, Telefax: 0711/182-1349/-1783.

**Leitung Geschäftsbereich Automobil:** Jörg Plathner.

**Anzeigenleitung:** Jochen Bechtle.

Für den Anzeigenteil verantwortlich: Nicole Polta, Andrea Stitz.

**Regionale Anzeigenrepräsentanz:**

**Norddeutschland:** Kay Rübelsch, Wolfgang Reuß, Tilman Kummer.

**Berlin/Neue Bundesländer:** Kay Rübelsch, Tilman Kummer, Bärbel Kubisch.

**Nordrhein-Westfalen:** Volker Neumann, Jürgen Werner, Inge Kobs, Reinhard Oppermann.

**Hessen/Rheinland-Pfalz/Saar:** Harald Koepke, Gerhard Reith, Normann Bretz.

**Baden-Württemberg:** Harald Koepke, Sylvia Martini, Judith Winns.

**Bayern/Österreich:** Claus Mayer, Monika Fiedler.

**Schweiz:** MPS Motor-Presse (Schweiz) AG.

**Vertrieb Einzelverkauf In- und Ausland:** DPV Deutscher Pressevertrieb;

Vertriebsleitung: Andreas Jastrau.

**Abonnement:** auto motor und sport, Abo-Service, 70139 Stuttgart;

Telefon: 01805-354050-2555 (0,14 €/Min.), Ausland +49 (711) 182-2555;

Fax: 01805-354050-2550; E-Mail: abo-service@scw-media.de

**Herstellung:** Stephan Müller (verantwortlich).

**Druck:** Prinovis, Itzehoe. Printed in Germany.

**Fotografie/Syndication/Lizenzen:**

Motor Presse International, Tel.: 0711/182-01.

auto motor und sport erscheint 14-tägig, mittwochs. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der

Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Die auto motor und sport-Extras sind jährlich mehrfach erscheinende Beilagen von auto motor

und sport. © by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte

Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Einzelheft € 3,50. Abopreis direkt ab Verlag jährlich € 83,20. In Österreich € 94,90, in der

Schweiz sfr 163,80. Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung

einen Nachlass von 10% auf den Abopreis. Das günstige Technik-Profi-Abo (auto motor

und sport mit Extrateil für Kfz-Spezialwissen) kostet jährlich nur € 98,80 im Inland

(Österreich: € 104,-, Schweiz: sfr 163,80, übriges Ausland auf Anfrage.)

Einzelpreise Ausland: Dänemark dkr 39,-,

Schweden skr 44,-, Tschechien Kč 145,-,

Slowakei Skr 210,-, ISSN: 0005-0808.

auto motor und sport ist erhältlich im Bahnhofsfachhandel,

im Zeitschriftenhandel, an Tankstellen und bei den mit

dem blauen Globus ausgezeichneten Pressefachhändlern.

Anzeigenpreisliste Nr. 60, Gerichtsstand Stuttgart.

**auto  
motor  
-sport** **SERVICE**

### Änderung der Abo-Adresse

auto motor und sport, Abo-Service, 70139 Stuttgart

**Telefon:** Inland 01805-354050-2555 (0,14 €/min),

Ausland+49 (711) 182-2555; **Telefax:** 01805-354050-2550;

**E-Mail:** abo-service@scw-media.de

### Fragen an die Redaktion

Leser-Service, 70162 Stuttgart

**Telefon:** 0711/182-1585/-1298

**Telefax:** 0711/182-1908

**Leserbriefe Online:** redaktion\_ams@motorpresse.de

### Nachbestellung von Einzelheften

**Telefon:** 0711/182-2332, **Telefax:** 0711/182-1756

**E-Mail:** bestellservice@scw-media.de

Bitte Bankverbindung angeben

## WELTWEITE KOMPETENZ

Die Auto-Zeitschriften der Motor Presse Stuttgart stehen weltweit für fachliche Kompetenz und journalistische Qualität. Im Verbund der Verlagsgruppe erscheinen in 22 Ländern Europas, Südamerikas und Asiens über 40 Titel, die eng zusammenarbeiten.


**auto  
motor  
-sport**


wird veröffentlicht in

-  Deutschland
-  Bulgarien
-  China
-  Griechenland
-  Kroatien
-  Norwegen
-  Polen
-  Rumänien
-  Russland
-  Schweden
-  Slowakei
-  Tschechien
-  Türkei
-  Ukraine
-  Ungarn


Weitere Magazine der


**auto  
motor  
-sport** **-FAMILIE**

 auto test  
(Argentinien)


 Carro  
(Brasilien)

 L'Automobile  
Magazine  
(Frankreich)

 Automovil  
(Mexiko)

 auto hoje  
(Portugal)

 auto  
illustrierte  
(Schweiz)

 autopista  
(Spanien)

**auto  
motor  
-sport**  
tv

In meinen Augen wäre der richtige Audi-Konkurrent der Porsche GT3 gewesen: In etwa gleicher Preis und gleiche Leistung, beide sind Zweisitzer. Er wäre deutlich kompromissloser, dürfte aber fahrdynamisch die Benchmark darstellen. Dass der Audi R8 den Spagat zwischen Komfort und Fahrdynamik so gut hinbekommt, dürfte auch an der Pirelli-Bereifung liegen.

Aus dem Internet-Forum von  
auto-motor-und-sport.de  
Benutzername: Iceman9

Bemerkenswert finde ich die Tatsache, dass die Sportwagen-Ikone 911 erstmals einen Test über die Kriterien Zuladung, Verbrauch und Kosten gewinnt. Ich frage mich allerdings, ob die Notsitze wahrhaft kaufentscheidend sind.

Aus dem Internet-Forum von  
auto-motor-und-sport.de  
Benutzername: mivi

## Es spart einmal

Test VW Passat Variant Blue  
Motion, Heft 11, Seite 22

Es ist fast nicht zu glauben. Da zaubert VW mit einem fast aus dem Ärmel geschüttelten Modell eine Verbrauchersparnis von sagenhaften 25 Prozent her, und dies mit ein paar einfachen Veränderungen. Andere Hersteller verzetteln sich in aufwendigster Technik, um gerade mal schlappe 15 Prozent Ersparnis zu erreichen. Hut ab vor VW. Dort hat man die Zeichen der Zeit erkannt. Im Gegensatz zu Mercedes, deren nagelneue C-Klasse nur äußerst mittelmäßige Verbrauchswerte erzielt.

Stefan Schuster,  
86343 Königsbrunn

VW weiß offensichtlich, wie man den Verbrauch eines Autos mit drehmomentstarkem Diesel nochmals nachhaltig senken kann: längere Übersetzung, weniger Luftwiderstand, rolleibungsreduzierte Reifen, und fertig. Das sind noch dazu lauter

# Stilvoll

Ein halbes Jahr lang  
auto motor und sport frei Haus und GRATIS  
dazu den edlen CERRUTI Korkenzieher.

Original von CERRUTI 1881:  
Mit diesem formschönen Design-  
Korkenzieher beginnt die Freude  
an einem guten Tropfen schon  
beim Entkorken der Flasche.  
Metallverchromt, mit Dreh-  
mechanismus und original  
Cerruti-Logo – einfach edel.



**Gratis!**

#### Ihre Vorteile:

- Jede Ausgabe bequem frei Haus
- Über 8% Preisvorteil
- Gratis-Geschenk: CERRUTI Korkenzieher
- Zusätzliche Gratis-Ausgabe bei Bankeinzug
- Ohne Risiko: nach 6 Monaten jederzeit kündbar

**Benzin im Blut.**

**auto  
motor  
sport**

## Einfach ausfüllen und absenden!

auto motor und sport, Abo-Service, Postfach, 70138 Stuttgart

**Ja**, ich erhalte auto motor und sport ab sofort alle 14 Tage mit über 8% Preisvorteil frei Haus. Dafür bezahle ich den Halbjahrespreis von nur € 41,60 (A: € 47,45; CH: sfr 81,90). **GRATIS** dazu bekomme ich den CERRUTI Korkenzieher. Nach Ablauf von 6 Monaten habe ich das Recht zur jederzeitigen Kündigung.

540242

Name, Vorname \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ \_\_\_\_\_ Ort \_\_\_\_\_

**Ja, ich will auch die GRATIS-Ausgabe und bezahle per Bankeinzug**

BLZ \_\_\_\_\_ Konto-Nr. \_\_\_\_\_

Geldinstitut \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

Verlagsgarantie: Ihre Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: auto motor und sport, Abo-Service, 70138 Stuttgart oder www.webaboshop.de. Kosten entstehen Ihnen im Fall des Widerrufs nicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Friedrich Wehrle. Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Hartmut Böhne, Dübenerstr. 1, 20355 Hamburg. Handelsregister AG Hamburg, HRB 9732.

Direktbestellung: [abo@auto-motor-und-sport.de](mailto:abo@auto-motor-und-sport.de)  
Tel. +49 (0)1805 354050-2555 · Fax +49 (0)1805 354050-2550

14ct/min aus dem deutschen Festnetz  
Bitte die Bestellnummer 540242 angeben.

[webaboshop.de](http://webaboshop.de)

kostenneutrale Maßnahmen, die teurere Gewichtsreduzierung musste man noch nicht mal bemühen. Und das Ganze wird dann als Sonderausstattung unter einem schicken Marketing-Label verkauft. Wieso ist so etwas heute nicht serienmäßig?

Jörg Grebert,  
56235 Ransbach-Baumbach

## Blue Motion

Dauertest VW Multivan TDI,  
Heft 11, Seite 52

Der Dauertest und die Lesererfahrungen bestätigen auf erschreckende Weise meine schon vor längerer Zeit gemachten Erfahrungen: Mein Multivan brauchte nach Abholung in Hannover zwei Tage Aufenthalt in der Vertragswerkstatt, bis er halbwegs mangelfrei war. Es folgten drei Jahre Reparaturen, Pannen und Ärger, dann war ich es leid.

Frank Pfeifer,  
49205 Hasbergen

Herr Piëch hat seinerzeit zum Wohle aller die Eintage-Woche eingeführt. Produziert wird seither ausschließlich montags. Wie kann es passieren, dass seit über drei Jahren eine Baureihe mit unverschämten Preisen produziert wird, die immer gleich bleibende Probleme mit sich herumschleppt? Skandalös und auf jeden Fall ein Grund für alle Qualitätssicherer, den sofortigen Rücktritt einzufordern.

Aus dem Internet-Forum von  
[auto-motor-und-sport.de](http://auto-motor-und-sport.de)  
Benutzername: x-ibison

## Maß aller Ringe

Audi-Neuheiten, Heft 11, Seite 14

Es ist bemerkenswert, wie es Audi schafft, das mit dem aktuellen A6 Avant eingeführte Design wieder und wieder zu variieren. Wie sehr sich die Audi-Modelle heute schon ähneln, merkt man, wenn man im Stau zum lustigen „Such-den-Unterschied-Spiel“ animiert wird. Wann hört Audi endlich auf,

die x-te Variante des gleichen langweiligen Designs als neue Studie zu verkaufen?

Dennis Behringer,  
49186 Bad Iburg

Es ist mir unverständlich, dass Audi den A5 3.0 TDI Quattro ausschließlich mit einem Handschaltgetriebe liefert. In dieser Preisklasse ist es unerlässlich, eine moderne Automatik anzubieten. Wer kauft denn heutzutage in der Oberklasse noch ein Auto, das von Hand geschaltet wird?

Guy Ritter,  
F-67700 Saverne

## Muskel-Rasse

Vorstellung BMW Concept CS,  
Heft 10, Seite 14

Das große Coupé ist von vorne an Hässlichkeit nicht mehr zu übertreffen. Außer vielleicht von BMW selbst.

Peter M. Herrmann,  
91052 Erlangen

Sieht martialisch aus, doch gefällig ist diese Studie wahrlich nicht. Wiederum vergibt hier BMW die Chance, den unverwechselbaren Traditions-Kühlergrill mit senkrecht angeordneten Nieren wieder zu beleben. Alfa macht vor, wie schön so etwas aussehen kann.

Dieter Suchan,  
31582 Nienburg

## Kassen-Sturz

Wirtschaft, Heft 10, Seite 186

Wer die Innovationskraft Toyotas hauptsächlich in deren Finanzkraft begründet, wechselt aus meiner Sicht Ursache und Wirkung. Toyota ist im Vergleich zu seinen Konkurrenten deshalb so finanzstark, weil man im Gegensatz zu deutschen Wettbewerbern auf finanzielle Abenteuer und technischen Firlefanz verzichtet und sich stattdessen auf die Perfektionierung seiner Kernkompetenzen und sehr gutes Marketing konzentriert hat.

René Lutz,  
01159 Dresden

# LUSTKRAFT



# WAGEN

Kein Cabriolet dieser Welt ist größer als das neue Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé, keines ist teurer oder stärker. Der 2,6 Tonnen schwere Feingeist adelt jeden Fahrer – und bremst einige alte Klischees aus.



Nur damit wir uns richtig verstehen: Trotz 440 300 Euro Grundpreis kostet die Motorhaube aus gebürstetem Edelstahl 9520 Euro extra

**Z**wei Fälle für das Lexikon der populären Irrtümer: Sie glauben noch immer, das lauteste Geräusch in einem Rolls-Royce sei das Ticken der Uhr? Legen wir das Ohr an. Kein Ticken, nichts. Wir sind im 21. Jahrhundert, da bewegen sich auch in einem Phantom die Zeiger völlig geräuschlos fort.

Das nächste Klischee betrifft James, also die Rubrizierung jedes Rolls als reines Chauffeursauto. „80 Prozent unserer Klienten in Europa fahren heute selbst“, korrigiert Firmenchef Ian Robertson die irrije Meinung. Der einzige Driver, den sie mitführen, steckt als schweres Holz im Golfsack. Auch das neue Drophead Coupé hat keinen Chauffeur verdient. Und umgekehrt. Es fährt sich einfach zu gut. Und kein James mit Chauffeursmütze wird jemals zu jenen 96 000 Superreichen auf diesem Planeten zählen, die über mindestens 30 Millionen Dollar Nettovermögen verfügen und sich mal eben einen Phantom als Spontankauf kurz vor Weihnachten gönnen.

Vom Cabrio sind zwei Jahresproduktionen – jeweils 200 bis 300 Stück – schon ausverkauft. Für das Recht auf das erste US-Fahrzeug hat ein Amerikaner zwei Millionen Dollar auf einer Auktion gezahlt. Willkommen in der etwas anderen Welt von Rolls-Royce.

**Fahrtermin in der Toskana. Einsteigen, Herrschaften.** Ungeachtet der 70 Kilo schweren Tür: Nie war das leichter. Denn die Pforten sind wie in den guten alten Zeiten hinten angeschlagen, öffnen also gegen die Fahrtrichtung. Es geht um die Galanz des Aussteigens von den hinteren Sitzen, speziell der Damen in Ascot oder Deauville.

Dass Mike Pratt, der Leiter der Lederabteilung, einst bei einer Firma in Chichester die Aktentaschen für den Premierminister hergestellt hat – keiner der Allerwertesten wird daran zweifeln, wenn sie Platz nehmen im Innenraum des Drophead Coupé. Er ist aus 450 Stücken feinstem Bullenleder genäht (wegen der, ähm, Schwangerschaftsstreifen, gegen die auch weibliche Rinder nicht gefeilt sind).

Der Fahrer thront auf SUV-Höhe, stellt die Füße auf teure Sisal-Fußmatten und lässt den Blick über seine Besitztümer schweifen: Emily ist vorne auf Position, die Lieferung des handgebürsteten Edelstahls für die unendlich lange Motorhaube kam auch rechtzeitig. Wie einen Holzschal trägt der Drophead thailändisches Teak um den Nacken. Auch die Mahagonibestände innen sind komplett, die Bedienele-



Der Zwölfzylinder ist kaum zu hören.  
Eher schon das satte Abrollen der  
21-Zoll-Gummis. Doch das schönste  
Geräusch macht der Wind

*70 Prozent der Rolls-Besitzer fahren selbst. Auch das Cabrio hat keinen Chauffeur verdient. Und umgekehrt*



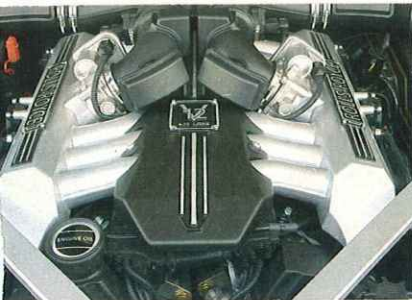
**Wer seine Golfschuhe kommod anziehen möchte: Die Sitzklappe trägt 150 Kilo**



**Wer eine Kunststoffallergie hat: Im Rolls berührt man nur Chrom, Leder und Metall**



**Wer es genau wissen will: Für das Teakholz am Heck werden 8330 Euro aufgerufen**



## TECHNISCHE DATEN

### Karosserie

Viersitziges Cabrio, Länge x Breite x Höhe 5609 x 1987 x 1581 mm, Radstand 3320 mm, Leergewicht 2620 kg, zulässiges Gesamtgewicht 3050 kg.

### Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, mit Doppelquerlenkern, Luftfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn/hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 255/50 R 21, hinten 285/45 R 21.

### Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Sechsstufenautomatik.

### Motor

Zwölfzylinder-V-Motor, Hubraum 6749 cm<sup>3</sup>, Leistung 338 kW (460 PS) bei 5350/min, maximales Drehmoment 720 Nm bei 3500/min.

### Fahrleistungen

0 – 100 km/h 5,9 s  
Höchstgeschwindigkeit 240 km/h  
Gesamtverbrauch (ECE) SP 15,7 L/100 km

### Grundpreis

Rolls-Royce Phantom Drophead Coupé Euro 440 300,-

mente dafür reduziert. Selbst der Stellknopf, der beim Rolls-Royce-Eigentümer BMW neumodisch i-Drive heißt, ist altmodisch in einer Schublade versteckt und wird nur bei Bedarf aus der Mittelkonsole geklappt.

Bis auf den Transponder, der in einen Schacht gesteckt wird und den Startknopf freischaltet, erinnert nichts an BMW. Die satt laufenden Orgelpfeifen-Regler für die Lüftungsregulierung gibt's bei den Münchnern genauso wenig wie die Lüftungsrosetten aus Metall, die lange nachklingen, wenn man sie mit dem Fingernagel anschnippt.

29 Grad. Die Sonne heizt der Toskana ein, auf der Edelstahl-Motorhaube könnte man längst grillen. Das Verdeck muss runter. Es ist kein Blechklappdach, of course, sondern eines aus fünfteiligem Stoff, innen mit einem Dachhimmel aus Kaschmir. „In diesem Segment kaufen die Leute ja auch keine Wendejacken“, antwortet Ian Robertson in jene 25 Sekunden hinein, die eine tapfere Hydraulik braucht, um das riesige Dach aufzustemmen. 40 Sekunden sind es, wenn man das Öffnen und Schließen der Seitenscheiben mitrechnet.

Und, scheitert der Wind beim Fahren an dem „Nur für Mitglieder“-

Schild? Aus Angst um 400-Dollar-Frisuren? Keine Spur. Er darf, selbst bei komplett hochgefahrenen Scheiben. Noch gibt es kein Windschott für das Drophead, und vermutlich wird es nie eines geben – es würde die Linie zerstören. Die warme, duftende Luft der Toskana ist nicht nur auf den Fondsitzen zu spüren. Sie streicht überall hin, angenehm dosiert, jedenfalls bis 160 Autobahn-km/h.

**Der Wind ist es auch, der den Geräuschpegel bestimmt.** Der 6,75-Liter-Zwölfzylinder mit Direkteinspritzung und Valvetronic ist ohnehin nur bei Vollgas zu vernehmen – dann, wenn die eigentümliche „Power Reserve“-Anzeige gegen null geht und verrät, dass gerade sämtliche 460 Pferden rennen müssen. Der Bordcomputer meldet 20,7 Liter Verbrauch. Doch oft ruht der Zeiger bei 80 Prozent Kraftreserve.

Oft, aber bitte nicht zu oft. Denn das Drophead Coupé, erbaut in 450 Stunden, ist nicht nur ein Klasse Cabrio. Es bietet auch unerwarteten Fahrspaß: 5,9 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100, und das trotz der 2620 Kilo Leergewicht. 720 Newtonmeter maximales Drehmoment schon ab 3500/min. Vor allem die Lenkpräzision ist verblüf-

hend. Man dirigiert die fast zwei Meter breite, jedoch gut einschätzbare Fahre tatsächlich mit den Fingerspitzen am großen, aber dünnen Lenkrad. Der luftgefederte, offene Phantom – 22,5 Zentimeter kürzer als die Limousine, fahrdynamisch abgestimmt und dank modifiziertem Aluminium-Spaceframe fast genauso torsionssteif – hält die einmal gewählte Linie auch auf schlechten Straßen stoisch und fast ohne Wanken der Karosserie. Die 255er-Goodyear vorne in engen Kurven zum Quietschen zu bringen, ist schwer möglich.

Er schwebt keineswegs abgehoben durch die Landschaft, entkoppelt. Sicher, er gleitet sanft. Aber er meldet den Zustand der Piste. Straßenschäden klopfen gewissermaßen vorsichtig an die Tür – sie dürfen aber nicht rein. Und nur grobe Querfugen in einem ganz bestimmten Abstand animieren die Karosserie zum Nachschwingen.

Eines noch, zum Schluss. Die Sache mit Emily. Es gibt eine kleine Taste, mit der man die Kühlerfigur ein- und ausfahren lassen kann. Während der Fahrt, zum Klang des Soundsystems von Lexicon. Straßenballett.

Text: Ralph Alex



Schöne Details: Für den Navigations-Bildschirm klappt die Uhr nach hinten. Das Verdeck trägt innen Kaschmir. Und die jeweils 70 Kilogramm schweren Türen sind hinten angeschlagen





# FAHR-PLAN

Arbeitgeber bieten immer öfter Dienstwagen statt einer Lohnerhöhung an. Für beide Seiten kann das lukrativ sein, weil dadurch Abgaben an den Staat gespart werden. Worauf zu achten ist, verrät der Ratgeber.

**D**es Deutschen liebtes Kind ist und bleibt das Auto. Daran lässt sich nicht rütteln. Selbst am Arbeitsplatz gewinnt das vierrädrige Gefährt zunehmend an Bedeutung. Immer mehr Unternehmen versuchen, ihre Beschäftigten zu motivieren, indem sie ihnen Dienstwagen zur Verfügung stellen. Viele Firmen bieten mittlerweile Fahrzeuge nicht mehr nur den Führungskräften oder dem Außendienst an, sondern auch den bisher nicht berechtigten Angestellten – inklusive Privatnutzung.

Doch eine kostenlose Dreingabe wie bei den Führungskräften ist der Dienstwagen in der Regel nicht. Je tiefer man in die Firmenhierarchien geht, desto höher ist der Anteil arbeitnehmerfinanzierter Dienstwagen. Das heißt: Die Beschäftigten verzichten für das gestellte Fahrzeug auf einen Teil ihres monatlichen Gehaltes.

An dieser Stelle kommt das so genannte Gehaltsumwandlungs-Modell ins Spiel. Die Idee dahinter: Statt Lohnerhöhung wird ein Firmenwagen gestellt. Für den Arbeitgeber kann das ein

lukratives Geschäft sein, weil er Lohnnebenkosten einsparen kann, wie die Wirtschaftsprüfer von Deloitte & Touche herausfanden.

Sie haben an einem Beispiel (siehe Kasten rechts) errechnet, wie hoch eine Gehaltserhöhung ausfallen muss, damit der Beschäftigte mit Privatauto einem Dienstwagennutzer gleichgestellt ist. Der Unterschied macht mehrere hundert Euro aus. Auch für den Arbeitnehmer kann es ein lukratives Geschäft sein. Einerseits spart er Lohnsteuer und Sozialabgaben, andererseits muss der

## Gehaltsumwandlung: So funktioniert das Modell

Damit sich die Gehaltsumwandlung zugunsten eines Dienstwagens lohnt, dürfen die Kosten für das Auto sowie der Arbeitsweg nicht zu hoch ausfallen. Das Beispiel der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte & Touche zeigt, wie die Lohnerhöhung ausfallen muss, damit der Angestellte mit Privatauto einem Kollegen mit Dienstwagen gleichgestellt ist. Grundlage ist in diesem Fall ein Beschäftigter mit 3000

Euro brutto im Monat (ledig, keine Kinder, Lohnsteuerklasse 1). Statt einer Gehaltsaufschüßung bekommt er vom Unternehmen einen Dienstwagen im Wert von 25 734 Euro gestellt. Die Full-Service-Leasingrate beträgt rund 640 Euro, die Entfernung zur Firma 15 Kilometer. Dieses Rechenbeispiel belegt, dass Arbeitgeber und -nehmer mit der Gehaltsumwandlung sparen können.

	Firmenwagen		Eigenes Fahrzeug	
	monatlich	jährlich	monatlich	jährlich
<b>Einkommen Arbeitnehmer:</b>				
Gehalt	3000,-	36 000,-	3982,-	47 784,-
geldwerter Vorteil 1% private Kfz-Nutzung	257,-	3084,-	0,-	0,-
geldwerter Vorteil 0,03% Fahrten Wohnung- Arbeitsstätte	116,-	1392,-	0,-	0,-
<b>Steuerbrutto</b>	<b>3373,-</b>	<b>40 476,-</b>	<b>3982,-</b>	<b>47 784,-</b>
<b>Gesetzliche Abzüge:</b>				
Steuern (Lohnsteuer, Solidaritäts- zuschlag, Kirchensteuer)	774,-	9288,-	1022,-	12 264,-
Sozialversicherung (KV, PV, RV, AV)	710,-	8520,-	801,-	9612,-
<b>Nettoverdienst</b>	<b>1889,-</b>	<b>22 668,-</b>	<b>2159,-</b>	<b>25 908,-</b>
Abzug geldwerter Vorteil	373,-	4476,-	0,-	0,-
<b>Auszahlungsbetrag</b>	<b>1516,-</b>	<b>18 192,-</b>	<b>2159,-</b>	<b>25 908,-</b>
Private Kfz-Kosten	0,-	0,-	643,-	7716,-
<b>Verfügbares Nettoeinkommen</b>	<b>1516,-</b>	<b>18 192,-</b>	<b>1516,-</b>	<b>18 192,-</b>
<b>Aufwand Arbeitgeber:</b>				
Bruttogehalt	3000,-	36 000,-	3982,-	47 784,-
Arbeitgeberaufwand Sozialver- sicherung	671,-	8052,-	759,-	9108,-
Umsatzsteuer private Kfz-Nutzung	41,-	492,-	0,-	0,-
Umsatzsteuer Fahrten Wohnung- Arbeitsstätte	18,-	216,-	0,-	0,-
Kfz-Leasing, netto	540,-	6480,-	0,-	0,-
<b>Aufwand gesamt</b>	<b>4270,-</b>	<b>51 240,-</b>	<b>4741,-</b>	<b>56 892,-</b>
Ersparnis	471,-	5652,-		

Anmerkung: Vergleichsrechnung nur möglich, wenn Gehaltsverzicht sozialversicherungsrechtlich anerkannt ist.

## Hitliste der Dienstwagen



1 VW PASSAT: 9,81%



2 AUDI A4: 5,24%



3 BMW DREIER: 4,63%



4 AUDI A6, S6: 4,16%



5 VW GOLF, JETTA: 4,08%



6 VW TOURAN: 3,87%



7 OPEL ASTRA: 3,66%



8 MERCEDES E-KLASSE: 2,57%



9 SKODA OCTAVIA: 2,51%



10 FORD FOCUS: 2,46%

Quelle: Dataforce

Beschäftigte keinen eigenen Wagen unterhalten.

