Farb

Mit 300 beziehungsweise 320 PS zielen Audis neuer S3 Sportback und der Extrem-Volvo V40 HPC von Heico Sportiv auf den ebenfalls allradgetriebenen BMW M 135i. Knapp vorbei ist jedoch auch daneben

Audi S3 Sportback

Vermutlich hatte der V40 die Schnauze einfach gestrichen voll. Erst bekommt er von den Testern aus den pragmatischeren Ressorts in bester Radio-Eriwan-Manier verklickert, dass er im Prinzip ja ein prima Auto sei, bloß eben nicht ganz so gut wie einige andere. Und dann wird er von uns auch noch auf der Rennstrecke abgewatscht. Über drei Sekunden verliert sein Topmodell T5 im Kompaktklasse-Grand-Prix (Heft 8/13) auf den Golf GTI, sechs sogar auf den Sieger Renault Mégane RS. Bitter ist jedenfalls ein süßes Wort für die Niederlage, die er damals einstecken muss.

Einer hat sich deshalb zum Rächer auserkoren und im Volvo-exklusiven Fitnessstudio von Heico Sportiv mal so richtig austrainieren lassen. Auftrag: Macht alles, solange es schneller macht! Bitte sehr: Ein Gewindefahrwerk verringert das Spiel zwischen Karosserie und Straße, sechskolbige Sportbremsen ersetzen die schüchternen Serienstopper, den Innenraum möbeln Recaro-Schalen auf, während sich der 2,5-Liter-Fünfzylinder weitestmöglich vom 254 PS starken Serienorgan zu distanzieren sucht. Ein größerer Lader, passende Ladeluftkühler, geweitete Atemwege und eine klappengesteuerte Abgasanlage samt Sportkats bringen 66 PS – sind jedoch noch nicht die ganze Wahrheit. Clou des Dopings ist ein Injektionssystem für Wasserethanol, das die Leistung noch mal um 30 PS aufspritzt, vom TÜV aber leider nicht gesegnet wird. Okay, der Zweck heiligt manchmal die Mittel, allerdings bietet Heico die Geheimwaffe nicht mal unter der Ladentheke an, sodass der V40 der Vergleichbarkeit halber mit den legalen 320 PS in den Ring steigen muss.

druck

Heico V40 T5 HPC

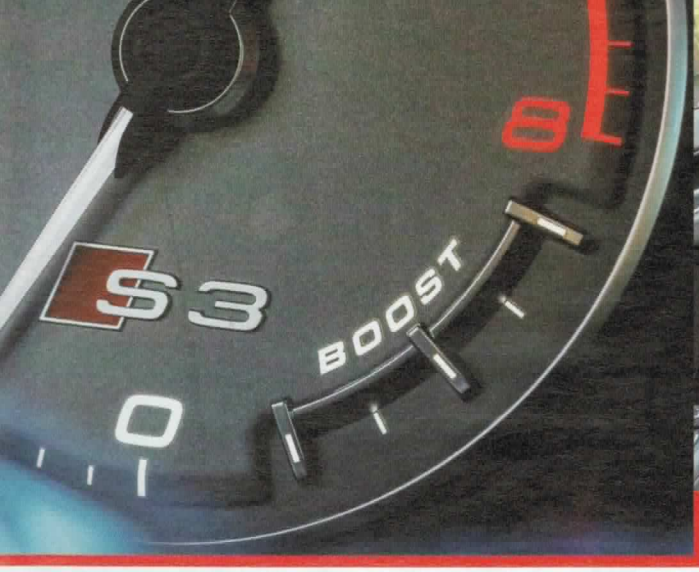
BMW M 135i xDrive

Und damit platzt er mitten hinein ins bayerische Derby, das der Audi S3 gerade neu entfacht. Dessen dritte Ausgabe bleibt dem bekannten Strickmuster treu, nimmt sich den Turbomotor weiterhin quer zur Brust und allradelt mit der Haldex-Version des quattro-Antriebs. Duftet im ersten Moment ein bisschen aufgewärmt, zugegeben, ist stellenweise aber tatsächlich frisch zubereitet. Die elementaren Neuerungen konzentrieren sich allesamt im Frontbereich und betreffen erstens die messbaren knapp 70 Kilo Gewichtsverlust gegenüber dem Vorgänger, zweitens die neue Progressivlenkung, die erst angenehm sachte, dann giftiger anspricht, und drittens den Vierzylinder mit kombinierter Einspritzung und Valvelift-System. Der ist gerundet zwar nach wie vor zwei Liter groß, beutet sich nun jedoch schonungsloser aus. 1,2 Bar ladern 300 PS aus nur 1984 Kubik, womit er den verblichenen S3 um 35 übertrifft, sich insgesamt aber einen Tick defensiver aufstellt als der sechstöpfige BMW.

