

EISBR ECHER

822 PS auf Schnee und Eis? Macht das Spaß? 225er- oder 285er-Winterreifen? Welcher bietet mehr Traktion? Die Antworten gibt es beim Continental **Winter-Performance-Test** hoch oben in Finnland am Polarkreis



Was ist mit dem Kleinen da hinten?

Delta 4x4 brachte auch den Original-Dakar-Suzuki (1986) nach Finnland. Die Geschichte gibt es bald in AUTO BILD KLASSIK

ZEHN AUTOS, 4894 PS, 1,5 MILLIONEN EURO. Genug Power und Kohle, um Schnee und Eis zum Schmelzen zu bringen. Bereits zum dritten Mal haben wir zusammen mit Reifenhersteller Continental eine Horde aktueller Tuningboliden per Lkw

hoch an den Polarkreis gebracht. Sie wissen schon, die unsichtbare Linie über Schweden, Finnland, Russland, Alaska, Kanada, Grönland und Island, da, wo man nachts mit etwas Glück die berühmten Polarlichter sehen kann. Unser Test fand – wie in den letzten Jah-

ren auch – rund 50 Kilometer von der finnischen Stadt Rovaniemi statt. Wo der Weihnachtsmann (nicht verraten) wohnt, mit Santa-Claus-Dorf und rotem Briefkasten, in den Kinder ihre Wunschzettel einwerfen können. Wir und Continental hatten uns viel Schnee

und eisige Temperaturen gewünscht. Mit Erfolg, Ende Januar, direkt nach einer wärmeren Phase, fing es wieder an zu schneien, nachts minus 17 Grad, perfekte Be-

dingungen. Testgelände? Natürlich wieder „Snowrallyrings“ bei Rallye-Profi Uwe Nittel. Das große Gelände mit über einer Million Quadratmetern bietet 130 Kilometer

feinste, präparierte Rallyestrecken. Genug Platz also, um die zehn getunten Boliden, von klein bis groß, leicht bis sauschwer, auf ihr Können im Schnee testen zu können.

Eine Aktion von



und Continental

Das M4 Cabrio bleibt auch mit Allrad im Geiste ein Hecktriebler. Dennoch erstaunlich, wie gut es sich damit wedeln ließ



AC SCHNITZER M4 CABRIO xDRIVE

Zum Glück hat BMW vor Kurzem dem M3 und dem M4 einen Allrad verpasst. Sonst wäre AC Schnitzer wahrscheinlich wie beim letzten Mal (Z4, Supra) nur zum Driftchampion des Events gekürt worden. Wie schon gesagt, pünktlich vor der Reise nach Finnland traf beim bekannten BMW-Tuner in Aachen ein mausgraues M4 Cabrio xDrive ein. Schnell machte sich Entwicklungschef Roman Fenners ans Werk, montierte vorn Flaps und Splitter, auf die

Schnelle einen Tieferlegungssatz, rundum leichte 20-Zöller mit Conti Winter Contact und hauchte dem Sechszylinder-Biturbo knackige 610 PS ein. Genug, um auf festem Untergrund in 3,6 Sekunden auf Tempo 100 zu schießen. Hier in Finnland ging es diesmal aber nicht um Rundenzeiten und Messwerte. Das Popometer war gefragt, subjektive Eindrücke, wer überrascht im Schnee, wer enttäuscht? Sagen wir mal so, mit dem M4 war man auf jeden Fall mehr bei



FOTOS: L. WILLEBALUS (A), RONALD SASSSEN (B)

der Musik als mit dem Z4 vor zwei Jahren. Dem xDrive-Allrad merkt man seine Hecklastigkeit an, das wird auch mit 610 PS nicht besser. Auf jeden Fall war es kein haltloses Driften. In den weichsten Fahrmodi und in 4WD statt 4WD Sport ging es am besten vorwärts. Hatte man einmal den Dreh raus und die Power im Griff, konnte man sich dank der gut greifenden Wintergummis auch auf enges Kurven-Cutten konzentrieren. Schnelles Schwingen durch Wechselkurven mochte der Vierer dagegen nicht so sehr. In einer Disziplin lag das Cabrio ganz weit vorn, beim Sound. Der dank Stoffdach gut zu hörende Schnitzer-Beat – die perfekte Drift-Begleitmusik.