Immer mehr Firmen setzen zur Mitarbeitermotivation bereits das Gehaltsumwandlungsmodell ein. Die Marktbeobachter von Dataforce stellten in einer Untersuchung fest, dass schon bis zu 20 Prozent der Unternehmen, die eine Flotte betreiben, zu dieser Dienstwagenfinanzierung greifen. Selbst Leasingfirmen haben den Trend erkannt. Da die Autos meist nicht bar bezahlt werden, wittern sie ein Geschäft. Einige Institute wie zum Beispiel Athlon (lease2motivate.

de) oder die Deutsche Leasing (deutsche-leasing.de), aber auch Autovermieter Sixt (sixt.de) bieten im Internet Gehaltsumwandlungsrechner an. Damit sollen Arbeitnehmer und -geber errechnen können, was sie im Monat und aufs Jahr gesehen sparen können.

„Das ersetzt aber nicht den Fachmann“, sagt die Steuerexpertin Elisabeth Comes von Deloitte & Touche. Denn ob sich die Dienstwagenfinanzierung lohnt, hängt von vielen Faktoren ab. Steigen zum Beispiel die Krankenkassen- und Rentenbeiträge, verliert das

Modell besonders für Arbeitgeber an Reiz, weil die Ersparnisse gegenüber der Lohnerhöhung dahinschmelzen. Aber auch für die Beschäftigten kann das Konzept schnell unattraktiv werden. Comes: „Am besten sollte ein Fachmann auf den Dienstwagen-Überlassungsvertrag schauen, bevor man sich entscheidet.“

Der Steuerberater muss vor allem prüfen, ob die Sozialversicherungsträger der Gehaltsumwandlung zustimmen. Unter Umständen erkennen sie das Modell nicht an, da sie befürchten,

dass dadurch Einnahmen verloren gehen. Somit gibt es auf Seiten der Sozialkosten keine Ersparnisse, und der Dienstwagen-Traum platzt wie eine Seifenblase.

Gleichzeitig muss der Experte auch vertragliche Aspekte genau begutachten. Hier können ebenfalls Fallen für den Angestellten versteckt sein. So wälzen Arbeitgeber gelegentlich alle Rechte und Pflichten aus dem Vertrag mit dem Leasinggeber auf den Beschäftigten ab. Das kann zu Problemen mit dem Fiskus führen. Es besteht die Gefahr, dass die Finanzämter hierin kein klassisches Firmenauto mehr erkennen. Der Beschäftigte muss dann im schlimmsten Fall neben den Privat- auch die Dienstfahrten versteuern.

## Sozialversicherungsträger müssen der Gehaltsumwandlung nicht zustimmen

Das könnte schnell teuer werden. „Einige Pflichten wie etwa das Restwertisiko des Autos sollten bei der Firma verbleiben, es muss am Ende vom Arbeitnehmer ohne Nachzahlungen abgegeben werden können“, sagt Comes und rät: „Arbeitgeber sollten die Dienstwagenordnung und den Dienstwagen-Überlassungsvertrag mit dem Finanzamt abstimmen.“

Und noch etwas ist vor Vertragsunterschrift zu klären: Die Kosten für den Arbeitnehmer hängen entscheidend von der Neuwagenauswahl ab. Viele übertreiben es an dieser Stelle, weiß Angela Böhm vom Marktbeobachter Dataforce. „Während der Privatkunde als Erstes auf das Preis-Leistungs-Verhältnis achtet, steht beim Dienstwagen oft die Marke im Vordergrund.“

Ist der Neuwagen zu teuer, kann der geldwerte Vorteil die angedachte Lohnerhöhung übersteigen. „Einige Firmen erlauben daher nur, einen gewissen Teil des Gehaltes umzuwandeln“, sagt Branchenkennerin Böhm. Der Ratgeber „Dienstwagenmanagement 2007“ ([www.faz-institut.de](http://www.faz-institut.de)) empfiehlt hierzu, dass der Umwandlungs-

## Oldtimer als Dienstwagen anmelden

Auch Autoklassiker lassen sich unter Umständen als Firmenwagen steuerlich geltend machen. Dabei setzen die Finanzämter zur Berechnung der Ein-Prozent-Regel die Listennotierung an. Somit zählt etwa bei einem Porsche 911 aus dem Jahr 1975 der damalige Kaufpreis von zirka 15 000 Euro und nicht der Zeitwert, der schon mal 30 000 Euro erreicht – der geldwerte Vorteil für die Privatnutzung beträgt statt 300 nur 150 Euro im Monat. Interessanter ist das Beispiel für den Mercedes 230 SL von 1963. Damals kostete das Auto rund 11 000 Euro, heute wird es nicht selten für 35 000 Euro gehandelt. Somit sind nicht 350, sondern nur 110 Euro monatlich zu versteuern. Doch bevor der Oldie zum Dienstwagen wird, sollte man die Sache mit dem Finanzamt besprechen. Hin und wieder bereitet der Fiskus Probleme.



Ein Mercedes 230 SL von 1963 ist mit rund 110 Euro im Monat zu versteuern

## Rechtsprechung zum Thema Dienstwagen

Die Steuerberater von Deloitte & Touche haben wichtige Urteile zum Thema Dienstwagen zusammengetragen.

### Fahrtenbuch für Rechtsanwälte

Führt ein Rechtsanwalt kein Fahrtenbuch, ist die private Nutzung des Kfz auch dann nach der Ein-Prozent-Regel zu ermitteln, wenn er vorträgt, aus Gründen seiner Verschwiegenheitspflicht kein Fahrtenbuch zu führen. (BFH Beschluss vom 3. 1. 2007-AZ XI B 128/06)

### Privatnutzung von Firmenwagen

Die Ein-Prozent-Regel kommt nicht zur Anwendung, wenn eine Privatnutzung des Firmenfahrzeugs ausscheidet. Allerdings spricht der Beweis des ersten Anscheins für eine private Nutzung. Das Verbot des Arbeitgebers, das Auto privat zu nutzen, kann ausreichen, den Anscheinsbeweis zu erschüttern, sofern es nicht nur zum Schein ausgesprochen wird. (BFH Urteil vom 7. 11. 2006-AZ VI R 19/05)

### Ansprüche an ein Fahrtenbuch

Eine mit Hilfe eines Computerprogramms erzeugte Datei genügt den Anforderungen an ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch nur dann, wenn nachträgliche Veränderungen an den zu einem früheren Zeitpunkt eingegebenen Daten ausgeschlossen sind oder in ihrer Reichweite in der Datei selbst dokumentiert und offengelegt werden. Kann der überlassene Dienstwagen auch privat genutzt werden und wird kein Fahrtenbuch geführt, so kommt die Ein-Prozent-Regel zum Tragen. Eine Schätzung des Privatanteils anhand anderer Aufzeichnungen kommt nicht in Betracht. (BFH Urteil vom 16. 11. 2005-AZ VI R 64/04)

### Eintragungen ins Fahrtenbuch

Ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch muss bei den beruflichen Reisen Angaben zu Datum, zum Reiseziel, zu Kunden oder Geschäftspartnern beziehungsweise zum Gegenstand der dienstlichen Verrichtung und zu dem bei Abschluss der Fahrt erreichten Gesamtkilometerstand des Fahrzeugs enthalten. Mehrere Teilabschnitte einer einheitlichen beruflichen Reise können dann zusammengefasst werden, wenn die einzelnen aufgesuchten Kunden oder Geschäftspartner im Fahrtenbuch in einer zeitlichen Reihenfolge aufgeführt werden. Der Übergang von der beruflichen Nutzung zur privaten Nutzung des Fahrzeugs ist im Fahrtenbuch durch Angabe des bei Abschluss der beruflichen Fahrt erreichten Gesamtkilometerstands zu dokumentieren. Die erforderlichen Angaben müssen sich dem Fahrtenbuch selbst entnehmen lassen. Ein Verweis auf ergänzende Unterlagen ist lediglich dann zulässig, wenn der geschlossene Charakter der Fahrtenbuchaufzeichnungen dadurch nicht beeinträchtigt wird. (BFH Urteil vom 16. 3. 2006-AZ VI R 87/04)

### Parkplätze der Firma

Auch die Überlassung von nicht festen Parkplätzen (hier: angemietete Tiefgaragen-Plätze) an Arbeitnehmer führt zu lohnsteuerpflichtigem Arbeitslohn (ausgenommen sind firmeneigene Dienstwagen). (FG Köln Urteil vom 15. 3. 2006-AZ 11-K-5680/4)

betrag maximal 30 Prozent des Netto-  
lohnes betragen sollte.

Der Weg zum Unternehmen spielt  
ebenfalls eine Rolle: Wer das Fahrzeug  
privat nutzt, muss nicht nur ein Prozent  
des Listenpreises versteuern, sondern  
jeden Monat auch noch 0,03 Prozent  
des Listenpreises pro Entfernungskilo-  
meter für den Arbeitsweg. Liegt der  
Betrieb weit vom Wohnort entfernt,  
wirkt sich dies ebenso negativ auf die  
Rechnung aus. Einziger Ausweg ist in  
diesem Fall das Führen eines Fahrten-  
buches. Hier berücksichtigt das Finanz-  
amt nur den privaten Gebrauch des  
Dienstwagens, die Pauschalmethode  
findet dann keine Anwendung mehr.  
Das kann unter Umständen viel Geld  
sparen (siehe Kasten unten).

## Der Dienstwagen darf nicht zu teuer sein, sonst rechnet er sich nicht

Obendrein kann noch die Fahrzeug-  
finanzierung dazu beitragen, dass sich  
das Gehaltsumwandlungsmodell nicht  
mehr lohnt. Übergeben wird der Dienst-  
wagen in der Regel in Form eines Leasing-  
vertrages – dessen Rate alles abde-  
cken soll wie Versicherung, Kfz-Steuer,  
Wartung, Reparatur und meist auch die  
Kraftstoffkosten. Je geringer die Belas-  
tung ausfällt, desto positiver wirkt sich

dies auf die Gesamtrechnung aus – wo-  
von besonders der Arbeitgeber einen  
Nutzen hat. Er muss die Rate tragen.

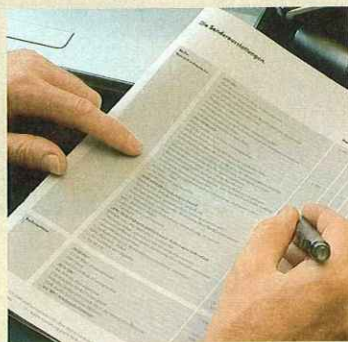
Aber auch für den Beschäftigten ist  
die Höhe der monatlichen Leasing-  
zahlung nicht unerheblich. Ist das Auto  
am Privatmarkt günstiger zu finanzie-  
ren, kann die Lohnerhöhung und die  
Anschaffung eines Fahrzeugs aus eige-  
nen Mitteln die bessere Wahl sein.  
Auch das ist zu beachten. Daher ist eine  
gute Planung im Vorfeld unerlässlich.  
Ansonsten kann der Dienstwagen für  
den Beschäftigten schnell das Gegenteil  
bewirken: Die Motivation am Arbeits-  
platz nimmt ab statt zu.

Text: Henning Busse  
Foto: picture-alliance (1)

## Wann lohnt sich ein Fahrtenbuch?

Dienstwagen-Inhaber müssen für die private  
Nutzung ihres Autos jeden Monat pauschal ein  
Prozent des Listenpreises versteuern, zuzüglich  
0,03 Prozent für jeden Entfernungskilometer zwi-  
schen Wohnung und Arbeitsstätte. Einziger Aus-  
weg ist das Führen eines Fahrtenbuchs, um den  
tatsächlichen privaten Gebrauch zu berücksich-  
tigen. Das heißt: Jede einzelne Fahrt ist zeitnah  
genau zu dokumentieren und mit Belegen zu be-  
weisen. Das verlangt viel Disziplin. Der Haken an  
dieser Methode: Die Finanzverwaltungen haben  
keine eindeutige Linie bei den Fahrtenbüchern.  
„Mittlerweile gibt es jedoch einige Gerichtsurteile,  
die beschreiben, wie ein Fahrtenbuch nicht aus-  
zusehen hat“, sagt Elisabeth Comes von der  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte &  
Touche. Damit Manipulationen auszuschließen  
sind, achtet die Behörde genau auf die Erschei-  
nung der Vorlage. Excel-Tabellen zum Beispiel  
können abgelehnt werden, weil die Daten darin  
beliebig im Nachhinein veränderbar sind. Es ist  
ratsam, im Vorfeld einen Probeausdruck beim  
Amt einzureichen und ihn schriftlich bestätigen  
zu lassen. Eine verlässlichere Lösung sind dage-  
gen die so genannten elektronischen Fahrtenbü-  
cher, die auf GPS- oder Tachosignal-Basis funk-  
tionieren und zwischen 600 und 1200 Euro

kosten. Sie nehmen einem zudem die lästige  
Schreibarbeit ab. Aber auch hier gilt: Das Finanz-  
amt sollte sie anerkennen. Ob sich das Fahrten-  
buch lohnt, hängt vom Preis des Neuwagens ab,  
von den laufenden Kosten, von der Entfernung  
zur Firma und wie groß der Privatanteil ist. Fällt  
er zu hoch aus, rechnet sich die Methode nicht  
mehr und das Pauschalmodell ist günstiger.



Ob sich das Führen eines Fahrtenbuchs lohnt,  
hängt auch vom Neuwagenpreis ab

Entfernung zur Firma	10 km	15 km	20 km	25 km	Fahrzeugpreis
Bis zu diesem Privat- anteil rechnet sich beim Dienstwagen die Fahrtenbuchmethode, darüber ist die Pauschalmethode günstiger	22%	20%	18%	17%	15 000,-
	29%	28%	27%	26%	20 000,-
	35%	34%	34%	34%	25 000,-
	40%	40%	40%	41%	30 000,-
	44%	45%	46%	46%	35 000,-
	48%	49%	50%	51%	40 000,-
	51%	53%	54%	56%	45 000,-
	54%	56%	58%	60%	50 000,-

Preise in Euro; Berechnungsgrundlage: 40 000 km Jahresfahrleistung;  
Quelle: Deloitte & Touche Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

## Elektronische Fahrtenbücher

Elektronische Fahrtenbücher erfassen in  
der Regel alle wichtigen Infos, die den  
Fiskus interessieren. Mittlerweile gibt es  
einige Anbieter. Selbst Autohersteller ver-  
treiben die Geräte. Bei BMW etwa kostet  
eine entsprechende Einheit für die Dreier-  
und Fünfer-Reihe rund 900 Euro.

**Complot**  
Tel.: 06184/93410  
[www.complot.de](http://www.complot.de)

**Digicore**  
Tel.: 0541/335040  
[www.digicore-deutschland.de](http://www.digicore-deutschland.de)

**Heedfeld**  
Tel.: 0521/972210  
[www.elektronisches-fahrtenbuch.de](http://www.elektronisches-fahrtenbuch.de)

**Master Control**  
Tel.: 06203/402300  
[www.mastercontrol.de](http://www.mastercontrol.de)

**SpyderCom**  
Tel.: 03327/6680456  
[www.sc-log.de](http://www.sc-log.de)

**Systemics Elektronik GmbH**  
Tel.: 089/46204908  
[www.systemics.de](http://www.systemics.de)



Das Finanzamt sollte dem elek-  
tronischen Fahrtenbuch zustimmen,  
sonst kann es Probleme geben

AUDI A4 ab 511 Euro/Monat



BMW DREIER ab 511 Euro/Monat



AUDI A6 ab 702 Euro/Monat



VW Golf ab 426 Euro/Monat



# BETRIEBS-RAT

Fuhrparkmanager bevorzugen deutsche Autos – vor allem wegen stabiler Restwerte. Doch auch der Unterhalt ist wichtig. Ein Betriebskostenvergleich.

**D**er deutsche Dienstwagenmarkt ist ein sicheres Geschäft für die Hersteller. Während die Branche im Privatkundenbereich mit Rückschlägen kämpft, ist der Autokauf an Firmen stabil. Der gewerbliche Anteil an den Neuzulassungen macht zurzeit rund 54 Prozent aus. Be-

sonders die deutschen Fahrzeugbauer profitieren hiervon, wie eine Auswertung der Marktbeobachter von Dataforce belegt. Demnach schaffte es im ersten Quartal 2007 kein ausländisches Modell unter die Top 20 der Zulassungsstatistik, abgesehen vom Octavia der VW-Tochter Skoda auf Rang neun.

Die Fuhrparkmanager setzen vor allem wegen der Fahrzeugrestwerte auf deutsche Modelle. Im Vergleich zu ausländischen Fabrikaten liegen sie im Schnitt immer noch höher. Dieser Aspekt ist nicht zu unterschätzen. Schließlich werden Dienstwagen in der Regel geleast, und ein wichtiger Bestand-



VW PASSAT ab 507 Euro/Monat

## VON AUDI A3 BIS MERCEDES C 280

Marken und Modelle	Neupreis in Euro	Hubraum cm³	Leistung kW/PS	Verbrauch (ECE-Zyklus) km/l	Versicherungs-Typklassen			Festkosten pro Jahr in Euro	Betriebskosten pro 100 km in Euro	Wertverlust pro Jahr in Euro	Gesamtkosten pro Kilometer in Cent ohne/mit Wertverlust bei einer Jahresfahrlleistung von Kilometer			Monatliche Unterhaltskosten in Euro ohne/mit Wertverlust bei einer Jahresfahrlleistung von Kilometer	
					Haftpflicht	Vollkasko	Teilkasko				15 000	20 000	30 000	15 000	30 000
Audi A3 1.6	19 600	1595	75/102	7.0 S	14	16	18	1429	12,88	2100	22,436/1	20,0/31,4	17,7/25,7	280/452	441/643
Audi A3 2.0 FSI	23 200	1984	110/150	7,2 SP	15	17	20	1634	13,58	2400	24,5/40,6	21,8/35,1	19,0/28,5	306/508	476/713
Audi A3 1.9 TDI e	22 600	1896	77/105	4,5 D	17	17	21	1962	8,16	2400	21,3/37,2	18,0/30,7	14,7/23,1	266/467	368/610
Audi A3 2.0 TDI	24 350	1968	103/140	5,5 D	18	19	21	2059	9,32	2700	23,0/40,9	19,6/34,4	16,2/26,7	288/511	405/667
Audi A3 2.0 TDI Quattro	29 650	1984	147/200	7,7 SP	17	21	23	1895	17,37	3500	30,0/53,4	26,9/46,2	23,7/37,5	375/668	592/936
Audi A4 1.6	24 500	1595	75/102	7,8 S	15	17	16	1431	14,19	2600	23,7/40,9	21,4/35,5	19,0/29,0	297/511	474/726
Audi A4 2.0	26 450	1984	96/130	8,0 S	15	17	17	1485	14,61	2700	24,5/42,7	22,0/37,1	19,6/30,3	306/534	489/757
Audi A4 2.0 TFSI	31 700	1984	147/200	7,7 SP	15	18	19	1554	15,80	4000	26,2/52,8	23,6/45,5	21,0/36,6	327/659	525/915
Audi A4 3.2 FSI	38 150	3123	189/255	9,3 S	17	21	20	1836	20,27	4900	32,5/65,1	29,5/56,3	26,4/45,5	406/813	660/1138
Audi A4 2.0 TDI	31 400	1968	125/170	5,8 D	16	20	22	1965	10,91	3800	24,0/49,1	20,7/41,5	17,5/32,2	300/614	437/806
Audi A4 2.7 TDI	33 550	2698	193/260	6,7 D	17	21	23	2177	12,45	3800	27,0/53,8	23,3/45,5	19,7/35,5	337/653	493/862
Audi A6 2.0 TFSI	33 950	1984	125/170	7,9 S	15	21	25	1922	14,83	4200	27,9/56,1	24,6/47,9	21,3/38,0	348/702	534/949
Audi A6 3.2 FSI	42 250	3123	189/255	9,7 S	18	23	26	2330	22,36	5300	37,9/73,1	34,0/63,1	30,1/50,8	474/914	753/1270
Audi A6 2.7 TDI	39 100	2698	193/260	7,0 D	18	22	29	3078	13,48	4700	34,0/55,3	29,8/54,7	23,7/42,1	425/816	594/1053
Audi A6 4.2 FSI Quattro	63 300	4163	257/350	10,9 SP	21	28	28	2923	23,99	8900	43,1/102,6	39,6/87,3	33,7/68,4	543/1282	843/1711
Audi A8 3.0 TDI Quattro	44 500	2967	171/233	8,0 D	19	24	29	3205	14,73	5800	36,1/74,7	30,8/62,6	25,4/48,1	451/933	635/1202
BMW 118i	22 800	1995	105/143	5,9 D	16	17	22	1771	11,42	2700	23,4/41,6	20,4/35,4	17,4/28,1	292/520	437/703
BMW 120i	25 100	1995	125/170	6,4 SP	15	23	18	1774	12,48	2000	24,3/37,7	21,4/32,4	18,4/26,3	304/471	460/557
BMW 118d	24 550	1995	105/143	4,7 D	18	19	23	2151	8,33	2700	22,7/40,7	19,1/33,9	15,5/26,1	283/508	388/652
BMW 120d	26 800	1995	130/177	4,9 D	17	20	23	2069	8,77	3000	22,6/42,6	19,1/35,6	15,7/27,4	282/524	392/666
BMW 116i	21 600	1586	85/115	7,5 SP	14	14	20	1540	13,75	2500	24,0/40,6	21,5/35,1	18,9/28,6	300/507	472/716
BMW 318i	26 750	1995	95/129	7,3 SP	14	15	20	1567	13,74	2500	24,2/40,8	21,8/35,3	19,0/28,8	302/511	474/719
BMW 320i	28 800	1995	110/150	7,5 SP	15	19	20	1634	14,05	3300	24,9/46,6	22,2/40,1	19,5/32,2	312/583	487/806
BMW 325i	33 900	2497	160/218	8,4 SP	16	19	21	1773	15,35	3900	27,8/54,0	24,8/46,4	21,9/37,3	347/675	547/932
BMW 320d	32 000	1995	120/163	5,7 D	16	22	24	2087	10,15	3400	24,1/46,7	20,6/39,2	17,1/30,4	301/583	428/760
BMW 325d	35 250	2993	145/197	6,4 D	18	23	27	2689	12,01	3500	29,9/53,4	25,5/44,8	21,0/34,8	374/668	524/870
BMW 330d	39 250	2993	170/231	6,5 D	18	23	27	2689	12,30	3700	30,2/54,6	25,7/45,9	21,3/35,6	378/683	532/890
BMW 523i	38 500	2497	140/190	7,3 SP	18	21	21	1919	15,41	5000	28,2/61,6	25,0/52,5	21,8/41,4	353/770	545/1035
BMW 525i	41 300	2996	160/218	7,4 SP	17	23	21	1871	16,32	5400	28,8/64,6	25,7/55,2	22,6/43,6	360/807	564/1090
BMW 530i	45 000	2996	200/272	7,7 SP	19	24	23	2125	19,18	6100	33,3/73,8	29,8/63,2	26,3/50,1	417/923	657/1251
BMW 520d	37 250	1995	120/163	5,9 D	18	24	26	2423	11,54	4700	27,7/58,7	23,7/49,3	19,6/37,9	346/734	491/846
BMW 525d	41 750	2993	145/197	6,2 D	18	23	25	2483	12,85	5300	29,4/64,8	25,3/54,4	21,1/41,9	388/809	528/1047
BMW 530d	45 500	2993	173/235	8,0 D	20	27	26	2746	12,74	5800	31,1/69,6	26,5/58,3	21,9/44,5	388/870	547/1113
Ford Fiesta 1.3	11 575	1299	51/70	8,1 S	14	16	13	1264	10,69	1500	19,1/29,2	17,0/25,3	14,9/20,8	239/364	373/520
Ford Fiesta 1.4 16V	12 100	1388	59/80	8,2 S	14	16	13	1271	10,74	1600	19,2/29,7	17,1/25,8	15,0/21,1	240/371	375/529
Ford Fiesta 1.4 TDCI	13 375	1399	50/68	4,5 D	18	19	17	1768	7,40	1700	19,2/30,6	16,2/25,7	13,3/20,0	240/383	333/500
Ford Focus 1.6 16V	16 125	1586	74/100	6,7 S	14	17	15	1337	12,15	2100	21,1/35,0	18,8/30,4	16,6/24,8	263/438	415/621
Ford Focus 2.0 16V	21 375	1999	107/145	7,0 S	15	18	17	1465	13,08	2800	23,0/41,5	20,3/35,8	18,0/28,9	287/519	451/723
Ford Focus 1.6 TDCI	19 025	1560	80/109	4,8 D	18	20	23	1948	8,34	2300	21,3/36,6	18,1/30,6	14,8/23,8	267/457	371/595
Ford Focus 2.0 TDCI	23 750	1997	100/136	5,6 D	19	20	23	2231	9,96	2900	24,9/43,9	21,1/36,8	17,4/28,6	311/548	436/715
Mercedes B 150	22 789	1498	70/95	6,6 S	16	15	1454	12,25	2200	21,9/38,6	19,9/31,6	17,1/25,7	274/458	428/643	
Mercedes B 200	25 883	2034	100/136	7,2 S	16	19	19	1618	13,41	2500	24,2/40,9	21,5/35,3	18,8/28,6	303/511	470/715
Mercedes B 180 CDI	26 418	1991	80/109	5,6 D	16	19	17	1716	9,84	2600	21,3/38,3	18,4/32,5	15,6/25,6	266/479	389/639
Mercedes B 200 CDI	29 750	1991	103/140	5,6 D	16	21	21	1913	9,84	2800	22,6/41,1	19,4/34,7	16,2/27,1	282/514	405/677
Mercedes C 180 Komp.	29 988	1796	115/156	7,8 S	15	21	17	1471	14,22	3200	24,0/45,6	21,6/39,4	19,1/31,8	300/570	478/795
Mercedes C 280	35 641	2996	170/231	9,3 S	18	25	22	2004	17,14	4200	30,5/68,5	27,2/50,3	23,8/40,3	381/732	598/1008

teil zur Berechnung der Leasingrate ist der Restwert.

Doch bevor Fuhrparkmanager den Zuschlag für Modelle erteilen, sollten sie auch die Betriebskosten vergleichen. Denn bei den laufenden Kosten lässt sich ordentlich sparen. Beispiel: Wer sich für einen VW Golf 2.0 FSI entscheidet, muss mit Unterhaltskosten von mindestens 541 Euro im Monat rechnen. Der A3 2.0 FSI von Konzernmarke Audi schlägt dagegen nur mit 508 Euro zu Buche.

