

# CHARAKTERFRAGE

An Leistung mangelt es diesen fünf Charakteren keineswegs. Ihr fahrdynamisches Potenzial ist dennoch vollkommen unterschiedlich ausgeprägt. Wer bietet am Ende den meisten Sportsgeist?



Volvo S60 T6 by Heico Sportiv

Mercedes C350 CGI

Infiniti G37x

BMW 335i

Audi S4

Mit zwei vollkommen unterschiedlichen Philosophien treten die Newcomer von Infiniti und Volvo gegen die etablierte Konkurrenz aus Deutschland an

**E**rfolgreicher Schritt in Richtung Zukunft oder traurige Duplizität der Ereignisse? Diese Frage wird Infiniti wohl noch einige Zeit beschäftigen. Schließlich steht die noble Nissan-Tochter anno 2010 genau dort, wo Lexus bereits 1990 war. Sie will in Europa Fuß fassen, mit insgesamt

sechs Modellen den Kampf gegen etablierte Platzhirsche aus deutschen Landen aufnehmen. Wie? Mit so bewährten wie bekannten Mitteln: opulente Ausstattung, edles Flair, dazu ein Hauch Sportlichkeit und ein faires Preis-Leistungs-Verhältnis. Klingt verlockend, muss deswegen aber noch lange nicht

von Erfolg gekrönt sein – denken Sie mal an Lexus.

### Infiniti bietet nobles Flair zum fairen Preis

Den Optimismus lassen sich die Japaner dadurch nicht nehmen. Selbstbewusst proklamieren sie ih-

ren individuellen Stil und verheißen ein gehobenes Maß an Fahrdynamik. Schöne Worte, so sie denn auch zutreffen. Im Falle der Mittelklasselimousine G37 heißt dies: Kann der japanische Newcomer gegen Audi S4, BMW 335i und Mercedes C350 CGI bestehen? Und wie schlägt er sich gegen den schwedi-

sehen Individualisten Volvo S60 T6 by Heico Sportiv?

Optisch deutet beim Japaner erst einmal nichts auf eine sportliche Gesinnung hin. Dafür wirkt der zum Test angetretene G37x trotz manch netter Details einen Schuss zu barock. Gemischte Gefühle ruft auch sein Interieur hervor. Im Gro-

ßen und Ganzen offeriert Infiniti hier ein sehr gediegenes Ambiente. Im Detail zeigen sich allerdings Schwächen bei Bedienung und Verarbeitung. Manche Tastenanordnung kennen wir bereits aus dem Nissan 370Z. Kein Zufall, schließlich stammt das technische Fundament zu großen Teilen von eben je-

nem Sportcoupé. Serienmäßig fährt der G37 mit 3,7 Liter großem V6,

### Der G37-Motor stammt vom Nissan 370 Z

knackigem Sechsganggetriebe und Heckantrieb vor. Unser Exemplar hat dazu einen ausgiebigen Flirt mit

der Preisliste hinter sich. Anstelle der Handschaltung sitzt eine Siebenstufenautomatik (2200 Euro) im Getriebetunnel, statt Heckantrieb kommt ein Allradsystem mit elektrohydraulisch gesteuerter Mehrscheibenkupplung (2250 Euro) zum Einsatz. Verzichten muss das Allradmodell dagegen auf die optio- ▶





An der Vorderachse messen die Bremsscheiben 345 Millimeter



Mit einer Außenlänge von 4,72 Metern schiebt der Audi schon leicht in Richtung obere Mittelklasse. Das Platzangebot ist entsprechend großzügig



Trotz Vierrohr-Abgasanlage bleibt der Sound des S4 verhalten



Sportliches Gestühl mit gutem Seitenhalt und sehr hohem Sitzkomfort



Die meisten Bedienelemente sitzen beim S4 auf dem Kardantunnel. Folge: Die Mittelkonsole präsentiert sich ausgesprochen aufgeräumt



LED-Rückleuchten tragen bei jedem S4 zur Zierde des Hecks bei



Audi S4

In kurvigem Geläuf hat der Audi S4 in seiner Klasse keine Gegner zu fürchten

nale Sportausstattung. Sie beinhaltet eine Allradlenkung, größer dimensionierte Bremsen und ein straffer abgestimmtes Fahrwerk. Vor allem Letzteres scheint uns eine segensreiche Investition zu sein. Das serienmäßige Set-up weckt nämlich nur wenig Freude. Weiche Federn in Kombination mit straffen Dämpfern suggerieren im ersten Moment zwar eine straffe

