

ALLTAGSPORTLER

SPORTLICHES FAHRVERHALTEN, ABER ALLTAGSTAUGLICHES BLECHKLEID?
EINE REIZVOLLE KOMBINATION



Alle Informationen
zu den Sportlern auf

www.godrive.at



Audi RS6 Avant

Sportwagen sind der Gipfel des Automobilbaus, keine Frage. Je flacher und stärker so ein Bolide ist, desto eher hat er einen Ehrenplatz in manchem feuchten Männertraum. Aber auch sportlich fahrende Familienväter und -mütter können auf ihre Kosten kommen – ohne allzu stark das Bankkonto belasten zu müssen. Bewiesen wurde das schon in den 1960er Jahren. Erinnern wir uns nur an die viertürige Giulia von Alfa Romeo oder die „Neue Klasse“ von BMW. Heute gibt's für Mami und Papi und alle, die Sportlichkeit ebenso schätzen wie ordentliche Platzverhältnisse, zahlreiche Gustostückerln. Einige davon hat **GO!** für Sie ausgewählt.

Alles, was das Mysterium Sportwagen ausmacht, sind Gründe dafür, weshalb man auf der Straße so wenige davon sieht. Vor allem natürlich der Kosten-Nutzen-Faktor – also meist hohe Anschaffungs- und Wartungskosten, die einem knapp geschnittenen Karosseriekleid gegenüberstehen. Dehnt man die Definition eines sportlichen Gefährts allerdings etwas aus und lässt nicht allein den martialischen Auftritt samt extremer Motorleistung sprechen, ergibt sich ein ganz anderes Bild. Die wahren Helden der automobilen „working class“ sind nämlich die Alltagssportler. Autos, die

genug Praxisnutzen zu bieten vermögen und dabei auch noch überdurchschnittlich viel Fahrspaß vermitteln.

Ein treffendes Beispiel dafür ist der **Suzuki Swift Sport**, sozusagen der Einstieg in die

Liga der Alltagssportler. Der steht mit knapp 22.000 Euro in der Preisliste und ist dabei schon bestens ausgestattet. Fahrdynamisch lockt der Swift Sport mit einem nur dreistelligen Leergewicht: 970 Kilogramm wiegt der kleine Japaner,

Suzuki Swift Sport



da reichen schon 140 PS, um richtig Kra-wall zu machen. Für den Standardsprint benötigt der sportlichste Swift ein bisschen mehr als acht Sekunden. Bei 210 km/h ist dann Schluss mit lustig. Mit diesen Werten kann man zwar beim Autoquartett nicht groß Eindruck schinden. Doch Fahrfreude hat nicht immer was mit nackten Daten zu tun, sondern primär mit einer möglichst in-



Ford Fiesta ST

nigen Bindung zwischen Mensch, Maschine und Asphalt. Und da trumpft der quirlige Suzuki in seinem Revier zweifellos auf.

Ein weiterer Vertreter der Fraktion „Pocket Rocket“ – also Taschenrakete – ist der **Ford Fiesta ST**. Im Vergleich zum Swift Sport glänzt er mit mehr Leistung, hat aber auch mehr Gewicht zu schleppen und einen Zylinder weniger. Wovon allerdings nichts zu merken ist. Den schnellsten Fiesta treibt ein 200 PS starker Dreizylinder in 6,5 Sekunden auf Landstraßen-Tempo, der Vortrieb endet bei 232 km/h. Wobei auch hier gilt: Zahlen allein sind Schall und Rauch. Der Fiesta ST zaubert seinem Fahrer regelrecht ein Lächeln ins Gesicht, das man auch nach dem Aussteigen nicht sofort ablegen kann. Zu spielerisch tänzelt der agile Ford um enge Kurven, zu leichtfüßig ist sein Heck, zu groß die Gaudi mit ihm. Eine echte Granate.