Die Gründe für diesen Unterschied sind auf die Kraftstoffkosten und eine höhere Versicherungseinstufung beim Golf zurückzuführen. Diese Punkte sollten bei einer Fahrzeugbewertung immer mit einfließen – genauso wie die Wartungskosten. Besonders bei Full-Service-Verträgen ein wichtiger Aspekt,



**BMW EINER**  
ab 471 Euro/Monat



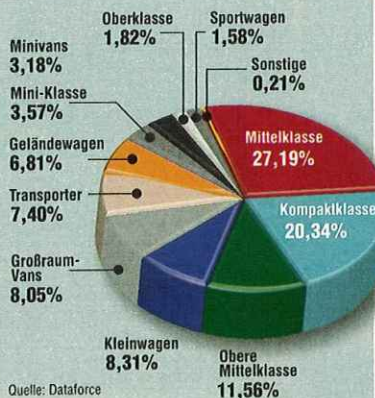
**FORD FOCUS**  
ab 438 Euro/Monat



**MERCEDES B-KLASSE**  
ab 458 Euro/Monat

## Trends am Dienstwagenmarkt

Die Marktbeobachter von Dataforce stellten fest, dass die Mittelklasse bei den Fuhrparkmanagern sehr beliebt ist. Das zeigt auch die Hitliste aus dem ersten Quartal 2007 (siehe Seite 137): Auf dem ersten Rang liegt der VW Passat, gefolgt von Audi A4 und BMW Dreier. Daneben ist die Kompaktklasse stark am Dienstwagen-Markt vertreten. Besonders die Modelle VW Golf, Opel Astra und Ford Focus machen hier das Rennen. Fahrzeuge aus der Oberklasse und dem Sportwagen-Bereich spielen dagegen eine untergeordnete Rolle. Für viele Unternehmen passen diese Autos nicht zum Image. Auch Geländewagen werden sehr oft mit diesem Argument abgelehnt. Die obere Mittelklasse scheint derzeit im Flottengeschäft gerade noch vertretbar zu sein. Hier liegt Audi mit dem A6 an der Spitze, gefolgt von der Mercedes E-Klasse und der Fünfer-Reihe von BMW.





**OPEL ASTRA**  
ab 416 Euro/Monat

schließlich deckt die Rate gleich alle Ausgaben ab.

Die Betriebskosten-Übersicht von auto motor und sport hilft hier weiter. Sie listet alle relevanten Daten für die 20 meistverkauften Dienstwagen in verschiedenen Ausführungen auf. So werden schnell Einsparpotenziale deutlich – zum Beispiel wenn es um die Frage geht, ob es der Mercedes C 220 CDI oder der Audi A4 2.0 TDI sein soll.

Aufgrund des geringeren Wertverlustes ist das Modell von Mercedes auf den ersten

## VON MERCEDES C 350 BIS OPEL ZAFIRA 2.2

Marken und Modelle	Neupreis in Euro	Hubraum cm³	Leistung kW/PS	Verbrauch (ECE-Zyklus) Kraftstoffsorte	Versicherungs-Typklassen	Halbpflicht Vollkasko Teilkasko	Festkosten pro Jahr in Euro	Betriebskosten pro 100 km in Euro	Wertverlust pro Jahr in Euro	Gesamtkosten pro Kilometer in Cent ohne/mit Wertverlust bei einer Jahresfahrleistung von Kilometer			Monatliche Unterhaltskosten in Euro ohne/mit Wertverlust bei einer Jahresfahrleistung von Kilometer		
										15 000	20 000	30 000	15 000	30 000	
Mercedes C 350	44 328	3498	200/272	9,7 S	18	25	22	2038	20,89	5500	34,5/71,4	31,1/61,6	27,7/49,4	431/893	692/1235
Mercedes C 220 CDI	34 213	2148	125/170	6,1 D	18	25	23	2182	10,55	3600	25,1/49,0	21,5/41,2	17,8/31,9	314/613	446/797
Mercedes C 200 Komp. T	33 320	1796	120/163	8,7 S	15	20	21	1669	15,82	3300	26,9/49,2	24,2/42,5	21,4/34,4	337/615	535/861
Mercedes C 200 CDI T	33 261	2148	90/122	6,9 D	14	19	22	1872	11,46	3300	23,9/46,1	20,8/39,1	17,7/30,7	299/576	443/768
Mercedes C 320 CDI T	42 007	2987	165/224	7,3 D	18	26	24	2366	13,79	4100	29,7/56,8	25,7/48,1	21,8/37,7	371/710	544/941
Mercedes E 200 Komp.	38 140	1796	135/184	8,3 S	18	22	21	1871	15,88	4600	28,4/59,0	25,2/50,5	22,1/40,1	355/738	553/1003
Mercedes E 280	42 067	2996	170/231	9,3 S	18	24	24	2125	17,72	4600	31,9/62,7	28,4/53,8	24,8/42,9	399/784	620/1073
Mercedes E 350	49 147	3498	200/272	9,7 S	18	24	24	2159	22,33	6100	36,7/77,7	33,1/66,9	29,5/53,6	459/971	738/1340
Mercedes E 500	64 498	5461	285/388	11,4 S	22	29	30	3819	24,64	8900	48,8/108,1	42,7/91,7	36,7/71,6	610/1351	918/1789
Mercedes E 200 CDI	37 366	2148	100/136	6,3 D	19	23	24	2343	11,10	4600	26,7/57,4	22,8/48,1	18,9/36,9	334/717	473/923
Mercedes E 320 CDI	48 731	2987	165/224	7,3 D	20	26	26	2746	13,99	5500	32,3/69,1	27,7/58,1	23,2/44,8	404/864	579/1119
Opel Corsa 1.0	11 280	998	44/60	5,6 S	14	12	15	1296	9,82	1300	18,5/27,1	16,3/23,4	14,1/19,2	231/339	354/481
Opel Corsa 1.2	12 070	1229	59/80	5,8 S	14	13	15	1317	10,32	1400	19,1/28,4	16,9/24,5	14,7/20,1	239/354	368/504
Opel Corsa 1.4	15 760	1364	66/90	5,9 S	15	14	16	1418	10,72	1600	20,2/32,3	17,8/27,8	15,4/22,5	252/403	386/564
Opel Corsa 1.3 CDTi	13 550	1248	55/75	4,6 D	17	16	20	1820	7,57	1600	19,7/30,1	16,7/25,3	13,6/19,8	246/376	341/494
Opel Corsa 1.3 CDTi	17 460	1248	66/90	4,6 D	17	16	20	1820	7,80	1500	19,9/30,1	16,9/25,3	13,9/19,8	249/376	347/496
Opel Astra 1.4	16 725	1364	66/90	6,3 S	14	14	13	1271	11,39	2000	19,8/33,2	17,7/28,8	15,8/23,5	248/416	391/587
Opel Astra 1.8	19 095	1796	103/140	7,3 S	13	15	18	1348	13,42	2300	22,4/38,1	20,2/33,1	17,9/27,1	280/476	448/678
Opel Astra 2.0 Turbo	24 050	1998	147/200	9,3 S	18	25	23	1977	16,71	3200	29,5/51,5	26,6/44,5	23,3/36,0	374/644	583/901
Opel Astra 1.9 CDTi	20 005	1910	74/100	6,0 D	15	15	18	1696	10,49	2400	21,8/37,8	19,0/32,2	16,2/25,6	273/473	404/639
Opel Astra 1.9 CDTi	23 880	1910	88/120	6,0 D	15	15	18	1696	10,49	3100	21,8/42,5	19,0/36,0	16,2/28,3	273/531	404/708
Opel Vectra 2.2 direct	25 630	2198	114/155	7,5 S	16	18	17	1556	14,33	3900	24,7/50,9	22,1/43,7	19,5/34,9	309/636	488/873
Opel Vectra 2.0 Turbo	27 900	1998	129/175	8,6 S	17	19	18	1643	16,42	4300	27,4/55,9	24,6/48,2	21,9/38,7	342/699	548/966
Opel Vectra 1.9 CDTi	26 940	1910	110/150	5,8 D	17	21	22	2029	9,93	4000	23,5/49,9	20,1/41,9	16,7/32,2	294/623	419/806
Opel Vectra 3.0 V6 CDTi	32 110	2858	135/184	6,9 D	20	24	23	2474	12,27	4900	28,8/61,6	24,6/51,7	20,5/39,8	360/770	513/995
Opel Zafira 1.6	20 970	1598	77/105	7,1 S	14	14	14	1311	13,08	2300	21,8/37,8	19,6/32,3	17,5/26,5	273/465	436/662
Opel Zafira 1.8	22 770	1796	103/140	7,6 S	14	16	16	1378	13,84	2500	23,0/39,7	20,7/34,5	18,4/28,2	288/497	461/706
Opel Zafira 2.2 direct	24 450	2198	110/150	8,2 S	14	16	16	1405	14,69	2700	24,1/42,0	21,7/36,5	19,4/29,9	301/525	485/746

# VON ZAFIRA 1.9 CDTi BIS VW TOURAN 2.0 TDI

## Marken und Modelle

	Neupreis in Euro	Hubraum cm³	Leistung kW/PS	Verbrauch (ECE-Zyklus) Kraftstoffsorte	Versicherungs-Typklassen		Festkosten pro Jahr in Euro	Betriebskosten pro 100 km in Euro	Wertverlust pro Jahr in Euro	Gesamtkosten pro Kilometer in Cent ohne/mit Wertverlust bei einer Jahresfahrleistung von Kilometer			Monatliche Unterhaltskosten in Euro ohne/mit Wertverlust bei einer Jahresfahrleistung von Kilometer	
					Haltpflicht	Vollkasko				Teilkasko	15 000	20 000	30 000	15 000
Opel Zafira 1.9 CDTi	23490	1910	74/100	6,1 D	16	18	1753	10,39	2400	22,138,3	19,232,5	16,225,7	276/478	406/643
Opel Zafira 1.9 CDTi	29120	1910	110/150	6,2 D	17	19	2197	10,52	3000	23,743,8	20,437,0	17,128,9	296/547	428/722
Skoda Octavia 1.4	14790	1390	59/80	7,1 S	16	14	1539	12,23	1700	22,533,8	19,929,3	17,424,0	281/423	434/601
Skoda Octavia 1.6 FSI	19890	1598	85/115	6,6 SP	15	15	1527	12,38	2400	22,638,5	20,033,1	17,526,8	282/481	437/671
Skoda Octavia 2.0 FSI	21290	1984	110/150	7,6 SP	16	19	2069	14,03	2800	25,343,8	22,537,7	19,739,5	316/547	492/763
Skoda Octavia 1.9 TDI-PD	17890	1896	77/105	5,0 D	18	20	2043	8,53	2100	22,235,9	18,739,1	15,323,4	277/448	384/585
Skoda Octavia 2.0 TDI-PD	22370	1968	103/140	5,5 D	15	19	2185	9,21	2600	21,638,7	18,532,6	15,425,5	270/484	385/637
VW Polo 1.2	11797	1198	40/55	5,8 S	14	13	1284	9,85	1300	18,427,3	16,323,6	14,119,4	230/341	353/484
VW Polo 1.4 16V	14336	1390	55/75	7,4 S	14	15	1271	12,38	1700	20,932,3	18,728,2	16,623,4	261/404	415/584
VW Polo 1.6 16V	14542	1598	77/105	6,9 S	15	13	1527	11,92	1700	22,133,7	19,629,2	17,023,8	276/422	425/596
VW Polo 1.4 TDI	14157	1422	51/70	4,8 D	16	16	1676	7,35	1500	18,528,8	15,724,2	12,919,0	232/360	324/475
VW Polo 1.9 TDI	15593	1896	74/100	4,9 D	16	17	1738	8,01	1700	19,631,2	16,726,3	13,820,7	245/391	345/516
VW Golf 1.4	16157	1390	59/80	6,9 S	14	15	1429	12,26	2000	20,934,1	18,828,6	16,624,3	261/426	415/608
VW Golf 1.6 FSI	16696	1598	85/115	6,5 S	16	17	1515	11,73	2200	21,836,7	19,331,6	16,825,5	273/459	420/638
VW Golf 1.4 TSI	21107	1390	103/140	7,0 S	14	18	2216	12,51	2500	23,440,3	20,734,6	17,927,9	292/503	449/697
VW Golf 2.0 FSI	21620	1984	110/150	7,6 SP	16	19	2216	14,03	2600	26,043,3	23,037,3	20,030,2	325/541	500/754
VW Golf 2.0 TDI	19543	1896	77/105	5,1 D	17	17	2013	8,57	2200	22,036,7	18,630,7	15,323,9	275/458	382/598
VW Golf GT 2.0 TDI	21800	1968	103/140	5,4 D	16	19	2306	9,16	2200	22,537,1	19,231,2	15,824,4	282/463	386/610
VW Golf GT 2.0 TDI	25826	1968	125/170	5,9 D	18	23	2322	11,08	3000	26,045,8	22,238,6	18,530,2	324/572	463/754
VW Passat 1.6 FSI	24210	1598	85/115	7,5 S	13	14	2046	13,67	2600	23,340,5	20,935,1	18,528,6	291/607	462/715
VW Passat 2.0 FSI	26698	1984	110/150	8,2 SP	16	19	2216	15,39	3000	27,347,5	24,341,0	21,433,2	342/694	534/830
VW Passat 2.0 TFSI	29827	1984	147/200	8,1 SP	19	24	2138	15,66	3400	29,952,4	26,444,9	22,836,0	374/656	570/901
VW Passat Blue Motion	26300	1896	77/105	5,1 D	17	17	2325	8,98	2900	22,742,8	19,335,9	15,827,7	283/536	396/692
VW Passat 2.0 TDI	26955	1968	103/140	5,9 D	17	20	25247	10,07	3000	25,144,8	21,337,6	17,629,2	313/560	439/730
VW Passat 2.0 TDI	28570	1968	125/170	6,2 D	19	21	28203	10,49	3100	27,248,1	23,040,3	18,831,1	340/602	471/779
VW Touran 1.6	20589	1595	75/102	8,1 S	12	15	16189	14,06	2300	22,037,4	20,032,7	18,027,1	275/467	451/677
VW Touran 1.9 TDI	23092	1896	77/105	6,0 D	15	16	19173	9,77	2400	21,237,4	18,331,7	15,525,0	265/467	387/625
VW Touran 2.0 TDI	27247	1968	103/140	6,1 D	15	17	20807	10,26	2600	22,341,4	19,335,0	16,327,5	278/517	407/687



**SKODA OCTAVIA**  
ab 423 Euro/Monat

Blick die bessere Wahl. Den schlechteren Restwert kann der Audi aber durch niedrigere Betriebskosten wieder ausgleichen. Nur bei höheren Fahrleistungen zieht der C 220 CDI davon. Wenn es ein deutsches Premiumauto sein muss, sollte der Kunde auch zum BMW 320d schauen. Der ist in diesem Dreiervergleich am günstigsten.

Das zeigt, dass eine Preisrecherche auch bei den deutschen Modellen nötig ist – Wertverlust hin oder her.

Text: Henning Busse

# TRIP, TRIP, HURRA



Zum 60. Firmenjubiläum von Ferrari in einem 599 GTB von Maranello ins englische Goodwood, wo vom 22. bis 24. Juni das Festival of Speed stattfindet – die perfekte Reise für Motorsport-Fans.



**D**as Lola-ChampCar donnert über den regennassen Wirtschaftsweg, hält auf einen Mauervorsprung zu, bremst, zackt ums Eck, an der Kante entlang, heult durch ein Waldstück. Wiese als Auslaufzone, Strohballen als Leitplanke. Am Ende der Geraden steigt Nigel Mansell aus und grinst über seinen Teufelsritt, der in Deutschland vor den Verkehrsrichter, in England aber zu Szenenapplaus führt. Ein Mal im Jahr gastiert der Wahnsinn im Süden der Insel: beim Goodwood Festival of Speed nahe Chichester.

Die lauteste Gartenparty der Welt, das Motörhead-Konzert unter den Festivals. Sammler, Clubs und Werksteams laden Rennwagen aus allen Epochen in Lord Marchs Park an Goodwood House ab, um anschließend damit über seine Gartenwege zu dröhnen. Und der Lord ist begeistert – so wie Tausende von Zuschauern. Einmal nach Goodwood, ein Muss für jeden Tempo-Jünger.

**Wie könnte man stilvoller zur Speed-Schau pilgern als in einem Ferrari?** Erstens, weil es die einzige Marke ist, die sich seit Beginn der Formel 1 ununterbrochen dem Schlagabtausch in der automobilen Königsklasse stellt. Zweitens, weil sie in diesem Jahr ihren 60. Geburtstag feiert.

Im Ferrari 599 GTB von Maranello nach Goodwood. Als ob sich das große Zeitrad zurückdrehen ließe zu den Herrenfahrern, die ihren Zweisitzer auf eigener Achse zum Bergrennen pilotierten, ihren Zwölfzylinder kunstvoll ums Eck ließen und anschließend wieder die Heimreise antraten.

Ferrari-Werkstor. Der Zwölfzylinder raucht seine Morgenzigarette im leicht erhöhten Standgas. Nervös, neugierig. Festival of Speed, ein Name, der jeden Sportmotor magisch anzieht. Schließlich stammt der Sechsliter kaum verändert aus dem Enzo Ferrari, ist jedoch vor statt hinter dem Fahrer eingebaut.

Mit einem heißen V12 auf Reisen gehen – ungewöhnlich nur aus heutiger Sicht. Normal für Ferraristi zur Zeit der 250er-Baureihe, als die Straßen-GT nichts anderes als zivile Rennwagen waren. Und wie damals gibt es im 599 hinter den Sitzen als Erweiterung des Kofferraumes eine Ablage für Reisetaschen, fixiert mit Ledergürteln.

Modena-Nord, Autobahn-Auffahrt. Der V12 hebt an, doch bei niedertourigen 130 km/h ist Schluss. Auf der Langstrecke wählt man am Manettino, dem Drehsteller am Lenkrad, den Nassmodus und genießt den guten Komfort der auf weich gestellten Stoßdämpfer

## Impressionen vom Festival of Speed 2006



Beide ehrwürdig: hinten Goodwood House, vorne ein 1979er Lotus



Die Show in der Show: Wacky Cars, benannt nach einem TV-Comic



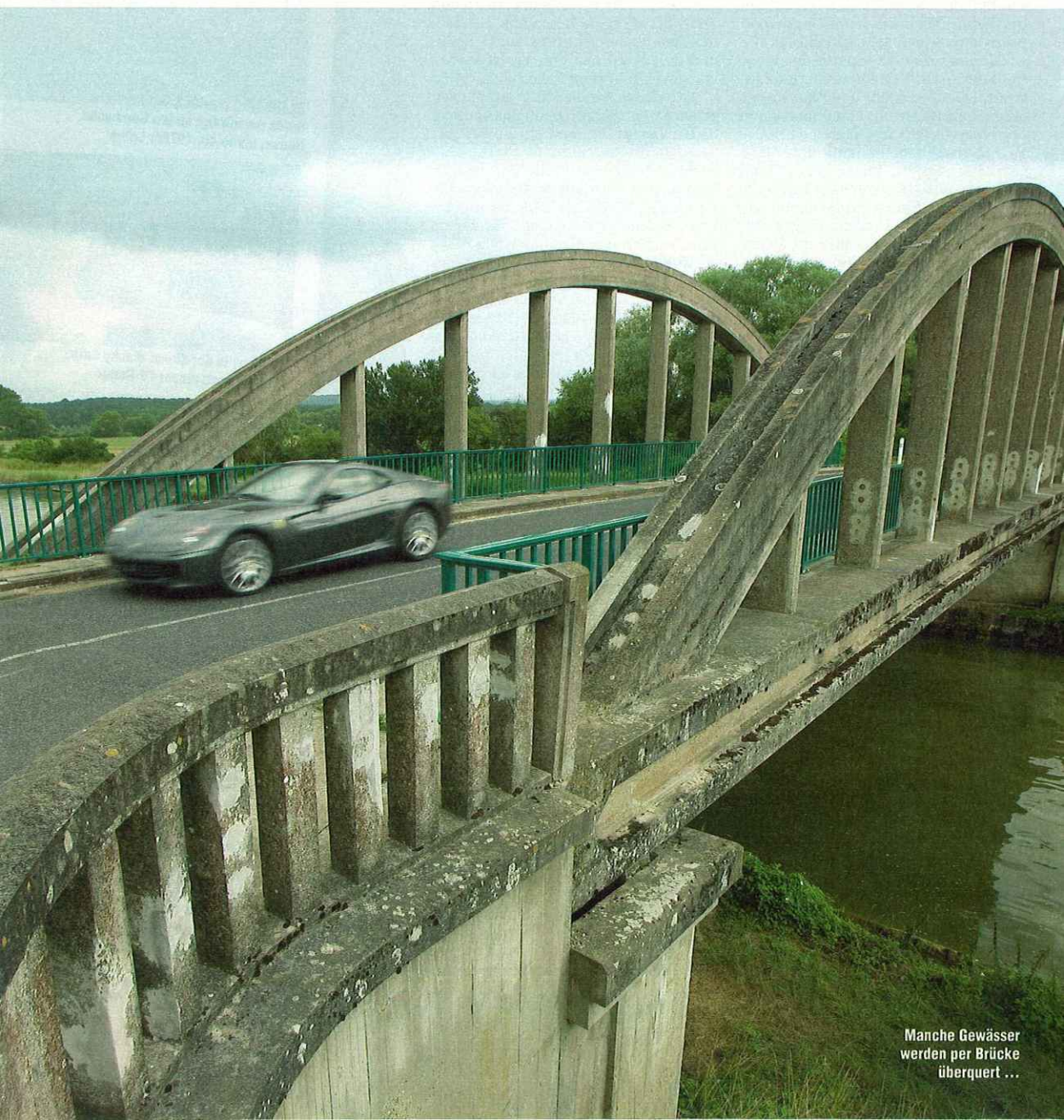
Vollgas trotz Regens: Nigel Mansell in seinem ChampCar Lola T93



Der Laut der Dinge: So nahe an der Strecke empfehlen sich Ohrstöpsel

Kurven und Strohballen, aber nicht Goodwood: Auch Frankreich bietet Ferraristi anspruchsvolle Strecken

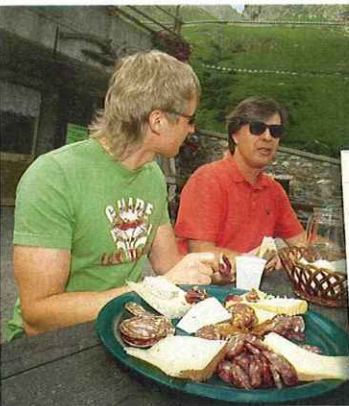
Der Rennmotor des 599 GTB wittert das  
Festival of Speed quer durch den Kontinent.  
Routenplaner? Nicht notwendig



Manche Gewässer  
werden per Brücke  
überquert ...



Erst das Auto, dann die Piloten: kurze Rast mit Ferrari-PR-Chef Davide Kluzer



sowie die auf leise geeichte Auspuffanlage. Der Motor schnurrt sanftmütig, der Beifahrer döst weg. Ferrari und Langstreckentauglichkeit? Doch, doch, man muss umdenken.

**Die Autobahn-Kilometer verfliegen, angedeutet ist bisher nur der Autogrill-Espresso.** Richtung Schweizer Grenze tauchen Tunnels auf und mit ihnen eine Idee. Liebe Ferrari-Ingenieure: Sobald der Lichtsensor eine Röhre erkennt, sollen sich die Auspuffventile öffnen und die Seitenscheiben herabfahren. Nur so verpasst man kein einziges Dezibel der schaurig-schönen Schreie – und trainiert seine Ohren für die Volldröhnung in Goodwood.

Tief bohren sich die Tunnels in die Alpen. Kurz bevor sie endlos werden, biegt man ab zur Überquerung per Pass. Ferrari-Fahren bedeutet Kurven-Diktum. Der Gran San Bernardo ist fast komplett verregnet. 620 PS auf der Hinterachse. Spitzkehren. Schlupf. Spaß.

Bis kurz vor Paris vernebelt eine einzige Gischtwolke die Erinnerung. Dann sollte man die Gedanken langsam dem Kreuzen des Ärmelkanals widmen. Wir sortieren uns am Tunnel ein und erblicken einige Reihen weiter einen äußerst seltenen Spyker C8 Spyder – ebenfalls auf den Weg nach Goodwood. Fast alle Sportwagen-Hersteller präsentieren ihre aktuellen Modelle im weltgrößten

Motorsport-Freigehege. Doch nur wenige reisen wie der Spyker auf eigener Achse an. Die Holländer fahren selbst bei Nässe offen – very british.

Für die Reisevorbereitung gilt: unbedingt ans Regen-Setup denken. Bei der Bekleidung empfiehlt sich die Zwiebeltaktik plus ein handlicher Knirps-Schirm. Seit dem Beginn 1993 blieb nahezu kein Festival komplett trocken, obwohl es traditionell Ende Juni oder Anfang Juli stattfindet. Die schlechtere Wettererprobte Nation lässt sich davon kaum beirren und richtet sich zwischen den Ausstellungsstücken zum Picknick im Park ein. Schließlich ist Goodwood eine riesige Hügellandschaft. Mitten drin ein Verbund aus asphaltierten Wirtschaftswegen, der ein Mal im Jahr Bergrennstrecke spielt.

Unweit von Goodwood House befinden sich zwei Fahrerlager; eines für die Tourenwagen und CanAm, das andere für die Formel-Autos und Champ-Cars – Freilichtmuseen der Rennsportgeschichte. Wo sonst kann man die Nase bis tief in den Ansaugtrakt eines alten Formel 1 stecken, wo die Druckwellen eines warmlaufenden Hubraumriesen auf der Brust spüren?

Doch uneingeschränkter Dezibel-König ist der Kampfjet der Royal Air Force, der seine verzerrten Bässe wie 1000 Gewitter zu Boden sendet, während er



... den Ärmelkanal bringt der 599 im Tunnel hinter sich

*Hey boys: Lasst es rauchen und dröhnen*



Keine Gnade für Motor und Reifen: Ein Ford Mustang TransAm gibt alles



Starthilfe: Mancher Vorkriegs-Renner benötigt helfende Hände



Schlechtes Wetter? Nur falsche Kleidung: im Cabrio immer offen



Bürscherl, gleich verblas ich dich: Altmeister Jackie Stewart am Start



Falsche Tür: In England ist nicht jedes Backsteinhaus unbedingt ein Pub

Der 599  
ist auf  
der Renn-  
strecke so  
begabt  
wie auf  
dem Weg  
dorthin

als Showeinlage Flugmanöver absolviert. Später wird eine Passagiermaschine über dem Festivalgelände ihr Fahrwerk zur Schein-Landung ausklappen und dann wieder durchstarten. Speed beschränkt sich in Goodwood nicht auf den Boden.

Auf jeden Fall ist die Ansammlung dort am kuriosesten. Vorkriegs-Monopostos und aktuelle Formel 1, Wacky Racers und World Rally Cars, Oldtimer und Supersportwagen, Grand-Prix-Rennmaschinen und alte Roller. Immer wieder nehmen meist ältere Herren im Rennanzug zielstrebig ein Ausstellungsstück in Besitz – in Goodwood hängen Porträts von Legenden nicht nur an den Wänden, sie laufen einem höchst lebendig über den Weg, wenn sie zu den Werkzeugen ihrer größten Erfolge eilen, um daraufhin wie junge Wilde die Strohballen entlang zu räubern.

**Das Festival of Speed verschafft eine Ahnung von frühen Straßenrennen:** schlechter Belag, keine Auslaufzonen, weder Security noch Backstage-Pässe oder VIP-Zelte. Trotzdem nimmt der Kommerzialisierungsgrad auch in Goodwood stetig zu – wie bei allen Rennsport-Veranstaltungen. Wo früher Buden

standen, wachsen jetzt Pavillons aus dem Boden, in denen sich dem Motorsport-Spektakel beim Matinee-Sekt beiwohnen lässt. Doch die Mehrheit der Fans feiert den Vollgas-Jahrmarkt so hautnah, wie es eben nur in Goodwood geht, und imprägniert die Lungen mit einem kräftigen Zug Rennabgase.

Formel 1-Fahrer stoppen immer wieder, um Gummi-Rauchbomben zu zünden. Nur ehrgeizige Nachwuchs-Piloten versuchen inoffiziell, Nick Heidfelds Rekord von 41,6 Sekunden für die 1,86 Kilometer zu brechen, aufgestellt 1999 in einem McLaren MP4/13.