**Das Serienfahrwerk des Infiniti G37x enttäuscht**

Meter auf dem Sachsenring machen dies deutlich. Mit starker Sei-

tenneigung schmiert der G37x die Kurventanz aber reichlich Unruhe ins Geschehen. Schon die ersten in die 180°-Kehre kippt der Aufbau dann schlagartig um die Längsachse, das Heck keilt aus. Im engen Rechtsbogen verrichtet der Allradler hingegen gute Dienste. Neutral und traktionsstark beschleunigt er

in Richtung Dreifach-Links. Die schnelle Kurvenkombination fördert wiederum starke Aufbaubewegungen zutage. Dafür dreht der Japaner bei Lastwechseln sanft ein. Bis in den dritten Gang lässt sich der zarte Driftimpuls mit dem Gaspedal in die Länge ziehen. In schnellen Ecken bleibt von dieser Agilität nur wenig übrig. Meist schaukelt der Infiniti mit leicht schiebender

Vorderachse den Lenkimpulsen träge hinterher. Als enttäuschend erwies sich auch das Durchhaltevermögen des Allradantriebs: Bereits in der dritten Runde wurde es dem System zu warm, der Allrad stieg zeitweise aus. Längsdynamisch schlägt sich der Japaner etwas besser. Sein V6 mit variabler Ventilsteuerung mobilisiert ab 3500 Touren ausreichende

Kraftreserven. Bei 5200/min liegen 360 Nm an, der rote Bereich beginnt gar erst bei 7500 Touren. So hoch **Ausdrehen ergibt beim G37-Motor wenig Sinn** mag der Sechszylinder im Grunde aber gar nicht drehen. Die letzten 500 Umdrehungen schüttelt er sich widerwillig von der Kurbelwelle,

der dezente V6-Sound mutiert dabei zu einem angestregten Sägen. Schon deshalb sollte man den Infiniti nicht in die Ecke der viertürigen Sportler stellen. Überzeugen kann er eher als sportiver Cruiser. Züliges, flüssiges Reisen, das liegt ihm – und seiner teils verschlafenen agierenden Automatik. Auch im Audi S4 muss nach Zuzahlung von 2450 Euro niemand

mehr selbst schalten. Dann übernimmt ein ausgesprochen facettenreiches Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen diese Arbeit. Verschliffen weich oder sportlich straff, verzahnt es stets zum richtigen Zeitpunkt das passende Räderwerk. Überhaupt zeigt der S4 einen wandlungsfähigen Charakter. Dank adaptiver Fahrwerksregelung (835 Euro) rollt er trotz seiner straffen



BMW 335i

Längsdynamisch liegt der BMW fast auf Augenhöhe mit dem Audi. Nur beim klassischen 0-100-Sprint muss er sich dem Allradler geschlagen geben



Nach dem Kaltstart röhrt der 335i in bester Reihensechszylinder-Manier



Modische Seitenlinie ohne Highlights: Der BMW tritt im Serienzustand sehr dezent auf. Wer stämmigere Konturen wünscht, muss zum M-Paket greifen



An der Vorderachse verzögern die im Vergleich größten Bremsscheiben



Das Fahrwerk ist angenehm straff, aber keineswegs zu hart



Kleines Novum im BMW-Cockpit: Bei der Automatikversion ersetzen klassische Schaltpaddel hinter dem Lenkrad die früheren Drucktasten



Die souveräne Sechsstufenautomatik kostet bei BMW 2190 Euro Aufpreis





Infiniti G37x

Kurven nimmt der Infiniti mit relativ starker Seitenneigung in Angriff. Traktionsprobleme kennt der Japaner dank Allrad aber nicht

Grundabstimmung keineswegs zu hart über Kanaldeckel. Allenfalls die variable Dynamiklenkung (1000 Euro) schmälert das entspannte Fahrerlebnis durch ihr sehr überspitztes Ansprechen um die Mittelachse. Kein großer Makel, denn der S4 fährt ohnehin lieber schnell. Seine Vorstellung am Sachsenring gleicht einer Machtdemonstration. Williges Einlenkverhalten, hoher

Grip an der Vorderachse und ein Handling, das in dieser Klasse seinesgleichen sucht. Der S4 tänzelt **Fahrdynamisch dominiert der S4 deutlich**

mit leichtfüßig mitschwingendem Heck bei gleichzeitig innig haftender Vorderachse spielerisch übers Rennstrecken-Parkett, folgt exakt

gesetzten Lastwechseln mit gut beherrschbarem Übersteuern und setzt seinen quattro-Antrieb aus engen Kehren heraus angenehm hecklastig in Szene. Sein Kompressor-V6 rundet das Gesamtpaket angemessen ab: kultiviert, druckvoll in allen Lebenslagen und bullig im Antritt. Einzig an seiner Stimme dürfte der Ingolstädter noch etwas arbeiten.