Schnitzer montierte auf die hauseigenen 10x20-Zoll-Räder Conti Winter Contact TS 850 P in 275/30 R 20 rundum

Die Vorderachse war so zielsicher, dass man Kurven ganz eng cutten konnte. Flaps und Splitter als Schneepflug



MOTOR R6,
Biturbo, vorn längs
HUBRAUM
2993 cm³
LEISTUNG
449 kW (610 PS)
bei 6250/min
**MAX. DREH-
MOMENT**
750 Nm bei 5500/min
0-100 KM/H
3,6 s
SPITZE
280 km/h
PREIS
ab 126 161 Euro

Eine Gaudi!
Man spürte die Herkunft des Abt RS 6-S. Im Allgäu lässt es sich auch gut wedeln

MOTOR V8,
Biturbo, vorn längs
HUBRAUM
3996 cm³
LEISTUNG
515 kW (700 PS)
bei 6250/min
**MAX. DREH-
MOMENT**
880 Nm
bei 2800/min
0-100 KM/H
3,3 s
SPITZE
320 km/h
PREIS
ab 166 400 Euro



Die zehnspeichigen Abt-Sport-GR-Räder wurden mit Conti WinterContact TS 860S in 285/30 R 22 rundum montiert



Mit Gewindefedern legt sich der RS 6 vorn 25 und hinten 30 Millimeter tiefer. Trotzdem genug Platz für Schnee

ABT RS6-S

Winterpneus in 285er-Breite auf 22-Zöllern? Was soll das denn? Früher wurde man dafür von 185er-Fahrern ausgelacht und als Showman bezeichnet. Sie wissen schon, dieses Klischee „Schmalere Reifen ist besser auf Schnee“. Mit den dicken Conti-Winter-Contact-Walzen auf dem 700 PS starken Abt RS6-S haben wir hier in Finnland wieder mal das Gegenteil bewiesen. Nur der Toyota GR Yaris und der MTM S3 waren auf den Rallyestrecken schneller und agiler unterwegs. Ja, Sie haben richtig gelesen, dieser zweitonnige Kombi hat uns alle verblüfft. Das Handling, ein Traum. Herrlich, wie Allrad und Leistung harmonisierten und den Grip der Winterreifen perfekt umsetzen. Anstellen, Lenkeinschlag, Gaseinsatz, Driftwinkel bestimmen, alles wie in einem Rallyeauto. Dazu der blubberige Sound aus

den vier Fanfaren, das Grinsen war ziemlich breit. Hätten wir Zeiten genommen, glauben Sie es mir, es wäre eng geworden zwischen dem Toyota und dem roten RS 6. Wie kommt's? Im Dynamic-Mode drückt der V8-Biturbo etwas mehr Kraft auf die Hinterachse. Dazu ist die Leistungsentfaltung trotz der Leistungssteigerung auf 700 PS wirklich gut dosierbar. Auch das tiefergelegte Fahrwerk war keine Spaßbremse. Im Gegenteil, zusammen mit den Sport-Stabis war die Masse deutlich besser beherrschbar. Die Spoiler? Haben es alle überlebt. Und das, obwohl wir oft vorn und hinten die Schneewälle gestreift haben. Einziger Kritikpunkt wäre noch die Keramikbremse. Wahrscheinlich waren die Stopper von der Performance und dem Reifengrip so sehr überrascht, dass sie deswegen ab und zu mit dem ABS ins Gehege kamen.

Kaum zu glauben, aber dieser RS6 ließ sich so agil und exakt wie ein Rallyeauto um den Kurs bügeln



Keine Sorge, die Stoll-Sport-Prototypen-Spoiler haben das enge Cutten der Schneewälle gut überstanden

APR RS3 LIMOUSINE

Der neue Audi RS3 durfte natürlich bei diesem Event nicht fehlen. Fünfzylinder und quattro, schon immer eine gute und schnelle Kombination auf Schnee und Eis. Und Tuner APR hatte es gerade so auf den letzten Drücker mit dem Auto geschafft. Quasi so sehr auf letzter Rille, dass man die neuen Stoll-Sport-Aeroteile noch mit Tarnfolie bekle-