Einen mit über 250 km/h vom Gartenweg abkreiselnden Monoposto hätten die wenigen Strohballen als Begrenzung kaum aufgehalten – Quick Nick stieß selbst den Briten zu verwegenen in den Grenzbereich vor. Die Marshalls lasen dem jungen Heidfeld die Leviten, doch der Rekord bleibt bestehen – als letzte gezeitete Fahrt in einem Formel 1. Und die Briten müssen damit leben, dass auf ewig ein Deutscher der Schnellste beim Festival of Speed ist.

Text: Marcus Peters  
Fotos: Uli Jooß



Am Ziel: fliegende Runde auf dem Goodwood Circuit, Schauplatz des Revivals

# FESTIVAL OF SPEED

## TIPPS FÜR DIE REISE NACH GOODWOOD

**ANREISE:** Die Pilgerfahrt vom italienischen Maranello ins englische Chichester überquert die Alpen. Hierfür gibt es die schnelle Variante über die Brenner-

autobahn oder die schöne über die Pässe Gran San Bernardo, San Bernardino oder San Gottardo. Wer den Ärmelkanal per Autozug unterqueren möchte (nur 35 Minuten Fahrzeit), sollte vorab übers Internet ein Ticket buchen (zum Beispiel [www.aferry.de](http://www.aferry.de)). Achtung bei der Ausfahrt: In England herrscht Linksverkehr. Goodwood House liegt nahe Chichester in West Sussex.

**FESTIVAL:** Außer auf dem Schwarzmarkt lassen sich vor Ort keine Karten für das Festival of Speed (22. bis 24. Juni 2007) erstehen. Sie müssen vorab über

das Internet gebucht werden ([www.goodwood.co.uk](http://www.goodwood.co.uk)). Obwohl das Festival erst um neun Uhr beginnt, ist bereits ab sieben Uhr Einlass. Hunde dürfen übrigens nicht mit auf das Gelände genommen werden.



**ÜBERNACHTUNG:** Das auf dem Festival-Gelände liegende Goodwood Park Hotel ist stets ausgebucht. In der näheren Umgebung befinden sich Alternativen wie das Millstream Hotel in Chichester ([www.millstream-hotel.co.uk](http://www.millstream-hotel.co.uk)), das Amberley Castle nahe Arundel ([www.amberleycastle.co.uk](http://www.amberleycastle.co.uk)) und das Millstone in Earnley ([www.visitsussex.org/millstone](http://www.visitsussex.org/millstone)).

**INFORMATIONEN:** Einen guten Überblick liefert die offizielle Seite des Festivals unter [www.goodwood.co.uk](http://www.goodwood.co.uk).

*Einige Gäste fahren sogar durch den Garten*



**Rauchen erlaubt: Der Eagle-Ford mit 4,2-Liter-V8 qualmt aus allen Rohren**



**Sonnenmilch und Gehörschutz – das Kind ist vernünftiger als die Mutter**

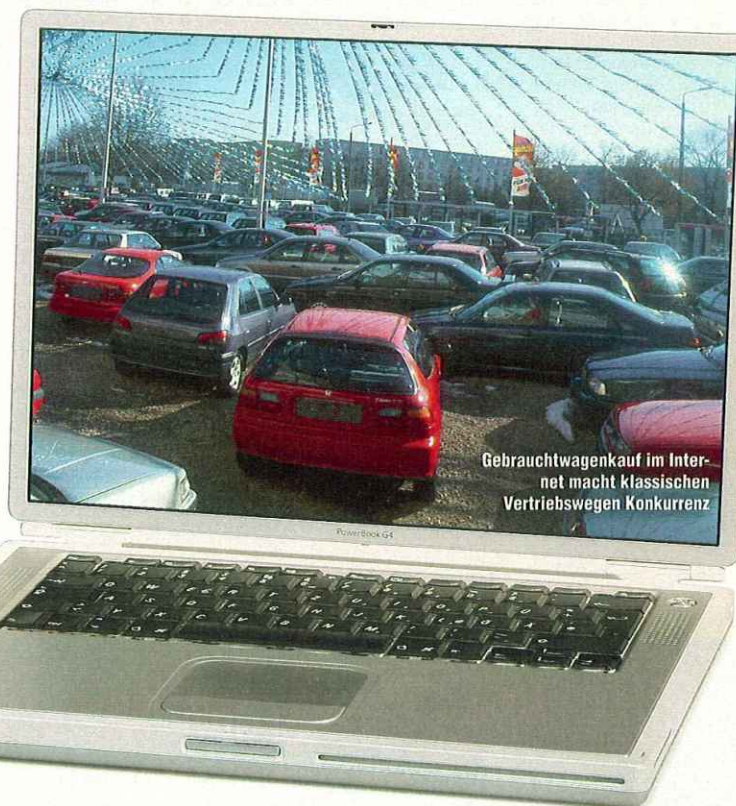
# WUNSCH-KONZEPT

VW Golf, BMW Dreier-Reihe und Mercedes A-Klasse sind die gefragtesten Gebrauchtwagen. Das zeigt eine Auswertung der Anfragen beim Internet-Fahrzeugmarkt mobile.de. Sie verrät die aktuellen Trends.

**G**äbe es einen Wettbewerb zum Gebrauchtwagen des Monats in Deutschland, so sähe der Gewinner für Mai höchstwahrscheinlich so aus: schwarzer VW Golf 2.0 TDI, am liebsten Baujahr 2003. Dieses Bild zeichnet eine detaillierte Auswertung der Suchanfragen, die der Internet-Fahrzeugmarkt mobile.de exklusiv für auto motor und sport vorgenommen hat. Kernaussage der Marktanalyse: Alter, Preis und Motorenart sind die wichtigsten Auswahlkriterien für Gebrauchtwagenkäufer.

Knapp 36 Millionen Interessenten machen sich pro Monat im Internet beim Branchenriesen mobile.de auf die Suche nach einem neuen Gebrauchtwagen. Dem meistbesuchten Internet-Fahrzeugmarkt in Deutschland sind auch über 29 000 Autohändler angeschlossen. Das Angebot ist überwältigend: Etwa eine Million Fahrzeuge – Neu- und Gebrauchtwagen – sind ständig im deutschen Verkaufs-Pool eingestellt. Private Anbieter können bei mobile.de seit Neuestem ein Basis-Inserat (ein Fahrzeug, fünf Bilder) wieder zum Nulltarif im Netz platzieren.

Was Gebrauchtwagenkäufer wirklich wollen, spiegelt die Auswertung der Suchanfragen der letzten vier Wochen wider: Deutsche Marken liegen in der Gunst der Interessenten ganz vorne. Ein Viertel sucht nach einem VW-Modell, 13 Prozent halten Ausschau nach einem Mercedes, und zwölf Prozent wollen einen BMW. Mit Toyota taucht die ers-



Gebrauchtwagenkauf im Internet macht klassischen Vertriebswegen Konkurrenz

te Importmarke auf Rang sieben der Wunschliste auf. Fast 80 Prozent der Kaufwilligen wollen ein bestimmtes Modell erwerben. In dieser Disziplin machen bei den drei gefragtesten Marken VW Golf, BMW Dreier-Reihe und Mercedes A-Klasse das Rennen.

Ebenfalls knapp 80 Prozent der mobile.de-Besucher haben eine klare Vorstellung, wie alt das gesuchte Auto sein sollte. Dabei geht der Nachfrage-Trend klar zu den Baujahren 2003 und 2000, die 16 beziehungsweise 14 Prozent der Interessenten bevorzugen. Die Hälfte der potenziellen Käufer hat sich bereits vor der Suche für eine bestimmte Motorenart entschieden und schränkt die Anfrage deshalb entsprechend ein.

Die konkrete Nachfrage nach Dieselmotoren ist im Gebrauchtwagenmarkt mit knapp 68 Prozent sogar noch deut-

lich höher als beim Neuwagenkauf. Am beliebtesten sind Motorisierungen um 130 PS, die 14 Prozent der Interessenten wünschen, sowie jene um 100 und 150 PS, die jeweils rund elf Prozent der potenziellen Käufer favorisieren. Die übrigen Leistungsklassen von 75 bis 200 PS liegen bei der Nachfrage im einstelligen Bereich.

**Rund 30 Prozent der Internet-Einkaufsbummeler** legen sich bei der konkreten Suche auf eine ganz bestimmte Karosserievariante fest. Von diesen wiederum bevorzugen 46 Prozent eine Limousine, 27 Prozent einen Kombi, und 13 Prozent wünschen ein offenes Auto, also ein Cabrio oder einen Roadster. Kleinwagen rangieren mit knapp über ein Prozent Zuspruch ganz am Ende der Wunschliste. Auch Sportwagen (fünf Prozent), Geländewagen (vier Prozent)

# WAS GEBRAUCHTWAGENKÄUFER WÜNSCHEN

und Vans (drei Prozent) stoßen auf eher laues Interesse.

Für über 60 Prozent der Gebrauchtwagen-Interessenten ist der Preis das ausschlaggebende Auswahlkriterium. In den gesuchten Preisklassen – von „höchstens 4000 Euro“ bis „höchstens 25 000 Euro“ – gibt es aber keine markanten Höhen und Tiefen. Jedes der zehn Segmente hat einen Anteil zwischen fünf und acht Prozent; die Präferenzen sind gleichmäßig verteilt.

Obwohl die Wagenfarbe bei der Kaufentscheidung nur eine untergeordnete Rolle spielt, ist das Votum derjenigen, deren Wahl sie beeinflusst, eindeutig: Schwarz ist mit 59 Prozent Will-haben-Faktor die Trendfarbe schlechthin. Und das lange Zeit als Vertreter-Lackierung verpönte Weiß schiebt sich munter auf Rang vier und lässt lautes Rot und dezentes Grau hinter sich. Die fünf Farben Schwarz, Blau, Silber, Weiß und Rot heimsen zusammen 92 Prozent Zustimmung ein. Alle anderen rangieren in der Bedeutungslosigkeit.

Text: Brigitte Haschek  
Fotos: Beate Jeske, image.de



Deutscher  
Meister in der  
Käufergunst:  
VW Golf IV



## DIE MEISTGESUCHTE MARKE

VW	25,0%
Mercedes	13,2%
BMW	11,9%
Audi	9,8%
Opel	5,3%
Ford	3,7%
Toyota	2,3%
Skoda	2,1%
Renault	1,9%
Mitsubishi	1,8%
Mini	1,8%
Seat	1,7%
Peugeot	1,6%
Porsche	1,5%
Nissan	1,4%
Fiat	1,3%
Honda	1,2%
Mazda	1,1%
Volvo	1,1%
Chrysler	1,0%
Suzuki	0,9%
Citroën	0,8%
Alfa Romeo	0,7%
Smart	0,6%
Ferrari	0,4%

## DIE BELIEBTESTEN MODELLE

VW	Golf	5,9%
VW	T5	5,2%
BMW	3er-Reihe	4,9%
VW	T4	4,6%
Audi	A4	3,3%
Mercedes	A-Klasse	3,3%
BMW	5er-Reihe	2,9%
Mercedes	E-Klasse	2,4%
Audi	A3	2,7%
VW	Passat	2,5%
Opel	Astra	2,2%
Mercedes	C-Klasse	2,1%
Audi	A6	2,0%
VW	Polo	1,6%
BMW	X-Reihe	1,6%
VW	New Beetle	1,3%
BMW	1er-Reihe	1,3%
Ford	Focus	1,0%
Mitsubishi	L200	1,0%
Skoda	Octavia	0,9%
Opel	Corsa	0,9%
VW	Touareg	0,8%
Porsche	911	0,8%
BMW	7er	0,8%
Mercedes	B-Klasse	0,8%

## DIE BEVORZUGTEN KAROSSERIEVARIANTEN

Limousine	46,1%
Kombi	27,0%
Cabrio/Roadster	13,3%
Sportwagen/ Coupe	4,9%
Geländewagen/ Pickup	4,0%
Van/Kleinbus	2,9%
Kleinwagen	1,4%
andere	0,3%

## WELCHER ANTRIEB GESUCHT IST

Diesel	67,76%
Benzin	31,70%
Gas	0,28%
Autogas	0,16%
Erdgas	0,04%
Hybrid	0,01%

## DIE GEFRAGTESTEN FARBEN

Schwarz	58,7%
Blau	14,1%
Silber	12,5%
Weiß	4,3%
Rot	3,0%
Grau	2,9%
Grün	1,6%
Gelb	1,0%
Beige	0,5%
Orange	0,4%
Gold	0,3%
Violett	0,3%
Braun	0,3%



Hört sich vielversprechend an: CD statt Bedienungshandbuch

Bedienungsanleitung für Audi A3 und A4 jetzt auch als kostenlose CD

## Hören statt Lesen

**D**ie Idee ist prima: In Zeiten, da Bedienungsanleitungen für das Auto längst Urlaubsschmöker-Format haben, dürften sich Audi-Käufer eigentlich über eine gesprochene Einführung in die Fähigkeiten ihres neuen Autos freuen. Wohl aus Gründen der Produkthaftung warnt zunächst auf der Hülle der Hinweis „Diese CD ersetzt nicht die Betriebsanleitung, sondern dient ausschließlich der Information über besondere Produktmerkmale.“ Über die eineinhalbnünütige Begrüßung hinaus summieren sich 14 Titel und Themen auf knapp 60 Minuten Laufzeit: Vom Öffnen und Schließen über Klimaanlage, Radio, Kombi-Instrument und Einfahren bis hin zu Winterreifen. Umrankt von sedierendem Esoterik-Geklimper haucht eine Stimme zunächst überzeugend: „Herzlich willkommen, wir wollen Ihnen helfen, Ihren Audi besser kennenzulernen – und dies in unterhaltsamer und anschaulicher Weise.“ Was zum Auftakt noch als Übertreibung von Marketing-Strategen durchgehen könnte, setzt sich unglücklicherweise durch alle Kapitel fort. Anstatt sich kurz und knapp auf die wesentlichen

und wichtigen Informationen zu beschränken, wird der Zuhörer mit Banalitäten zuhauf genervt. Ganz so, als hätte er noch nie in seinem Leben ein Auto von innen gesehen. Das Ganze ist untermalt von Tagesbar-Gedudel mit quälend langen Pausen. Die Tonalität entspricht Supermarkt-Radio oder Drogeriemarkt-TV, durchsetzt mit Plattitüden wie „Doch der Reihe nach“ oder einem schnippischen „Das dürfte doch mehr als genug sein“, etwa wenn es um die Zahl der speicherbaren Radiosender geht. Der routinierte Autofahrer fühlt sich auf Fernsehspot-Niveau angesprochen. Schade um die wirklich vielen prägnanten Informationen, die darin eingebettet sind: Ob es um Senderspeicher oder ESP geht, dies ist erfreulich einfach und plausibel erklärt. Fazit: Gut gemeint, aber leider nicht gut gemacht. HK



Wetterauer will für fast alle gängigen Automodelle am Markt Eco-Tuning anbieten

### Bis zu 1,5 Liter weniger Verbrauch Eco-Tuning von Wetterauer

Intelligent Power nennt die Firma Wetterauer ([www.wetterauer.de](http://www.wetterauer.de)) ihr Eco-Tuning, das für fast alle gängigen Modelle am Markt lieferbar sein soll. Durch gezielte Eingriffe in die Fahrzeugelektronik will das Unternehmen das Motor-Drehmoment im unteren Drehzahlbereich um bis zu 20 Prozent steigern. Dadurch soll sich das Auto besser niedertourig fahren lassen und bis zu 1,5 Liter weniger Sprit verbrauchen. Zwischen 450 und 1900 Euro kostet das Tuning, das sowohl für Diesel als auch Benziner angeboten wird.

### TREFFS & TERMINE

Vom 15. bis 17. Juni am Nürburgring  
**Oldtimer-Festival**



Mitte Juni steht der Nürburgring für ein Wochenende ganz im Zeichen der automobilen Raritäten. Dann findet das 25. internationale

Oldtimer-Festival statt. Das Programm verspricht zahlreiche Rennläufe mit den historischen Renn- und Sportwagen.

Weitere Informationen gibt es online unter [www.oldtimer-festival.de](http://www.oldtimer-festival.de)

Oxigin, Corniche und TSW

## Neue Alufelgen

Mit der Alufelge Lexon (im Bild links) hat Oxigin (www.oxigin.de) ein einteiliges Rad im Format 17, 18 und 19 Zoll herausgebracht. Es ist für VW- und Audi-Modelle gedacht. Preis: ab 253 Euro. In verschiedenen Größen (17 bis 20 Zoll) ist auch die chrompolierte Felge Zwinger von Corniche (www.corniche-wheels.ch) lieferbar. Das Rad (Bildmitte) ist ab



Im Bild von links: Oxigin Lexon, Corniche Zwinger und Mak Fever 5R

246 Euro erhältlich. Etwas günstiger ist die Mak Fever 5R von TSW (www.leichtmetallrad.com). Die Fünfstern-Felge gibt es für 170 Euro in 17 Zoll.

Formel 1-Modell von Minichamps im Maßstab 1:18

## McLaren MP4/21-Mercedes



Neu bei Minichamps (www.minichamps.de) ist der Formel 1-Bolide McLaren MP4/21-Mercedes im Maßstab 1:18. Das Modellauto zum Preis von rund 76 Euro ist eine detailgetreue Nachbildung von jenem Rennwagen, mit dem Kimi Räikkönen, Juan Pablo Montoya und Pedro de la Rosa in der Saison 2006 genau 110 Punkte sammelten. Das brachte McLaren in der Konstrukteurswertung auf Rang drei.

## BÜCHER: TOP TEN

- 1 Die PS-Dynastie**  
Fürweger, Wolfgang,  
Ueberreuter, 19,95 €
- 2 Formel 1-Saison 2007**  
Schmidt, Michael,  
Motorbuch, 19,95 €
- 3 Vaters ganzer Stolz!**  
Bogena, Reinhard,  
Wartberg, 6,95 €
- 4 Audi**  
Lewandowski, Jürgen,  
Deliuss Klasing, 19,90 €
- 5 Deutsche Autos.**  
Alle Personenwagen  
und Nutzfahrzeuge der  
DDR, Dünnebier,  
Michael, Kittler, Eberhard,  
Motorbuch, 29,90 €
- 6 Deutsche Autos des Wirtschaftswunders**  
Motorbuch, 7,95 €
- 7 Katalog der Automobil Revue 2007**  
Motorbuch, 26,00 €
- 8 Mini – the Book**  
Hoffmann und Campe, 29,90 €
- 9 Ford Taunus 17 M**  
Kurze, Peter, Delius Klasing, 12,90 €
- 10 Porsche**  
Austen, Jörg, Motorbuch, 9,95 €

Im Auftrag von auto motor und sport ermittelt vom Fachmagazin buchreport.





## Christian Danner über Fahrzeugdefekte auf der Reise Mängel frühzeitig beheben

Wer gerade zu einer langen Reise aufgebrochen ist, für den ist es geradezu ein Albtraum, wenn schon nach 100 bis 200 Kilometer Fahrt am Armaturenbrett ein Warnblinklicht aufleuchtet. In den meisten Fällen stimmt dann etwas nicht mit dem Auto. Besonders die Kontrollampe für die Bremsanlage sollte der Autofahrer nicht leichtfertig ignorieren. Aber auch von übereilten Reparaturversuchen ist abzuraten. Leuchtet zum Beispiel die Kontrollampe, weil der Bremsflüssigkeitsstand einen zu niedrigen Pegel aufweist, dann ist das Problem mit dem Nachfüllen meist nicht behoben. Die Anlage kann undicht sein, und die austretende Bremsflüssigkeit stellt zudem für den übrigen Verkehr eine Ge-



fahr dar, denn sie wirkt auf der Straße wie Öl. Rutschgefahr kann die Folge sein. Deshalb sollte immer sofort eine Auto-Werkstatt aufgesucht werden. Das gilt übrigens auch, wenn andere Warnlampen aufleuchten. Die Motorölkontrolle zum Beispiel ist ebenfalls nicht zu

unterschätzen. Wer diese ignoriert, riskiert einen Totalschaden des Antriebsaggregats. Auf der Autobahn kann das schnell zu Unfällen führen, wenn das Fahrzeug plötzlich langsamer wird. Damit solche gefährlichen Situationen gar nicht erst entstehen können, ist es auf alle Fälle ratsam, vor der Urlaubsreise einen gründlichen Fahrzeugcheck durchzuführen. Diese Untersuchung wird von vielen Fachwerkstätten angeboten.

Preisvorteil bis zu 2630 Euro

## Sondermodell Mazda RX-8 Kuro

Mazda bietet den RX-8 als Sondermodell Kuro an. Das Auto mit seinem 231 PS starken Wankelmotor basiert auf der Ausstattungslinie Revolution, verfügt darüber hinaus aber über 18-Zoll-Alufelgen in Silber-Chrom sowie eine beige-graue Lederausstattung im Innenraum. Den Kuro gibt es ab 34 800 Euro in Schwarz, Rot oder Grau.

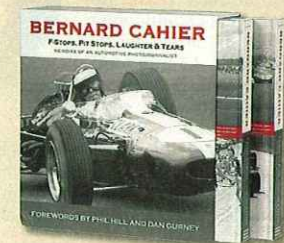


## Neuer portabler Routenführer VDO Dayton PN 3000

VDO Dayton ([www.vdodayton.de](http://www.vdodayton.de)) bringt mit dem PN 3000 einen neuen portablen Lotsen heraus. Er verfügt über einen 4,3-Zoll-Monitor, eine Europakarte und Halter für die Frontscheibe sowie für das Armaturenbrett. In der Ausführung mit dem Stauffendienst TMC kostet das Gerät 499 Euro, die Variante mit Bluetooth-Anbindung für das Handy 529 Euro.

## BÜCHER

### F-Stops, Pit Stops, Laughter & Tears Photobände



Der Fotograf Bernard Cahier hat über Jahrzehnte den Motorsport begleitet. Nun ist ein englischsprachiger Bildband mit über 700 Seiten über diese Zeit mit dem Titel „F-Stops, Pit Stops, Laughter & Tears“ entstanden (110 Euro, [www.autosportsltd.com](http://www.autosportsltd.com)).

### Oldtimermuseen in Deutschland Reiseführer

Zu mehr als 200 Automobil- und Motorradmuseen in der Bundesrepublik hat Autor Dieter Lammerdorf Informationen auf 258 Seiten zusammengetragen. Damit stellt das Buch, das in jede Tasche und jedes Handschuhfach passt, ein ideales Nachschlagewerk in Sachen Oldtimermuseen dar. (Preis: 14 Euro, [www.motorradbuch.de](http://www.motorradbuch.de)).



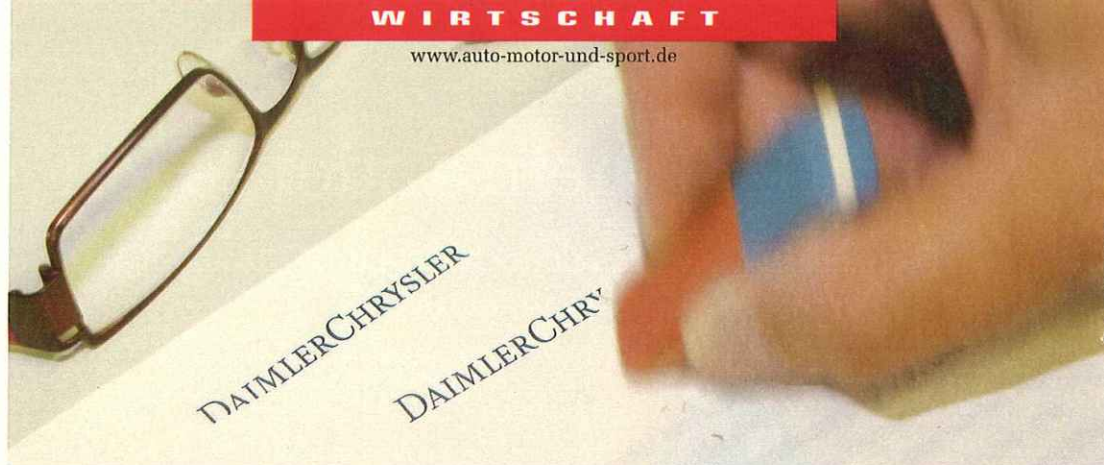
Reifenhersteller Yokohama

## Neue Fanartikel- Kollektion

Reifenhersteller Yokohama will jetzt auch bei Modeartikeln mitmischen: Oberbekleidung wie T-Shirts, Polohemden und Jacken sowie Taschen, Reisegepäck und Accessoires wie Armbanduhren sind in zwei Designlinien im Internet-Shop [www.yokohama.de](http://www.yokohama.de) zu haben.

Eines von vielen Angeboten ist der geräumige Rucksack aus der sportlich ausgerichteten Red Line für 29 Euro. Er bietet viel Stauraum und ist wetterfest.





# ENDE-MANÖVER

Neun Jahre nach der Fusion folgt die Trennung.  
Welche Wege Daimler und Chrysler in Zukunft gehen.

**K**urz vor Mitternacht, am 14. Mai, liegen sich Dieter Zetsche und Tom LaSorda in den Armen. Müde und erleichtert. Buhrufe, Beleidigungen und fliegende Eier bleiben dem Konzern- und dem Chrysler-Chef erspart, als sie um 21 Uhr am Chrysler-Stammsitz in Auburn Hills 200 Topmanagern das Ergebnis ihrer dreimonatigen Verhandlungen präsentieren: den Deal mit dem Finanzinvestor Cerberus. Auch die Börse feiert den Verkauf von 80,1 Prozent der Chrysler-Anteile, der um 10.28 Uhr per Ad-hoc-Meldung veröffentlicht wurde. Nach diesem Bruch herrscht wieder Aufbruch-Stimmung.

„Nur die rechtliche Aufstellung ändert sich. Finanzielle Abhängigkeiten sind eliminiert“, sagt Zetsche im auto motor und sport-Interview zufrieden (siehe Seite 158). Chrysler soll sich auf den Volumenmarkt konzentrieren, Mercedes auf das Premiumsegment, also den Wettbewerb mit Audi, BMW und in Märkten wie den USA auch mit Lexus und Cadillac. „Für beide Seiten wird ein klarer Blick nach vorne einfacher“, beschreibt der einst als „Wunderwaffe mit dem Walrossbart“ gepriesene Manager, der sich vor allem durch die kurzzeitige Sanierung des amerikanischen Patienten Chrysler für den Konzernvorsitz empfohlen hatte. „Dr. Z“, wie Zetsche sich in einer US-Werbekampagne nannte, muss nach neun Jahren nun wieder chirurgisch trennen, was nie richtig zusammengewachsen ist.

Cerberus, der Finanzinvestor, der sich vom Höllenhund aus der griechischen Mythologie den Namen lieh, soll bei Chrysler alles besser machen. Cerberus-Chef John Snow setzt nach eigenem Bekunden auf langfristig profitables Wachstum, will offiziell an dem letzten Restrukturierungsprogramm von Zetsche und Chrysler-Chef Tom

LaSorda festhalten und auf diesem Weg bis 2009 eine Umsatzrendite von 2,5 Prozent erreichen.

Insider zweifeln an diesen Aussagen. Wenn es tatsächlich ums Geld gehe, interessiere eine Heuschrecke nicht mehr, was sie gestern versprochen habe. Mindestens sechs Prozent Rendite müssen bis 2009 drin sein, erwarten Finanzmarkt-Experten und wetten auf ein Höllenhund-typisches Szenario: Cerberus-Berater und Ex-Daimler-Manager Wolfgang Bernhard werden eine schnelle Sanierung hinlegen, weitere Stellen streichen, entgegen Zetsches Aussagen Jeep, die Perle im Portfolio, ebenso verkaufen wie einige überflüssige Fabriken. Chinesische und französische Hersteller liebäugeln schon lange mit einer eigenen US-Produktion. Das Filetstück verleiht sich Cerberus selbst ein: Die Chrysler-Finanzsparte wird mit der General Motors-Bank GMAC zusammengeführt. Die GMAC-Bank gehört bereits mehrheitlich Cerberus. Die Chrysler-Reste könnte Snow per Börsengang in den USA versilbern.

