



Welches Auto macht

Hier geht's um Vergnügen statt Vernunft: Mit 27 sportlichen Typen begeben wir uns auf die

Worin liegt der Reiz eines sportlichen Autos, was genau macht den Spaß beim Fahren aus? Ist es schiere Leistung? Rassiges Design? Super-Handling? Oder gar der Verzicht auf unwichtige Extras, die das pure Fahrgefühl verwässern?

Um diesen Kernfragen auf den Grund zu gehen, haben wir 27 Autos aus allen Klassen in den Grenzbereich getrieben. Nicht draußen in freier Wildbahn, sondern auf einer abgesperrten Teststrecke. Mit glatter Piste ohne Bodenwellen oder hinterhältige Buckel. Nicht Alltagstauglichkeit, Ver-

brauch oder Komfort stehen dabei im Mittelpunkt, sondern die schiere Lust am Fahren. Für uns ist das die Summe aus Fakten und Faszination. Eben alles, was das Ben-

zin im Blut schneller durch die Adern rauschen lässt.

Sicher, es gibt herausragende Charakterstärken eines Autos. Der exotische Mazda RX-8 zum Beispiel lockt mit

spannender Wankeltechnik. Der kurvenreich geformte Porsche Cayman beschleunigt unseren Puls bereits durch bloßes Anschauen. Und die 1000 Newtonmeter Dreh-

moment eines Mercedes SL 65 AMG versprechen fabelhafte Fahrwerte. Selbst ein 87 PS schwacher Daihatsu Copen liefert über sein ursprüngliches Offenfahrerlebnis eine



Subjektiver Punkt: Wie lenkt das Auto ein, wie fühlt sich das an?

SO HABEN WIR GEWERTET:

Noten für den Fahrspaß

■ Auf dem Trockenhandlingkurs im Contidrom bei Hannover mussten alle Autos ihre fahrdynamischen Qualitäten unter Beweis stellen. Der 3,8 Kilometer lange Parcours bietet enge und weite Radien, direkt aufeinanderfolgende Wechselkurven und schnelle Geraden. Gleichzeitig bewegten wir die Teilnehmer auf einem bewässerten Rundkurs (1,7 Kilome-

ter), um Traktion und Beherrschbarkeit zu prüfen. Die nach Schulnotensystem (1-15 Punkte) bewerteten Kriterien der Tabelle beinhalten zusätzliche Einzelkapitel: Im Abschnitt Motoreigenschaften bewerteten wir das Ansprechverhalten, Drehfreude und Laufruhe. Hinter Schaltung verstecken sich Schaltbarkeit, Schaltwege und die Übersetzung des Ge-

Der größte Handlingvergleich aller Zeiten - TEIL 1

Vergleich 1 Seite 29

DIE SPORTCOUPÉS

- ▶ Audi S5
- ▶ BMW 330i Coupé
- ▶ BMW 330d Coupé
- ▶ Mazda RX-8 Revolution
- ▶ Porsche Cayman S

Vergleich 2 Seite 32

DIE ROADSTER

- ▶ Mazda MX-5
- ▶ Opel GT

Vergleich 3 Seite 34

DIE KOMPAKTEN

- ▶ BMW 130i
- ▶ Subaru Impreza WRX STI
- ▶ VW Golf I GTI
- ▶ VW Golf 1.4 TSI GT Sport
- ▶ VW Golf GTI
- ▶ Volvo C30 T5

TEIL 2 - im nächsten Heft

Vergleich 4

DIE BOLIDEN

- ▶ Audi R8
- ▶ Audi RS4 Cabrio
- ▶ BMW M3
- ▶ Mercedes SL 65 AMG
- ▶ Porsche Cayenne Turbo
- ▶ Porsche GT3 RS

Vergleich 5

DIE KLEINEN FLITZER

- ▶ Daihatsu Copen
- ▶ Mini Cooper S
- ▶ Opel Corsa OPC
- ▶ Smart Fortwo Coupé
- ▶ Toyota Yaris TS

Vergleich 6

DIE DYNAMISCHEN FAMILIENAUTOS

- ▶ Ford Mondeo 2.5
- ▶ Ford S-Max 2.5
- ▶ Mercedes C 200 K

Bereit zum Start: 27 Sportler aus allen Klassen – im ersten Teil treten nur die rot hinterlegten Typen an

am meisten Spaß?

Suche nach der Fahrspaß-Formel. Teil eins: knackige Coupés, rassige Roadster und kompakte Kracher

gehörige Portion Glückshormone.

Wir gehen einen Schritt weiter, vermischen diese subjektiven Geschmacksempfindungen mit harten Fakten zu

einer Note, ermitteln so den Streber unter den Sportlern.

In sechs Klassen forschen wir nach der aufregendsten Mischung. Als Schmankerl haben wir auch einen Oldie da-

zugebeten – den Golf GTI der ersten Generation (ab 1976).