Heico platzt mitten ins Bayern-Derby hinein

Der M 135i motorisiert als einer von immer wenigeren noch nach Art des Hauses, drückt seine Turboladung mit 0,8 Bar um einiges moderater aus, steht dank der drei Liter Hubraum aber voller und zeitiger im Saft. Dass der 1er schneller losschnalzt, liegt aber nicht nur an der Kraftentfaltung, sondern vor allem am großartigen Sportautomaten, der das Drehzahlband mit acht Stufen kürzer steppen kann als der Doppelkuppler mit nur sechs Gängen im Audi S3. Auch fahrkulturell grenzen sich die Bayern weiter ►

Fotos: R. Sassen



Das schlanke Mobiliar des Audi definiert die Qualitätsmaßstäbe in der Kompaktklasse. Ladedruck zeichnet sich in Gestalt mehrerer LEDs in der neuen Boostanzeige ab

Der Sportautomat ist so etwas wie Franck Ribéry für den FC Bayern – sakrisch schnell, trickreich und damit Dreh- und Angelpunkt für den spielfreudigen Antrieb. Passend: das offensive Ansprechverhalten

gegeneinander ab, als es die 70,29 Kilometer, die zwischen ihren Geburtsorten liegen, vielleicht vermuten lassen. Trotz des höheren Gewichts fährt sich der BMW schon im Ansatz fluffiger, wirkt quirliger, wenngleich immer auch ein bisschen virtuell. Gasannahme, Getriebe und Lenkung variieren mittels Kippschalter ihre Spitzigkeit, steigern damit bis zu einem gewissen Punkt auch die Agilität, verfallen mit der Sport-Plus-Stellung aber ins Epileptische. Gefühl bringt so richtig nur der 320 PS starke Reihensechser ins Spiel. In den kleinen Gängen wird er noch weitestgehend vom Schubschwall des Turbos überschwemmt, sobald die Übersetzungen jedoch länger werden, entfaltet sich der urtypische Hochdrehcharme ebenso wie die Reibeisenstimme, für die er so vergöttert wird.

Dennoch: Im Audi dringt der Motor stärker zu einem durch. Zwar schnappt er aufgrund des größeren Laders nicht halb so tollwütig nach Gasbefehlen, klingt und dreht danach aber kerniger. Im Gegenzug fehlt dem Audi die Geschmeidigkeit des BMW-Antriebs. Was stört, ist in erster Linie, dass das DSG bei fixeren Starts immer ein Weilchen braucht, bis es eine seiner beiden Kupplungen in den Kraftfluss geschliffen bekommt. Erst danach springt der S3 energisch ab, salvt beim Schalten durch die kleinen Röhrchen, die erstmals überhaupt bei einem A3 zu viert aus der Schür-

Der HPC versteht sich als Machbarkeitsstudie und radikalisiert den V40 auf der Strecke sogar am Audi vorbei. Begeisternd sind vor allem Fahrwerk und Klang. Leider lässt sich die Automatik nicht mitreißen

Wählbar ist beim S3 nur der Look der Räder, 18 Zoll stehen als Größe fest. Die Zahl der Endrohre wurde dem S-Kodex angepasst

M-Deko tricoloriert die Sättel der trittfesten, vehement verzögernden Bremsanlage ebenso wie die Mittelbahnkeder der ausgezeichneten Seriensitze

ze gucken – kriegt die nominelle Überlegenheit des BMW am Ende aber doch nicht klein. Dreizehn Zehntel Rückstand bis 200 sind eine Niederlage, völlig klar, aber angesichts der geringeren Ressourcen nichts anderes als leistungsgerecht.