## Und was bedeutet die Trennung für Mercedes?

Intern lautet die Devise: „Alles läuft weiter, nichts ist bis jetzt gestoppt“, berichtet ein Entwickler. Langfristig werde Mercedes aber mehr eigene Wege gehen, heißt es.

Offiziell arbeiten beide Unternehmen zunächst weiter zusammen. Zum Beispiel beim Nachfolger der A- und B-Klasse, die auf eine gemeinsame Komponentenarchitektur (intern C412) mit Modellen wie dem Dodge Caliber gestellt werden soll. Aus Entwicklerkreisen verlautet aber, dass bereits eine Alternative ohne Chrysler in der Schublade liege. Basis wäre eine C-Klasse-Plattform mit Heckantrieb nach dem Vorbild des BMW Einser, der sich viele Teile mit dem größeren Dreier teilt.

## NEUE DAIMLER AG ZÄHLT NICHT MEHR ZU TOP TEN\*

1	Toyota	9,4
2	GM	8,6
3	Ford – Mazda	7,5
4	Renault – Nissan	6,2
5	VW	5,7
6	Hyundai	4,8
7	Honda	3,7
8	PSA	3,5
9	<b>Chrysler</b>	<b>2,6</b>
10	Fiat	2,5
11	Suzuki	2,2
12	<b>Daimler</b>	<b>1,6</b>
13	BMW	1,4
14	Mitsubishi	1,3
15	Avtovaz	0,9

\* Prognose 2007: Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen unter sechs Tonnen (in Millionen). Quelle: Global Insight

**Daimler-Chef Dieter Zetsche (rechts) übergibt die Chrysler-Zentrale an Cerberus-Boss John Snow (Mitte) und Chrysler-Chef LaSorda**



Auch der gemeinsame Einkauf mit Chrysler wird, entgegen offiziellen Verlautbarungen, bald weitestgehend getrennt. Grund: zu wenig gleiche Teile. Einkaufsvorstand Tom Sidlik verlässt den Daimler-Vorstand, das Ressort übernimmt Finanzvorstand Bodo Uebber. Mercedes verliert ohne Chrysler in allen Bereichen Volumen. Nach der Trennung büßt Daimler sogar seinen Platz in den Top Ten der größten Hersteller (siehe Grafik) ein. Aus der Mercedes-Produktion hat Chrysler seinen wichtigsten Experten schon zurückgepfiffen. Simon Boag, der erst Anfang 2006 nach Stuttgart kam, um die flexiblen Chrysler-Produktionsmethoden in die deutschen Werke einfließen zu lassen, wird zum 1. Juni durch Rainer Genes ersetzt.

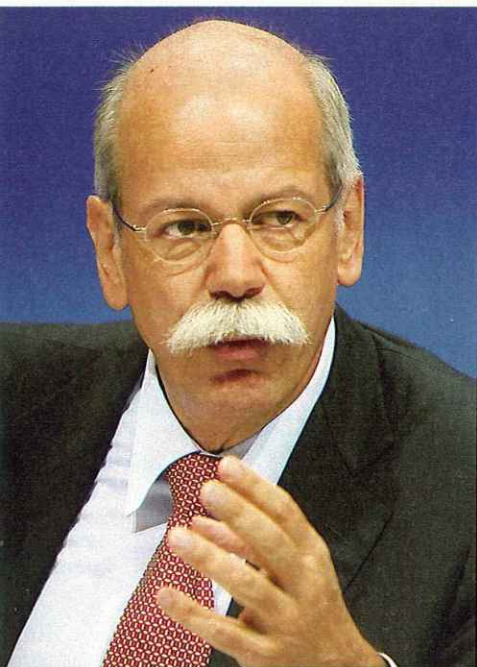
Mit der gemeinsamen Modulstrategie hatte Zetsche zudem die Weichen dafür gestellt, Chrysler-Modelle in Mercedes-Fabriken zu produzieren und umgekehrt, um für bessere Auslastungen zu sorgen. Bei diesem „Cross-loading“ hätte der Konzern mit gleicher Logik und gleichen Werkzeugen durchaus Teile von unterschiedlicher Wertigkeit verbauen können. Dass Cerberus daran Interesse hat, künftig hoch bezahlte Mercedes-Facharbeiter auch für Chrysler zu nutzen, ist eher unwahrscheinlich.

**Im Vertrieb wird es die am wenigsten spektakulären Änderungen geben.** Details werden den Verantwortlichen aus allen Märkten am 23. Mai in der Stuttgarter Zentrale präsentiert. Mercedes-Händler, die künftig nicht mehr Chrysler-Produkte verkaufen wollen, müssen eine zweijährige Kündigungsfrist einhalten. „Wir befürchten nicht, dass uns das Händlernetz oder der Absatz wegbricht – im Gegenteil“, sagt Chrysler-Deutschland-Chef Radek Jelinek. Auch die Daimler-Chrysler-Bank soll vorerst weiter Chrysler-Modelle finanzieren können.

Aus den Fehlern der Vergangenheit hat Zetsche gelernt. Statt eine weitere Modelloffensive zu starten und die Kunden mit neuen Nischenmodellen zu verwirren, deutet er im auto motor und sport-Interview an, dass es zu Bereinigungen im Portfolio kommen kann. Nicht jedes Modell werde zwingend einen Nachfolger bekommen. Vorsicht lässt Zetsche auch bei Ankündigungen walten. Während BMW stolz verkündet hat, seinen Absatz bis 2010 auf 1,6 Millionen Fahrzeuge zu steigern, und Audi bis 2015 auf 1,5 Millionen, wagt Mercedes nicht einmal eine Prognose für das laufende Jahr. Die finale Einsicht aus dem Chrysler-Debakel: Trotz prall gefüllter Kriegskasse will sich Zetsche mit Übernahmen von Konkurrenten zurückhalten.

# „WIR BRAUCHEN UNS NICHT ZU VERSTECKEN“

Daimler-Chef Dieter Zetsche über die Zukunft von Chrysler, Maybach, Smart und Mercedes sowie den Wettlauf mit BMW um die beste Rendite.



Herr Zetsche, warum haben Sie Chrysler an Cerberus verkauft?

**Zetsche:** Wir hatten fünf Hauptziele: Chrysler soll die bestmöglichen Entwicklungschancen haben. Die Verbindlichkeiten und Risiken sollen für Daimler minimiert oder eliminiert werden. Die Transaktion soll einen höchstmöglichen Grad an Sicherheit genießen. Die Geschwindigkeit soll so hoch wie möglich sein. Und der Wert der Transaktion sollte der bestmögliche sein. Im Gesamtpaket, aber auch in jedem einzelnen der Punkte, hat Cerberus klar vorne gelegen gegenüber den anderen finalen Verhandlungspartnern.

Was kann Cerberus besser als Sie?

**Zetsche:** Wir haben in den letzten Jahren gegenüber GM und Ford einen

Wettbewerbsnachteil gehabt, weil Chrysler ein Teil des Daimler-Chrysler-Konzerns war. Die Gewerkschaft UAW war bei uns daher nicht zu den gleichen Zugeständnissen bereit. Das könnte sich jetzt ändern. Zudem genießt Cerberus den Vorteil, als Private-Equity-Gesellschaft nicht quartalsmäßig alle Details des Geschäfts an den Kapitalmarkt berichten zu müssen. Auch war bisher die Spannweite des Konzerns sehr groß. Als Chrysler etwa die Chery-Partnerschaft einging, war die Notwendigkeit dem Aufsichtsrat schwer zu erklären. Künftig wird Cerberus solche Beziehungen einfacher eingehen können. Letztlich wird sich Chrysler voll auf das Volumengeschäft fokussieren und Daimler auf das Premiumsegment. Insofern wird für beide Seiten ein klarer Blick nach vorne einfacher. Mit Tom La Sorda habe ich ausgemacht, dass wir uns regelmäßig austauschen werden, weil es interessant ist, welche Instrumente Finanzinvestoren anwenden, um eine Erfolgsgeschichte zu schreiben.

Ist der Vertrag schon wasserdicht?

**Zetsche:** Wir haben hier feste, unterzeichnete Verträge inklusive so genannter Term Sheets, die das Zusammenspiel der Firmen beschreiben. Der legale Übergang der Eigentümerschaft erfolgt aus formalen Gründen im dritten Quartal. Wir sind auf beiden Seiten voll entschlossen, die Zusammenarbeit inhaltlich fortzuführen wie bisher. Lediglich die rechtliche Aufstellung ändert sich, und finanzielle Abhängigkeiten sind eliminiert. Was sinnvoll und möglich ist, werden wir voll ausschöpfen.

Werden Sie es als Minderheitsaktionär billigen, dass Cerberus Filetstücke wie die Marke Jeep verscherbelt?

**Zetsche:** Die Marke Jeep lässt sich nicht herauslösen, denn es gibt keine separaten Plattformen und Fabriken. Ein solcher Schnitt ist illusorisch und praktisch unmöglich. Es gibt auch keine solche Intention. Denn eine starke Motivation für Cerberus war es, eine

der klingvollsten Marken in den USA zu erwerben. Diese Ikone nach vorne zu bringen, ist für Cerberus eine Chance, sich in der Spitzenliga der Finanzinvestoren zu etablieren. 150 Top-Berater, wie Ex-VW-Markenchef Wolfgang Bernhard, werden dazu beitragen. Das schließt nicht aus, dass Chrysler Kooperationen eingeht.

Sind Sie an Risiken aus Pensions- und Gesundheitskosten noch beteiligt?

**Zetsche:** Nein, die sind wir komplett los und haben somit ein reines Finanzinvestment. Unser einziges Risiko ist es, dass der verbleibende Buchwert reduziert wird. Dem gegenüber steht die Chance, dass der Wert wachsen wird.

Kommen wir zu Mercedes – wie stark werden die Trennungsschmerzen?

**Zetsche:** In unseren Verträgen haben wir die Zusammenarbeit definiert und vereinbart, dass praktisch alle relevanten Projekte eins zu eins fortgesetzt werden – unter anderen gesellschaftsrechtlichen Rahmenbedingungen. Das gilt ebenso für eine gemeinsame Produktion in China und Südafrika als auch für die Entwicklung.

Das heißt, die Nachfolger von A- und B-Klasse werden sich eine Plattform mit den Chrysler-Pendants teilen?

**Zetsche:** Wir haben nie geplant, Plattformen zu teilen, sondern streben an, Architekturen zusammenzuführen, um mehr Komponenten zu teilen.

Bei den Nachfolgern der A- und B-Klasse sowie bei der M-Klasse?

**Zetsche:** Das habe ich auch schon so ähnlich gehört. (Lacht)

Im ersten Quartal haben Sie die Forschungsinvestitionen um zehn Prozent reduziert. Sind das Ansätze, die Chrysler-Kosten zu kompensieren?

**Zetsche:** Dabei handelt es sich um eine Zufallsschwankung. Wir haben nicht vor, bei der Entwicklung zu sparen. Ihnen ist bestimmt aufgefallen,

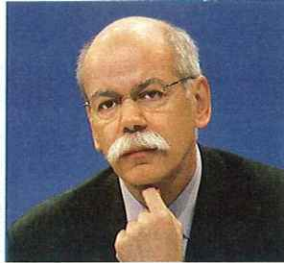
dass wir mit 13 Milliarden Euro Netto-liquidität kein Sanierungsfall sind.

*Ihr Restrukturierungsprogramm CORE wird Ende 2007 auslaufen. Was folgt?*

**Zetsche:** CORE war sehr erfolgreich. Aber wir haben mehr vor und dafür klare Bausteine definiert, etwa die Modulstrategie, die ihren Nutzen nach der CORE-Phase zeigen wird. Daneben wollen wir die Zahl der Stunden, um einen Pkw zu bauen, reduzieren. 2006 haben wir uns um zwölf Prozent verbessert, 2007 werden wir einen weiteren erheblichen Schritt tun. Mittelfristig wollen wir uns um 30 Prozent verbessern. Andere Felder definiert gerade ein kleiner Kreis von Top-Managern.

*Planen Sie eine neue Produkt-Offensive?*

**Zetsche:** Wir werden keine dritte Produktoffensive starten. Nicht weil es uns an Zeit mangelt. Sondern weil das Thema Markenidentität die klare Priorität sein wird. Wir sehen nur in geringem Maße weiße Flecken für Erweiterungen. Ob wir ein solches Feld betreten werden, muss sich herausstellen. Es kann sein, dass wir die heutige Auffächerung nicht eins zu eins weiterführen.



**„Wir wollen jedes Jahr um mindestens sechs Prozent wachsen.“**

*Das heißt, Sie werden erfolglose Modelle wie die R-Klasse eliminieren?*

**Zetsche:** Das habe ich so nicht gesagt. Wir werden nicht automatisch identische Nachfolger machen, sondern können uns Modifikationen der Aufstellung vorstellen. Insgesamt sehe ich keine nennenswerte Veränderung des Portfolios. Wir wollen weiter profitabel wachsen, unser Fokus wird dabei auch auf anderen Feldern liegen.

*Wo?*

**Zetsche:** In unseren Kernmärkten, die überdurchschnittlich wachsen. Darüber hinaus nehmen wir regionale Chancen wahr und stärken spezielle Kanäle wie Flottenverkäufe. Unsere Organisation bereiten wir auf dieses Wachstum

vor, etwa mit der neuen Abteilung „Business Innovation“. Sie etabliert Prozesse, in denen Ideen in Innovationen und Umsatz umgemünzt werden.

*Wie stark wollen Sie wachsen?*

**Zetsche:** Mindestens mit dem Markt, besser natürlich darüber. In den letzten zehn Jahren betrug das Wachstum von Daimler neu durchschnittlich fünf bis sechs Prozent pro Jahr. Dieses Level müssen wir mindestens halten.

*Wird Ihre Profitabilität mitwachsen?*

**Zetsche:** Wir werden unsere Umsatzrendite so weit voran treiben, dass wir im Premiummarkt führend sind. Präzise Zahlen nenne ich heute nicht, denn wir wollen erst für 2007 belegen, dass wir die Umsatzrendite von mehr als sieben Prozent erreichen. Ich halte nichts von Ankündigungsmanagement, wie es einige Wettbewerber betreiben.

*Wann werden Sie in Russland eine eigene Produktion starten?*

**Zetsche:** Wir haben nicht die Notwendigkeit, eine eigene Produktion aufzubauen, um am Marktwachstum

zu partizipieren. Das gelingt uns schon heute. Für eine eigene wirtschaftliche Fertigung vor Ort sehen wir noch nicht die notwendigen Randbedingungen.

*Wird sich etwas an der Mercedes-Markenpositionierung ändern?*

**Zetsche:** Unser Kernmarkenwert bleibt die Wertschätzung. Der Kunde auf der Straße darf begeisternde Produkte von höchster Qualität erwarten, die von außerordentlich engagiertem Vertriebspersonal angeboten werden.

*Werden Sie sich beim Thema Umweltpolitik klarer positionieren?*

**Zetsche:** Wir haben darüber nachgedacht, was neben Produkt, Vertrieb und Service hinaus Wachstumschancen birgt. Technologiefelder im Bereich Umfeld sind dabei sehr nahe liegend. Wir können hier aber noch keine konkreten Ankündigungen machen.

*Dürfen sich Ihre Zulieferer über mehr Entwicklungsaufträge freuen?*

**Zetsche:** Wir wollen unseren Weg erfolgreich weitergehen; davon werden auch Zulieferer profitieren können.

*Auch Hedge-Fonds? Ist Daimler ohne Chrysler ein Übernahmekandidat?*

**Zetsche:** Der hohe Aktienkurs allein ist natürlich kein guter Schutzschild vor einem Private-Equity-Konsortium. Bloß muss es eine Motivation geben, sich gegen den Willen des Managements in einem Unternehmen zu engagieren. Diese Motivation war vielleicht vor einem Jahr gegeben, als unser Kapitalwert bei 35 Milliarden lag – und nun offensichtlich bei 65 Milliarden liegt. Diese Differenz von 30 Milliarden haben wir freigesetzt. Sonst hätte es Begehrlichkeiten bei Dritten ausgelöst – ein sehr reales Szenario. Jetzt bieten wir schlicht viel weniger Motivation für unfreundliche Aktionen.

*VW kooperiert mit Porsche, MAN mit Scania. Braucht die neue Daimler AG nicht auch neue Kooperationen?*

**Zetsche:** Wir haben eine um 50 bis 60 Prozent höhere Marktkapitalisierung als die genannte Gruppierung. Unsere supergesunde Bilanz braucht sich vor keiner anderen verstecken. Zudem haben wir die wertvollste Marke der Industrie im Portfolio. Unsere Lkw-Sparte wird trotz aller eventuell

anstehenden Allianzen Weltmarktführer bleiben. Wir sind hier also in einer außerordentlich starken Situation.

*Der Kapitalmarkt fordert auch, die Truck-Group an die Börse zu bringen.*

**Zetsche:** Ich kann klar sagen, dass wir hier eine eindeutige Position haben: Unser Ziel ist es, die Pkw- und Lkw-Sparte auch künftig unter dem Dach der Daimler AG zu führen.

*Was ist mit Smart?*

**Zetsche:** Entgegen aller Unkenrufe entwickelt sich Smart hervorragend. Wir werden mit Smart dieses Jahr wieder Geld verdienen und es wird weiter nach oben gehen. Wir erfreuen uns hervorragender Auftragseingänge. In den USA haben wir 12 000 Bestellungen.

*Wie ist die Situation bei Maybach?*

**Zetsche:** Auch hier sind wir gut unterwegs. Im vergleichsweise kleinen Segment sind wir marktanteilmäßig gut dabei. ■

Das Interview führten die auto motor und sport-Redakteure Harald Hamprecht und Birgit Priemer  
Fotos: Getty-Images, Picture-Alliance

# GRAZIE MILLE

Die Mille Miglia, das große italienische Straßenrennen, feiert 80-jähriges Jubiläum. Der ehemalige Mille Miglia-Teilnehmer Hans Herrmann blickt zurück.



1955 Hans Herrmann und Hermann Eger am Start zum 1600-Kilometer-Rennen durch Italien



Publikumsmagnet Mille Miglia: In den Städten jagen die Boliden durch ein Menschenspalier



2007 Hans Herrmann lässt sich von Jochen Mass im Mercedes 300 SLR chauffieren



80 Jahre und kein bisschen greise: die Mille auf großer Jubiläums-Tour

**N**irgendwo lagen Sieg und Niederlage, Triumph und Tragödie so nah beisammen wie bei den legendären Straßenrennen. Die Mille Miglia mit ihren 1600 Kilometern von Brescia nach Ferrara und Rom und wieder zurück nach Brescia war die Königsdisziplin der Street-Racer.

Es ging nur über eine einzige Runde, gespickt mit den pfeilschnellen Geraden zwischen Ferrara und San Marino, winkligen Ortsdurchfahrten, tückischen Passstraßen am Futa oder Raticosa, über Bahnschranken und durch ein Spalier von Millionen Zuschauern. Die Mille feiert Jubiläum:

1927 war Premiere. 1977 wurde sie als Oldtimer-Gleichmäßigkeitsfahrt wiederbelebt. Hans Herrmann – ein Zeitzeuge aus jener wirklich wilden Zeit, als die Mille von den Vollgasartisten in kaum mehr als zehn Stunden absolviert wurde – trumpfte mit einem kleinen, motorisch unterlegenen Porsche gleich zu Beginn seiner Mille-Karriere groß auf. Nach einem Klassensieg 1953 folgte 1954 gleich der zweite, verbunden mit einem vielbeachteten sechsten Rang im Gesamtklassement.

Der Erfolg des Youngsters aus Deutschland und seines Schmiermaxen von 1954, Herbert Linge, hing dabei am be-



1953 Privatfahrer Herrmann pilotiert einen Porsche 1500 S zu seinem ersten Klassensieg



1954 Zusammen mit Herbert Linge fährt der Schwabe im Porsche 550 Spyder



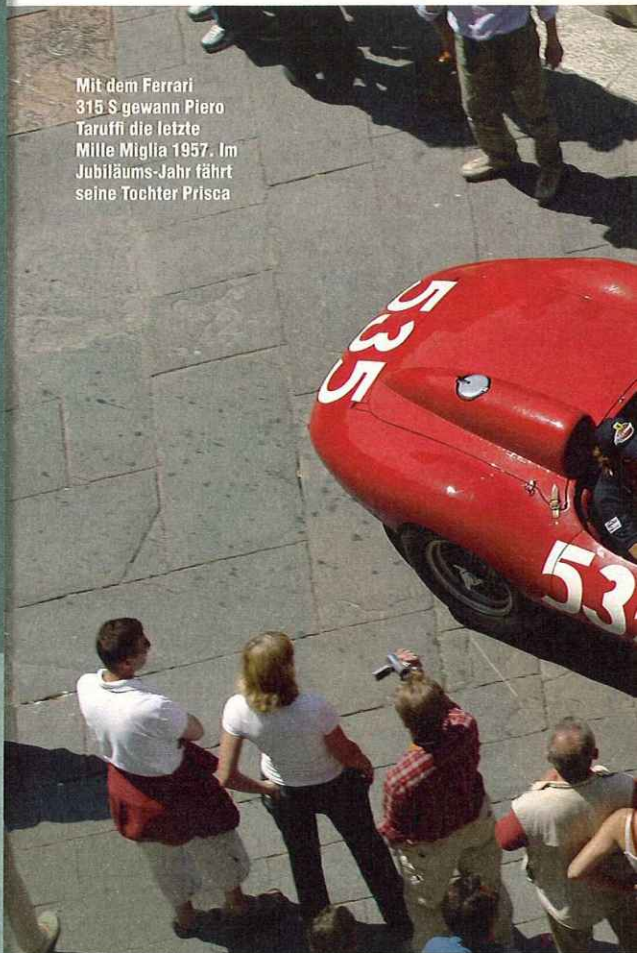
1955 Im Werksteam von Mercedes hofft Herrmann mit dem 300 SLR auf den Gesamtsieg



Hans Herrmann mit den aktiven Mille Miglia-Startern: Mercedes-Vertriebschef Klaus Maier fuhr einen 300 SL



David Richards, Ex-Formel 1-Teamchef und neuer Aston Martin-Besitzer, fuhr im Aston Martin DB3 S



Mit dem Ferrari 315 S gewann Piero Taruffi die letzte Mille Miglia 1957. Im Jubiläums-Jahr fährt seine Tochter Prisca

rühmten seidenen Faden. Mit Startnummer 351 war das Duo aus Schwaben um 3.51 Uhr in Brescia gestartet. Die rasante Nachtfahrt ließ sich zunächst gut an. Linge hatte in den Trainingstagen vor dem Rennen die schlimmsten Kurven in einem Ringbuch markiert. Da er gegen den Motorlärm nicht anschreien konnte – Gegensprechanlagen waren noch nicht erfunden –, versuchte er, seinen Fahrer mit grünen und roten Kartenzeichen auf schnelle oder tückische Passagen hinzuweisen. Auch der Bahnübergang vor Pescara war im Linge-Buch sauber vermerkt.

Als der Porsche aber mit Tempo 160 um die letzte Biegung vor der Kreuzung fetzte, waren die Schranken schon fast geschlossen. Zum Bremsen war es viel zu spät. Herrmann schlug seinem Partner mit der Hand auf den Helm und presste den Porsche unter dem Schlagbaum und vor dem anruschenden Zug durch. Ein Aha-Erlebnis – auch für den Schrankenwärter. Später gab es Motorprobleme. Herrmann war sich schon sicher, dass sie Brescia nicht erreichen

# Mercedes-Rennleiter Neubauer tobte im Nachthemd: „Herr Herrmann, Sie gefährden unsere Expedition“



Auf den Spuren des Vaters:  
Offroad-Rallyepilotin Prisca Taruffi



Im BMW 327: BMW-Entwicklungschef  
Klaus Draeger und Jürgen Kübler



Thomas Gottschalk und Audi-Vertriebschef  
Ralph Weyler im Wanderer W25 K

würden, aber Linge gelang es, den Zündverteiler trocken-zulegen. Der Vierzylinder-Boxer sprang wieder an, das Duo ließ sich im Ziel feiern. Nach den beiden Klassensiegen sollte 1955 das große Mille-Jahr werden. Hans Herrmann war als Nachwuchsfahrer ins Mercedes-Team gewechselt. Mit dem 300 PS starken 300 SLR sollte gegen die Ferrari-Armada der Gesamtsieg her. Doch davor lag ein hartes Stück Arbeit.

Hatte es 1953 für den Privatfahrer Herrmann gerade zu einer Trainingsrunde gereicht, so bat Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer seine Truppe mit Fangio, Moss, Kling und Herrmann gleich zu drei Trainingssitzungen nach Italien. Insgesamt kamen Herrmann und Beifahrer Hermann Eger – eigentlich Rennmechaniker des Mercedes-Stars Juan-Manuel Fangio – auf 14 Runden, also 22 000 Kilometer. Neubauer wachte über seine Rennfahrer wie eine Henne über ihre Küken. In Brescia war während des Trainings frühe Nacht-ruhe angeordnet – an die sich der junge Herrmann nicht

hielt. Prompt erwischte Neubauer seinen Piloten und tobte im Nachthemd: „Sie gefährden unsere Expedition.“ Herrmann erwiderte frech: „Wir sind doch nicht in Grönland.“ Darauf flippte der Rennstrategie völlig aus: „Ich schmeiß Sie raus.“ Erst Technikchef Rudolf Uhlenhaut konnte den Zwiß beilegen. Trotzdem blieb der nächtliche Ausflug für Herrmann nicht ohne Folgen: Neubauer verordnete ihm eine Mille-Strafrunde von 1600 Kilometern. Der ehemalige Mercedes-McLaren-Formel 1-Pilot Kimi Räikkönen hätte mit seinen Alkohol-Ausfällen bei Neubauer wohl zur Strafe einmal rund um die Welt fahren müssen.