Die subjektiven Kriterien wie Motoreigenschaften oder Lenkgefühl sowie die AUTO BILD-Messwerte zu Sprint-

und Bremsleistung aller Teilnehmer führen uns letztendlich zum Auto mit dem größten Fahrspaß-Potenzial.

Im ersten Teil benoten wir rassige Roadster, kompakte Kracher und schnelle Coupés. Teil zwei mit den Gruppen kleine Flitzer, Familiensportler und starke Boliden folgt nächste Woche. Und dann wird zusammengezählt:

Motor, Getriebe, Lenkung, Handling, Faszination, dazu die Fahrleistungen – wer bietet unterm Strich am meisten Fahrspaß?

Ganz nebenbei beantworten wir die wichtigsten Fragen zum Thema Sportwagen: Welche Antriebsart ist die richtige, taugt ein Turbomotor mehr als ein Sauger, ist ein Mittelmotor-Renner heikel und eine Automatik grundsätzlich nichts für sportliche Naturen?

Das wichtigste Ergebnis verraten wir Ihnen schon vorab: Fahrspaß hängt garantiert nicht von PS und Zehntelsekunden ab.

triebes. Der Abschnitt Lenkung teilt sich auf in Präzision, Progression Kraftaufwand, Rückstellkräfte sowie die Antriebsinflüsse. Unter Handling fassen wir Fahrverhalten (auch ohne ESP), Fahrsicherheit und Traktion zusammen. Sound, Sitze und der Innenraum stehen unter dem Oberbegriff Faszination. Schließlich das Kapitel Fahrspaß: Hier geht es nur um das Gefühl zum Auto. Der Reiz an der Technik, die Reaktionen zwischen Mensch und Maschine. Kurz: Hier darf der Bauch urteilen.



Buchführung: für jedes Auto der korrekte Luftdruck, die gleiche Rundenzahl, Notizen zum Fahrverhalten (II.)

Driftende Porsche, coole Tester und der Blick hinter die Kulissen

Auto Bild .tv
www.autobild.tv

VIDEO
www.autobild.tv



BMW 330i Coupé

BMW 330d Coupé

Audi S5 4.2 FSI

Mazda RX-8

Porsche Cayman S



Spaß-Quintett: zweimal BMW 330, V8-Audi, Wankel-Mazda und Mittelmotor-Porsche

Die Mittelklasse mit Sportwagenfahrwerk

VERGLEICH 1

SPORTCOUPÉS: Fahrspaß in seiner schönsten Form

Elegante Hülle, aufregende Technik - bei den Coupés suchen wir das am besten trainierte Model



Quertreiber: ohne ESP auf nasser Strecke spektakulär

Technische Daten		BMW 330i Coupé	
Zyl., Einbaulage/Hubraum	R6/vorn längs/2996 cm ³		
Leistung	200 kW (272 PS) bei 6700 U/min.		
Drehmoment	320 Nm bei 2750 U/min.		
Getriebe	Sechsgang manuell		
Reifen	Bridgestone Potenza RE 050 A vorn: 225/45 R 17 W hinten: 225/45 R 17 W		
Leergewicht/Verteilung	1565 kg (vorn: 50 %/hinten: 50 %)		
100-0 km/h	36,4 m	Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
0-100 km/h	6,2 s	Rundenzeit	1:42,26 min.
Preis	42 300 Euro		



Antreiber: der Dreiliter-Reihensechszylinder des 330i. Er klingt großartig, ist stark, drehfreudig, reagiert gierig auf Gaspedalbewegungen. Kurz: ein toller Motor

Der rassistigste Diesel der Klasse



Stürmt: Der Durchzug des 330d begeistert, die Traktion leidet

Technische Daten		BMW 330d Coupé	
Zyl., Einbaulage/Hubraum	R6, Turbo/vorn längs/2993 cm ³		
Leistung	170 kW (231 PS) bei 4000 U/min.		
Drehmoment	500 Nm bei 1750 U/min.		
Getriebe	Sechsgang manuell		
Reifen	Bridgestone Potenza RE 050 A vorn: 225/45 R 17 W hinten: 225/45 R 17 W		
Leergewicht/Verteilung	1655 kg (vorn: 51 %/hinten: 49 %)		
100-0 km/h	36,2 m	Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
0-100 km/h	6,8 s	Rundenzeit	1:43,59 min.
Preis	42 950 Euro		



Drängt: 500 Newtonmeter des Common-Rail-Diesels bedeuten leichtes Spiel für den 3er. Typisch Turbodiesel und Nachteil des 330d: kein Klang, schmales Drehzahlband. Und die Optik enttäuscht

Steht das Coupé nun eigentlich für einen besonders eleganten Autotyp oder eher für den sportlichen? Unsere Auswahl in dieser Kategorie beantwortet die Frage: Audi stellt zum Beispiel den S5 mit 354 PS starkem V8-FSI, BMW hat mit dem 330i einen klassischen Reihensechser mit 272 PS im Angebot, Porsche liefert die 295 PS starke Mittelmotor-Flunder Cayman S - wenn es nach der Motorisierung geht, können die Zeichen wohl kaum deutlicher auf Sport und Spaß stehen.