MOTOR R5, Turbo, vorn quer • HUBRAUM 2480 cm³ LEISTUNG 294 kW (400 PS) bei 5600/min • MAX. DREHMOMENT 500 Nm bei 2250/min 0-100 KM/H 3,8 s SPITZE 290 km/h PREIS ab 81 429 Euro

Stoll Sport Aero, unter diesem Namen sollen die neuen Anbauteile bald bei APR zu kaufen sein

ben musste. Schließlich sind die Prototypen-Spoiler (Frontlippe, Lufteinlässe, Schweller, Heckschürze, Heckspoiler) noch in der Entwicklung und in der Abnahme beim TÜV. Es durfte also nichts schiefgehen. Räder, Reifen? Leichtes Audi-Sport-Rund in 20 Zoll mit 255er Conti Winter Contact TS 860S. Leistung? Offiziell noch Serie, das Steuergerät macht dem Tuner noch sehr zu schaffen. Dafür montierte man aber das haus-eigene Air-Intake-System in Verbindung mit einem Turbo-Inlet. Zusammen mit einer vom alten Modell angepassten Akrapovič-Auspuffanlage sollte die Finnland-Limousine also um die 420 PS an Bord gehabt haben.

Wie sich der neue RS3 auf feuchtem Asphalt anfühlt, hatten wir im letzten Heft erfahren. Wie sich das neue Chassis mit mehr negativem Radsturz, steiferen Stabis und erhöhten Federraten zusammen mit dem

Torque-Splitter auf Schnee und Eis schlägt, darauf waren wir gespannt. Und das neue Antriebssystem begeistert rundum. Da kommen richtig Rallyegefühle auf, das Air Intake schnauft und zwitschert, setzt dem Treiben akustisch die Krone auf. Je nach Kurve wird das Heck einzeln über die Räder nach außen gedrückt. Anbremsen, einlenken, mutig aufs Gas, und es geht im feinsten Driftwinkel ums Eck. Die Vorderachse ist mit den griffigen Winterreifen immer auf Kurs, in Wechselkurven schwingt man sich locker durch, nur wenn es schnell wird, ist Vorsicht geboten. Die Keramik-Anker harmonisieren nicht sonderlich gut mit dem schlüpfrigen Untergrund, das ABS regelt wild, das Pedal wird oft hart. Dennoch, diese halb getarnte RS3 Limousine gehört bei unserem Wintertest zu den Schnellsten. Nur der Yaris und der MTM S3 sind subjektiv noch schneller unterwegs.

Das neue, optionale Torque-Splitter-Antriebssystem sorgte für jede Menge Rallyefeeling



BRABUS 800 BLACK OPS

Wenn es um Continental und Tuning geht, darf natürlich Brabus nicht fehlen. Seit vielen Jahren verbindet die beiden eine haftstarke Partnerschaft. Die Beziehung ist so intensiv, dass der Reifenhersteller sogar spezielle Reifengrößen für die Brabus-Exoten auflegt. Beim speziell für diese Wintergeschichte präparierten G-Modell sind die Reifendimensionen aber von der Stange. Obwohl ... das ist untertrieben, denn es gibt sicher nicht viele Autos, die mit 285/40 R22 unterwegs

sind. Dem Brabus 800 Black Ops, einem auf zehn Fahrzeuge limitierten Super-G, passt das schwarze Gold perfekt. Auch der Rest sitzt wie angegossen. Zum Beispiel die verbreiterten Kotflügeldecken, Schürzen an Front und Heck, Carbon-Haubenaufsatz und, und, und. Alles, wie der Name Black Ops sagt, in feinstem Schwarz lackiert. Herzstück ist aber das V8-Biturbo-Triebwerk, das nun mit zwei größeren Turboladern anstatt 585 anständige 800 PS leistet. Klar, Bottrop kann auch mehr, siehe

den 900 PS starken Rocket Edition. Aber für Schnee und Eis sollte das genügen. Obwohl wir aufgrund der 2,5 Tonnen von vornherein etwas skeptisch waren. Doch nichts da, dieser schwarze Super-G fuhr sich überraschend agil. Kaum Untersteuern, die Winterreifen halten den Koffer in der Spur, der Allrad arbeitet konsequent, mit gesperrtem Differenzial lässt sich der G perfekt mit dem Gas um die Kehren jonglieren, der Sound sorgt für Pipi in den Augen.