Das Rennen 1955 begann für die Mercedes-Truppe eher kommod. War Herrmann mit den kleinen Porsche-Sportlern stets mitten in der Nacht gestartet, so durfte er diesmal mit Startnummer 704 um 7.04 Uhr über die Rampe. Herrmann war sich sicher: „Das wird mein Ding.“

Es war klar, dass der junge Engländer Stirling Moss ungestüm nach vorne stürmen würde. Beifahrer Eger ermahnte



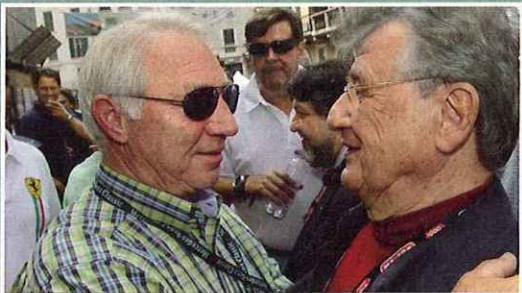
1955 Aus vor Brescia:  
Nach Benzindusche rutscht der  
SLR gegen einen Felsen



1956 Ein Motorschaden verhin-  
dert einen erneuten Klassensieg  
im Porsche RS Spyder



1957 Der Maserati Sportwagen strandet schon auf den ersten  
Kilometern der strapaziösen Mille Miglia-Tour



2007 in Brescia bei der Fahrzeugabnahme: Hans Herrmann trifft  
Ex-Mercedes-Museumschef Max-Gerrit von Pein



Porsche-Museumschef Klaus Bischof bittet Hans Herrmann  
zur Sitzprobe im Porsche 550 Spyder



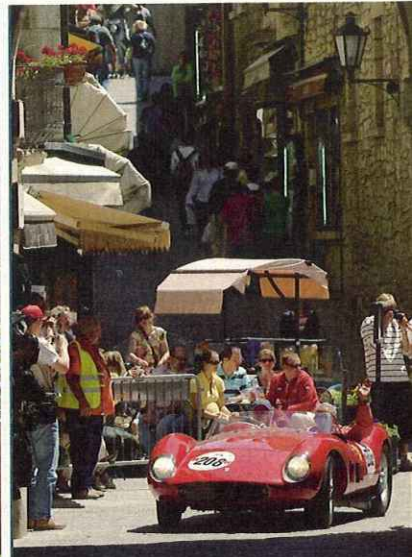
Roter Teppich für 375  
Mille Miglia-Starter 2007

Herrmann zu einer eher besonnenen Gangart zu Rennbeginn. Er sollte die Bremsbeläge schonen, damit der SLR im Finale, wenn es kurz vor Brescia über lange Geraden und rechtwinklige Abzweige in Richtung Ziel geht, noch würde attackieren können. Dort muss immer wieder aus hoher Geschwindigkeit vehement verzögert werden, dort braucht man fürs Finale eine gute Bremse.

Das Schwaben-Duo begann also eher vorsichtig. Trotzdem war der mit Minutenvorsprung gestartete Fangio noch vor Ravenna eingeholt. „Ich zögerte“, erinnert sich Herrmann. Aber sein Beifahrer gab ihm ein energisches Zeichen, und die beiden zogen am großen Champion vorbei.

Stirling Moss startete zusammen mit Dennis Jenkinson hinter Herrmann. Statt eines Ringbuchs vertraute der zweite Mann im Moss-Cockpit auf ein Gebetbuch der Marke Eigenkonstruktion: Er hatte jede Kurve, auch in den Ortschaften, fein säuberlich auf einer sechs Meter langen Papierrolle notiert. Zwischen Herrmann und Moss kam es zu einem Fernduell. „Wir wussten nur, dass wir in der Spit-

# Hans Herrmann über die Mille Miglia 1955: „Mich ärgert nur dieses eine Rennen. Eigentlich hatten wir es im Sack“



Die historische Mille schlängelt sich auch durch Altstadtgassen



300 SLR-Piloten einst und heute: Herrmann, Mass

zengruppe lagen“, erinnert sich der Schwabe, den kurz vor Rom dann die ersten Probleme ereilten. Nach einer langen Geraden, gesäumt von soliden Alleebäumen, klemmte plötzlich das Gaspedal. Nur mit Mühe gelang es dem Mann am Volant, das Gaspedal zurückzuziehen und die anschließende Biegung in einem wilden Drift zu bezwingen. Am Servicepunkt fanden die Mechaniker keinen Schaden. Herrmann verlor etwas Zeit und hetzte weiter – „mit einem ziemlich mulmigen Gefühl“.

**Taruffi im Ferrari war ausgeschieden, Kling mit dem Mercedes abgeflogen.** „Es ging nur noch um Moss und mich“, war sich Herrmann klar. Am Futa-Pass dann die nächste Überraschung. Mit einem lauten Knall sauste der Tankverschluss samt der Verkleidung davon. Die Mechaniker hatten zuvor in Rom den Tankdeckel verkantet aufgesetzt. Bei steigendem Druck im Tank flog deshalb der Deckel weg. Die erschreckte Crew saß augenblicklich in einem Benzinbad. „Zunächst war die kühle Flüssigkeit angenehm“, kramt Herrmann in der Erinnerung. „Dann aber begann es zu brennen

und zu jucken. Ich dachte trotzdem nicht ans Anhalten. Ich wollte nur zum nächsten Servicepunkt.“ So weit kamen sie nicht mehr. In einer engen Biegung bekam Herrmann eine vollen Benzindusche ins Gesicht. Er verlor die Kontrolle über den SLR, schrammte einen Felsen und drehte sich. „Wir hatten riesiges Glück, dass der Wagen nicht explodierte.“

Herrmann und Eger tauschten im nächsten Dorf die benzingetränkte Kleidung gegen ein paar Leintücher. Das furiose Finale gegen den Moss-SLR war ausgeträumt. Der Engländer gewann in der Rekordzeit von 10:07.48 Stunden.

Heute wird die Mille Miglia weit gemächlicher über drei Tage ausgefahren. Trotzdem: „An der Begeisterung der Zuschauer hat sich nicht geändert“, resümiert der ehemalige Grand-Prix-Star. Er ist später noch zwei Mal angetreten – und ausgefallen. „Mich ärgert aber nur dieses eine Rennen 1955, eigentlich hatten wir es im Sack.“

Text: Bernd Ostmann. Fotos: Hardy Mutschler, Archiv Hans Herrmann

# HIGH-LANDER

Mit kühlem Kopf holten die Ford-Fahrer Marcus Grönholm und Mikko Hirvonen beim Rallye-WM-Lauf auf Sardinien einen Doppelsieg, nachdem Weltmeister Sébastien Loeb von der Piste gerutscht war.





Ford im Aufwind: Der Doppelsieg von Marcus Grönholm und Mikko Hirvonen (Foto) bedeutet die klare Führung in der Marken-WM



Petter Solberg will mehr. Platz fünf kann den Subaru-Fahrer nicht wirklich erheitern

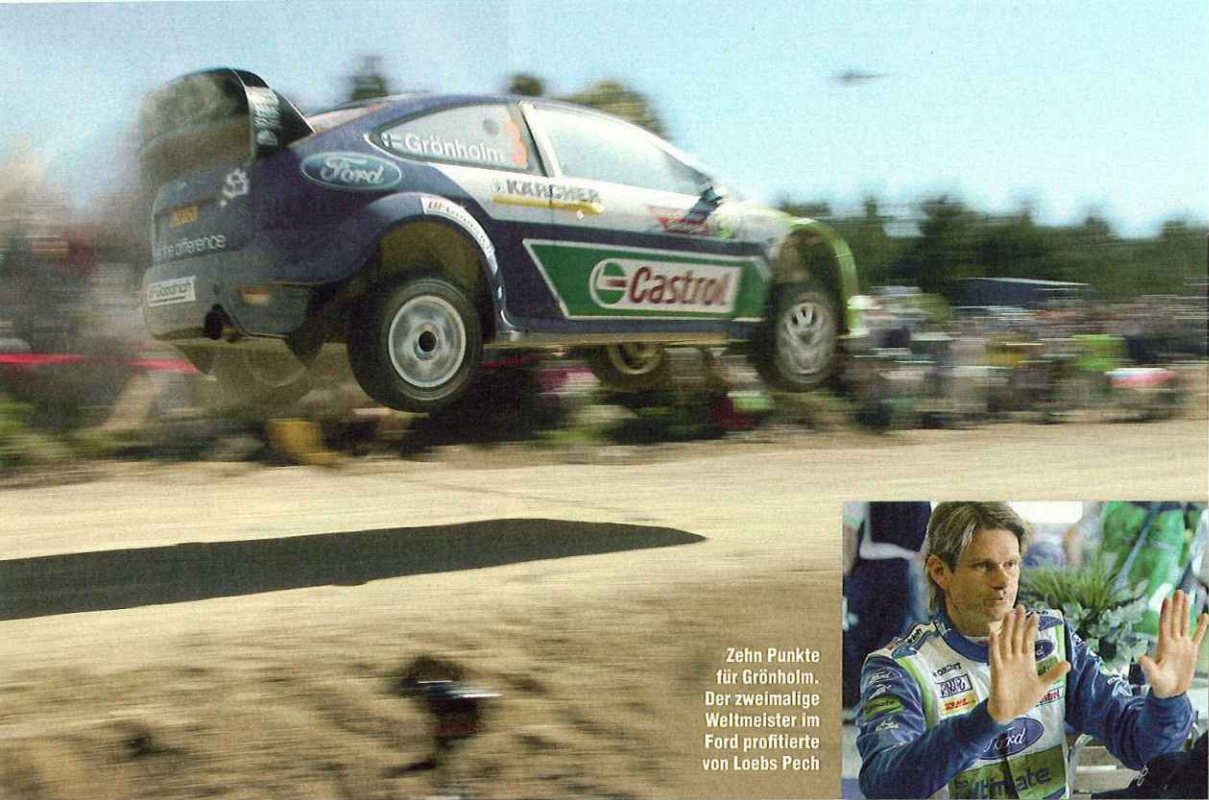


Schon wieder ein Unfall: Weltmeister Loeb verbuchte die zweite Nullrunde des Jahres

**S**an Giovanni 1 hieß die erste Sonntags-Sonderprüfung in Sardinien, Startzeit 7.55 Uhr. Diese Wertungsprüfung mit zehn Kilometern führt über vier Sprungkuppen, als „Kamelbuckel“ bekannt. Die letzte Kuppe geht nach einem Hüpfen über in eine Rechtskurve. Dort fliegt der Führende Sébastien Loeb um 8.16 Uhr zwei Mal heftig raus. Das linke Vorderrad wird unter den Wagen gedrückt. Loeb stoppt zwei Kilometer später und gibt auf. Damit ist eine Serie beendet, die ihm zuletzt drei Siege hintereinander gebracht hatte. Er ist eben kein Morgenmensch, der dreifache Weltmeister.

Obwohl sich Marcus Grönholm dort auch einen Dreher leistete, ging der Finne im Ford in Führung. Gleichzeitig lieferten die Focus-Piloten Mikko Hirvonen, Jari-Matti Latvala und Henning Solberg mit den drei schnellsten Zeiten ein Stimmungs-Revival, das keiner der Ford-Feldherren mehr erhoffte.

**Das Wort Resignation stammt aus dem Lateinischen.** Es bedeutet: Senken des Feldzeichens als Symbol der Aufgabe. Ein Sichfügen in Resignation schien einige liebe Gesichter im Ford-Feld-



Zehn Punkte für Grönholm. Der zweimalige Weltmeister im Ford profitierte von Loeb's Pech

## Ford-Fahrer Marcus Grönholm attackierte. Der Finne gab alles, obwohl er abgeschlagen war. Aus den Flanken seiner Reifen blühte schwarzer Schaumgummi

lager in Sardinien zu verdüstern – zwei Tage vor Beginn der Rallye.

Marcus Grönholm wirkte nicht sonderlich kämpferisch. „Wir arbeiten hart, um den Abstand zu Loeb zu verringern“, stöhnte er genervt. Ford-Sportchef Jost Capito befürchtete die Möglichkeit eines baldigen Motivationschwundes bei seinem Alpha-Fahrer, sollte der weder auf Sardinien noch zwei Wochen später in Griechenland gewinnen: „Wenn man wie Marcus alles gibt und doch nicht an Loeb herankommt – wie fühlt man sich wohl?“

Aber: Nach nur drei Prüfungen war Sardinien in Ordnung für Ford. Das Loeb-Trauma schien gebannt: Stobart-Ford-Pilot Jari-Matti Latvala führte dank der ersten Bestzeit seines Lebens die Rallye an. Er fuhr sogar vor Senior Grönholm. Henning Solberg, der die dritte Topzeit des Tages geliefert hatte, dröhnte mit seinem Stobart-Focus an vierter Stelle hinter seinem Bruder Petter auf Subaru. Sébastien Loeb war auf seinem Citroën C4 nur Fünfter. Er erläuterte: „Da ich als Erster startete, musste ich Schotter fegen. In der zwei-

ten Wertungsprüfung lief es optimal, in der dritten machte ich Fahrfehler.“ Die machten auch C4-Pilot Dani Sordo und Manfred Stohl im Citroën Xsara, fanden sie sich doch anfangs hinter Toni Gardemeister wieder, der in verdecktem Einsatz Mitsubishi-Werksfarben pflegt.

**Stohl maulte: „Ich war vorne dabei – auf einmal geht nix mehr.“** Der Wiener klagt derart über seinen Leih-Xsara, dass sich Citroën-Sportchef Guy Fréquelin auf den Plan gerufen fühlte: „Wenn Stohl nicht mit dem Wagen umgehen kann, soll er ihn mal Sébastien geben. Der gewinnt damit.“ Der WM-Vierte aus dem Vorjahr schluckte den Ärger herunter. Er darf nie laut daran zweifeln, dass sein Xsara alles andere ist als das Loeb-Auto des Vorjahres.

Immerhin: Stohl konnte starten, Daniel Carlsson rollte mit seinem Xsara nur über die Startrampe. Der Schwede hatte kein Geld für sein belgisches Kronos-Team, musste aber pro forma starten, um nicht eine hohe Strafe durch die FIA zu riskieren. Doch die FIA interpretierte sein Verhalten als „Verunglimpfung der Regeln“, sperrte ihn

für den Rest der Saison und bat sein OMV-Team zur Kasse.

Als Grönholm in der vierten Wertungsprüfung seine erste Bestzeit vorlegte und Loeb 15 Sekunden hinter sich ließ, als Latvala Zweiter blieb, als Henning Solberg seinen Focus auf den Weltmeister einpeilte und Mikko Hirvonen an fünfter Position rollte, wurde im Ford-Zelt das Feldzeichen wieder höher gereckt.

Allerdings nur kurz. Es trat ein, was Loeb-Copilot Daniel Elena prophezeit hatte: „Heute Abend liegen wir vorn.“ So geschah's – Loeb übernahm die Führung der Rallye mit über 22 Sekunden. Grönholm verlor sie, weil ein Stoßdämpfer vorne links kollabierte. Alles passierte an diesem Freitag so, wie es der Weltmeister geplant hatte: Führung am ersten Tag, Start am zweiten Tag als 15. hinter Grönholm, alles beobachten und das Ding erledigen. Daran konnten ihn auch nicht Subaru-Pilot Petter Solberg oder dessen Teamkollege Chris Atkinson hindern. Der Norweger verlor am ersten Tag Bremswirkung und damit alle Chancen, der



Dani Sordo (auf dem Sozius) und Copilot Marc Martí holten wenigstens noch Rang drei für Citroën



## Der Weltverband FIA wertete Daniel Carlssons Verhalten als „Verunglimpfung der Regeln“. Der Schwede wurde für den Rest der Saison gesperrt, sein Team zur Kasse gebeten

Australier ballerte auf zwei Felsen in der Fahrbahnmitte.

Samstags sah es aus, als wolle Loeb die Sardinien-Rallye schon mittags abhaken: drei Bestzeiten hintereinander rangeklotzt, den Vorsprung vor Grönholm von morgens 22,4 Sekunden ausgebaut auf 41,5 Sekunden, ein demoralisierter Finne in den Fahrspuren. „Wenn ich 40 Sekunden Vorsprung habe, dann greift Marcus nicht mehr an“, so hoffte Ausnahmefahrer Loeb.

Die Hoffnung trog, Grönholm attackierte, gab alles, einschließlich seines losgerissenen Reserverades und seiner hinteren Stoßstange, einschließ-

lich zweier Pnens, aus deren Flanken schwarzer Schaumgummi blühte. Der Finne kämpfte, auch nach dem Mittags-service, abgeschlagen wie er war. Zwei von den folgenden Prüfungen gingen auf sein Konto, eine auf das von Loeb. Kein Verfolger konnte bei diesem Speed mithalten, nicht Loeb's zweiter Mann Dani Sordo, nicht Grönholms Adjutant Mikko Hirvonen und Petter Solberg von Subaru schon gar nicht. Am Samstagabend hatte Grönholm seinen mittäglichen Rückstand von 41,5 Sekunden um lächerliche fünf auf deren 36,5 verringert.

San Giovanni, Schutzpatron der Beamten, Winzer und Kerzenzieher, Hel-

fer bei Fußleiden und Epilepsie, wollte Loeb am Sonntag weniger wohl als Grönholm: Der Finne führte nach der ersten Sonderprüfung des Sonntags nämlich mit jenen 36 Sekunden vor seinem Ford-Teamkollegen Mikko Hirvonen, die er am Vorabend noch hinter Loeb zurückgelegen hatte.

**Hinter dem Ford-Duo hatte sich Citroën-Rookie Dani Sordo platziert** – trotz einer Bestzeit nicht ganz locker, hechelten doch hinter ihm mit Sekundenabstand Henning und Petter Solberg in Richtung Ziel. Ford-Fahrer Henning, der Ältere der Gebrüder Solberg, beharkte sich mit Subaru-Gutverdiener Petter seit dem Morgen, stets war der Ältere flotter unterwegs als der Zweitgeborene im blauen Impreza.

Der Anruf bei Ford-Sportchef Jost Capito nach Ende der letzten Sonderprüfung löst bei diesem Verwunderung aus: „Wie, ist doch noch nicht zu Ende, oder?“ Dann, nach kurzem Zögern: „Doch, Sardinien ist vorbei. Jetzt mache ich mir keine Sorgen mehr über die Motivation von Marcus.“

Man darf davon ausgehen, dass nach diesem überraschenden Doppelsieg das Feldzeichen im Ford-Lager ziemlich hoch gehängt wurde.

### RALLYE SARDINIEN

Siebter von 16 Läufen zur Rallye-WM, 18 Sonderprüfungen über 343 Kilometer

1. Grönholm/Rautiainen	FIN/FIN	Ford Focus	3*	3:48.42,1 h
2. Hirvonen/Lehtinen	FIN/FIN	Ford Focus	3	+ 0.29,2 min
3. Sordo/Marti	E/E	Citroën C4	1	+ 1.21,8 min
4. H. Solberg/Menkerud	N/N	Ford Focus	3	+ 1.36,6 min
5. P. Solberg/Miils	N/GB	Subaru Impreza		+ 2.34,2 min
6. Gardmeister/Honkkanen	FIN/FIN	Mitsubishi Lancer		+ 5.02,1 min
7. Stohl/Minor	A/A	Citroën Xsara		+ 5.28,6 min
8. Hanninen/Markkula	FIN/FIN	Mitsubishi Lancer		+ 9.31,7 min
9. Latvala/Anlilla	FIN/FIN	Ford Focus		+ 11.27,7 min
10. Atkinson/Prevot	AUS/B	Subaru Impreza		+ 16.19,4 min

\* Bestzeiten auf Sonderprüfungen, weitere Bestzeiten: Loeb, 7

Nächster Lauf: 1.–3. Juni, Rallye Akropolis

### PUNKTE

Fahrer	Punkte
1. Grönholm	55
2. Loeb	48
3. Hirvonen	44
4. Sordo	28
5. H. Solberg	20
6. P. Solberg	20
7. Latvala	12
Marken	Punkte
1. Ford	99
2. Citroën	78
3. Stobart-Ford	37
4. Subaru	34
5. Kronos-Citroën	25

Fotos zur Rallye im Internet: [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

Text: Yörn Pugmeister  
Fotos: McKlein



# NEBEN DER SPUR

Sieg für Mika Häkkinen in der neuen C-Klasse. Doch nach dem DTM-Rennen am Lausitzring bleiben Zweifel, ob alles mit rechten Dingen zugeht. Nach einer Safety-Car-Phase hatte die Rennleitung den Überblick verloren.



Die Mercedes-Piloten Bruno Spengler und Mika Häkkinen räuberten nach dem Start vehement über die Streckenbegrenzung – ohne Folgen. Paul di Resta (rechts) in der 2005er C-Klasse wurde Zweiter und eroberte somit die Tabellenführung

**M**attias Ekström, zusammen mit Teamkollege Martin Tomczyk und DTM-Novize Paul di Resta als Tabellenführer in die Lausitz gekommen, fasste das Rennen in seiner unnachahmlich nüchternen Art in kurze Worte: „Das kann man vergessen.“ Wie wahr. Es gab keinen einzigen Zuschauer auf den Tribünen oder einen Teamstrategen an der Boxenmauer, der den Überblick über die Geschehnisse behalten hatte.

Die Fans wurden um ein korrektes Ergebnis betrogen. Auch wenn sie sich fast alle über den zweiten DTM-Sieg von Mika Häkkinen gefreut haben. Ein populärer Sieger, das zieht immer. Zwei Safety-Car-Phasen sorgten für Konfusion und Chaos. Als in der 13. Runde Audi-Neuling Markus Winkelhock von Mercedes-Pilot Mathias Lauda im Kampf um Position 15 in die Reifen-

stapel gedrückt wurde, strandete der Kristensen-Ersatzmann derart unglücklich, dass die herbeigeeilte Streckensicherung des DMSB keinen Weg fand, das Auto sicher zu bergen. Nachdem sich die dilettantisch durchgeführte Aktion hinzog, entschied sich Rennleiter Roland Bruynseraede doch noch, das Safety-Car auf die Strecke zu schicken. Sicherlich zwei Runden zu spät.

**Seit diesem Jahr gibt es in der DTM eine Regel**, wonach die Boxengasse erst dann geöffnet ist, wenn das Safety-Car das Feld bereits eingesammelt hat. Ekström wurde Opfer dieses Paragraphen. Weil die Funkverbindung zum Team unter Aussetzern litt, fuhr er auf Gutdünken an seine Box. Da war die Boxengasse allerdings geschlossen. Mit seinem gut abgepassten Stopp hätte der Schwede in der Endabrechnung gut ausge-

sehen – so fing er sich aber eine Durchfahrtsstrafe ein.

Auch Gerhard Ungar, Technikchef von HWA-Mercedes, kratzte sich am Hinterkopf: „Eins steht fest – Mika hat gewonnen, Paul di Resta ist Zweiter. Den Rest könnt ihr meinerwegen auswürfeln.“ Laut Ungar haben Häkkinen und di Resta sogar noch eine zusätzliche Runde absolviert. Aber wer wollte das noch korrekt nachvollziehen?

Die Sportkommissare setzten das Resultat zunächst für anderthalb Stunden aus. Erst musste im Video-Studium die Richtigkeit des Ergebnisses geprüft werden. Michael Schwägerl, als DMSB-Delegierter verantwortlich, fasste zusammen: „Wir haben festgestellt, dass das Safety-Car nicht vor den Führenden, sondern erst vor dem drittplatzierten Fahrer auf die Strecke gefahren ist. Um diese Situation zu heilen, muss-



Kurz vor der Überraschung: Vanina Ickx im Audi vor dem Mercedes-Trio Bruno Spengler, Bernd Schneider und Daniel la Rosa



Briten bei Mercedes: Gary Paffett (links) und Jamie Green (rechts) eskortieren Paul di Resta



Die Abt-Mechaniker schafften den schnellsten Boxenstopp – genutzt hat es nichts



Markus Winkelhock wurde von Mathias Lauda von der Strecke gerempelt

## ERGEBNIS LAUSITZRING

Dritter von zehn Läufen zur DTM; 48 Runden à 3.478 km = 166,944 km

1. Mika Häkkinen	FIN	Mercedes C-Kl. ('07)	2 <sup>1/2</sup> 47 <sup>3/4</sup>	1:09.10.219 h
2. Paul di Resta	GB	Mercedes C-Kl. ('05)	3	+ 1.679 s
3. Bruno Spengler	CDN	Mercedes C-Kl. ('07)	1/1	+ 4.175 s
4. Bernd Schneider	D	Mercedes C-Kl. ('07)	4	+ 8.714 s
5. Timo Scheider	D	Audi A4 ('07)	10	+ 13.076 s
6. Jamie Green	GB	Mercedes C-Kl. ('07)	5	+ 14.453 s
7. Mathias Lauda	A	Mercedes C-Kl. ('06)	14	+ 20.107 s
8. Gary Paffett	GB	Mercedes C-Kl. ('06)	13	+ 23.161 s
9. Martin Tomczyk	D	Audi A4 ('07)	11	+ 24.071 s
10. Mathias Ekström	S	Audi A4 ('07)	9	+ 24.071 s
11. Adam Carroll	AUS	Audi A4 ('06)	12	+ 24.829 s
12. Susie Stoddart	GB	Mercedes C-Kl. ('06)	17	- 1 Runde

## PUNKTE

1. di Resta	20	8. Rockenfeller	6
2. Ekström	12	9. La Rosa	6
3. Paffett	12	10. Spengler	6
4. Tomczyk	12	11. Margaritis	6
5. Häkkinen	10	12. Green	6
6. Schneider	10	13. Lauda	2
7. Scheider	9		

Schnellste Runde: Mathias Ekström, 1.19.884 min = 156.737 km/h (42. Rd.).

Gewichte: Audi 2007 1084 kg, Mercedes 2006 1074 kg, Mercedes 2007 1056 kg, Mercedes 2005 1054 kg, Audi 2006 1046 kg, Audi 2005 1026 kg.

<sup>1)</sup> Platzierung in der Startaufstellung; <sup>2)</sup> Führungsrunden; Schnellster Stopp: Martin Tomczyk, Abt-Audi A4, 25.951 s (13. Runde)

Nächstes Rennen: 10. Juni in Brands Hatch/GB, DTM-Fotostow im Internet <http://www.auto-motor-und-sport.de>

te eine zweite Safety-Car-Phase durchgeführt werden.“ Diese zweite Safety-Car-Phase hatte also den Zweck, die beiden Führenden Mika Häkkinen und Paul di Resta auch als optisch Führende zu etablieren. Denn am Ende des Feldes hatten beide einen Vorsprung von nahezu einer Runde.

„Der Ärger begann damit, dass die Meldungen von der Rennleitung auf die Nachrichtenseite der Monitore an der Boxenmauer nicht so ankamen, wie es das Sportliche Reglement vorsieht“, erläuterte Ungar. Der übliche Befehl, wenn das Safety-Car auf die Strecke muss – „Boxengasse geschlossen“ –,

wurde zunächst nicht angezeigt. Stattdessen hieß es: „Boxenausfahrt geschlossen“. Auch die Ampelregelung an der Ausfahrt sorgte für Stirnrundeln. Bruno Spengler, der sich als Drittplatzierter über seine ersten Punkte des Jahres freute, ärgerte sich: „Ich stand bestimmt zehn Sekunden vor der roten Ampel,

aber Timo Scheider und Alexandre Prémat sind einfach durchgefahren.“ Doch beide Audi-Piloten sprinteten just in dem Moment aus der Gasse, als die Ampel umsprang. Schwägerl: „Eine Sache von drei Tausendstelsekunden.“

An dem Hin und Her wäre auch Mika Häkkinen fast verzweifelt. Nahezu zehn Sekunden verträdelte er während der ersten Safety-Car-Phase vor dem Abzweig in die Boxengasse, weil sich sein Team nicht hundertprozentig sicher war: reinkommen? Oder lieber draußen bleiben? Häkkinen: „Diese zehn Sekunden zählen zu den aufregendsten meiner Karriere. Aber lieber so, als anderthalb Minuten oder eine ganze Runde verlieren.“

Wie wichtig dieser Sieg für Häkkinen ist, konnte er nach dem Rennen kaum abschätzen. Der Finne, in der Formel 1 ein König, aber in der DTM schon von Nobodys in den Schatten gestellt, demonstrierte vor der Saison frischgewonnene Zuversicht, ein stärkeres Selbstvertrauen. Und er analysierte seine Defizite aus dem vergangenen, sieglosen Jahr mit Erfolg.