Damit gehören alle drei auf die Rundstrecke - wie auch die weiteren Kandidaten in diesem Vergleich: der Mazda RX-8 Revolution mit drehfreudigem, 231 PS starkem Wankelmotor sowie der Gegenpart zum BMW 330i - sein 231 PS starker Bruder 330d.

Letzterer schöpft sein Spaßpotenzial vor allem aus der gigantischen Wucht seines Turbodiesels. Satte 500 Newtonmeter Drehmoment pressen den Fahrer beim Beschleunigen in die Sitze. Allerdings: Das passiert dieseltypisch über einen sehr schmalen Drehzahlbereich, das Ganze geht eher geräuscharm vonstatten. Die Leistungsabgabe ist für einen

Diesel dabei ganz ordentlich. BMW hat es zwar geschafft, dem naturgemäß aufbrausenden Turbo einigermaßen Manieren beizubringen. Aber das kleine Loch nach dem Schalten ist da - und sportlich ambitionierte Fahrer stolpern mitten hinein. Die verzögerte Gasannahme stört den flüssigen Lauf, aufregendes Kribbeln stellt sich so nicht ein.

Der Audi setzt auf Allrad und V8



Eleganz trifft Sport: Cockpit des S5 mit kühl schimmernden Zifferblättern

Technische Daten		Audi S5 4.2 FSI	
Zyl., Einbaulage/Hubraum	V8/vorn längs/4163 cm ³		
Leistung	260 kW (354 PS) bei 7000 U/min.		
Drehmoment	440 Nm bei 3500 U/min.		
Getriebe	Sechsgang manuell		
Reifen	Dunlop SP Sport Maxx vorn: 255/35 ZR 19 Y hinten: 255/35 ZR 19 Y		
Leergewicht/Verteilung	1750 kg (vorn: 57 %/hinten: 43 %)		
100-0 km/h	34,9 m	Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
0-100 km/h	5,2 s	Rundenzeit	1:38,49 min.
Preis	55 900 Euro		

FOTOS: S. Krieger



Driftwunder: Mit abgeschaltetem ESP fordert der Cayman S Köhner am Steuer



MEIN FAVORIT

AUTO BILD-Redakteur Wolfgang König über den Porsche Cayman S



■ Sie wollen wissen, warum es nicht auf Mega-PS und irre Beschleunigungswerte ankommt? Dann fahren Sie mal den Cayman. Ein Auto, in dem Köhner ins Schwärmen geratet und sich Normalbegabte wie Schumi vornehmen. So sensibel, so kommunikativ, so aufreibend, wie es nur ein reinrassiger Sportwagen sein kann. Und dennoch narrensicher.

Besser: der Benzin-Bruder. Der Reihensechszylinder des 330i beherrscht die Anforderungen an einen Sportmotor. Er dreht frei aus, röhrt herrlich vollmundig, und er spuckt die Leistung geradezu lässig und verzögerungsfrei aus – egal welche Drehzahl anliegt.

Beim Fahrverhalten ähneln sich die beiden 3er stark. Dass der 330d rund 100 Kilogramm schwerer ist als der Benziner, merkt man ihm aber an: Der Diesel stemmt sich einen Tick unbeweglicher in Kurven. Dass von diesem Mehrgewicht der Löwenanteil auf der Vorderachse lastet, wirkt sich zudem hemmend auf das Einlenkverhalten aus. Eher aus-

stattungsbedingt als typbezogen: Die Aktivlenkung unseres 330i-Testwagens kommt zwar mit weniger Lenkschlag aus, fühlt sich aber synthetischer an als die herkömmliche Servolenkung des 330d.

Dagegen fehlt dem Diesel beim Beschleunigen aus Kurven heraus Feingefühl, das hohe Drehmoment kostet Traktion. Die Newtonmeter-Woge des 330d überfordert die Hinterräder viel häufiger, als es beim homogener antretenden 330i der Fall ist.

Derartige Sorgen kennt der Audi S5 nicht. Aufgrund seines Allradantriebs gleicht der Straßenkontakt einer Verzäh-

Der originelle Wankel-Sportler



Schräge Lage: Mit leichter Karosserieneigung geht's in die Kurve

Technische Daten		Mazda RX-8 Revolution	
Zyl., Einbaulage/Hubraum	Zwei-Scheiben-Winkel, vorn längs/2 x 654 cm ³		
Leistung	170 kW (231 PS) bei 8200 U/min.		
Drehmoment	211 Nm bei 5500 U/min.		
Getriebe	Sechsgang manuell		
Reifen	Bridgestone Potenza RE 040 vorn: 225/45 R 18 W hinten: 225/45 R 18 W		
Leergewicht/Verteilung	1400 kg (vorn: 52 %/hinten: 48 %)		
100-0 km/h	35,0 m	Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
0-100 km/h	7,1 s	Rundenzeit	1:41,89 min.
Preis	36 600 Euro		