FOTOS: RONALD SÜSSEN (6), L. WILIGALUS

Normal trägt dieser Sonder-G fette 23 Zöller und 305er-Reifen. Für den Wintertest wurden Monoblock-Räder in 22 Zoll und Conti Winter Contact TS 850 P in 285/40 R22 montiert



Der Brabus 800 Black Ops wirbelt in Finnland überraschend viel Schnee auf. Ein Erlebnis, wie gut die gripstarken Wintergummis den schwere SUV bändigen

Dieses Böllern und Brüllen, die schnaubenden Turbolader, wollen Sie hören? www.continental-reifen.de/tuning



Ungelenkiger, untersteuernder, schwerer G? Nein, der Brabus 800 überraschte mit guten Schwüngen und viel Fahrspaß

MOTOR V8, Biturbo, vorn längs HUBRAUM 3982 cm³ LEISTUNG 558 kW (800 PS) bei 6600/min MAX. DREHMOMENT 1000 Nm bei 3600/min 0-100 KM/H 4,1s SPITZE 240 km/h PREIS ab 336 252 Euro

Für den Nachteinsatz sind am Dach und auf der Haube jede Menge PIAA-Zusatzscheinwerfer montiert



DELTA 4x4 911 OFFROAD EDITION

MOTOR B6, Turbo, hinten längs
HUBRAUM 2981 cm³
LEISTUNG 343 kW (465 PS) bei 6500/min
MAX. DREHMOMENT 540 Nm bei 2300/min
0-100 KM/H 4,0 s
SPITZE 300 km/h
PREIS ab 230 244 Euro

Wenn der Tuningparts-Yaris der Schnellste war, der Abt RS6 die Überraschung, dann war dieser Elfer das absolute Highlight der Veranstaltung. Höhergelegt, Kotflügelverbreiterungen, Christbaum auf der Haube, Dachgarten mit Benzinkanister, Sandblech und Ersatzreifen – dieser 911 ist von einem anderen Stern. Gebaut und entwickelt von keinem anderen als Delta 4x4. Der bayerische Veredler rund um Max Loder machte schon in den vergangenen Jahren mit wilden Offroad-Umbauten an Tesla Model 3 und Y auf sich aufmerksam. Als dann das Ge-

rücht die Runde machte, Porsche baue einen höhergelegten Sonder-911 Safari, hatte Loder bereits seinen Carrera fertig. Basis ist das Allradmodell, dessen Biturbo-Boxer eine Leistungssteigerung von 385 auf 465 PS erfuhr. Dazu ein Höherlegungsfahrwerk, das rund fünf Zentimeter mehr Luft in die Radhäuser bringt. Das schafft Raum für die üppigen Conti-Winterreifen in 235/60 R18 (VA) und 265/45 R20 (HA), die auf gelochte Beadlock-Felgen gespannt sind. Entwickelt wurde die mehr als 230 000 Euro teure Offroad Edition eigentlich für den wilden Wüstenritt.

Doch taugt die spektakulär aussehende Kreatur auch im Schnee? Ja! Ja! Das höhere Chassis sorgte nicht wie erwartet für weniger Kurvenspaß. Im Gegenteil, die Schwünge und der Speed waren nicht weit weg von den Schnellsten. Ab und zu rutscht der Elfer mit seiner leichten Vorderachse untersteuernd übers Ziel hinaus. Sei's drum, das Lastwechseln beherrschte er mit am besten in dieser Runde. Wichtig ist aber: Es gibt viele Projekte, die bleiben eine Computervision. Und es gibt Delta 4x4, die einfach so einen Porsche zum Wüsten-Elfer umbauen. Und er fährt!