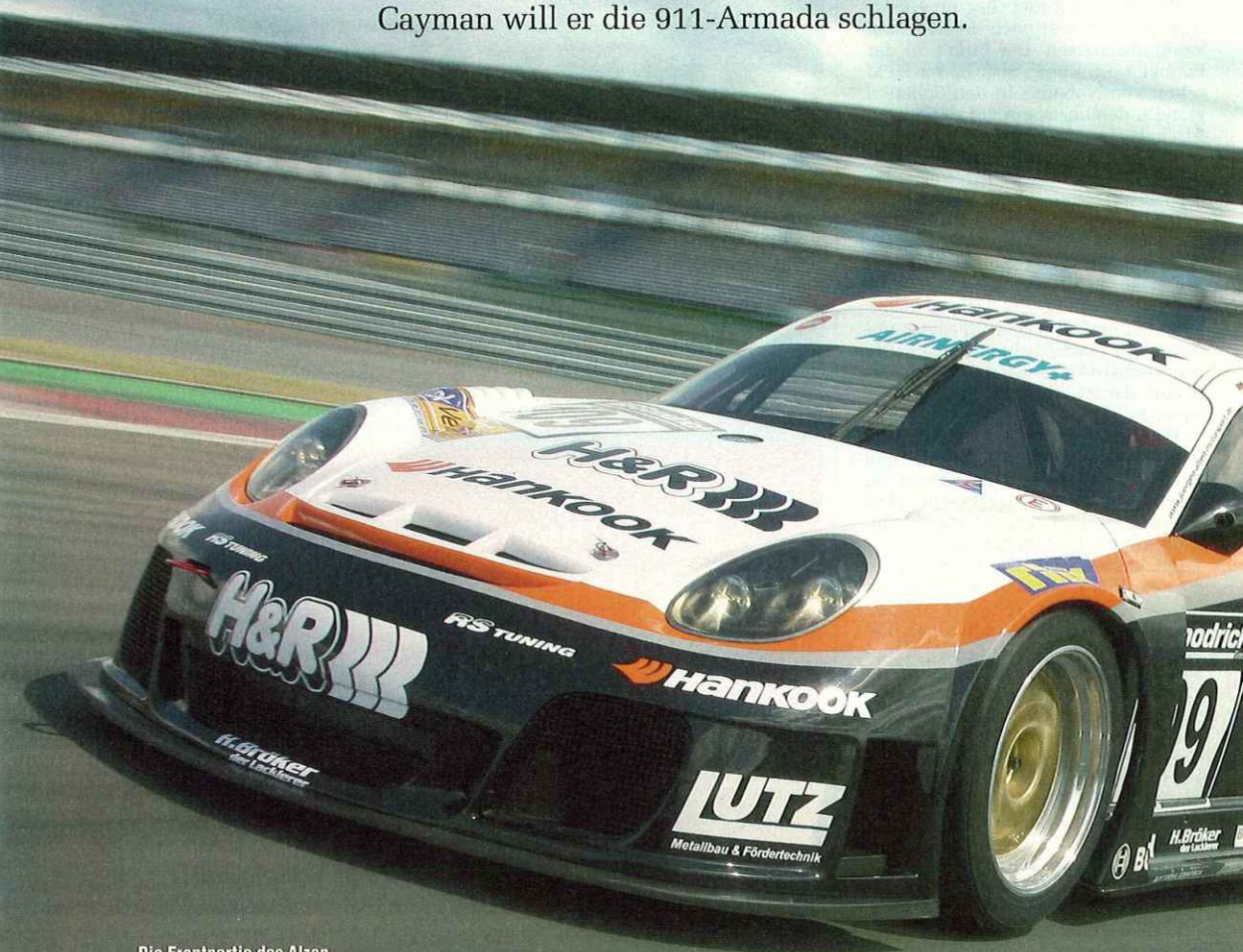
Wie in Oschersleben kam Paul di Resta im 2005er Mercedes auf Rang zwei. „In den ersten Runden hatte ich Probleme, Schritt zu halten, weil ich auf alten Reifen losfuhr.“ Ob der Tabellenführer deshalb so brav Spengler und Schneider Platz machte? „Dazu sollte man Gerhard Ungar befragen“, flüchtete sich der 21-jährige Schotte in den verbalen Notausgang.

**Für Audi liegt Waterloo ab sofort in der Lausitz.** Nur ein Auto, der A4 mit Timo Scheider, in den Punkten, so etwas hat zuletzt nur Opel fertiggebracht. „Wir wussten, es wird sehr schwierig“, bekannte Sportchef Wolfgang Ullrich. Der Zusatzballast nach zwei Erfolgen über die neue C-Klasse macht den 2007er A4 um 28 Kilogramm schwerer als den Mercedes. Doch die Initiative, den Ballast in Sieben- statt in Fünf-Kilogramm-Schritten ins Reglement zu verankern, ging von Audi selbst aus.

Ein schwacher Trost nach einem chaotischen Tag, den HWA-Technik-Guru Ungar gegenüber seinem Haudegen Bernd Schneider noch vor Aushang des offiziellen Ergebnisses so zusammenfasste: „Hey Bernd, weißt du, was die Kommissare jetzt machen? Sie erstellen das Ergebnis in der Reihenfolge des Alters der Fahrer.“ Der viertplatzierte Schneider, mit 42 Jahren der Älteste der DTM-Recken: „Echt? Na super!“

# BOXER- AUFSTAND

Porsche-Privatier Jürgen Alzen probt den Aufstand gegen die werksunterstützten Teams beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Mit dem auf dem Boxster basierenden Cayman will er die 911-Armada schlagen.



Die Frontpartie des Alzen-Cayman ist praktisch identisch mit der des Porsche 997

„Bitte nur bis 8000/min drehen“: Teamchef und Konstrukteur Jürgen Alzen gibt letzte Anweisungen



**Z**ur ersten Testfahrt wollte der Cayman partout nicht in den „Transporter“, erklärt Jürgen Alzen, Chef des gleichnamigen Rennteams, die starken Geburtwehen, mit denen sich seine neueste Kreation scheinbar gegen ihre Fertigstellung wehrte. Mal war es eine lähmende Fehlfunktion des Displays, mal der Überlauf tank. „Ich habe leicht geflucht“, erinnert er sich.

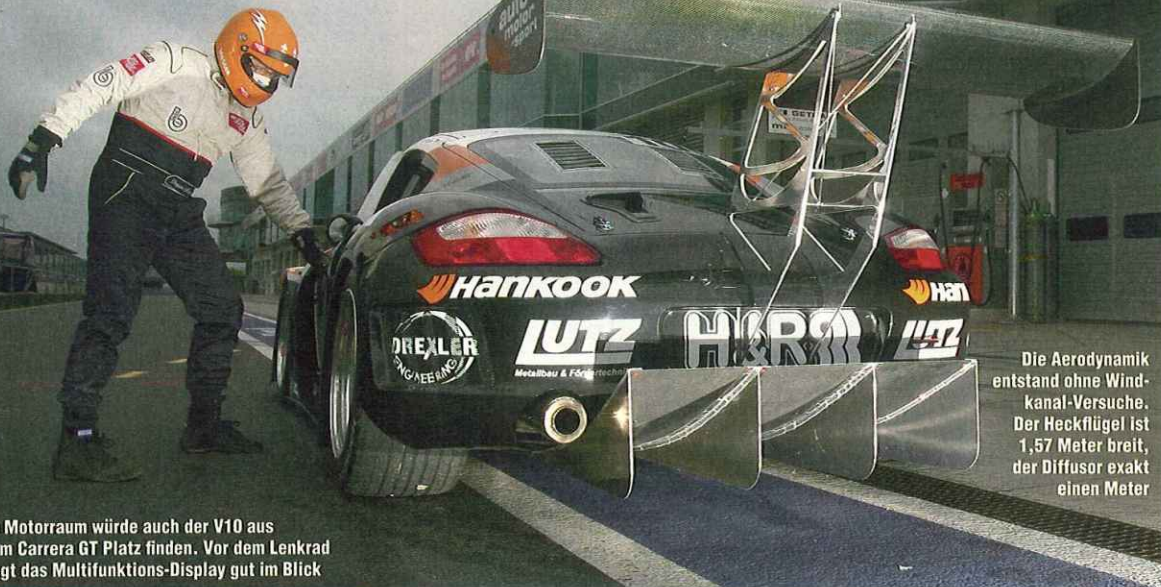
Der 44-Jährige aus Betzdorf im Westerwald hat sich seit Jahren den Ruf eines Entwicklers spektakulärer Porsche geschaffen, frei nach dem Motto: je extremer, desto besser. Sein gewaltiger 996 mit Allradantrieb und Doppelturbolader aus dem Jahr 2005 – im Fan-Jargon verniedlichend „Turbinechen“ genannt – galt bislang als Nonplusultra der Nordschleifen-Porsche.

**Beim ersten Roll-out des Mittelmotor-Renners lief alles wie am Schnürchen.** Fast alles. „Vom Schrauben her bereitete uns das Auto nur sehr wenig Arbeit“, meint der Selfmade-Konstrukteur. Federn, Dämpfer, Stabilisatoren, Spur, Sturz, Fahrzeughöhe, sogar die Aerodynamik: Alles war für die ersten Meter so gut präpariert, dass weitere Änderungen den Cayman nur verschlimmbesserten. „Wir mussten wieder zurückbauen“, sagt Alzen.

„Die Mittelmotor-Bauweise hat vor allem einen Vorteil: Der Cayman ist weitaus weniger hecklastig als der 911“, doziert der Westerwälder, der seit 1990 Porsche an den Start bringt. Die Gewichtsverteilung beträgt 48 zu 52 Prozent. Beim Heckmotor-911 ist das Verhältnis 40 zu 60. „Dies schon tendenziell die Reifen.“ Alzen beschränkt bei der Wahl der Besohlung Neuland: Er verbündete sich mit dem ehrgeizigen Hersteller Hankook aus Korea.

Für den Einsatz im Renn-Cayman wurde der Sechszylinder-Boxermotor um 180 Grad gedreht. Nun hechelt er direkt hinter der Fahrgastzelle. Das Ge-





Die Aerodynamik entstand ohne Windkanal-Versuche. Der Heckflügel ist 1,57 Meter breit, der Diffusor exakt einen Meter

Im Motorraum würde auch der V10 aus dem Carrera GT Platz finden. Vor dem Lenkrad liegt das Multifunktions-Display gut im Blick



## DATEN

### Karosserie

Zweisitziges Renncoupé, basierend auf Porsche Cayman-Stahlkarosserie, Länge x Breite x Höhe 4720 x 1990 x 1290 mm, Radstand 2380 mm, Tankinhalt 120 Liter, Leergewicht 1250 kg.

### Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, mit McPherson-Federbeinen, rollengelagerten H&R-Gas- und Öldruckdämpfern, Stabilisatoren vorn und hinten, innenbelüftete Stahl-Scheibenbremsen 378 x 32 mm vorn, 355 x 28 mm hinten mit Akebono-Sechskolben-Bremsattel vorn und Vierkolben-Bremsattel hinten, Reifen 310/680/18 vorn, 330/705/18 hinten.

### Kraftübertragung

Hinterradantrieb, sequenzielles Sechsganggetriebe, Sperrdifferenzial, Dreischeiben-Kohlefaser-Kupplung.

### Motor

Sechszylinder-Boxermotor, vier Ventile pro Zylinder, wassergekühlt, Hubraum 3900 cm<sup>3</sup>, Leistung 386 kW (525 PS) bei 8600/min, maximales Drehmoment 470 Nm bei 8600/min.

### Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit

281 km/h

## ERSTAUNLICH, WIE FLINK DER 3,9-LITER-BOXER ANS LIMIT HOCHSCHNELLT

triebe ist dahinter angeordnet. Ein Mangel an Kühlkanälen sorgte freilich für einen dräuenden Hitzestau. „Rund um das Getriebe wurde durch die Auspuffkrümmer alles extrem warm. Getriebeöl, Kupplung, Airbox.“

Die angesaugte Luft erreichte die Brennräume anfangs mit derart hoher Temperatur, dass der Porsche besonders bei seinem zweiten Einsatz an einem warmen April-Wochenende unter starkem Leistungsverlust litt. Es fehlten über 70 PS. Dank keramisch beschichteter Hitzeschilder bekam Alzen dieses Problem in den Griff. Auch auf den serienmäßigen Wärmetauscher hat der 44-Jährige verzichtet. „Doch thermisch bleibt das Fahrzeug weiterhin grenzwertig.“

Der Einstieg in das nur 1,29 Meter hohe Auto geht ohne Akrobatik über die Bühne. Das schützende Stahlkreuz hinter der Tür aus Kohlefaser stört kaum. Das Defizit der mangelnden Sitzjustierung macht die serienmäßige Lenkradverstellung wett. Vor dem abnehmbaren Lenkrad hat der Fahrer das Motec-Display gut im Blick. Die Drehzahl wird linear auf einem Balken angezeigt, und spätestens bei 8600 Umdrehungen pro Minute, wenn beide Schaltlampen zum Wechsel warnen, sollte der nächste Gang eingelegt sein.

Interessant auch die Warnlampe mittig darüber: Diese mahnt immer dann, die Elektronik des verbesserten Serien-ABS per Knopfdruck neu zu starten,

wenn die Räder mal den Kontakt zur Fahrbahn verloren haben – auf der welligen Nordschleife unabdingbar.

Obwohl die Dreischeiben-Kupplung aus Kohlefaser ein handelsübliches Rennsportteil ist, verlangt der Cayman ein sensibleres Zusammenspiel beider Füße, als dies bei einem DTM-Boliden nötig ist. Und man darf ruhig mit etwas höherer Drehzahl als 2000/min aus der Box rollen. Der lange erste Gang, der als normaler Fahrgang genutzt wird, macht dies notwendig.

In freier Wildbahn indes schnurrt der Sechszylinder aus der Werkstatt des Allgäuer Boxer-Tüftlers Reinhold Schmirler direkt im Rücken des Fahrers so leicht und locker, dass von echter Lärmbelästigung oder gar schwieriger Fahrbarkeit nicht die Rede sein kann. Es ist erstaunlich, wie flink der 3,9-Liter Richtung Drehzahl limit hochschnellt – nicht zuletzt dank der geringeren Masse des Schwungrades von nur 3,4 Kilogramm – und wie geschmeidig der Sechszylinder aus dem RSR sein bärges Drehmoment entfaltete.

Der Fahrgeuss hält sich freilich durch den hochsensiblen Schaltmechanismus in Grenzen. Wer es wagt, seine rechte Hand auf den massiven Schaltstock zu legen, ohne ihn sogleich brachial zum Hochschalten nach hinten zu reißen, sorgt für unangenehmes Geckrache im Gehäuse des sequenziellen Sechsganggetriebes. ▷



Der Cayman schafft Tempo 281. Bergab zum Abschnitt Tiergarten sind es noch einmal acht Kilometer mehr



Aus Kunststoff: Frontpartie, Hauben und Türen

## 24 Stunden Nürburgring: Das Volksfest auf der Nordschleife

Am Samstag, 9. Juni, ist es wieder soweit: Nachmittags um 13.15 Uhr stellen sich die Teams zum Start auf, um 15 Uhr wird das Feld auf die Reise geschickt. 230 Autos werden am Freitag in zwei Qualifikationssitzungen – die zweite beginnt um 19.30 Uhr und dauert bis 23.30 Uhr – trainieren, 220 dürfen letztlich starten.

Zu den Favoriten zählen diverse Porsche-Teams, allen voran das von Vorjahressieger Olaf Manthey, der wieder auf die volle Unterstützung von Ingenieuren und Werksfahrern aus Zuffenhausen rechnen darf. Allerdings ist sein neuer 997 RSR noch zu wenig standhaft, als dass ihm die nötige Haltbarkeit für den Langstrecken-Klassiker zugetraut wird. Da räumt man der Truppe von Wolfgang Land größere Chancen ein, zumal der Westerwälder die letzten drei Rennen zur Langstrecken-Meisterschaft gewinnen konnte. Aber auch die Teams von Peter Mamerow und Franz Konrad haben Chancen. Die privat eingesetzten BMW Z4 könnten den Porsche gefährlich werden, zumal sie mit einer Tankfüllung eine

Runde mehr schaffen. Das gilt besonders für das Team von Thorsten Schubert, das mit einem neuen Z4 an den Start geht, nachdem Hans-Joachim Stuck Ende April einen Totalschaden fabrizierte. Den M3 gibt man Außenseiter-Chancen. Als Hecht im Karpentisch könnte sich allerdings auch der aggressiv wirkende Phoenix-Aston Martin mit Klaus Ludwig, Marcel Fassler und Robert Lechner am Steuer erweisen.

Bereits am Donnerstag (Fronleichnam) geht die Veranstaltung los: Dann stehen Leistungsprüfungen und erste Trainings auf dem Programm. Ab 17.30 Uhr stellen sich die Teilnehmer aus allen Rennserien zum Korso zu den Adenauer Racing Days auf, ab 19 Uhr begeistern hingegen die Akteure der sport auto Drift-Challenge ihre Fans in der Mühlenbach-Schleife.

„Das 24-Stunden-Rennen ist eigentlich ein 24-Stunden-Volksfest“, schwärmt Organisatorin Peter Geishecker, der sich freut, dass alle Eintrittspreise stabil geblieben sind. Alle Infos unter [www.24h-rennen.de](http://www.24h-rennen.de).



Einzigartige Atmosphäre: Auch im Streckenabschnitt Wehrseifen ist die Stimmung gut



Vielfältiges Startfeld: Porsche, BMW und Aston Martin kämpfen um den Gesamtsieg

## DER FAHRGENUSS HÄLT SICH DURCH DIE HOCHSENSIBLE SCHALTUNG IN GRENZEN

Vom Gas gegangen wird beim Schalten sowieso nicht. „Der Schaltkraftsensor unterbricht die Zündung und löst damit den so genannten Gear-cut aus“, erläutert Alzen. „Doch das dauert nur 0,06 Sekunden. Mir wäre aber sowieso eine H-Schaltung am liebsten.“ Vielleicht kommt beim 24-Stunden-Rennen am 9./10. Juni doch noch ein modifiziertes Getriebe zum Einsatz. „Auch wenn wir damit zwei Sekunden langsamer sind, wären wir so auf der sicheren Seite“, sinniert Alzen.

**Mit dem Cayman hat er noch wildere Dinge vor:** Der 660 PS starke V10 aus dem Carrera GT soll zu einem späteren Zeitpunkt eingebaut werden. Platz gäbe es genug. Doch das Werk will den Plan auf verbandspolitischem Weg über den DMSB verbieten. Alzen: „Wie sagt man so schön? Muffensausen in Zuffenhausen.“ Der Cayman mit Carrera GT-Motor wäre wohl trotz 100 Kilogramm Mehrgewicht eine zu starke Konkurrenz für die Rennversion 997, für die das Werk über 300 000 Euro verlangt.

„Ich will keine Extrawurst gebraten haben, sondern nur fair behandelt werden“, fordert Alzen. Auch wenn das Cayman-Projekt ihn an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit getrieben hat, verfolgt Alzen sein Ziel: „Wir werden gemeinsam mit unseren Partnern beim 24-Stunden-Rennen ein konkurrenzfähiges Rennauto am Start haben.“

Text: Gregor Messer  
Fotos: Hans-Dieter Seufert

VOLTA 65

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10



# STAUB ÜBERFALL

Felipe Massa entzaubert Kimi Räikkönen, und Fernando Alonso muss bei seinem Heim-Grand Prix in Barcelona eine bittere Pille schlucken. Der Weltmeister gerät immer mehr unter Druck von Teamkollege Lewis Hamilton.

Zu viel gewagt: Alonso greift Massa außen an, wird aber ins Kiesbett abgedrängt. Er verliert zwei Plätze an Hamilton und Räikkönen



**M**an wird die Biografie von Felipe Massa umschreiben müssen. Der 26-jährige Brasilianer streift mit jedem Sieg ein bisschen mehr sein Graue-Maus-Image ab. In Barcelona fuhr er ein Rennen, wie es Michael Schumacher nicht besser gekonnt hätte. „Ich habe ja ein Jahr lang bei ihm gelernt“, strahlte Massa über sein Teddybär-Gesicht.

Fernando Alonso bekam den neuen Massa gleich in der ersten Kurve zu spüren. Erst rempelte sich der Ferrari-Pilot auf der Strecke den Weg frei, zwei Stunden später konterte er verbal. Auf Alonsos Kritik, dass Massas Manöver reichlich gewagt gewesen sei und die Kurve eigentlich ihm gehörte, antwortete sein Widersacher: „Warum sollte ich nachgeben? Ich lag innen. Wenn einer riskant gefahren ist, dann Alonso.“ So reden angehende Weltmeister.

**Auch kleine Pannen brachten den zweifachen Saisonsieger nicht aus der Ruhe.** Eine Zeit lang störte ihn ein loser Ellbogenschoner. Massa zog das Polster bei 310 km/h seelenruhig vom Arm und warf es aus dem Cockpit. Beim ersten Tankstopp waren ein paar Tropfen Benzin auf den heißen Auspuff gespritzt, weil der Mechaniker den Einfüllstutzen beim Abziehen verkantete. Der Einzige, der die Flammen nicht sah, war der

Fahrer. „Sie haben mir nicht mal am Funk gesagt, was passiert ist.“ Der Feuerzauber kommt einem bekannt vor: Schumacher, A1-Ring, 2003.

Kimi Räikkönen schaute mit versteinert Miene zu. Massa stiehlt ihm die Show, und dann geht im dümmsten Moment das Auto kaputt. Ein Kabelbruch in der Lichtmaschine ist ein eher seltener Defekt. „Hatten wir zuletzt vor zwei Jahren bei einem Test“, fand Chefstrategie Luca Badoer heraus.

Räikkönen zählt wie Alonso, Kubica, Kovalainen und Button zu den Opfern des Einheitsreifens. Spätes Bremsen, abruptes Einlenken, Runterschalten bei hohen Drehzahlen sind Gift, wenn der Gummi wenig Grip bietet. „Der Reifen bestraft jede Überbeanspruchung“, bestätigt Ferraris Chassisdirektor Aldo Costa. Ferrari versuchte, dem Finnen mit Korrekturen an der Vorderachse zu helfen, doch der entscheidende Schritt muss vom Fahrer selbst kommen.

Das ist bei Alonso nicht anders. Die Sektorzeiten sagen alles. In den ersten drei schnellen Kurven nahm der Weltmeister Lewis Hamilton zwei bis drei Zehntel ab. Da stört sein aggressiver Fahrstil nicht. Dafür siegen in den engen Ecken des dritten Sektors die Finesse und die runde Linie. Hamilton holte sich dort bis zu 0,4 Sekunden zurück. ▶



Flammenwerfer: Bei Massas erstem Tankstopp entzünden sich Benzintropfen am Auspuff

## RADIO FAHRERLAGER MELDET ...

**Valencia bekommt 2008** das Saisonfinale der Formel 1. Der 5,18 Kilometer lange Kurs mit 21 Kurven führt am Hafen vorbei. Die Stadt soll dafür 32 Millionen Dollar zahlen. Auch Singapur hat einen Platz im 2008er-Kalender. In Japan finden zwei Grand Prix statt. Suzuka kehrt zurück, und Honda begleicht die Zeche. Man will Erzfeind Toyota in Fuji nicht das Feld überlassen. Paris, Südkorea, Abu Dhabi und Neu Delhi stehen für 2009 auf der Liste. Die Teams können sich gegen die Inflation von Rennen nicht mehr wehren. Als der Weltverband im März 2006 eine knappe Einschreibfrist für die Zeit nach 2008 setzte, nahmen sich nur wenige die Zeit, die neuen Statuten genau zu lesen. Darin steht, dass die Anzahl der Rennen auf 20 erhöht werden kann.



**David Coulthard dementiert Gerüchte**, er wolle in Silverstone seinen Rücktritt erklären. „Anfang Mai habe ich unserem Chef Dietrich Mateschitz gesagt, dass ich auch 2008 gerne für ihn fahren würde. Ich zähle

noch nicht zum alten Eisen. Im Training ist Webber im Schnitt zwei Zehntel schneller, aber im Rennen bin ich besser. Nur wenn mich Red Bull nicht mehr will, höre ich auf.“

**Nick Heidfeld schwärmt** von seiner Fahrt im BMW-Formel 1 auf der Nordschleife. „Wir haben alle Daten durchgerechnet. Eine Zeit knapp unter sechs Minuten wäre möglich.“ Beim Thema Risiko zieht Nick ein überraschendes Fazit: „Die Fuchsröhre ging voll easy. Ich habe mich nicht so unsicher gefühlt. Ehrlich gesagt, Monte Carlo ist auch nicht viel besser.“



**Nelson Piquet junior** drückt Landsmann Felipe Massa die Daumen: „Es wäre gut für Brasilien, wenn Felipe Weltmeister würde. Das brächte der Formel 1 in unserem Land wieder mehr Anerkennung.“ Piquet war der erste Fahrer, der in Paul Ricard einen Tag mit abgeschalteter Traktionskontrolle getestet hat. Die Renault-Techniker wollten Daten für die Motorabstimmung sammeln. Der geplante Einsatz im



Freitagstraining von Barcelona wurde vertrag. Auf Wunsch der Ingenieure: „Solange wir den Fehler in unserem Auto suchen, sollen die Stappiloten so viele Kilometer wie möglich kriegen.“

**ChampCar-Meister Sébastien**

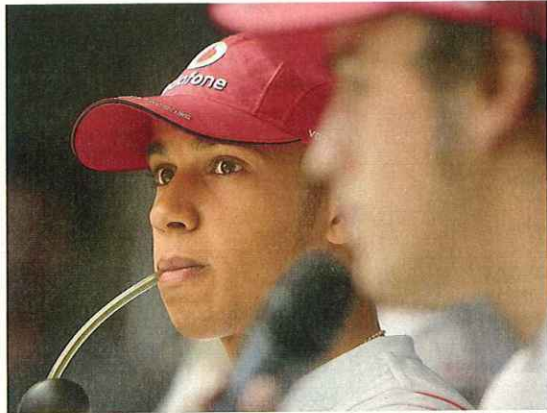
**Bourdais** hat nach dem Test in Paul Ricard gute Chancen, 2008 für ToroRosso zu fahren. Dazu passt das jüngste Gerücht: Bourdais-Manager Nicolas Todt, Sohn des Ferrari-Chefs, soll sich mit Geld aus Bahrain bei ToroRosso einkaufen.

**SuperAguri ist das 72. Team**, das WM-Punkte gesammelt hat. Der mit 160 Angestellten kleinste Rennstall arbeitet auf Topteam-Niveau. In der Summe der Boxenstopps beider Fahrer war SuperAguri nur um 1,04 Sekunden langsamer als McLaren. Mit 436 Rennrunden liegen die Japaner auf Rang drei vor BMW (430).

**Die FIA hat einen Vorschlag** für das Motorenreglement ab 2011 vorgelegt. Die Eckdaten: 2,2-Liter-V6-Turbo, maximal 10 000/min, limitierte Benzindurchflussmenge, Energierückgewinnung. Pro Runde dürfen aus dem Speicher für 6,7 Sekunden 80 PS abgerufen werden.