So gelungen der Antrieb des Audi aber auch sein mag, die Auszeichnung für den besten Sechszylinder wandert dennoch nach München. Das Triebwerk im 335i hat bei seiner Umstellung von zwei auf einen Lader nichts an Charakter verloren. Er schnalzt weiterhin freudig dem Drehzahlbegrenzer entgegen, reagiert auch im tiefsten Drehzahlkeller sehr spontan auf Gasbefehle



Stilvolles Ambiente mit leichten Schwächen in der Ergonomie



Hinter dem Lenkrad sitzen fest angebrachte Schaltsicheln



Größtes Manko des Infiniti ist das sehr dünne Händlernetz. Derzeit sitzen in Deutschland vier Vertragspartner, 2011 sollen es immerhin elf sein



Manche loben die schnörkellose Linie des G37, andere finden sie zu barock. Fakt ist: Der hohe Dachverlauf kommt der Kopffreiheit im Fond zugute



Das Mobiliar im G37 bietet hohen Sitzkomfort - und wenig Seitenhalt



Vielspeichen-Alus in 18 Zoll sind beim G37 serienmäßig dabei

und verwöhnt dabei stets mit seidiger Laufkultur. Die optionale Sechsstufenautomatik erweist sich dabei kaum als Spaßbremse. Sie wechselt die Fahrstufen ausgesprochen flink und kann seit Kurzem endlich über sinnvoll geformte Schaltpad- am Lenkrad bedient werden. Fahrwerkstechnisch verlieren die Münchner den Kampf gegen Ingolstadt allerdings deutlich. Sicher, ei-

**BMW schickt den 335i ohne M-Paket**

nige Zehntel gehen auf das Konto der noch jungfräulichen Ausstattung. Schmale Runflat-Pneus und das relativ komfortabel federnde Fahrwerk sind keine Garantien für Bestzeiten. Doch selbst in voller Sportmontur könnte der 335i mit

der gelben Allradwaffe nicht Schritt halten. Dennoch fühlt sich auch dieser Bayer auf dem Sachsenring keineswegs unwohl. Die im Alltag künstlich steif wirkende Lenkung stört hier nicht mehr, das Fahrverhalten bleibt selbst bei provozierendem Übersteuern lammfromm. Noch entspannter liefert der Mercedes seine Sachsenring-Zeit ab. Zum einen, weil das ESP auch im

Sportmodus gewissenhaft über Querbeschleunigung und Radschlupf wacht. Zum anderen, weil der Benz ein Komfortauto aus Überzeugung ist. Mag seine Lenkung taub, das Fahrverhalten frontlastig und die Automatik etwas langsam sein - spätestens auf der Heimfahrt entschädigt der Stuttgarter mit Qualitäten, die in diesem Quintett kein anderer so perfekt be-



Bei unseren Messungen offenbarte die Bremsanlage leichtes Fading



Im Profil fällt besonders die deutlich ansteigende Fensterlinie auf. Dennoch sollte kein falscher Eindruck entstehen: Der Benz ist kein Dynamiker



Der Klang des Mercedes ist ebenso dezent wie sein Endrohr-Duo



Mercedes koppelt den 3,5-Liter-V6 serienmäßig an eine Automatik



Trotz klarer Gliederung bedarf es einer gewissen Eingewöhnung, bis das Tasten-Ensemble auf der Mittelkonsole zielsicher angesteuert wird



Selbst im Sportmodus unterbindet das ESP kleine Rutscher rigoros



Mercedes C350 CGI

Egal ob auf Landstraße oder Autobahn: Der Mercedes bleibt ein sehr souverän motorisierter Ruhepol. Schnell fährt er nur auf ausdrückliches Kommando

Fotos: R. Sassen





Gediegenes Ambiente mit serienmäßiger Vollausstattung. Die Mittelkonsole ist mit ihren kleinen Tasten allerdings ein Quell zahlreicher Fehlbedienungen