Der Volvo hängt insgesamt sogar um gut drei Sekunden zurück, was jedoch auf einmal deutlich näher erscheint, wenn man sich vor Augen führt, woher er kommt. Grund für die Weite seines Weges ist der Allradantrieb oder besser dessen eingeschränkte Verfügbarkeit innerhalb der V40-Palette. Im Gegensatz zu BMW, die xDrive beim M 135i – mit der Automatik zwangsverkuppelt – regulär als Extra verkaufen, bietet ihn Volvo einzig und allein für den Cross Country an. Da er für die deftigen 510 Newtonmeter, die Heico aus dem Fünfzylinder quetscht, aber so etwas wie eine Existenzgrundlage ist, entwickelte man den sportlichsten aller V40 tatsächlich aus dem unsportlichsten. Runter mussten also nicht nur die Kunststoffbeplankungen, sondern insbesondere die Federwege. Um rund vier Zentimeter überragt der CC die konventionellen V40 normalerweise, Heico senkt ihn nun um deren sieben ab. In die Radhäuser ziehen leichtere 19-Zöller, die werksmäßigen Allroundreifen weichen klebrigen ►

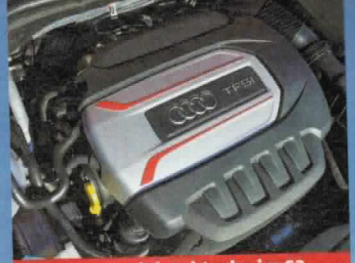
Der 1er fährt fluffig, der S3 kernig, aber zäher

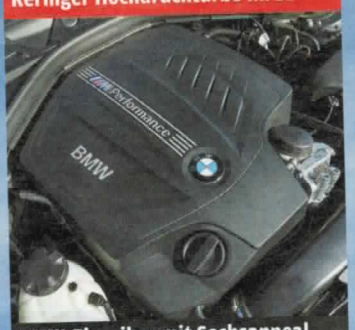
TECHNISCHE DATEN	AUDI	BMW	HEICO SPORTIV
Motor	R4, Turbo	R6, Turbo	R5, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn längs	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1984 cm³	2979 cm³	2497 cm³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm	84,0 x 89,6 mm	83,0 x 92,3 mm
Verdichtung	9,3 : 1	10,2 : 1	9,5 : 1
kW (PS) bei 1/min	221 (300)/5500-6200	235 (320)/5800	235 (320)/5400
Literleistung	151 PS/l	107 PS/l	128 PS/l
Nm bei 1/min	380/1800-5500	450/1300-4500	510/3500
Antriebsart	Allrad	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplung	8-Stufen-Automatik	6-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	345 mm/innenbelüftet	340 mm/innenbelüftet	370 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	310 mm/innenbelüftet	345 mm/innenbelüftet	280 mm
Radgröße vorn - hinten	7,5 x 18	7,5 x 18 - 8 x 18	8 x 19
Reifengröße vorn - hinten	225/40 R 18	225/40 R 18 - 245/35 R 18	235/35 R 19
Reifentyp	Continental SportContact 5 AO	Michelin Pilot Super Sport	Continental SportContact 5P
Länge/Breite/Höhe	4324/1785/1404 mm	4340/1765/1411 mm	4369/1802/1390 mm
Radstand	2631 mm	2690 mm	2647 mm
Tankvolumen	55 l	52 l	62 l

MESSWERTE TOUGHBOOK	AUDI	BMW	HEICO SPORTIV
Beschleunigung			
0- 50 km/h	1,9 s	1,8 s	2,3 s
0- 80 km/h	3,6 s	3,3 s	4,2 s
0-100 km/h	5,0 s	4,6 s	5,7 s
0-130 km/h	7,7 s	7,3 s	8,6 s
0-160 km/h	11,5 s	10,9 s	13,0 s
0-200 km/h	19,0 s	17,7 s	21,0 s
Viertelmeile			
0-402,34 m	13,26 s	13,02 s	13,85 s
Elastizität			
60-100 km/h im 4. Gang	4,3 s	3,2 s	5,2 s
80-120 km/h im 5. Gang	5,7 s	4,1 s	7,4 s
80-120 km/h im 6./7./8. Gang	7,7/-/-s	5,4/6,8/9,4 s	13,2 s
Bremsweg			
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	34,6 m (11,2 m/s²)	34,4 m (11,2 m/s²)	36,9 m (10,5 m/s²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	35,9 m (10,7 m/s²)	33,7 m (11,4 m/s²)	37,0 m (10,4 m/s²)
Testverbrauch			
Ø auf 100 km	10,1 l Super Plus	9,6 l Super Plus	11,0 l Super Plus
Reichweite	540 km	540 km	560 km
Leergewicht	1522 kg	1574 kg	1616 kg
Leistungsgewicht	5,1 kg/PS	4,9 kg/PS	5,1 kg/PS
Zuladung	483 kg	471 kg	454 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	AUDI	BMW	HEICO SPORTIV
Herstellerangabe	250 km/h (abgeregelt)	250 km/h (abgeregelt)	265 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	AUDI	BMW	HEICO SPORTIV
Serienfahrzeug ohne Extras	**40 100 Euro**	**44 750 Euro**	**35 780 Euro**
Ausstattung	S3 Sportback	M 135i xDrive	Cross Country AWD
Bremse / Lenkung	Serie / Serie	Serie / Serie	4900 / Serie
Fahrwerk / Domstrebe	Serie / -	760 / -	1189 / 490
Getriebe / Vmax-Anhebung	1900 / -	Serie / -	Serie / 1290
Leistungssteigerung / Abgasanlage	- / Serie	- / Serie	9600 / 2990
Radsatz / Anbauteile	200 / -	Serie / -	3560 / 1212
Sitze / Interieur / Komplettmontage	1250 / - / -	Serie / - / -	7690 / 2630 / 3120
Preis Testwagen gewertet	**43 450 Euro**	**45 510 Euro**	**74 451 Euro**


