

19.08.2023

Wie es euch gefällt: Front, Heck oder Allrad?

Autotester sind Schlitzohren, die Journalisten von **ams** bilden da keine Ausnahme.

Wie würden denn Sie vorgehen, wenn Sie drei unterschiedliche Fahrzeuge miteinander zu vergleichen hätten? Sie würden sich zunächst überlegen, auf welche Eigenschaften es bei diesem Vergleich am meisten ankommt. Dann würden Sie sich ein Testverfahren ausdenken, bei dem exakt diese Eigenschaften am deutlichsten zum Vorschein kommen.

Drei supersportliche Limousinen miteinander zu vergleichen, das war die in **ams** Heft 18 vom August 2023 an die Testpiloten gestellte Aufgabe. Es handelte sich um **BMW M240i Coupé**, **Honda Civic Type R** und **VW Golf R Performance**.

Besonders interessant an diesen drei Hochkarättern ist die Art und Weise, wie sie versuchen, ihre Leistung auf die Straße zu bringen. Der BMW an den Hinterrädern, der Honda an den Vorderrädern, der VW an allen Vieren. Der Vergleich soll also im besten Falle nicht nur Aufschluss über das beste Fabrikat geben, sondern auch, welche Antriebsart am effizientesten arbeitet. Und wie testet man das? Indem man die drei Musterknaben sportlicher Kompaktlimousinen auf einer Rennstrecke gegeneinander antreten lässt.

Genau das wurde gemacht. Wo also liegt das Problem?

Bevor wir auf die Rennstrecke gehen, zunächst ein Blick auf ein paar technische Daten:

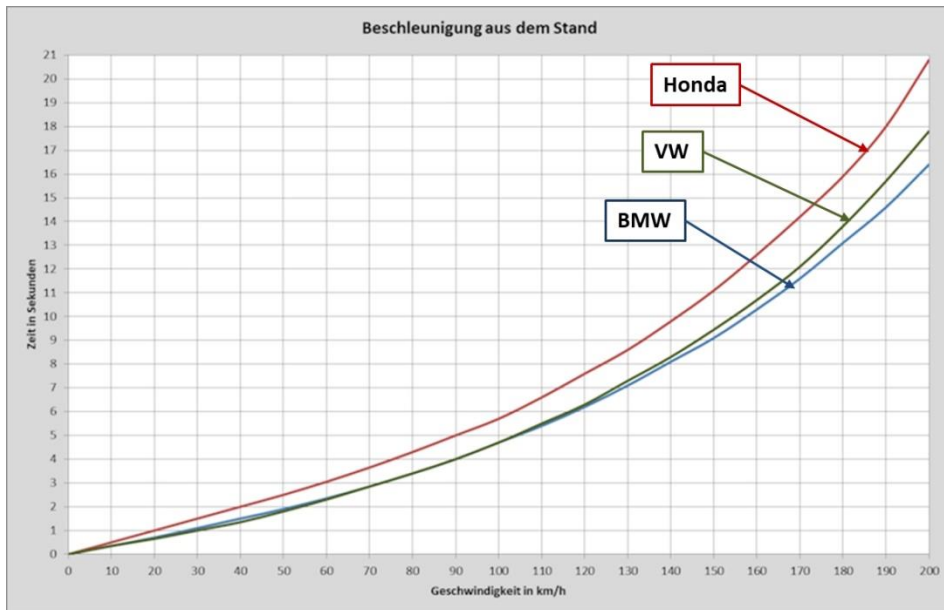
	Dimension	BMW M240i Coupé	Honda Civic Type R	VW Golf R Performance
Leistung	PS	374	329	333
Gewicht	kg	1.673	1.427	1.519
Leistungsgewicht	kg/PS	4,5	4,3	4,6

Unsere drei High-Performer liegen im Leistungsgewicht ziemlich nahe beieinander. Da sollten sich in der Beschleunigung keine großen Unterschiede ergeben.