GOLF-KLASSE: HEIMAT ECHTER HOT HATCHES

Die eigentliche Heimat der Hot Hatches ist aber die Kompaktklasse, die bekanntlich der Golf beherrscht. Okay, Škoda, hierzulande bis vor einem Jahr beherrscht

hat. Jedenfalls hat der **VW Golf GTI** den Begriff des Alltagssportlers wie kein zweites Auto geprägt. Und prägt es noch immer, wie die Premiere des neuen GTI-Modells eindrucksvoll belegt. Der Newcomer vertritt die klassischen Kompaktsportler-Tugenden. Dazu gehören ordentlich PS, nämlich 245, rote Akzente und ein ausladendes Endrohr, das im Doppelpack daherkommt. Dabei garniert der ganze dynamische Zierat den GTI mit einer Lässigkeit, die genau das Gegenteil von dem ausstrahlt, was die Gummi-Gummi-Exzesse vom Wörthersee-Treffen vermitteln. Früher war der GTI noch ein wilder Hund, doch jetzt ist er ein relaxter Mittvierziger, der sich nicht krampfhaft in den Mittelpunkt rücken muss. Auf jeden Fall bietet er Fahrfreude auf höchstem Niveau. Ähnlich kultiviert gehen es seine zahmeren Brüder an: Der Power-Selbstzünder **Golf GTD** beherrscht den Langstreckenlauf so gut wie kein anderer. Der **GTE** ist als Teilzeit-Elektriker mit Plug-in-Hybrid-Antrieb unterwegs und schafft den Spagat zwischen Fahrspaß und Umweltschonung.

Der spanische Cousin des VW Golf heißt seit diesem Jahrtausend Seat Leon. Im Sportlerdress legt er allerdings das Seat ab und adelt sich mit dem Künstlernamen

VW Golf GTD, GTI, GTE (v. li.)



Cupra. Traditionell ist das spanische GTI-Derivat kompromissloser abgestimmt, was unterhaltsamere Kurvenschwünge erlaubt, aber auch etwas belastender für die Bandscheiben ist. Der große Vorteil des **Cupra Leon** ist seine Vielfältigkeit: Benzin, Hybrid, zwei- oder vierradgetrieben, Kombi, Fließheck – all diese Varianten bietet der feurige Sportler. Die Einstiegsversion leistet wie der Golf GTI 245 PS aus einem Zweiliter-Turbo-Vierzylinder, Topmodell ist der Kombi mit 310 PS und Allradantrieb. Dazwischen liegen die 300-PS-Version sowie der 245 PS starke Plug-in-Hybrid. Einigkeit herrscht hingegen beim Getriebe: Die DSG-Automatik ist serienmäßig an Bord, der manuelle Schaltknüppel hat (vorerst?) ausgedient.

Im Gegensatz dazu gibt es beispielsweise den **Honda Civic Type R** nur mit manuellem Getriebe – ein Tribut an die Puristen. Die bekommen auch kein optisch dezentes, sondern auffälliges Fahrzeug, dessen Spoiler, Schürzen und Schweller klar demonstrieren: Ich bin sauschnell! 320 Turbo-PS lassen die Vorderreifen in ihren Radhäusern wimmern. Obwohl der Type R durchaus alltagstauglich ist, fühlt er sich auf der Rennstrecke am wohlsten. Dort streitet er sich am liebsten mit dem **Renault Mégane RS**. Grund des Dauerzanks ist der Titel des schnellsten Fronttrieblers auf der legendären Nürburgring-Nordschleife. Aktuell führt der 300 PS starke Renault mit sieben Minuten und 40 Sekunden. Doch die Leichtbau-Version des Hondas steht schon in den Startlöchern. Dafür kann der Mégane RS mit einem für diese Klasse besonderen Technikschränker aufwarten: einer Hinterachslenkung. Die beschert dem Renault Heck ein gierigeres Einlenken und stabilisiert das Fahrzeug bei Hochgeschwindigkeitskurven.

Der Bissigste im Haifischbecken der Kompaktsporthler trägt aber einen Stern. Hinter dem etwas kryptischen Namen **Mercedes-AMG A 45 S 4Matic+** verbirgt sich das bislang stärkste Auto in diesem Segment. Und mit einem Preis von rund 74.000 Euro auch das teuerste. 421 PS peitschen den kompakten AMG-Boliden in nur 3,9 Sekunden auf Tempo 100, bei 270 km/h wird er von der Elektronik eingebremst. Ein waschechter Supersportler, zumal unter seiner Motorhaube der stärkste

Serien-Vierzylinder aller Zeiten untergebracht ist. Dennoch verfügt er „brav“ über vier Türen und einen Kofferraum.