Kerniger Hochdruckturbo im S3

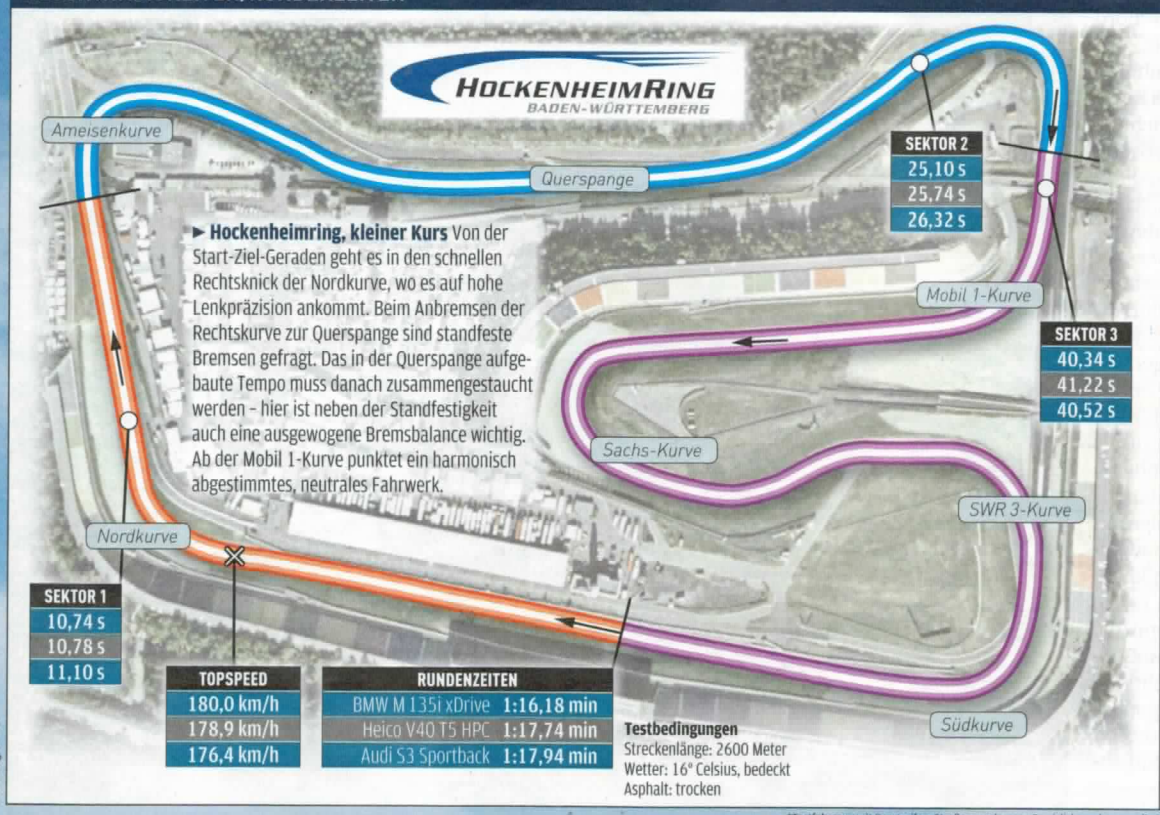

BMW-Einreiher mit Sechsappeal

Aufgespritzter Volvo-Fünfender

Contis, während sich das sonst eher dezente Murren des Fünfzylinders mit Röhren, Zwitschern, Röcheln, Schniefen und Schlürfen aus Motorraum und Abgasanlage zu einem abgefahrenen Sound vermischt. Stilrichtung? Irgendwo zwischen Rallye-Romantik, Elektro-Fleischwolf und Metallica.