Schräge Sache: Hinten ange-schlagene Fond-türen des 2+2-Coupés (li.). Farblich eher nüchternes Ambiente des RX, die Sitze könnten besser führen

Der kleine Porsche mit starkem Biss

Technische Daten		Porsche Cayman S	
Zyl., Einbaulage/Hubraum	Boxer 6/Mitte längs/3387 cm ³		
Leistung	217 kW (295 PS) bei 6250 U/min.		
Drehmoment	340 Nm bei 4400 U/min.		
Getriebe	Sechsgang manuell		
Reifen	Michelin Pilot Sport vorn: 235/35 ZR 19 Y hinten: 265/35 ZR 19 Y		
Leergewicht/Verteilung	1380 kg (vorn: 47 %/hinten: 53 %)		
100-0 km/h	34,7 m	Höchstgeschwindigkeit	275 km/h
0-100 km/h	5,5 s	Rundenzeit	1:37,55 min.
Preis	60 303 Euro		

Rundstrecken-tauglich: Ins Armaturenbrett integrierte Stoppuhr (Option, 292 Euro) des Cayman, gut gestuftes Sechsganggetriebe mit kurzen Schaltwegen. Aber: Der Hebel hakelt ein wenig

nung. Der Audi ist schnell, dabei sicher, tadellos beherrschbar. Allerdings fehlt so auch ein bisschen Kitzel im Grenzbereich. Weil er am Haftlimit unspektakulär seicht über alle vier Räder rutschend nach außen drängt.

Sein Motor stünde dagegen auch einem Rennwagen gut. Durchzugsstark, spontan in der Leistungsabgabe, dumpf grollend – so wird die Fahrt ins Büro zur prickelnden Ausfahrt aus der Boxengasse.

Besser kann das nur der Cayman S: Vor allem im höheren Drehzahlbereich peitscht das kleine Porsche Coupé über die Geräuschkulisse an. Der explosive Boxer fordert Gas, Drehzahlen, schnelles Schalten. Und das Fahrwerk fordert Kurven. Zackig biegt der Porsche ab, präzise folgt er der vorgegebenen Linie. Dazu die giftigen Keramikbremsen, das rassige Design. Überhaupt: Die extreme Dichte zwischen Mensch und vibrierender Mechanik macht den Cayman so aufregend wie keinen in dieser Gruppe.

Geradezu enttäuschend lammfromm gibt sich der

Mazda. Vom turbinenartigen Drehvermögen des Wankels einmal abgesehen stellt der RX-8 eher den Tourer unter den sportlichen Coupés. Zu zahnlos die Kraftentfaltung,

zu weich die Federung, zu schwammig die Lenkung, zu spannungslos die Radführung – so will einfach kein echtes Sport-Fahrgefühl aufkommen.

? PS oder Drehmoment: Worauf kommt es an?

■ Im Alltag haben wir die starken Diesel schätzen gelernt, aber gilt das auch auf der Rennstrecke? Antwort: nein. Hohes Drehmoment ist hier nicht das bessere Rezept. Schließlich muss der Wagen die Kraft auch auf die Straße bringen. Beim 3er-BMW gelingt das dem Benziner mit dem weicher einsetzenden Schub besser. Ohnehin hilft das breite nutzbare Drehzahlband bis über 6000 Touren, flüssiger zu fahren, die Leistung besser auszunutzen.

330i

330d

272 PS und 320 Nm des „i“ treffen auf 231 PS und 500 Nm des „d“

FAZIT: Der Cayman überzeugt

► Bei den Coupés hält der Cayman, was sein großer Familienname verspricht. Der Porsche ist rassig, aufregend, schnell. Mehr Spaß gibt es in dieser Klasse nicht. Dicht dran: Audi S5 und BMW 330i.

	Porsche Cayman S	Audi S5	BMW 330i	BMW 330d	Mazda RX-8
Motoreigenschaften	12	11	11	8	11
Getriebe/Schaltung	11	11	11	11	8
Lenkung	11	11	11	12	7
Handling	11	12	12	10	7
Fahrspaß	13	9	10	10	8
Bremsen	14	14	11	11	14
Faszination	12	10	10	7	8
gesamt	12,0	11,1	10,9	9,9	9,0
Note	2+	2	2	2-	3+

Technik, die begeistert

Keramik-Bremsscheiben des Porsche Cayman S (8033 Euro extra). Sie vermitteln einen enorm standfesten Eindruck, verzögern vorbildlich – siehe Note rechts





Mazda MX-5

Opel GT

Offen und ehrlich: Auf dem Nasshandlingkurs müssen die Roadster zeigen, was sie können

VERGLEICH 2

ROADSTER: Purer Spaß von Opel und Mazda

Weniger ist mehr. Opel GT und Mazda MX-5 zeigen, dass Fahrspaß nicht an Hightech und Höchstgeschwindigkeit hängt

Die Anlagen sind identisch: Aus den klassischen Roadsterzutaten Stoffkapuze, zwei Sitze sowie Frontmotor und Heckantrieb mixen Opel und Mazda jeweils einen urigen Spaßwagen für den Sommer. Im Detail zeigen sich aber Unterschiede.