FAMILIENSPORTLER PAR EXCELLENCE

Sportliche Kompakte sind wunderbar. Blöd nur, wenn man besonders viel Platz braucht. Bei gewissen Hobbys oder großen Familien geraten GTI und Co also schnell an ihre Grenzen. Als ideale, teilelektrische Alternative erweist sich hier der **Škoda Octavia RS iv**. Dieser vertraut auf denselben Antriebsstrang wie Golf GTE oder Cupra Leon Hybrid, hat aber viel mehr Laderaum (zumal der Leon Hybrid nicht als Kombi

lieferbar ist). Die Kraft der zwei Herzen sorgt auch hier für muntere 245 PS, die den schnellen Tschechen – als Combi ebenso wie als Limousine mit großer Heckklappe – in knapp über sieben Sekunden auf Tempo 100 beschleunigen. Unterhaltsam, schön anzusehen und durch den Hybrid-Antrieb sogar recht vernünftig, dürfte der Octavia RS also auch in seiner neuen Auflage viele Autofahrer glücklich machen.

Wem es um Glücksgefühle geht und die Finanzen eine eher untergeordnete Rolle spielen, der könnte sich gleich bei Konzernschwester Audi umsehen. Den grundsätzlich soliden Mittelklassler A4 gibt es nämlich auch in dynamischen Versionen. Die erste davon ist der **Audi S4**, der mit



Verbrauchs- und Emissionswerte: Kraftstoffverbrauch im kombinierten Testzyklus (WLTP) GLB 180 d: 5,4–6,1 l/100 km; CO₂-Emissionen im kombinierten Testzyklus: 143–160 g/km
Unverbindliches Nutzenleasingangebot von Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH (Leasingvariante, bei welcher bei vertragsgemäßer Benutzung keine Nachzahlungen drohen): GLB 180 d ab 189 € mtl.; Barzahlungspreis 39.238 €; Gesamtleasingbetrag 27.625 €; garantierter Restwert von 23.931 €; Anzahlung 11.613 €; Rechtsgeschäftsgebühr 184,17 €; Bearbeitungsgebühr (pauschal) 210 €; Laufzeit 36 Monate; Laufleistung 10.000 km p.a.; Gesamtbetrag 42.742 €; Sollzinssatz variabel 4,12% p.a.; eff. Jahreszinssatz 4,69%; sämtliche Werte inkl. NoVA und MwSt.; Ausstattungsbonus in Höhe der Sonderausstattung eingerechnet; vorbeh. Bonitätsprüfung, Änderungen und Druckfehler. Details und weitere Informationen können Sie den AGB entnehmen (mercedes-benz.at/leasing-agb). Vollkaskoversicherung optional. Angebot gültig bis 30.06.2020 bzw. bis auf Widerruf bei allen teilnehmenden Mercedes-Benz Partnern. Abbildung ist Symbolfoto.

Der neue GLB. Wo auch immer die Reise hingehet.

Im Leasing ab
€ 189,- mtl.

Entdecken Sie mehr auf mercedes-benz.at/glb
und bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.





seinem 347 PS starken Diesel-Sechszylinder den Drehmomenthammer rausholt. 700 Newtonmeter wuchtet der Ingolstädter auf beide Achsen. Irre! Aber es geht noch irrer. Der **RS4** entwickelt mit seinem 2,9 Liter großen V6-Benziner stramme 450 PS, die ihn in 4,1 Sekunden auf Tempo 100 katapultieren. Traktion ist dank quattro-Antrieb immer vorhanden, Sound und Fahrspaß sowieso.

Wer es nicht so mit Ringen hat, findet wieder bei der Marke mit dem Stern ein passendes Derivat. **Mercedes-AMG** teilt die Performance-Sparte in drei Wahnsinnsstufen. Bei der C-Klasse nennen sich diese **C43** 4Matic sowie **C63** und **C63 S**. Während der Dreiliter-V6 schon alles andere als schwächliche 390 PS bereitstellt, die breites Grinsen gewährleisten, sorgt der C63 S mit Brutalo-V8 und 510 PS für Souveränität in allen Lebenslagen. Der Dritte im Bunde der deutschen Premium-Hersteller ist der **BMW 3er**, der aber vorerst mit – relativ – stumpfen Waffen kämpft. Der neue M3 lässt nämlich noch auf sich warten. Bis dahin können sich BMW-Freaks mit den M-Performance-Versionen die Zeit vertreiben. Diese werden als **M340i** mit 374 PS und **M340d** mit 340 PS angeboten, jeweils mit sechs Zylindern, natürlich in Reihe angeordnet und immer mit xDrive-Allrad zwangsverheiratet.