Dank Sportfedern wankt der S60 in Kurven kaum. Sein Verhalten im Grenzbereich ist frei von Tücke – allerdings auch von Fahrspaß



Volvo S60 T6 by Heico Sportiv

Meist intonieren die vier Endrohre ein sehr zurückhaltendes Sechszylindersäuseln. Nur unter Volllast schnauben sie aggressiv



Ein adaptives Fahrwerk ist beim Heico-Volvo ebenfalls serienmäßig

herrscht. Seelenruhig spult er schnelle Autobahnetappen ab, plät-

**Komfort ist die große Stärke des Mercedes**

tet Unebenheiten dabei ebenso galant wie souverän und vermittelt seinem Fahrer stets das Gefühl er-



Dynamische Seitenpartie mit abfallender Dachlinie. Ja, das geht zulasten der Kopffreiheit, schaut dafür aber ausgesprochen schick aus

habener Ruhe. Redaktionskollege Stefan Helmreich schwärmte bereits nach wenigen Metern von diesem „entschleunigenden Charakter“. Wobei der Benz im Ernstfall ebenfalls recht hurtig spurt kann. Sein V6 dreht willig aus und entfaltet dabei einen dezent kernigen Klang.



Die verbauten 19-Zöller schmälern den Abrollkomfort deutlich

Wem die Angebote von Audi, BMW und Mercedes zu konservativ erscheinen, der sollte sich einmal den neuen Volvo S60 T6 näher anschauen. Mit dem Zusatz „by Heico Sportiv“ versehen, handelt sich dabei nämlich nicht mehr um ein schnödes Allerweltsauto, sondern um einen auf 100 Exemplare li- ▶

**Auto Bild.de ARCHIV**  
[www.autobild.de/go/sportlimos](http://www.autobild.de/go/sportlimos)

Der Audi S4 musste seine sportlichen Qualitäten schon einmal beweisen. Damals gegen Konkurrenten von Alpina, BMW und VW

**GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN**

SEKTOR 5	TOPSPEED	SEKTOR 4	SEKTOR 2
21,36 s	211,2 km/h	24,41 s	26,65 s
21,89 s	207,8 km/h	24,86 s	27,43 s
22,21 s	202,2 km/h	25,37 s	27,36 s
22,54 s	201,3 km/h	25,97 s	27,77 s
22,51 s	203,6 km/h	25,80 s	28,87 s

**RUNDENZEITEN**

Audi	1:42,39 min
BMW	1:45,08 min
Volvo	1:46,15 min
Mercedes	1:47,82 min
Infiniti	1:48,61 min

**SEKTOR 1**

10,95 s
11,19 s
11,59 s
11,92 s
11,59 s

**SEKTOR 3**

19,02 s
19,71 s
19,62 s
19,62 s
19,84 s

**HITLISTE**  
 So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

- TechArt GT Street RS\*  
1:31,94 min  
143,74 km/h
- Audi S4  
1:42,39 min  
129,07 km/h
- BMW 335i Performance  
1:44,28 min  
126,73 km/h
- BMW 335i  
1:45,08 min  
125,77 km/h
- Volvo S60 T6 by Heico Sportiv  
1:46,15 min  
124,50 km/h
- Mercedes C 350 CGI  
1:47,82 min  
122,57 km/h
- Infiniti G37x  
1:48,61 min  
121,68 km/h
- VW Golf GTI (Handschaltung)  
1:48,65 min  
121,63 km/h

**Sachsenring**  
 www.sachsenring.de  
 Testbedingungen  
 Streckenlänge: 3671 Meter  
 Wetter: 14° Celsius, sonnig  
 Asphalt: trocken

► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximalen Grip an der Vorderachse.

\*Testfahrzeug auf Sportreifen; straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