Opel baut einen bärenstarken Turbomotor mit 264 PS in den GT, Mazda montiert einen eher schlichten, 160 PS starken Vierzylinder in den MX-5. Der Zweiliter des Mazda geht auch ganz gut zur Sache, läuft aber etwas rau und im unteren Drehzahlbereich deutlich müder als der 2.0 des Opel. Der wiederum braucht ein wenig Anlaufzeit für den Turbo,

um seine ganze Kraft zu entfalten.

Beiden gemein ist ein eher dünnes Klangkostüm. Der Mazda werkelt unter Last arg mechanisch, der Opel hört sich durch die dämpfende Turbomechanik lustlos an. Beim MX-5 gefällt uns dagegen die saubere Sechsgangschaltung mit ihrem kurzen Knüppel deutlich besser als die ungenaue Führung des Fünfganggetriebes im GT.

Ähnlich unpräzise fühlt sich die Lenkung des Opel an. Ihm

fehlen eine direktere Über- setzung und mehr Rückmeldung. Im Verhältnis dazu kommt die Lenkung des Mazda einem Kart nahe.

Ebenso deutlich fallen die Unterschiede beim Thema Bremsen aus. Der Opel vermittelt durch das weiche Pedalgefühl stets den Eindruck, früher als nötig bremsen zu müssen. Ohnehin ist das im Vergleich zum Mazda erforderlich, weil die Anlage des Japaners kürzere Bremswege garantiert.

Am Ende verkörpert der MX-5 die Roadster-Idee besser, wirkt über das knackigere Fahrwerk agiler, im Wesen puristischer. Und das ist es doch, was beim Roadster den Spaß ausmacht.



Der Starke für Puristen

Technische Daten		Opel GT 2.0 Turbo	
Zyl./Einbaul./Hubraum	Vierzylinder, Turbo/vorn längs/1998 cm³		
Leistung	194 kW (264 PS) bei 5300 U/min.		
Drehmoment	353 Nm bei 2000 U/min.		
Getriebe	Fünfgang manuell		
Reifen	Bridgestone Potenza RE 050 A vorn: 245/45 R 18 W hinten: 245/45 R 18 W		
Leergewicht/Verteilung	1425 kg (vorn: 52 %/hinten: 48 %)		
100-0 km/h	38,2 m	Höchstgeschwindigkeit	229 km/h
0-100 km/h	6,3 s	Rundenzeit	1:42,21 min.
Preis	32 180 Euro		



Opel mit Akzent: Rote Leder- einlagen sollen das Cockpit sportlicher erscheinen lassen. Der kurze Schalt- hebel braucht sorgfältige Führung

? Sportwagen lieber offen oder geschlossen - nur eine Glaubensfrage?

Die Frage nach dem Dach - Cabrio vorn. Wind und Umwelt man kann es philosophisch sehen. lassen es heftiger rauschen - das Oder nach Fakten urteilen. Fahrgefühl wird intensiver. Ein Schneller sind Coupés (bessere Mix: das Klappdach-Cabrio MX-5 Aerodynamik). Steifer, präzi- Roadster Coupé (u.). ser fährt der geschlossene Sport- ler auch, er ist zu- dem oft leichter. Klappdach-MX-5: Cabrio und Coupé zugleich. Sportlicher als der Rodster ist er nicht



Der knackige Roadster mit Heckantrieb

Technische Daten		Mazda MX-5 2.0	
Zyl./Einbaul./Hubraum	R4/vorn längs/1999 cm³		
Leistung	118 kW (160 PS) bei 6700 U/min.		
Drehmoment	188 Nm bei 5000 U/min.		
Getriebe	Sechsgang manuell		
Reifen	Bridgestone Potenza RE 050 A vorn: 205/45 R 17 W hinten: 205/45 R 17 W		
Leergewicht/Verteilung	1160 kg (vorn: 52 %/hinten: 48 %)		
100-0 km/h	36,1 m	Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
0-100 km/h	8,1 s	Rundenzeit	1:47,64 min.
Preis	ab 24 400 Euro		



Hübsch-historisch angehauchtes Leder- lenkrad im MX-5. Knackig: die Schaltung

FAZIT: Mazda macht das Rennen - mit Leichtigkeit

	Mazda MX-5	Opel GT
Motoreigenschaften	8	8
Getriebe/Schaltung	10	7
Lenkung	11	8
Handling	8	8
Fahrspaß	10	8
Bremsen	11	7
Faszination	7	7
gesamt	9,3	7,6
Note	3+	3

Trotz des großen Leistungsunter- schieds - der MX-5 macht mehr Laune. Er fühlt sich frischer, leichter, pu- ristischer an. Aber, keine Frage: Optisch macht der GT viel mehr an.