Allein das Höherlegungsfahrwerk verschlang knapp 30 000 Euro. Das Ziel: fünf Zentimeter mehr Bodenfreiheit



Kanister, Ersatzrad, Sandbleche, Wagenheber – alles, was man in Finnland so braucht

FOTOS: RONALD SASSEN (6), L. WILLEGALS

Ganz ohne Handbremse lässt sich der S3 per Gasfuß um die Kehren drehen



MTM S3 CLUBSPORT

Klar, bei unseren finnischen Winterspielen darf MTM nicht fehlen. Der Audi-Tuner kennt sich seit zig Jahren mit quattro und Power aus. Und diesmal will es Roland Mayer gleich zweimal wissen. Und zwar, wie sich sein 822 PS starkes Rennstreckenmonster R8 GT Street auf losem Untergrund bewegen lässt und ob so ein kompakter S3 dem Supersportler auf Eis und Schnee dann doch davonfährt. Den Anfang macht der Kleine, der grellgelbe S3 mit dem Beinamen Clubsport. Als Mayer hörte, dass wir auf echten Rallyestrecken fahren, montierte er noch Carbon-Vollschalensitze und Überrollbügel, sicher ist sicher. Leistung? Aus den originalen 310 macht der Tuner 442 PS. Geht wie? Geänderter Turbolader mit verstärkter Rumpfgruppe und vergrößertem Verdichter- und Turbinenrad, dazu eine vollmundigere Sportaus-

puffanlage, Hochdruck-Benzinpumpe und diverse ansaugseitige Optimierungen. Tiefer mit Gewindefahrwerk, breiter mit Nardo Edition in 19 Zoll. Und neben dem Yaris trägt dieser Audi auch die brandneuen Conti Winter Contact TS 870P. Gutes Omen? Ja! Denn ab dem ersten Meter begeistert dieser S3. Egal ob beschleunigen, bremsen, anpendeln, der Viertürer macht genau das, was man ihm sagt. Der Grip der neuen Winterreifen ist noch mal spürbar besser als mit den anderen Contis. Die Runde über die kurvenreiche Rallyestrecke ist wirklich sensationell. Mit dem schnell reagierenden Allradsystem ist der Audi richtig gelenkig. Die Hinterachse bekommt genug Power, hilfreiches Über-, wenig Untersteuern. Die 442 PS sind gut dosier- und hörbar. Das Handling ist eine Wucht, spielerischer und besser als beim neuen RS3 (APR) mit Torque Splitter.

Der neue Conti Winter Contact TS870 P beeindruckte mit extrem viel Grip beim Bremsen und Beschleunigen
MOTOR R4, Turbo, vorn quer
HUBRAUM 1984 cm³
LEISTUNG 325 kW (442 PS) bei 6500/min
MAX. DREHMOMENT 564 Nm bei 3600/min
0-100 KM/H 3,7 s
SPITZE 309 km/h
PREIS ab 75 000 Euro



Den Zusatz Clubsport verdient sich dieser S3 mit sauharten Vollschalensitzen und glänzendem Überrollbügel



Wenn es eine Wertung gäbe, in Sachen Speed und Handling wäre der MTM S3 das zweitbeste Auto im Feld

MTM R8 GT STREET

Natürlich darf bei so einem Event etwas Flaches, Schnelles nicht fehlen. Das Thema Supersportwagen hat diesmal MTM übernommen. Der bayerische Audi-Tuner packte neben dem gerade so hochgelobten S3 Clubsport auch sein aktuelles R8-Rennstreckenmonster mit in den Lkw. Quasi ein GT4-Rennwagen mit Straßenzulassung und viel Power. Mayer schmückt die Flunder mit XXL-Heckleitwerk, tiefem Frontspoiler, Flaps, Tieferlegung und leichten 20-Zöllern. Der normal 620 PS starke Zehnzylinder leistet hier dank Kompressor-Kit sage und schreibe 822 PS. Geht wie? Eaton-Kompressor, neu entwickeltes Ansaugsystem inklusive Wasserkühlung und Sportluftfilter, angepasste Motor- und Getriebesoftware. Soll so gerüstet in 2,9 Sekunden auf 100 schießen und über 330 km/h schnell sein. Hier auf Eis und Schnee spielt das natürlich keine Rolle, hier zählen Fahrbarkeit, Traktion, Handling. Und wir waren natürlich alle gespannt, wie sich über 800 PS auf dem rutschigen Geläuf anfühlen. Ist das noch beherrschbar? Macht das Spaß? Breites Grinsen, das ist auf jeden Fall garantiert. Der V10 spielt eine bezaubernde Musik, der Kompressor surrt herrlich, die Auspuffanlage hört man auch noch im 50 Kilometer entfernten Rovaniemi. Die Fotografen sind zufrieden, das Auto ist herrlich quer unterwegs, zieht viele Schneefontänen hinter sich her. Im Cockpit macht die Hatz durch den Wald natürlich viel Spaß.