	Dimension	BMW M240i Coupé	Honda Civic Type R	VW Golf R Performance
0 bis 100 km/h	s	4,7	5,7	4,7
0 bis 200 km/h	s	16,4	20,8	17,8

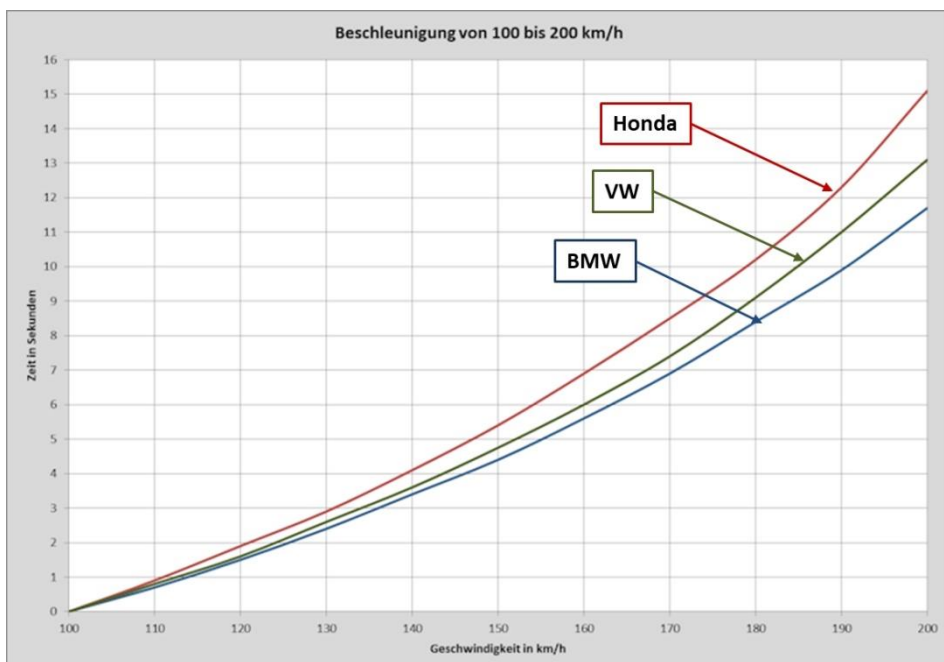
In der Tat. Der einzige, der etwas enttäuscht ist der Honda. Der VW kann trotz seiner geringeren Leistung mit dem BMW sogar bis 200 km/h erstaunlich gut mithalten.

Werfen wir einen Blick auf die Beschleunigungswerte in Diagrammform.



Erst oberhalb von 140 km/h muss der VW den BMW ziehen lassen. Der Honda dagegen scheint bereits vom Start weg zu „schwächeln“, trotz des besten Leistungsgewichts.

Will man ein bisschen tiefer graben, muss man alles selber machen, denn Journalisten, Tester und Redakteure lernen es nie. Oder vielleicht ist es sogar Absicht, die Beschleunigung leistungsstarker Fahrzeuge immer aus dem Stand zu messen? Bei Sportgeräten, deren natürliches Habitat die Rennstrecke ist und nicht die Tempo 30-Zone, ist der stehende Start uninteressant. Viel wichtiger und aufschlussreicher sind die Werte von 100 bis 200 km/h und darüber hinaus, also der fliegende Start. Und so sehen die Kurven aus:



Wir stellen fest, der Abstand zwischen BMW und VW bei 200 km/h bleibt annähernd gleich, der Honda dagegen verbessert sich. Er verliert gegenüber dem VW nur noch zwei Sekunden und nicht drei, wie bei der Messung aus dem Stand.

Merkwürdig. Hat es vielleicht etwas mit der Antriebsart zu tun, mit Front, Heck und Allrad? Um dem Phänomen auf die Schliche zu kommen, betrachten wir einmal die Gewichtsverteilung.

	Dimension	BMW M240i Coupé	Honda Civic Type R	VW Golf R Performance
Gewicht	kg	1.673	1.427	1.519
Gewichtsverteilung vorne/hinten	%	52,3/47,7	61,7/38,3	61,2/38,8