Endlich im Ziel: Trotz Getriebeärgern holt Coulthard vier Punkte



Vier Starts, schon WM-Spitzenreiter: Hamilton entzaubert Alonso



Eine Familie: Berater Schumacher, Sieger Massa, Ferrari-Chef Todt



Zahltag für Kubica: Der Pole fährt seinen BMW auf Platz vier

Alonso ist ein schlechter Schauspieler. Er macht auf cool, doch seine Körpersprache verrät, wie der Druck ständig wächst. Und der kam nicht von den 327 000 Fans, die an den drei Tagen lautstark seinen Sieg gefordert hatten. Alonsos Schreckgespenst heißt Lewis Hamilton. Wenn der Neuling vor einem zweifachen Weltmeister fährt, dann kommt der Weltmeister in Erklärungsnot. Nicht nur die Attacke auf Massa zeigt, wie sehr Alonso ein Erfolgslebens braucht. Er ließ neun Liter weniger in den Tank füllen, nur um beim Start sicher vor Hamilton zu stehen. Und er pokerte als Einziger mit harten Reifen im Mittelabschnitt. Eine Verzweiflungstat, „weil nach der zweiten Kurve eh schon alles verloren war“. Der Titelverteidiger trotzigt: „Die zwei Punkte Abstand zu Lewis sind kein Weltuntergang. Mehr Sorgen machen mir die 17 Sekunden Rückstand auf Massa.“

Hamilton beherrscht bereits das ganze Repertoire der Psychotricks. Immer wenn Alonso im Training eine schnell-

le Runde fuhr, setzte er eine noch schnellere drauf. Bei der Pressekonferenz rieb er seinen Gegnern unter die Nase, wie sehr er dem nächsten Rennen in Monte Carlo entgegenfiebert. Er hat dort in der Formel 3 und der GP2 gewonnen, und er weiß, dass weder Alonso noch Massa den Stadtkurs mögen. Niki Lauda kann mit Alonso fühlen: „Der erlebt mit Hamilton das Gleiche wie ich 1984 mit Alain Prost. Da kommt ein Junger, der schon genauso schnell ist und mit mehr Routine zusätzlich eine halbe Sekunde finden wird.“

**In der Vierwochen-Pause vor dem GP Spanien** brüteten die Ingenieure viele neue Entwicklungen aus. Mit dem Ergebnis, dass sich der Zeitgewinn da und dort praktisch neutralisierte. „Viel Geld verbraten für nichts“, lästerte Renault-Teamchef Flavio Briatore. Alonso stellte fest: „Das Feld rückte näher zusammen.“ Im Training trennten den Ersten nur 2,5 Sekunden vom Letzten. Im Renntrimm wurden die Abstände größer. Ferrari hat sich mit einer Radikal-

kur wieder etwas Luft auf McLaren verschafft. Als Preis für ein noch reifenchonenderes Konzept stellte sich ein Problem ein, das bisher nur vom Hörensagen bekannt war. Die Reifen kamen erst spät auf Betriebstemperatur. Glück für Ferrari, dass sich der Asphalt in der Qualifikation auf 51 Grad aufheizte. McLaren begründete den gewachsenen Rückstand damit, dass man sich bei Hamilton mit dem Reifendruck veralkuliert hatte.

Der neue Frontflügel von McLaren erregt die Gemüter. Honda montiert eine Verformung bei Topspeed. McLaren-Chef Ron Dennis winkt ab: „Alles im Rahmen der erlaubten Elastizität.“ Auch Red Bull muss sich Anfeindungen anhören. Angeblich biegt sich der Heckflügel mehr, als er dürfte. Red Bull schaffte als einziges Team einen Sprung nach vorne. „Sie haben auf uns drei Zehntel gewonnen“, rechnete man bei BMW aus. Ein Paket aus Doppeldecker-Frontflügel und kleineren Kühleinlässen sowie der Verzicht auf Auslasska-

3. von 17 Läufen, Streckenlänge: 4,655 Kilometer, Runden: 65, Rennstanz: 302,449 Kilometer, Zuschauer: 141 000

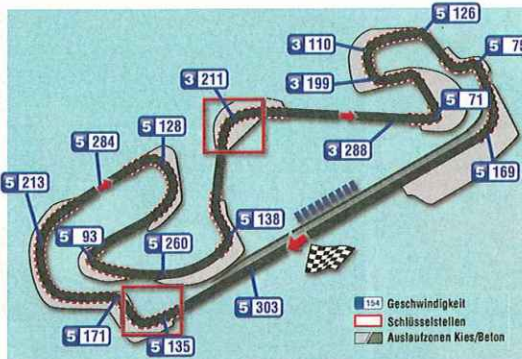
## STARTAUFGSTELLUNG

<b>1</b>	<b>Felipe Massa</b> (5) <b>BR</b>
	Ferrari, 1.21.421 min
<b>2</b>	<b>Fernando Alonso</b> (1) <b>E</b>
	McLaren-Mercedes, 1.21.451 min
<b>3</b>	<b>Kimi Räikkönen</b> (6) <b>FIN</b>
	Ferrari, 1.21.723 min
<b>4</b>	<b>Lewis Hamilton</b> (2) <b>GB</b>
	McLaren-Mercedes, 1.21.785 min
<b>5</b>	<b>Robert Kubica</b> (10) <b>PL</b>
	BMW, 1.22.253 min
<b>6</b>	<b>Jarno Trulli</b> (12) <b>I</b>
	Toyota, 1.22.324 min
<b>7</b>	<b>Nick Heidfeld</b> (9) <b>D</b>
	BMW, 1.22.389 min
<b>8</b>	<b>Heikki Kovalainen</b> (4) <b>FIN</b>
	Renault, 1.22.568 min
<b>9</b>	<b>David Coulthard</b> (14) <b>GB</b>
	Red Bull-Renault, 1.22.749 min
<b>10</b>	<b>Giancarlo Fisichella</b> (3) <b>I</b>
	Renault, 1.22.881 min
<b>11</b>	<b>Nico Rosberg</b> (16) <b>D</b>
	Williams-Toyota, 1.21.968 min
<b>12</b>	<b>Rubens Barrichello</b> (8) <b>BR</b>
	Honda, 1.22.097 min
<b>13</b>	<b>Takuma Sato</b> (22) <b>J</b>
	SuperAguri-Honda, 1.22.115 min
<b>14</b>	<b>Jenson Button</b> (7) <b>GB</b>
	Honda, 1.22.120 min
<b>15</b>	<b>Anthony Davidson</b> (23) <b>GB</b>
	SuperAguri-Honda, keine Zeit
<b>16</b>	<b>Vitantonio Liuzzi</b> (18) <b>I</b>
	Toro Rosso-Ferrari, keine Zeit
<b>17</b>	<b>Ralf Schumacher</b> (11) <b>D</b>
	Toyota, 1.22.666 min
<b>18</b>	<b>Alexander Wurz</b> (17) <b>A</b>
	Williams-Toyota, 1.22.769 min
<b>19</b>	<b>Mark Webber</b> (15) <b>AUS</b>
	Red Bull-Renault, 1.23.398 min
<b>20</b>	<b>Adrian Sutil</b> (20) <b>D</b>
	Spyker-Ferrari, 1.23.811 min
<b>21</b>	<b>Christijan Albers</b> (21) <b>NL</b>
	Spyker-Ferrari, 1.23.990 min
<b>22</b>	<b>Scott Speed</b> (19) <b>USA</b>
	Toro Rosso-Ferrari, keine Zeit

## ERGEBNISSE UND AUSFÄLLE (■ = GEWERTET)

Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Boxenstopps	Schnellste Runde
1. Massa	65/55	1:31.36.230 h	2 (55,728 s)	1:22,680 min
2. Hamilton	65/8	+ 6,790 s	2 (53,186 s)	1:22,876 min
3. Alonso	65	+ 17,456 s	2 (54,937 s)	1:22,966 min
4. Kubica	65	+ 31,615 s	2 (53,193 s)	1:23,129 min
5. Coulthard	65	+ 58,331 s	2 (53,720 s)	1:23,524 min
6. Rosberg	65	+ 59,538 s	2 (54,584 s)	1:23,693 min
7. Kovalainen	65	+ 1.02,128 min	2 (1.22,102 min)	1:22,980 min
8. Sato	64		2 (55,374 s)	1:24,110 min
9. Fisichella	64		2 (1.18,822 min)	1:23,560 min
10. Barrichello	64		2 (54,618 s)	1:24,287 min
11. Davidson	64		2 (53,789 s)	1:24,291 min
12. Button	64		3 (1.32,610 min)	1:24,186 min
13. Sutil	63		2 (59,339 s)	1:25,191 min
14. Albers	63		2 (1.21,778 min)	1:25,260 min
15. Heidfeld	46	Getriebe (P 12)		1:23,483 min
16. Schumacher	44	Befestigung Nase (P 13)		1:24,003 min
17. Liuzzi	19	Hydraulik (P 17)		1:25,207 min
18. Speed	9	Reifenplatzer (P 13)		1:26,238 min
19. Räikkönen	9	Lichtmaschine (P 3)		1:23,475 min
20. Trulli	8	Benzindruck (P 13)		1:26,094 min
21. Webber	7	Getriebe (P 20)		1:26,323 min
22. Wurz	1	Unfall (P 16)		-

\* Runden in Führung, Bestwerte in Rot



**„Ich hatte eine halbe Wagenlänge Vorsprung. Das zeigen die Reifen-spuren von Massas Ferrari an meinem Auto. In 99 Prozent dieser Fälle fliegen beide Autos ab“**

Fernando Alonso

**Topspeed Training:**  
310,6 km/h (Coulthard)

**Topspeed Rennen:**  
311,1 km/h (Davidson)

**Gangwechsel pro Runde:** 44

**Spritverbrauch pro Runde:** 3,0 L

**Vollgasanteil:** 57,0%

**Daten:** BMW-Sauber

mine verbessert die Anströmung des Hecks und hinten den Abtrieb. „Das Auto ist einfacher zu fahren“, loben die Fahrer. Der Schnellschaltmodus des Getriebes bringt zwei Zehntel. Er fiel aber schon nach fünf Runden wegen eines defekten Sensors aus. David Coulthard musste die letzten sieben Runden zittern. Der dritte Gang meldete sich ab. Der Schotte rettete mit den Gängen vier bis sieben die ersten vier Punkte für Red Bull über die Distanz.

**Besitzer Dietrich Mateschitz jubelte:** „Wir haben den Speed der BMW.“ Doch jedes Rennen ist eine Zitterpartie. Mit nur 346 von 472 möglichen Rennrunden und vier Defekten rangiert Red Bull an drittlezter Stelle der Tabelle. Im Auto von Mark Webber hatte sich zwei

**Formel 1 Live**

FREIES TRAINING  
QUALIFYING  
RENNEN

Klicken Sie hier!

auto-motor-und-sport.de ist jetzt aktueller denn je: Bei allen Formel 1-Veranstaltungen gibt's sämtliche Infos online und sekundenschnell im Live-Ticker.

Mal in 24 Stunden ein Getriebelager festgerieben. Mateschitz beruhigt sich mit der Bauernregel: „Es ist einfacher, ein Rennauto standfest als schnell zu machen.“ Stardesigner Adrian Newey bringt die hohe Ausfallquote auf die Formel: „Dieser RB3 ist ein Stück High Tech. Das Team konnte bisher nur Rennautos von der Stange.“ Das Getriebe muss mit so wenig Platz auskommen, dass die Innereien am Limit sind. Die Antriebswellen sind so stark angewinkelt, dass dort immer wieder Defekte auftreten. Die Cockpits sind unten so eng geschnitten, dass die Fahrer mit Unbequemlichkeiten leben müssen. „Beim ersten Entwurf“, sagt Coulthard, „hätten wir gar nicht sitzen können.“

BMW holte sich den obligatorischen vierten Platz. Diesmal sprang Robert Kubica für Nick Heidfeld ein. Es war am Ende gut, dass der WM-Fünfte ausfiel, weil die Elektronik der Schaltung einen falschen Befehl gab. Sonst hätte eine Szene aus der 24. Runde rennentscheidende Bedeutung erlangt. Nach dem Boxenstopp löste sich rechts vorne die Radmutter. Der Mechaniker hatte erst Entwarnung gegeben, dann gemerkt, dass die Radmutter doch nicht

## KONSTRUKTEURS-WM

1. McLaren-Mercedes	58 Punkte
2. Ferrari	49 Punkte
3. BMW	23 Punkte
4. Renault	11 Punkte
5. Williams-Toyota	5 Punkte
6. Toyota	5 Punkte
7. Red Bull-Renault	4 Punkte
8. SuperAguri-Honda	1 Punkt

## FAHRER-WM

1. Hamilton	30 Punkte
2. Alonso	28 Punkte
3. Massa	27 Punkte
4. Räikkönen	22 Punkte
5. Heidfeld	15 Punkte
6. Kubica	8 Punkte
7. Fisichella	8 Punkte
8. Rosberg	5 Punkte
9. Coulthard	4 Punkte
10. Trulli	4 Punkte
11. Kovalainen	3 Punkte
12. Sato	1 Punkt
13. Schumacher	1 Punkt

## TRAININGSDUELLE

Alonso-Hamilton	3:1
Räikkönen-Massa	1:3
Fisichella-Kovalainen	2:2
Heidfeld-Kubica	3:1
Button-Barrichello	2:2
Schumacher-Trulli	0:4
Wurz-Rosberg	0:4
Webber-Coulthard	3:1
Sato-Davidson	3:1
Liuzzi-Speed	3:1
Sutil-Albers	3:1

Große Fotoshow zum GP Spanien im Internet:  
[www.auto-motor-und-sport.de/fotos/foto-shows/sport](http://www.auto-motor-und-sport.de/fotos/foto-shows/sport)  
Nächstes Rennen: GP Monaco, 27. Mai 2007



Große Kulisse: 141 000 Zuschauer wollten Alonso siegen sehen. Button und Fisichella spielten nur eine Nebenrolle

## FORMEL 1-TECHNIK

### Das halbneue Auto

Zwei Siege in drei Rennen, und trotzdem präsentierte Ferrari in Barcelona ein Auto, das bis auf das Chassis und die Bremsbelüftungen in allen Details modifiziert wurde. Der dritte Aufguss des F2007 war keine Antwort auf McLaren-Mercedes, sondern von langer Hand geplant. „Der Testplan zwingt uns dazu“, erklärte Chassischef Aldo Costa. „Es gibt während der Saison nur acht Tests. Zwischen Ende Mai und Ende Juni findet kein einziger statt. Deshalb haben wir in unserem Entwicklungsfahrplan den großen Schritt an den Anfang gelegt.“

Auffälligste Merkmale sind der neue Frontflügel, die von BMW abgekupferte Airbox und die um acht Zentimeter verkürzten Seitenkästen. Der Eingriff erforderte einen zweiten Crashtest, weil die angeschraubten Crashstrukturen

nach hinten versetzt werden mussten. Die aufwendige Operation an den Seitenkästen hatte hauptsächlich aerodynamische Gründe. Sie schafft mehr Platz hinter den Vorderrädern und erlaubt neu geformte, längere Leitbleche. Die Radstandsverlängerung, so Costa, habe bereits gezeigt, welches Potenzial in diesem Bereich liege. „Wir haben das noch optimiert.“

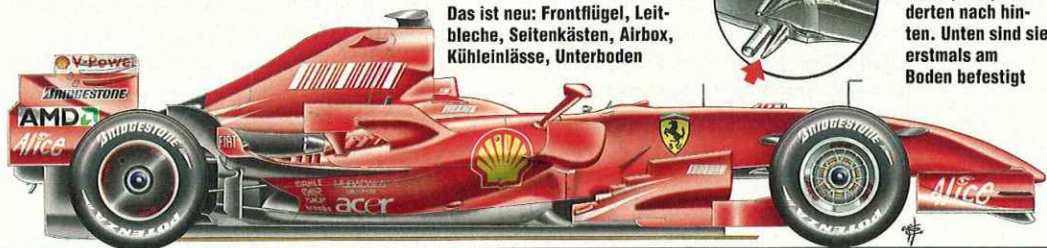
Der Kühleinlass wächst nicht mehr schräg, sondern rechtwinkelig aus dem Chassis. Dadurch wird die Luft gezwungen, unter das Auto abzutauchen. An der Unterseite sind die Seitenkästen stärker eingezogen. Insgesamt strömt jetzt mehr Luft Richtung Diffusor, wo sie in Abtrieb umgewandelt wird. Dass die heiße Luft über 13 statt bisher acht Kiemen abgeleitet wird, ist kein Indiz für Kühlprobleme. Die in zwei Staffeln angeordneten Kiemen verbessern die Strömung zum Heck. Dafür verzichtet

Ferrari komplett auf Kamine. Die Modifikation der Hinterachse schafft mehr Platz unter der Verkleidung im Heck. Das senkt die Temperaturen im Bereich Motor und Getriebe.



Die Crashstrukturen (Pfeil) wanderten nach hinten. Unten sind sie erstmals am Boden befestigt

Das ist neu: Frontflügel, Leitbleche, Seitenkästen, Airbox, Kühleinlässe, Unterboden





Wie ein Sieg: Sato feiert den ersten WM-Punkt für SuperAguri



Nullrunde: Schumacher und Toyota stecken weiter in der Krise



Bester Deutscher: Rosberg holt mit Einsatz sein bestes F1-Resultat



Torte statt Punkte: Heidfeld feiert seinen 30. Geburtstag

fest war, was der Dirigent am Lollipop aber nicht mehr registrierte, weil er sich voll auf die Männer an den Hinterrädern konzentrierte. Die Kommandobrücke deutete Heidfelds Zögern beim Anfahren falsch: „Wir dachten, Nick hätte den Gang nicht reingekriegt. Sonst hätten wir ihn zurückgeholt.“

Ein neuer Frontflügel, der direkt aus dem Windkanal kam, festigte den dritten Platz hinter Ferrari und McLaren-Mercedes. Der bodennahe Teil in der Mitte wurde verbreitert. Das bringt mehr Abtrieb, ohne dass die Strömung nach hinten gestört wird. „Wir haben mehr Spielraum beim Setup“, lobte Heidfeld. Kubica relativiert: „Wir verlieren im Vergleich zu unseren Gegnern mehr Zeit, wenn die Temperaturen steigen. Dann wird das Heck unruhig.“

**Den Titel bester Deutscher verdiente sich Nico Rosberg.** Frank Williams verbucht die drei WM-Punkte als „Trostpreis“. Es beunruhigt ihn, dass Red Bull vorbeigezogen ist. „Wir sind eine Sekunde langsamer als die Spitze. Das sind neun Zehntel zu viel. Wie soll ich das meinen Sponsoren verkaufen?“ Das in acht

Punkten modifizierte Heck kann das Problem nicht lösen, das die Fahrer seit Saisonbeginn nervt. Beim Einlenken wird das Auto auf der Hinterachse instabil. Technikpapst Patrick Head grübelt: „Wir haben alles getan, damit der Abtrieb hinten bei mehr Bodenfreiheit nicht abreißt. Da muss auch mechanisch etwas faul sein.“

Renault hat die Ursachen für den Absturz eingekreist. Der Windkanal und die Computersimulationen sagen, dass der R27 so schnell wie die Ferrari und die McLaren sein müsste. In der Realität fehlen bis zu 1,5 Sekunden auf die Bestzeit. „Zum ersten Mal können wir die Windkanalwerte nicht auf der Strecke verifizieren“, verrät Ingenieur Pat Symonds. Immerhin weiß man jetzt, dass der störende Parameter im Strömungsmodell irgendwo zwischen Frontflügel und der Vorderachse liegt.

Symonds hat die Vorderreifen im Verdacht. Die Bridgestone-Sohlen verformen sich beim Bremsen und in den Kurven wegen der weicheren Lauffläche anders, als man das von Michelin gewohnt war. Das gewölbte Profil ver-

wandelt sich kurzfristig in ein flaches. In Vertikalrichtung federt der Reifen kaum. Der Michelin hielt seine Oberflächenform, stauchte sich aber in der Höhe mehr zusammen, was vorne die Bodenfreiheit reduzierte. Die Aerodynamiker wussten, wie man darauf reagieren musste. Mit den Bridgestone-Gummis bewegen sie sich auf Neuland. Symonds fordert: „Wir müssen unsere Windkanal-Reifen verbessern.“

Briatore: „Bis zum GP Kanada werden wir Fortschritte sehen.“ Er betet eine schnelle Lösung herbei, die Konzernleitung wird ungeduldig. Carlos Ghosn ließ anklingen, dass sich die Formel 1 nur lohnt, wenn man erfolgreich ist. Der neue Hauptsponsor ING träumte von Siegen, nicht von Almosen. Es gab nur zwei Punkte. Fehler bei der Betankung erforderten drei Boxenstopps pro Auto. Bei Fisichella flossen 21, bei Kovalainen 54 Liter zu wenig in den Tank.

Text: Michael Schmidt  
Fotos: Daniel Reinhard,  
Wolfgang Wilhelm, AP (1)  
Zeichnungen: Giorgio Piola



## OFFENES VERGNÜGEN

Der Spaß am offenen Fahren kann durchaus bezahlbar bleiben. Peugeot 207 CC und Opel Tigra Twin Top sind nicht zuletzt deshalb Publikums-Lieblinge. Der Vergleichstest zeigt, welches der Cabrios den besseren Kauf darstellt

### Top-Test Ford Mondeo Turnier

Ford will in der Mittelklasse wieder ganz nach vorne. Der neue Mondeo Turnier soll nicht nur praktisch sein, sondern auch außergewöhnliche Fahrwerksqualitäten bieten. Der umfangreiche Top-Test enthüllt alle Tatsachen



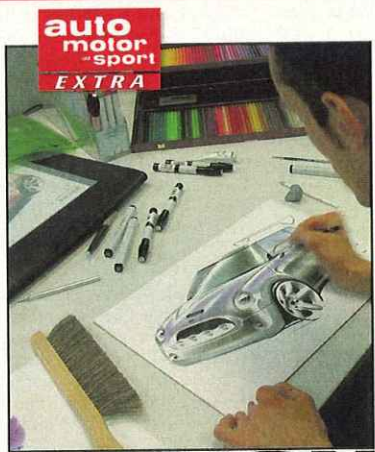
### Test Jeep Wrangler

Klassik trifft Moderne: Der Jeep Wrangler bewahrt den klassischen Stil, zeigt aber neue Technik



### Premium-Kompakte im Vergleichstest

Es muss nicht immer Golf sein. Auch die Kompaktklasse bietet genügend Alternativen für Käufer, die gerne etwas Besonderes hätten. Großer Vergleichstest mit Audi A3 1.8 TFSI, BMW 120i und Volvo C30 2.0



## DESIGN

- Italienische Designstudios auf dem Weg nach China
- Wie Automarken ihr Gesicht prägen
- Im Trend: neue Formen für die Schalthebel

### Alles eine Frage des Stils

Hässlichkeit verkauft sich schlecht, sagte einmal ein berühmter US-Designer. Das Aussehen unserer Autos entscheidet über deren Verkaufserfolg. Themen im Design-Extra: Für wen die berühmten Designstudios in Italien heute arbeiten. Wie Automarken ihr Gesicht prägen. Und der neue Trend Schalthebel-Design



Jeden Sonntag um 17.00 Uhr

### Themen am Sonntag, 27. Mai 2007

- Vergleichstest: Ford S-Max 2.0 TDCi, Renault Espace 2.0 dCi und Mitsubishi Grandis 2.0 Di-D
- Reportage: Illegale Führerscheine; Reinigung mit Trocken-eis; auto motor und sport-tv baut den Drei-Liter-Golf; Deutscher-Damen-Automobil-Club, der Kabarettist Jürgen Becker über Fahrer von Geländewagen
- Kult: Treffen von US-Autofans
- Fahrbericht: Jeep Compass

Wiederholung am Mittwoch, 30. Mai, ca. 3.35 Uhr

### Themen am Sonntag, 3. Juni 2007

- Vergleich: Audi R8 und Porsche 911 Carrera 4S
- Reportage: sport auto-Driftchallenge; Überprüfen der Navigationslandkarte; auto motor und sport-tv baut den Drei-Liter-Golf; Eco Fuel World Tour
- Kreispolizei: Anstieg der Unfallzahlen
- Service: Steinschlag-schaden. Wer haftet und wie wird repariert
- Fahrbericht: Carver One

Wiederholung am Mittwoch, 6. Juni, ca. 3.35 Uhr



### MOTOR KLASSIK JUNI-AUSGABE

Titel: Ford 17 M 1700, Opel Rekord C 1700 und VW 1600 L. Fahrbericht: Ferrari 330 TRI LM. Britischer Luxus: Jaguar XJ6 mit Kaufberatung. Der Wagen des letzten deutschen Kaisers: Mercedes 770 K. Sport: Jim Clark-Revival in Hockenheim



## Jetzt bequem zu Hause testen

Lassen Sie sich die nächsten sechs Ausgaben für nur 13,70 Euro mit fast 35% Ersparnis frei Haus liefern

Einfach anrufen: 0711/182-2555

Geben Sie bitte die Kennziffer 10.898 an

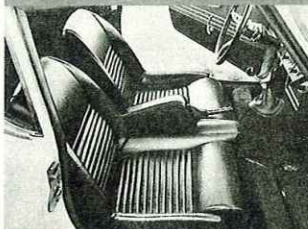


Heft 12/1967

# SANFT UND SONDERS

Vor 40 Jahren: Der samtweiche Sechszylinder des Triumph GT6 steht in starkem Kontrast zur ungehobelten Art des Coupés.

Intime Enge, tiefe Sportsitze und Walnussholz sind typisch englisch



Käfer-Umbau aus den USA

## Dampf abgelassen



Richard J. Smith, ein Mitglied des Dampfautomobil-Clubs von Amerika, baute seinen VW von 1958 auf Dampfbetrieb um. Als Brennstoff verwendet er ein Gemisch aus Benzin, Petroleum und Farbverdünner. Von seinem Wohnort in Kalifornien fuhr er ohne Störungen quer durch die USA zur Jahresversammlung des Clubs in Greensboro, North Carolina, wo er großen Beifall erntete.

Die Daten des GT6 verheißen Kraft und Musik: zwei Liter Hubraum und sechs Zylinder in einem schlanken Fastback-Coupé, und das alles für 11 990 Mark. Das große Herz englischer Sportwagen-Hersteller für die kleinen Portemonnaies hat es wieder einmal möglich gemacht. Größere Kosten und Mühen hat Triumph freilich geschaut und den Zweitürer aus vorhandenen Teilen zusammengesetzt: Fahrwerk und Karosserie vom Spitfire, Motor und Getriebe von der 2000 Limousine, dazu ein festes Dach vom italienischen Gaststylisten Michelotti.

Für ein Zweiliter-Coupé ist der Innenraum geradezu winzig, doch neben britischem Stil herrscht auch an Ablagen kein Mangel. Die große Heckklappe und der Verzicht auf hintere Notsitze ergeben sogar einen gut nutzbaren Kofferraum. Allerdings sind die Sitzverstellung und das

Lenkradschloss so gut versteckt, dass man sie nicht auf Anhieb finden kann.

Der samtweiche Sechszylinder mit 90 PS ist die Attraktion des GT6, aber gewiss kein Reißer. Angesichts von 910 Kilogramm schauen immerhin die Fahrleistungen einer sportlichen Limousine heraus, und die vor Elastizität strotzende Maschine zieht so sauber durch, als stünde sie mit einem automatischen Getriebe im Bunde. So kann man aus jeder Drehzahl zügig beschleunigen, ohne einen D-Zug-Zuschlag bezahlen zu müssen.

Zumindest das Fahrwerk ist dankbar, dass der GT6 keine Rakete ist. Denn auf Holperstrecken versetzt und springt er, als wolle er sich zerreißen. Die kurzhubige, harte Federung lässt alles durch, was ihr unterkommt, und bisweilen versinkt plötzlich das Seitenfenster in der Tür. Für dieses Auto braucht man vor allem Humor.

Achtsitzer von Mercedes

## Pullman mit Dieselmotor



Wer die Größe eines Mercedes 600 haben, aber Diesel tanken will, braucht nicht zu verzweifeln. Für 15 650 Mark wird der 200 D jetzt auch in einer um 65 Zentimeter verlängerten Ausführung angeboten, die durch zusätzliche Klappsitze in der Mitte Platz für acht Personen hat. Die Fahrleistungen des für Hotels und Gruppenfahrten gedachten Schlachtschiffs mit nur 55 PS werden vom Werk schamhaft verschwiegen.