Nun sind Volvo-Fahrer für gewöhnlich allerdings eher ein ruhigerer Schlag; nette Leute, die ihre Facebooks mit Wattwanderungen bebildern, und auf die Stammtischfrage, wie viele ihrer denn habe, eher die Zahl der Airbags als die PS nennen. Heicos Mutation hingegen

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



► **Hockenheimring, kleiner Kurs** Von der Start-Ziel-Geraden geht es in den schnellen Rechtsknick der Nordkurve, wo es auf hohe Lenkpräzision ankommt. Beim Anbremsen der Rechtskurve zur Querspange sind standfeste Bremsen gefragt. Das in der Querspange aufgebaute Tempo muss danach zusammengestaucht werden – hier ist neben der Standfestigkeit auch eine ausgewogene Bremsbalance wichtig. Ab der Mobil 1-Kurve punktet ein harmonisch abgestimmtes, neutrales Fahrwerk.

Foto: Google Earth

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

1. Brömmler GT-R Alpha 9
1:08,84 min
135,97 km/h

17. Audi TT RS Plus*
1:12,96 min
128,29 km/h

31. BMW M 135i xDrive
1:16,18 min
122,90 km/h

40. VW Golf R
1:16,94 min
121,65 km/h

48. Heico V40 T5 HPC
1:17,74 min
120,40 km/h

51. Mazda 3 MPS
1:17,86 min
120,22 km/h

52. Audi S3 Sportback (8V)
1:17,94 min
120,09 km/h

57. Audi S3 Sportback (8P)
1:18,38 min
119,42 km/h

*Testfahrzeug mit Sportreifen. Straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber bedingt alltagstauglich

richtet sich an Menschen, die neben einer Neigung zu allergiegetesteten Innenräumen auch eine zum Exhibitionismus pflegen. Laut, extrem, grün – da werden sie Augen machen vor der Kita, wenn Mami den lütten Sören auf der Rückbank isofixiert. Dennoch ist es weniger die Rarität der Zielgruppe als vielmehr der enorme Umbauaufwand von rund 38 000 Euro exklusive Basisauto, der den V40 letztlich zur Studie verdammt. HPC nennt er sich, was der Reihe nach für Heico, Performance und eben Concept steht. Bei entsprechender Nachfrage denke man über eine Kleinserie nach, heißt es, grundsätzlich jedoch wolle man nur zeigen, was rauszuholen ist.

Und ganz offenbar steckt tatsächlich noch so einiges drin. Acht Zehntel findet man allein bis 100, vier Sekunden sogar bis 200 km/h. Wie viel

Der sportlichste V40 beginnt im unsportlichsten

er dem Serien-T5 auf der Rennstrecke abnimmt, bleibt aufgrund der inkontinenten Wetterlage rund um den Sachsenring leider ungezählt. Um zu wissen, dass es so einiges ist, bräuchte man streng genommen aber nicht mal Hockenheim. Im Gegensatz zum Serienauto, das sich schon bei halbwegs deutlichen Befehlen mit der Vorderachse ins Untersteuern verdrückt, gibt der Heico ordentlich Kontra. Das Fahrwerk und die zwischen den Domen verstrebte Karosserie versteifen sich derart ineinander, dass Bodenwellen eher die Inneneinrichtung aus ihrer Verankerung als die Räder von der Linie stoßen. Ein besserer Volvo wird er dadurch nicht, der fahraktivste der Geschichte aber allemal. Seitenneigung findet so gut wie gar nicht statt, kurveneingangs bringt Gaswegnehmen etwas Bewegung ins Hinterteil, ehe die Lamellenkupplung das einsetzende Drehmoment nach hinten durch- und die gut 1600 Kilo auf die kommende Gerade treibt. Ein paar Problemchen gibt es dennoch. Das eine besteht darin, dass die gesamte Querdynamik am Faden der seidenen Serienlenkung hängt, das andere liegt an der wackeligen Gaspedalkennlinie, welche die bis zu 1,3 Bar des Laders nicht immer ganz so stufenlos dosiert bekommt wie die bayerischen Serienmotoren. Besonderen Tadel jedoch hat die traumwandlerische Automatik verdient. Sie schlappt ihre sechs Fahrstufen nur lustlos auf und ab, reagiert behäbig und wird ►

überhaupt nur deshalb an Bord geduldet, weil der Umbau auf Handschaltung den Kostenrahmen endgültig gesprengt hätte. Als Kompromiss sollen es Paddel richten, die jedoch auch keine rechte Bewegung ins Getriebe bringen und mit ihrer labberigen Konsistenz schon etwas arg improvisiert anmuten.