**LEIDENSCHAFT HAT EINEN STARKEN MOTOR.**

**MESSE ESSEN**  
Place of Events

**FOR DRIVERS AND DREAMS**  
27.11. – 05.12.2010 [WWW.ESSEN-MOTORSHOW.DE](http://WWW.ESSEN-MOTORSHOW.DE)

**ESSEN MOTOR SHOW**



TECHNISCHE DATEN	AUDI	BMW	INFINITI	MERCEDES	VOLVO
Motor	V6, Kompressor	R6, Turbo	V6	V6	R6, Turbo
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs	vorn längs	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2
Hubraum	2995 cm³	2979 cm³	3696 cm³	3498 cm³	2953 cm³
Bohrung x Hub	84,5 x 89,0 mm	84,0 x 89,6 mm	95,5 x 86,0 mm	92,9 x 86,0 mm	82,0 x 93,2 mm
Verdichtung	10,3 : 1	10,2 : 1	11,0 : 1	12,2 : 1	9,3 : 1
kW (PS) bei 1/min	245 (333)/5500-7000	225 (306)/5800	235 (320)/7000	215 (292)/6400	243 (330)/5300
Literleistung	111 PS/l	103 PS/l	87 PS/l	83 PS/l	112 PS/l
Nm bei 1/min	440/2900-5300	400/1200-5000	360/5200	365/3000-5100	460/2100-4500
Antriebsart	Allrad	Hinterrad	Allrad	Hinterrad	Allrad
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplung	6-Stufen-Automatik	7-Stufen-Automatik	7-Stufen-Automatik	6-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	345 mm/innenbelüftet	348 mm/innenbelüftet	320 mm/innenbelüftet	322 mm/innenbelüftet	336 mm/innenbelüftet
Bremsen hinten	330 mm/innenbelüftet	336 mm/innenbelüftet	308 mm/innenbelüftet	300 mm/innenbelüftet	302 mm/innenbelüftet
Radgröße vorn/hinten	8 x 18	8 x 17	7,5 x 18	7,5 x 17	8 x 19
Reifengröße vorn/hinten	245/40 R 18	225/45 R 17	225/50 R 18	225/45 R 17	245/35 R 19
Reifentyp	Bridgestone Potenza RE 050 A	Bridgest. Potenza RE 050 A RFT2	Bridgestone Potenza RE 050 A	Continental SportContact 3 MO	Pirelli P Zero Nero
Länge/Breite/Höhe	4717/1826/1406 mm	4531/1817/1421 mm	4775/1770/1470 mm	4581/1770/1447 mm	4628/1899/1454 mm
Radstand	2811 mm	2760 mm	2850 mm	2760 mm	2776 mm
Tankvolumen	64 l	63 l	80 l	66 l	67,5 l



Der Audi-V6 bietet den bulligsten Antritt. BMW kontert mit einem feinen Turbotriebwerk, das vor allem mit seiner Drehfreude begeistert. Der V6-Sauger von Infiniti bevorzugt genauso wie das Mercedes-Aggregat den mittleren Drehzahlbereich. Beim Volvo generiert ein Turbo kultivierte Kraft in allen Lagen

MESSWERTE TOUGHBOOK	AUDI	BMW	INFINITI	MERCEDES	VOLVO
Beschleunigung					
0- 50 km/h	1,8 s	2,2 s	2,3 s	2,4 s	2,3 s
0- 80 km/h	3,5 s	4,1 s	4,2 s	4,6 s	4,3 s
0-100 km/h	5,0 s	5,6 s	6,1 s	6,4 s	6,0 s
0-130 km/h	7,7 s	8,6 s	9,4 s	10,0 s	9,0 s
0-160 km/h	11,4 s	12,6 s	14,3 s	15,0 s	13,4 s
0-180 km/h	14,7 s	15,8 s	18,1 s	19,0 s	16,9 s
0-200 km/h	18,7 s	19,8 s	23,1 s	24,0 s	21,5 s
Viertelmeile					
0-402,34 m	13,19 s	13,82 s	14,31 s	14,56 s	14,15 s
Zwischenspur					
60-100 km/h	2,7 s	2,8 s	3,3 s	3,3 s	3,0 s
80-120 km/h	3,3 s	3,5 s	4,0 s	4,2 s	3,5 s
Bremsweg					
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	36,0 m (-10,7 m/s²)	36,2 m (-10,7 m/s²)	34,9 m (-11,1 m/s²)	35,4 m (-10,9 m/s²)	36,9 m (-10,5 m/s²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	35,7 m (-11,0 m/s²)	37,6 m (-10,3 m/s²)	35,0 m (-11,0 m/s²)	36,5 m (-10,6 m/s²)	36,9 m (-10,5 m/s²)
Testverbrauch					
Ø auf 100 km	12,8 l Super	10,5 l Super Plus	12,5 l Super Plus	10,7 l Super	12,3 l Super Plus
Reichweite	500 km	600 km	640 km	620 km	550 km
Leergewicht	1807 kg	1617 kg	1775 kg	1620 kg	1793 kg
Leistungsgewicht	5,4 kg/PS	5,3 kg/PS	5,5 kg/PS	5,5 kg/PS	5,4 kg/PS
Zuladung	428 kg	453 kg	515 kg	480 kg	427 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	AUDI	BMW	INFINITI	MERCEDES	VOLVO
Herstellerangabe	250 km/h (abgeregelt)	250 km/h (abgeregelt)	240 km/h (abgeregelt)	250 km/h (abgeregelt)	250 km/h (abgeregelt)