Der Kompressorumbau mit höhergelegter Auspuffanlage ist nicht billig (49 900 Euro). Aber Hut ab, dass jemand wie MTM noch Motoren wie den V10 veredelt

Doch ganz ehrlich, dieser R8 gehört einfach auf die Rennstrecke, das Ding brauch Grip. Die eigentlich griffigen Conti-Winterpneus kommen schnell an ihre Grenzen, die Leistung ist zwar mit dem Kompressor gut dosierbar. Dennoch ist das eher ein Glücksspiel

anstatt kontrolliertes Schwingen. Mal passt es, mal dreht sich das Heck ein, mal verbremst man sich mit der wirr arbeitenden Keramikbremse. Fakt ist: Die Show stimmt, der Sound ist der Hammer, Schnee und Eis mag er aber nicht!



Die Spoiler haben gehalten, und die Wahl zum besten Quertreiber hat der R8 auch für sich entschieden

Wer seinen R8 optisch zum GT Street machen will, der bekommt das Aero-Kit für 39 900 Euro

MOTOR V10, Kompressor, Mitte hinten längs
HUBRAUM
 5204 cm³
LEISTUNG
 604 kW (822 PS) bei 8650/min
MAX. DREHMOMENT
 720 Nm bei 5100/min
0-100 KM/H
 2,9 s
SPITZE
 330 km/h
PREIS
 ab 295 600 Euro

SPEEDART MACAN SP-310

Sie sehen es schon oben an der Fahrzeugbeschriftung: 310 wie 310 PS. Tuner Speedart schickte allen Ernstes den kleinsten aktuellen Macan mit dem Zweiliter-Vierzylinder-Turbo aus dem Golf GTI hoch in den Norden. Was hat den denn geritten? Was soll dieser 1,9 Tonnen schwere SUV mit so wenig Leistung anstellen? Und dann noch extrem breite Winterreifen, vorn 265, hinten 295, der breiteste Pneu aller Finnland-Autos. Wir rufen Chef Striening von Finnland aus an und fragen, ob er sich nicht beim Auto vertan hat. „Nein, wartet mal ab, der geht gut. Auf dem Schnee sollte der manch stärkerem Auto davonfahren“, so der Tuner. Na gut, warten wir es ab. Golf-Motor im Porsche: Der Macan kommt quasi als Basismodell mit demselben Zweiliter-Turbo wie der

aktuelle Golf GTI. Sie wissen schon, VAG, ein Konzern. Mit 265 PS geht da natürlich nicht viel, alles ist ziemlich soft abgestimmt, es klingt auch nach nichts. Speedart kitzelt mit neuer Software, modifiziertem Sportluftfilter und Pedal-Booster 310 PS heraus. Für den guten Ton gibt es eine Sportauspuffanlage mit vier fetten Rohren, Tieferlegung per Gewindefedern und die schon angesprochenen 21-Zöller im klassischen Kreuzspeichendesign. Dann die ersten Runden über die Rallyestrecken – und wir können es kaum glauben. Dieser Macan ist deutlich agiler und schneller, als man es vermutet. Der Porsche fliegt in bester Rallyemanier durch die Ecken. Der Allrad schiebt immer etwas mehr

Kraft nach hinten, so kann man das Heck per Gasfuß dirigieren. Und das geht auch mit vergleichsweise mageren 310 PS ganz ordentlich. Im höheren Drehzahlbereich kommt der Sound der Auspuffanlage zur Geltung – deftiger und deutlich kerniger als die dröge Serie. Anbremsen und anpendeln mit dem tieferem Fahrwerk und den breiten Schlapfen? Kein Problem, das ABS harmonisiert mit den griffigen Sohlen. Einzig das eigensinnig hochschaltende Getriebe nervt, zumal dadurch im besten Drift oftmals die Kraft ausgeht. Ansonsten, beide Daumen hoch!

Die knurrigen Speedart-Fanfaren machen aus dem Basis-Macan akustisch einen echten Sportler

MOTOR R4, Turbo, vorn längs
HUBRAUM
 1984 cm³
LEISTUNG
 228 kW (310 PS) bei 5600/min
MAX. DREHMOMENT
 450 Nm bei 3500/min
0-100 KM/H
 5,9 s
SPITZE
 245 km/h
PREIS
 ab 74 714 Euro



Vielleicht lag es an den Conti-Winterreifen: Dieser schwachbrüstige Macan überraschte mit perfektem Handling

Durch das nicht komplett abschaltbare ESP war es schneller, die Kurven waren etwas ruhiger anzugehen. Einlenken? Top!