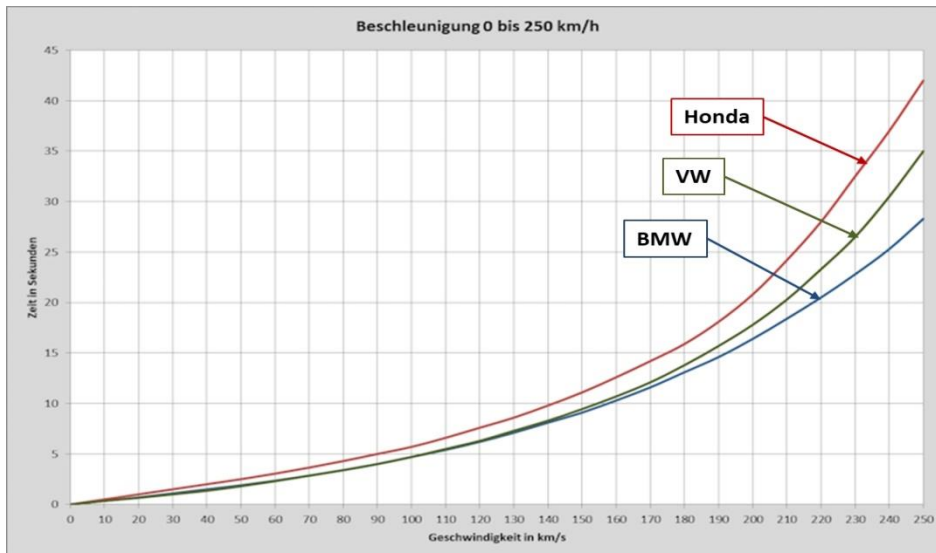
Vor vielen, vielen Jahren war BMW stolz auf eine Gewichtsverteilung von 50/50. Das war noch zu Zeiten des BMW Reinheitsgebots: In einen richtigen BMW gehören ausschließlich ein Sechszylinder-Reihenmotor und Heckantrieb. Keine Spielereien wie V8-Motoren, Allradantrieb oder gar Frontantrieb. Inzwischen verhängt der Zwang zur Aufladung die Gewichtsbilanz, und beschert dem BMW die oben genannte Verteilung. Mit der Folge, dass aus dem Stand ein Teil der Leistung entweder im Schlupf an den Hinterrädern steckenbleibt, oder vom Schlupfregelsystem gezügelt wird. Zum Glück kommt dem BMW die dynamische Achslastverlagerung beim Beschleunigen zu Hilfe, sonst sähe das Ergebnis noch schlechter aus.

Unter dieser Art von Messung leidet ganz besonders der frontgetriebene Honda – trotz seiner bemerkenswerten Vorderachslast von 61,7 %. Vor nicht allzu langer Zeit waren 100 PS für Frontantrieb das Maß der Dinge. Der Honda glänzt mit 329 PS, und die Tester sind vom Fahrverhalten begeistert – bis auf eine Ausnahme, die Beschleunigung aus dem Stand. Hier gilt das Gleiche wie für den BMW, nur dass beim Fronttriebler die dynamische Achslastverlagerung in die falsche Richtung wirkt – sie entlastet die Vorderachse.

Während also der Honda noch hilflos mit den Vorderädern scharrt, setzt sich der allradgetriebene Golf schon zügig in Bewegung, und nimmt ihm bis 100 km/h bereits eine satte Sekunde ab. Zusätzlich scheint es sich beim Motor des VW Golf um ein Exemplar an der oberen Toleranzgrenze (oder sogar darüber) zu handeln. Man müsste mal nachmessen, was die VW-Experten den **ams**-Leuten hier untergejubelt haben. Der Honda fällt in der Leistung deutlich ab – vermutlich ein Exemplar von der Stange ohne aufwändige Präparierung.

Gibt es noch ein Indiz für die tatsächliche Leistungsfähigkeit, vielleicht die Beschleunigung bis 250 km/h? Auch die müssen wir uns selber erarbeiten, da **ams** sie uns vorenthält, aus welchen Gründen auch immer.