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	AUDI	BMW	INFINITI	MERCEDES	VOLVO
Ausstattung					
18-Zoll-Leichtmetallräder	Serie	ab 1170	Serie	1720	-(19 Zoll Serie)
adaptives Fahrwerk	835	-	-	1119 (Fahrtdynamik-Paket)	Serie
Allradantrieb	Serie	2600	2250	-	Serie
Automatik-/Doppelkupplungsgetr.	-/2450	2190/-	2200/-	Serie/-	Serie/-
Lederausstattung	ab 515	ab 1820	-(Serie ab GT)	1952	Serie
Sportsitze	710	630	-(nicht bei Allrad)	3463 (Sportpaket AMG)	-
Bi-Xenonscheinwerfer	Serie	990	Serie	ab 1012	Serie
<b>Serienfahrzeug ohne Extras</b>	<b>51 800 Euro</b>	<b>42 600 Euro</b>	<b>40 600 Euro</b>	<b>47 927 Euro</b>	<b>63 968 Euro</b>



Spiel, Satz und Sieg: Aus sportlicher Sicht führt kein Weg am Audi S4 vorbei. Zu deutlich dominiert er alle relevanten Disziplinen

mitierten Exoten. Dennoch ist der bullige Schwede kein reines Tuningprodukt, sondern das Ergebnis einer kreativen Kooperation von Veredler Heico Sportiv und Volvo selbst. Mit einem normalen S60 hat er erwartungsgemäß nicht mehr viel gemein. Seine Optik ist deutlich aggressiver, das adaptive Fahrwerk mit Sportfedern optimiert. Und auch im Motorraum hat der Tradi-

**Trotz opulenter Spoiler ein sanftes Wesen**

Bemühungen. Dennoch bleibt auch dieser Volvo im Grunde ein Vertreter der besonnenen Fahrkultur. Der Reihensechszylinder drückt sein

Drehmoment sehr geschmeidig auf die Kurbelwelle, die Automatik schaltet nicht nur flink, sondern auch sanft durch ihre sechs Fahrstufen. Etwas ruppiger agiert das Fahrwerk, was gleichermaßen an den Sportfedern wie an den flachen Flanken der 19-Zoll-Bereifung liegt. Geschmälert wird das Fahrerlebnis dadurch allerdings kaum. In sportlicher Hinsicht drücken die Werks-

gene allerdings stark auf das Temperament. Schnelle Rundenzeiten werden durch die gefühllose Lenkung, die stark nachlassende Bremse und das konsequent untersteuernde Fahrverhalten erschwert. Abseits gesperrter Pisten macht der Volvo dennoch eine sehr gute Figur. Nur eben nicht als Sport-, sondern als entspannte Reiselimousine mit feudaler Ausstattung.

**FAZIT**

TESTWERTUNG	1 AUDI S4	2 BMW 335i	3 VOLVO S60 T6 BY HEICO	4 MERCEDES C350 CGI	5 INFINITI G37x
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
<b>gesamt</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>	<b>★★★★★</b>

★★★★★ = traumhaft, ★★★★ = macht an, ★★★ = akzeptabel, ★★ = könnte besser sein, ★ = schwach

Es kann nur einen geben - und in dieser Klasse ist es mit weitem Abstand der Audi S4. Der Ingolstädter überzeugt auf ganzer Linie: knackiges Fahrwerk, grandioses Handling, bulliger Motor. Platz zwei geht nach

München. Der BMW 335i bietet mit seinem famosen Antrieb ebenfalls reichlich Sportsgeist. Fahrwerkseitig geht er aber zu viele Kompromisse ein. Kraftvolle Optik und eine feudale Ausstattung sind die Vorzü-

ge des Volvo. Trotz seiner kraftvollen Aufmachung ist der exklusive Schwede von eher entspanntem Wesen. Gehobener Fahrkomfort steht beim sehr gelungenen, aber nur wenig fahrdynamischen Mercedes im

Vordergrund. Auch der Infiniti fährt lieber flott geradeaus. Auf der Rennstrecke konnte er sich nicht behaupten, im Alltag verspricht er dennoch reichlich Charme. Manuel Iglisch