Der Kompakte mit Sechszylinder



Er hat vorn einen Reihen-sechszylinder und hinten den Antrieb. Das macht den BMW 130i einmalig in der Klasse der kompakten Sportlimousinen. Und höchst verlockend. Im Test die Version mit dem M-Paket

Technische Daten	BMW 130i (M-Sportfahrwerk)		
Zyl./Einbaulage/Hubraum	R6/vorn längs/2996 cm ³		
Leistung	195 kW (265 PS) bei 6600 U/min.		
Drehmoment	315 Nm bei 2750 U/min.		
Getriebe	Sechsgang manuell		
Reifen	Goodyear Eagle NCT 5 vorn: 205/45 R 18 Y hinten: 225/40 R 18 Y		
Leergewicht/Verteilung	1480 kg (vorn: 52 %/hinten: 48 %)		
100-0 km/h	37,1 m	Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
0-100 km/h	6,2 s	Rundenzeit	1:40,35 min.
Preis	ab 33 500 Euro		

Der Turbo-Kompressor mit dem Super-Getriebe



Er heißt zwar nur GT, aber er sieht nach GTI aus. Nur 1,4 Liter Hubraum - trotzdem fehlt es nicht an Leistung. Genial: die DSG-Automatik

Technische Daten	VW Golf 1.4 TSI (GT Sport)		
Zyl./Einbaulage/Hubraum	R4, Twin-Charger/vorn quer/1390 cm ³		
Leistung	127 kW (170 PS) bei 6000 U/min.		
Drehmoment	240 Nm bei 1500 U/min.		
Getriebe	Sechsgang, DSG		
Reifen	Dunlop SP Sport 01 A vorn: 225/45 R 17 W hinten: 225/45 R 17 W		
Leergewicht/Verteilung	1395 kg (vorn: 64 %/hinten: 36 %)		
100-0 km/h	38,5 m	Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
0-100 km/h	7,6 s	Rundenzeit	1:45,41 min.
Preis	ab 26 200 Euro		



Heck-, Front- oder Allradantrieb: Was ist am besten?

Der Vorderradantrieb spart Platz und Gewicht, nützt der Fahrstabilität. Allerdings müssen die Vorderräder gleichzeitig lenken und Kraft übertragen. Das klappt nur bis zu einer gewissen Leistung gut. Deshalb spricht jenseits von 220 PS vieles für den Hinterrad-

antrieb, zumal er weniger frontlastig ist und hinterradgetriebene Autos inzwischen dank ESP kaum mehr ausbrechen. Allradantrieb bietet zwar optimale Traktion, ist aber schwer, teuer und garantiert nicht zwingend eine ausgewogenere Fahrdynamik.



Hinterradantrieb

VW Golf 1.4 TSI GT Sport

Volvo C30 T5

VW Golf I GTI

BMW 130i

Subaru Impreza WRX STi

Der Rallye-Weltmeister mit Turbo



Wildes Geflügel: Dem Impreza sieht man das Rallye-Tier an

Technische Daten		Subaru Impreza WRX STi	
Zyl./Einbaulage/Hubraum	Boxer 4, Turbo/vorn längs/2457 cm ³		
Leistung	206 kW (280 PS) bei 5600 U/min.		
Drehmoment	392 Nm bei 4000 U/min.		
Getriebe	Sechsgang manuell		
Reifen	Bridgestone Potenza RE 070 vorn: 225/45 R17 W hinten: 225/45 R17 W		
Leergewicht/Verteilung	1520 kg (vorn: 60%/hinten: 40%)		
100-0 km/h	37,2 m	Höchstgeschwindigkeit	255 km/h
0-100 km/h	5,4 s	Rundenzeit	1:39,61 min.
Preis	42 220 Euro		



Mit allen Wassern gewaschen: Aus 2,5 Litern holt der Turbo-Boxer 280 PS. Dank zuschaltbarer Wasserspülung des Ladeluftkühlers kurzfristig auch etwas mehr

Technische Daten		Volvo C30 T5	
Zyl./Einbaulage/Hubraum	R5, Turbo/vorn quer/2521 cm ³		
Leistung	169 kW (230 PS) bei 5000 U/min.		
Drehmoment	320 Nm bei 1500 U/min.		
Getriebe	Sechsgang manuell		
Reifen	Bridgestone Potenza RE 050 A vorn: 215/45 R18 Y hinten: 215/45 R18 Y		
Leergewicht/Verteilung	1495 kg (vorn: 62%/hinten: 38%)		
100-0 km/h	36,7 m	Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
0-100 km/h	7,1 s	Rundenzeit	1:43,70 min.
Preis	ab 29 250 Euro		

Der Schwede mit Fünfzylinder-Turbo



Coupé oder Kompaktlimousine? Der C30 rangiert dazwischen. Leistung hat er als T5 in rauen Mengen: Mit Turbohilfe schafft er 230 PS

VERGLEICH 3

KOMPAKTE: Kopf an Kopf im GTI-Revier

Nie war die Konkurrenz für den Golf GTI so zahlreich, nie so schlagkräftig. Der GTI und seine Widersacher