STARTECH TESLA MODEL Y

Auch wenn Sie, liebe AUTO BILD SPORTSCARS-Leser, mit der E-Mobilität noch nicht so richtig warm geworden sind, Tuning bleibt auch in dieser Liga nicht aus. Brabus hat sogar schon angefangen, den E-Motoren mehr Leistung einzuhauchen. Das könnte also doch in Zukunft spannend werden. Wie dem auch sei, in Finnland hatten wir natürlich auch ein E-Auto dabei. Und zwar das brandneue Tesla Model Y von Startech. An der Leistung wurde nicht gedreht, bei dem Konzept ging

MOTOR zwei E-Motoren, vorn und hinten
LEISTUNG 254 kW (345 PS)
MAX. DREHMOMENT ca. 500 Nm
0-100 KM/H 5,0s
SPITZE 217 km/h
PREIS ab 83 001 Euro

Conti-Reifenentwickler Bernd Beckmann checkte bei jedem Auto den Luftdruck und passte gegebenenfalls an

Wenn schon keine Gänsehaut von einer Sportauspuffanlage, dann wenigstens Kaminfeuer übers Bordmenü



es einzig um die Optik. Quasi weg von der Stangenware, hin zum sportiven SUV. Die neue Front- und Heckschürzen geben dem Y ein gänzlich neues Ansehen. In den großen Radhäusern tummeln sich Monostar-M-20-Zöller. Mit der Tieferlegung hat dieser Tesla seinen SUV-Status optisch ein für allemal abgelegt. Wenn es schon nicht mehr Power und keinen scheiternden Sound gibt, muss wenigstens der Wohlfühlfaktor stimmen. Und genau deswegen sparte Peter Strasburger, Chef von Startech, im Interieur nicht mit Farben, Leder und Alcantara. Schon vor der Fahrerei war klar, mit dem Startech-Tesla wird man hier nicht den Riesenspaß haben. 345 PS und Allradantrieb hat so ein Model Y zu bieten. Nicht gerade viel für einen Zweitonner. Sport-Taste und ESP-Knopf sucht man vergebens, das

kann ja heiter werden. Doch Strasburger hat uns noch einen Tipp mit auf den Weg gegeben. Im Fahrzeug-Menü auf „Pedale & Lenkung“, dann Schlupfstart berühren, und schon ist die Traktionskontrolle etwas eingeschränkter. Sagen wir es mal so: Drift einleiten okay, kurz halten geht auch noch, aber dann sagt die Elektronik: Feierabend! Und das bei gefühlten 30 Kurven auf der Rallyestrecke. Doch wenn es mal geradeaus ging und die Kurven nicht zu eng waren, kam so etwas wie Grinsen auf. Dann fühlen sich die drehmomentstarken Motoren richtig wohl, die Winterreifen pressen die Power fast schlupffrei in den Schnee, Einlenken und leichtes Übersteuern gehen auch. Ganz unlustig war es also nicht, die Verbrenner hatten aber deutlich mehr Fahrspaß zu bieten.



Wenn Querfahren schnell ist! Dieser Yaris verstand es wie kein anderer, die finnischen Rallyestrecken zu durchpflügen

MOTOR R3-Turbo, vorn quer
HUBRAUM 1618 cm³
LEISTUNG 231 kW (315 PS) bei 6500/min
MAX. DREHMOMENT 445 Nm bei 3000/min
0-100 KM/H 4,9 s
SPITZE 255 km/h
PREIS ab 66 920 Euro

Schlauer Allrad plus Drexler-Sperre, mehr mechanischer Grip auf Eis und Schnee ist kaum möglich