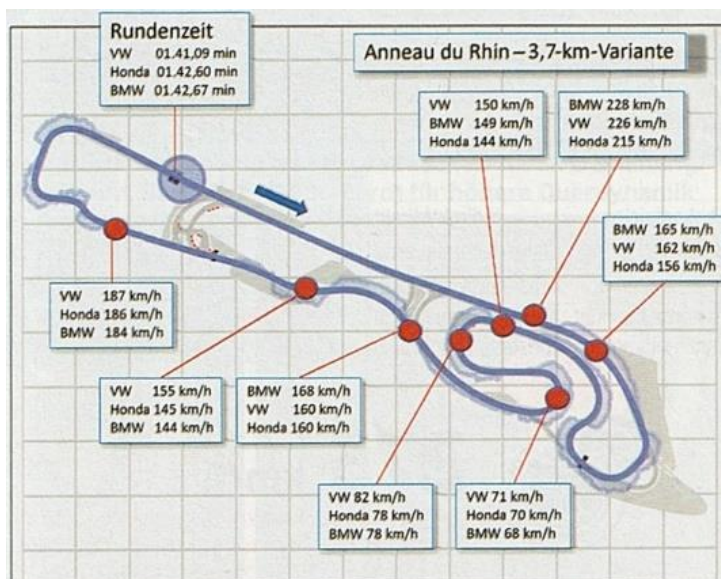
	Dimension	BMW M240i Coupé	Honda Civic Type R	VW Golf R Performance
0 bis 250 km/h	s	28	42	35



Wirklich souverän meistert nur der BMW diese Marke - im Gegensatz zum Honda. Wie will der die Werksangabe von 275 km/h Höchstgeschwindigkeit jemals erreichen? Leider wird der BMW bei 250 km/h abgeregelt. So bleibt den aufgeblasenen Vierzylindern eine größere Blamage jenseits von 250 km/h erspart.

Die Rennstrecke:

Gehen wir auf die Rennstrecke. Es gibt den Hockenheimring, den Nürburgring – und es gibt den Anneau du Rhin. Bei den beiden erstgenannten existieren jede Menge Vergleichswerte, ermittelt aus Testfahrten in vielen Jahrzehnten. Der Anneau du Rhin ist ein unbeschriebenes Blatt, Vergleichswerte muss man erst noch sammeln. Aber was man allein an der Optik schon erkennt, es handelt sich um einen Mickymaus-Kurs, geeignet für Carts, ungeeignet für Sportfahrzeuge und sportliche Limousinen. Was kommt raus, wenn man unsere drei Kandidaten darauf loslässt?