Spaß muss sein. Das ist schließlich der Sinn dieser Übung. Aber bitte, erschwinglich sollte er auch sein. Außerdem in einem Auto, das mit dem Alltag problemlos fertig wird. Das schreit nach GTI, wobei die drei Buchstaben als Gattungsbegriff zu verstehen sind. So heißt in dieser Auslese auch nur einer GTI: der Golf, hier in der verschärften Edition 30. Im Fahrspaß-Kontext muss sich der GTI mit dem Neuzugang Volvo C30 auseinandersetzen, genauso stark (230 PS), aber coupéhafter. Und aus der Premiumecke stößt der BMW 130i (265 PS) in die GTI-Nische, der Einzige mit

Hinterradantrieb, dazu M-Sportpaket-gestählt. Hinzu kommt der Subaru Impreza WRX STi (280 PS), die Rallye-Ikone, auch wenn sie nun auf ihren Nachfolger wartet. Und der Golf GT ohne I. Warum der? Weil der GT mit dem 170-PS-Doppelladermotor GTI-Spaß zum Spartarif verspricht. Zumal in Verbindung mit dem DSG-Getriebe. Jetzt fragt sich nur, wo das Fahrerherz am heftigsten schlägt.

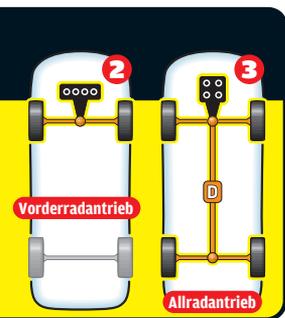
Sicher nicht im Volvo. Er landet als Erster bei der Spreu - schade drum, denn auf dem Papier ist der Ford-Focus-Ableger mit dem Turbo-Fünfzylinder vielversprechend. Es fehlt ja auch nicht an Längsdynamik, denn bremsen und beschleunigen kann er gut. Nur: Wer mehr verlangt, ist eindeutig im falschen Auto. Dem Motor fehlt es an Temperament, der Schalthebel bewegt sich eher wie in Knetmasse, und in Wechselkurven erinnert das untersteuernde, von Antriebseinflüssen in der Lenkung geplagte Auto mehr an ein Wasserbett als an ein Sportgerät.

Da macht der Schmalspur-GTI von VW schon mehr

Laune. Sicher, die Präzision der strafferen Vollwertversion kann er nicht bieten, doch auch der GT fühlt sich auf der Piste wohl und legt sich willig ins Zeug. Quell der Fahrfreude ist nicht zuletzt das Doppelkupplungs-Getriebe, das vor Kurven noch in der Anbremsphase blitzartige Gangwechsel ermöglicht. Alles sehr nett, nur eben nicht besonders schnell.

In dieser Beziehung hinterlässt der Subaru zweifellos bleibendere Eindrücke. Wenn sich sein Turbo-Boxermotor aufrafft (es dauert ein bisschen), dann geht es dahin, als wäre ein Nachbrenner im Spiel. Umso mehr, als der Allradantrieb nichts verpuffen lässt. Klar, das Stufenheck entspricht nicht dem GTI-Muster. Aber unter den Kompakten ist er trotzdem der Dampfhammer.

Macht er auch am meisten Spaß? Die Antwort mag ▶



MEIN FAVORIT

AUTO BILD-Redakteur Jan Horn über den VW Golf GTI Edition 30



Der Golf GTI Edition 30 ist ein auf den Punkt gebrachter Sport- und Spaßwagen. Der Motor: nicht überzüchtet, garantiert nie überfordert, perfekt dosiert. Das Fahrwerk: ein toller Kompromiss aus schneller Abstimmung und alltagstauglichem Federungskomfort. So macht jeder Meter mit dem flinken VW Laune. Ein faszinierendes Stück Autogeschichte ist der GTI sowieso.

überraschen, denn sie heißt nein. Auf unserer Strecke gab sich das Testauto eher kurvenunwillig, ganz gleich, welche Kraftverteilung (einstellbar) man sich gönnt. Und auch auf nasser Strecke vermochte der Impreza mit seinem Wechsel zwischen Unter- und Übersteuern nicht zu brillieren. Er braucht offenbar die Rallyepiste, um richtig aufzublühen.

Wer also verdient die GTI-Krone? BMW oder VW? So viel ist schon nach einer Kostprobe klar: Gegen den Reihensechszylinder im 130i ist ein Meister seines Fachs. Vom Subaru haben wir uns etwas mehr versprochen.



Der Ur-GTI: So schlägt sich der Altmeister

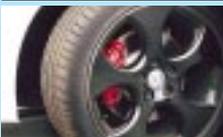
Logisch, dass der 30-Jährige bei den Rundenzeiten nicht mithalten kann. Es genügt schon, sich die dünnen Reifen (175/70 R 13) anzusehen: keine Chance. Und als 1,8-Liter bringt er es gerade mal auf 112 PS. Und doch: Spaße macht der alte Kämpfer immer noch. Und zwar auf eine Weise, die seinem modernen Nachfolger abgeht. Zum Beispiel die servolose Lenkung: Ihr Feedback ist völlig ungefiltert -

klasse. Und in Kurven lässt er sich wunderbar mit dem Gas lenken - und das schon im Fußgänger-tempo. So kommt es einem zumindest vor. Wichtig: früh bremsen und kräftig zapacken. Wie früher eben.