TUNINGPARTS GR YARIS

Bei diesem Schützling gab es von vornherein keine Fragezeichen. Der beste sportliche Kleinwagen der vergangenen Jahre war dafür prädestiniert, der versammelten Konkurrenz in Finnland um die Ohren zu fahren. Schon ab Werk ist der Japaner ein Wonneproppen. Verstellbarer Allrad, gut gehender Dreizylinder-Turbo, feines Fahrwerk und eine echte Handbremse. Das hätte eigentlich schon für den inoffiziellen Gesamtsieg dieses Vergleichs gereicht. Doch nein, Andreas Löchter von Tuningparts.org hatte seinen GR Yaris für die Hatz am Polarkreis noch weiter aufgerüstet. Per DTE-Chiptuning, HJS-Downpipe, Wagner-Turbo-Inlet und spezieller Auspuffanlage mit mittigem Endrohr leistet der Kleine nun 315 statt 261 PS. Dazu Dachspoiler, höhergelegter Schalthebel, Schaltungswegverkürzung, tiefergelegte Re-



Die leichten Evo-Corse-Felgen waren mit den brandneuen Conti Winter Contact TS 870 P in 225/40 R 18 bezogen



Tarnfolie, weil die mittig endende Sportauspuffanlage samt passender Heckschürze noch in der Erprobung war

caro-Sitzschalen, Drexler-Sperre, AP-Rennbremse, KW-Clubsport-Fahrwerk, Hardrace-Querlenker, leichte Evo-Corse-Räder mit brandneuen Conti Winter Contact TS 870 P, fertig. Glauben Sie mir, das Ding fuhr genauso krass, wie es die Zutatanten vermuten lassen. Der Motor stand nie still, man wollte quasi nicht mehr aussteigen. Die Strecken waren für den Yaris wie gemacht, keiner ließ sich so sicher und schnell durch die Kurven wedeln. Das hatte schon etwas vom feinen Schwingen auf einer Skiabfahrt. Wunderbar, wie schön sich der Toyota um die Hochachse drehen ließ. Das Chassis ist nahezu perfekt ausbalanciert und vermittelt viel Gefühl für Traktion und Haftung. Im Grinsbereich nonstop, vom Gas gehen, eindrehen lassen und mit gezieltem Übersteuern weiter. Die Drexler-Sperre arbeitet perfekt, setzt den beeindruckenden Grip der 870-P-Contis in Speed um. Im Rückspiegel tobt die weiße Pracht, der Dreizylinder hängt immer perfekt am Gas, die Sportauspuffanlage macht richtig Laune. Indiz der Freude: Der Yaris war das einzige Auto, das wir in den zwei Tagen zweimal nachtanken mussten!

Kein Scherz, die Autos mit den 285er-Reifen hatten spürbar mehr Grip als die mit 225ern und 235ern



MEHR AUFLAGEFLÄCHE, MEHR GRIP?

Ganz klares Ja! Nach unseren Testfahrten mit den zehn Tuningboliden ist klar: Die Zeiten, in denen man mit schmalen, grobstolligen Winterpneus besser durch Eis und Schnee fuhr, sind endgültig vorbei. Einfach unglaublich, wie viel Grip – und damit Fahrspaß – die Autos mit 285er- oder 295er-Winterreifen bieten. Wenig Flanke, wenig Bewegung im Gummi? Nein, die aktuellen Win-

terContact-Reifen sind weich genug, dass sich die Lamellen gut bewegen können. Aber auch so beschaffen, dass man auf trockener Autobahn ohne Bedenken bis zu 270 Sachen (W-Kennung) fahren kann. Besonders beeindruckend war der Vergleich der TS 850 und 860 gegen den brandneuen 870 P. Viel mehr Grip mit neuer Profilloptik, 3D-Lamellen und größeren Schneetaschen.



Michael Schneider, Continental-Tuning (r.), erklärt die Technologiesprünge vom Gestern in die Gegenwart



Den brandneuen WinterContact TS 870 P hatten der Yaris (225/40 R 18) und der MTM S3 (235/35 R 19) montiert. Es gibt ihn auch in 16, 17, 20 und 21 Zoll. Weitere Größen folgen



Fazit
Guido Naumann

Unglaublich, wie gut Winterreifen geworden sind. Die These von früher, je schmaler, desto besser: Vergessen Sie's. Spätestens seit wir mit 285er-Winterwalzen auf Abt und Brabus durch den finnischen Wald getanz sind, sind auch wir von breiten Winterreifen überzeugt.

FOTOS: L. WILLGALUS (3), RONALD SASSEN (2)