DIE AUTOBAHN-KÖNIGE

Allerdings können die drei Premium-Marken mit ihren Power-Oberklassen noch jeweils eins drauflegen. Bei den Grundzutaten ist sich die Crème de la Crème des deutschen Fahrzeugbaues einig: V8 mit vier Liter Hubraum, Allradantrieb und rund 600 PS. Der nominell „schwächste“ Luxusportler ist hier der **Audi RS6** mit exakt 600 Turbo-Pferden. Danach kommt der **Mercedes-AMG E 63 S** mit

612 PS, die Leistungs-Krone geht an den **BMW M5** mit 625 PS. Allerdings muss man sich beim Überdrüber-Fünfer mit einer Limousine begnügen. Audi und Mercedes bieten brachiale Fahrleistungen auch mit praktischem Kombiheck. Damit haben wir das Feld halbwegs erschwinglicher Alltagsportler mittlerweile freilich verlassen.

Škoda Octavia RS iV



Audi S4



Mercedes-AMG C 63 S T-Modell



Jetzt bewegen wir uns schon auf einem Preisniveau unweit von Supersportwagen mit Mittelmotor. Und dabei gibt's auf die eilige Dreifaltigkeit aus Deutschland sogar noch eine Steigerung – den Landsmann **Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid ST**. Leistung: 680 PS, Spitze: 310 km/h, vom Stand auf 100 km/h in 3,2 sec. Noch Fragen?

EINE ETAGE HÖHER

Vor Kurzem noch undenkbar, inzwischen aber gang und gäbe: sportliche SUV. Der erhöhte Schwerpunkt, eigentlich ein No-Go für die Kurvenhatz, wird von modernen Fahrwerken ziemlich gut kompensiert. Wie agil sich ein SUV anfühlen kann, zeigt beispielsweise der **Cupra Ateca**. Dessen

Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo



Lamborghini Urus



300 PS sorgen nicht nur für ansprechende Längsdynamik, das knackige Fahrwerk lässt auch in Kurven und Kehren Freude aufkommen. Sein Cousin **VW T-Roc R** vertraut auf denselben Antrieb, ist aber etwas kompakter und geht ab wie ein losgelassener Kettenhund. Noch schneller, größer und vor allem breiter ist der **Jaguar F-Pace SVR** geraten. Sein Fünfliter-V8-Kompressor sorgt für 550 PS und atemberaubende Fahrleistungen. Ein Großteil dieser Faszination geht aufs Konto des unwiderstehlichen Sounds, der durch die Titan-Klappenanlage strömt.

Ist der Brite schon ziemlich betörend, kommt es mit dem **Lamborghini Urus** noch dicker. Dieser ist nach dem 80er-Jahre-Monster LM002 das zweite ultimative Performance-SUV der Marke mit dem Stier. Sein V8-Triebwerk mobilisiert 650 PS und beschleunigt den 2,2 Tonnen schweren Urus in nur 3,6 Sekunden auf Tempo 100. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h ist der „Lambo“ das schnellste SUV am Markt – aber nicht das verrückteste. Diesen Titel darf sich wohl der **Jeep Grand Cherokee Trackhawk** umhängen. Sein 6,2 Liter großes V8-Aggregat wuchtet 710 PS auf die Kurbelwelle. Was

mit Sicherheit jeder Vernunft entbehrt! Aber geil ist es leider dennoch ...

Was lernen wir daraus? Sportwagenähnliche Fahrleistungen und familientaugliche Karosserien schließen einander nicht aus. Ebenso wie Fahrspaß und günstige bis

Jaguar F-Pace SVR



Jeep Grand Cherokee Trackhawk



Cupra Ateca



Volkswagen T-Roc R



erträgliche Preise. Je nach Einkommensperspektive, versteht sich. Die Poster an den Wänden von Jugendzimmern und Schrauber-Garagen sind zwar voll von Ferrari und Co. Doch für den Alltag sind eben die die Alltagsportler, die unsere Herzen erwärmen.