Die Ikone unter den Familiensportlern

Technische Daten		VW Golf GTI Edition 30	
Zyl./Einbaulage/Hubraum	R4, Turbo/vorn quer/1984 cm ³		
Leistung	169 kW (230 PS) bei 5500 U/min.		
Drehmoment	300 Nm bei 2200 U/min.		
Getriebe	Sechsgang manuell		
Reifen	Bridgestone Potenza RE 050 A vorn: 225/40 R 18 Y hinten: 225/40 R 18 Y		
Leergewicht/Verteilung	1430 kg (vorn: 63 %/hinten: 37 %)		
100-0 km/h	37,5 m	Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
0-100 km/h	6,9 s	Rundenzeit	1:41,48 Min.
Preis	29 175 Euro		



Die Jubiläumsausgabe des GTI heißt Edition 30 und kommt serienmäßig mit 18-Zoll-Rädern. Außerdem gibt es einen gründlich optimierten Motor mit 30 PS extra. Das macht ihn zum Traum-GTI

FAZIT: Am meisten Spaß macht der Golf GTI

VW schlägt BMW. Und dann auch noch in Sachen Fahrspaß. Doch sind wir ehrlich: Der Vorsprung des GTI ist hauchdünn, auch der 130i ist ein Meister seines Fachs. Vom Subaru haben wir uns etwas mehr versprochen.

	VW Golf GTI Ed. 30	BMW 130i	Subaru Impreza WRX Sti	VW Golf 1.4 TSI	Volvo C30 T5	VW Golf I GTI
Motorreigenschaften	11	12	10	9	8	6
Getriebe/Schaltung	11	10	11	13	7	6
Lenkung	11	11	9	10	7	8
Handling	10	10	9	7	6	7
Fahrspaß	12	11	9	5	4	7
Bremsen	9	9	9	7	10	1
Faszination	11	10	11	6	6	8
gesamt	10,7	10,4	9,7	8,1	6,9	6,1
Note	2	2-	2-	3	3-	4+

SCHNELLER SCHALTEN

DSG wie Direktschaltgetriebe. Es schaltet selbsttätig (oder manuell) ohne Kraftunterbrechung wie eine Automatik. Aber mit dem Wirkungsgrad eines Getriebes ohne Wandler. Das Geheimnis: Doppelkupplung (li.) und ausgeklügelte Elektronik



ZWISCHENERGEBNIS TEIL 1



Das beste Coupé

- Porsche Cayman S **2+**
- Audi S5 4.2 FSI **2**
- BMW 330i Coupé **2**
- VW Golf GTI Edition 30 **2**
- BMW 130i **2-**
- BMW 330d Coupé **2-**
- Subaru Impreza WRX Sti **2-**
- Mazda MX-5 2.0 **3+**
- Mazda RX-8 Revolution **3+**
- VW Golf 1.4 TSI GT Sport **3**
- Opel GT 2.0 Turbo **3**
- Volvo C30 T5 **3-**

Gong für die erste Runde. Und es ist der Porsche Cayman S, der die meisten Punkte einheimst. Ein Wunder? Eigentlich nicht. Wer ihn kennt, hat es geahnt, denn er ist zwar nicht der Teuerste, aber einer der Besten aus dem Porsche-Stall. Schon eher verblüfft, dass der Golf GTI den BMW 130i auf die Plätze verweist. Aber es stimmt schon: Der Grinsfaktor ist beim GTI, speziell im Fall der Edition 30, einfach noch eine Idee höher. Verdienter Punktessieg auch für den Mazda MX-5, denn er sieht nicht nur nach Spaß aus. Er bietet ihn auch.

Der beste Kompakte



VW Golf GTI

Der beste Roadster



Mazda MX-5

NÄCHSTE WOCHE



Im nächsten Heft: Audi R8, BMW M3 und weitere Sportkanonen

Der größte Handlingvergleich aller Zeiten - TEIL 2

Vergleich 4

- DIE BOLIDEN**
- Audi R8
 - Audi RS 4 Cabrio
 - BMW M3
 - Mercedes SL 65 AMG
 - Porsche Cayenne Turbo
 - Porsche GT3 RS

Vergleich 5

- DIE KLEINEN FLITZER**
- Daihatsu Copen
 - Mini Cooper S
 - Opel Corsa OPC
 - Smart Fortwo Coupé
 - Toyota Yaris TS

Vergleich 6

- DIE DYNAMISCHEN FAMILIENAUTOS**
- Ford Mondeo 2.5
 - Ford S-Max 2.5
 - Mercedes C 200 K