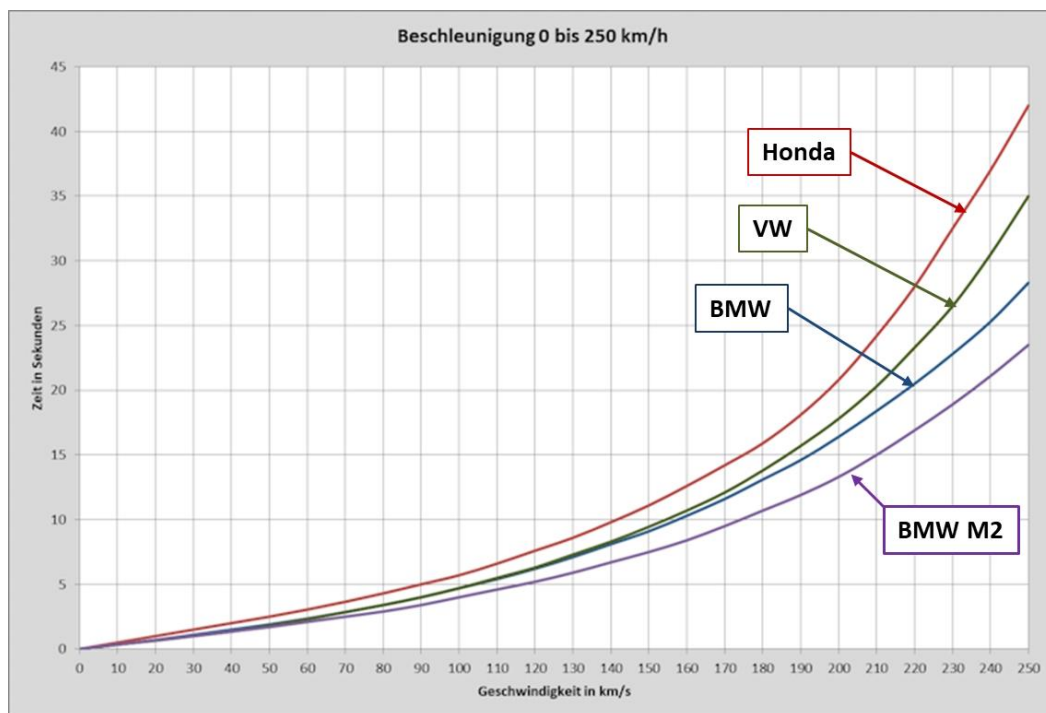


Genauso muss man vorgehen, wenn man dem Allradantrieb ein bisschen unter die Achschenkeln greifen will: Möglichst viele enge Kurven. Da fühlt sich der Allradler in seinem Element. Kein Wunder, dass im „technischen Teil“, wie **ams** sich ausdrückt, der Golf die Nase vorn hat. Ältere Semester erinnern sich vielleicht noch an die einstmalig so beliebten Parkplatz-Slaloms. Eine gewisse Ähnlichkeit kann man dem „technischen Teil“ nicht absprechen.

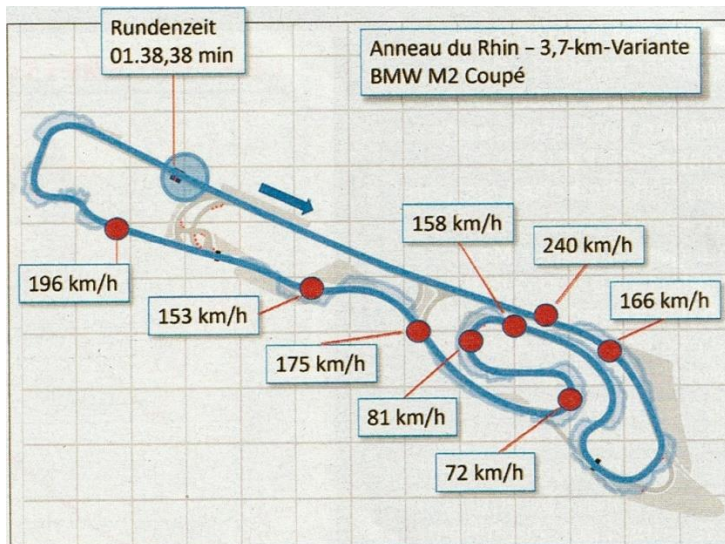
Man muss kein Hellseher sein um zu wissen, wer gewinnt, wenn ein VW, Audi, Seat oder Skoda an einem Vergleichstest teilnehmen. Man muss nur die Rahmenbedingungen entsprechend definieren, schon knallen bei VW die Korken.

M2

Mehr als 330 PS aus schwächtigen 2-Liter-Vierzylindern rauszuholen dürfte schwierig werden. Der BMW schüttelt seine Leistung von 374 PS locker aus dem Ärmel. Mit drei Litern Hubraum verteilt auf sechs Zylinder ist er noch lange nicht am Ende. Das Leistungs-Potential zeigt sich im M2 mit 460 PS, die er im Übrigen auch per Heckantrieb auf die Straße bringt – und wie! Vergleichen wir zunächst die Beschleunigungen.



Das Bild spricht eine deutliche Sprache. Die Beschleunigungswerte von 100 bis 200 km/h schenken wir uns, sehen wir uns lieber die Werte auf dem geschätzten Anneau du Rhin an.



Scan aus ams Heft 17 2023

Ein Unterschied zum VW Golf von fast 2 ½ Sekunden zeigt, was mit Heckantrieb möglich ist, trotz ungünstigster Rahmenbedingungen. Zugegeben, der M2 spielt in einer anderen Liga. Obwohl, soo groß ist der Preisunterschied nicht. Grundpreis M2 **75.400 Euro**, Preis des mit allerhand Extras aufgemotzten Golf R **64.000 Euro**.

Fazit:

Die richtige Strategie führt zum gewünschten Ergebnis. BMW muss aber nicht bange sein. Schon allein der Sound und die Laufkultur eines Reihensechszylinders katapultieren ihn emotional weit über die Vierzylinder-Motörchen. Und erst noch die Möglichkeit, mit dem Gaspedal zu lenken setzt dem Fahrvergnügen die Krone auf.

Die Empfehlung an **ams** lautet: Vergesst den Anneau du Rhin. Fahrt lieber eine Runde auf dem Nürburgring, und schreibt dann den Artikel.

Die Empfehlung an Kaufinteressenten kann nur lauten: **BMW oder nichts.**

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de