Konstruktive Kritik dieser Art braucht der aalglatte Audi nicht zu fürchten. Stimmungsvolle Einrichtung, perfekte Passungen, samtige Oberflächen. Vielleicht mögen Sie ja mal nach dem Haar in der Suppe suchen, wir finden es nicht. Einstecken muss der S3 letztlich nur für die Performance in Hockenheim, die vielleicht nichts am Unterhaltungswert ändert, aber so einiges an der Siegchance. Er kurvt unaufgeregter als der V40, lässt sich kaum locken und lockert dadurch nie so richtig auf. Unter Last, wenn die Haldex zuschnappt, er sich mit allen vieren in den Radius krallt und treu dem Winkel der Lenkung spurt, ist er bei der Musik. Die Zeit verliert er durch Untersteuern beim Einlen-

Der S3 kurvt ruhig, der 1er quirlig, der V40 stur

ken in fixere Ecken, das er mit seinem etwas verkrampfteren Hintern nicht ganz so gut pariert bekommt wie die im Hüftbereich etwas rhythmischer veranlagte Konkurrenz.

Der BMW lässt sich jedenfalls nicht zweimal bitten. Er kommt als überlegener Längsdynamiker nach Hockenheim und geht als Chef im Ring. Geheimnisse des Erfolgs sind neben der markentypischen Balance und dem eingespielten Team aus Motor und Getriebe zum einen die ausgewogene, nicht allzu störrische Abstimmung mitsamt vorzüglich korrespondierenden Michelins, zum anderen ein Allradsystem, das als einziges nicht nur permanent, sondern von der Hinterachse aus operiert. Alles zusammen summiert sich im Verlauf der Runde zu anderthalb Sekunden Vorsprung auf die sogenannte Konkurrenz und erzeugt ein wunderbar beschwingtes, den anderen fremdes Kurvengefühl. Der Audi leint sich eher brav an der Ideallinie an, der Volvo beißt sich auf ihr fest, der BMW jedoch scheint mit ihr zusammen um den Kurs zu tollen. Anbremsen, heckwedeln, Scheitelpunkt schnappen, weiterwetzen. Werfen Sie einem jungen Hund mal ein Würstel hin. Genau so!

Auch auf kurvigen Landsträßchen beglückt vor allem der BMW. Der Volvo wirkt verbissener, der S3 auch wegen des fehlenden Adaptivfahrwerks magnetic ride bisweilen etwas unkonzentriert

FAZIT

TESTWERTUNG	BMW	AUDI	HEICO
Längsdynamik	★★★★½	★★★★☆	★★★½☆
Querdynamik	★★★★☆	★★★½☆	★★★★☆
Alltag	★★★★½	★★★★☆	★★★½☆
Preis/Leistung	★★★½☆	★★★★☆	★★½☆☆
Emotion	★★★★☆	★★★½☆	★★★★★
gesamt	★★★★☆ (4,1)	★★★★☆ (3,8)	★★★½☆ (3,7)

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

■ Es ist wie bei der Wahl: Rot-Grün greift an, doch am Ende siegt Schwarz. Unterschied: Dank seines feinen Antriebs, des verspielten Fahrverhaltens und der Tatsache, beides mit Zahlen belegen zu können, herrscht der 1er allein. Dahinter folgen ein optimierter Audi, dem zur Machtübernahme ein paar Newtonmeter und Standhaftigkeit auf der Vorderachse fehlen, sowie – auf Rang drei – Heico Sportiv, die einen eigentlich chancenlosen V40 zum S3-Rivalen hochoperieren und damit der heimliche Sieger dieses Vergleichstests sind. Kurvengefühl, Klang, Antritt – nichts davon erinnert noch an den Serien-T5 und verdient allein deshalb unsere vollste Emotion. Zum Leidwesen des HPC bemisst sich Preis-Leistung nicht an der Ausgangsbasis, sondern an der Konkurrenz.

Stefan Helmreich