

ams vergleicht Sportfahrzeuge: High Tech gegen Low Tech?

Darauf haben Puristen schon lange gewartet: Einen Vergleich der Chevrolet Corvette Z06 mit vier Konkurrenten mit höchsten sportlichen Ambitionen und in ähnlicher Preisklasse. Zu lesen in **ams** 17/2015.

Vergleichstest Chevrolet Corvette, Jaguar F-Type, Mercedes-AMG GT, Nissan GT-R, Porsche 911

IM VERGLEICH

Modell	PS	0-100 km/h (s)	Top Speed (km/h)
CHEVROLET CORVETTE Z06	650	3,8	314
JAGUAR F-TYPE R AWD Coupé	550	4,1	300
MERCEDES-AMG GT S	510	4,1	300
NISSAN GT-R TRACK EDITION	500	3,8	315
PORSCHE 911 TURBO	520	3,8	306

Ein Kampf gegen die Tücken der verschiedenen Handlingstrecken und gegen Temperaturen, bei denen sich problemlos Fleisch garen lässt: Fünf Sportwagen, mindestens 510 PS stark, boilen über das Bridgestone-Testgelände nahe Aprilia, Italien.

Welches Konzept funktioniert dort auf trockenem Asphalt am besten, welches bei Nässe? Der Sportwagen-Test des Jahres.

INTERNATIONAL TEST DRIVE
ROMA 2015
POWERED BY BRIDGESTONE

17/2015 61

Quelle **ams** 17/2015

Es stellten sich zum Vergleich:

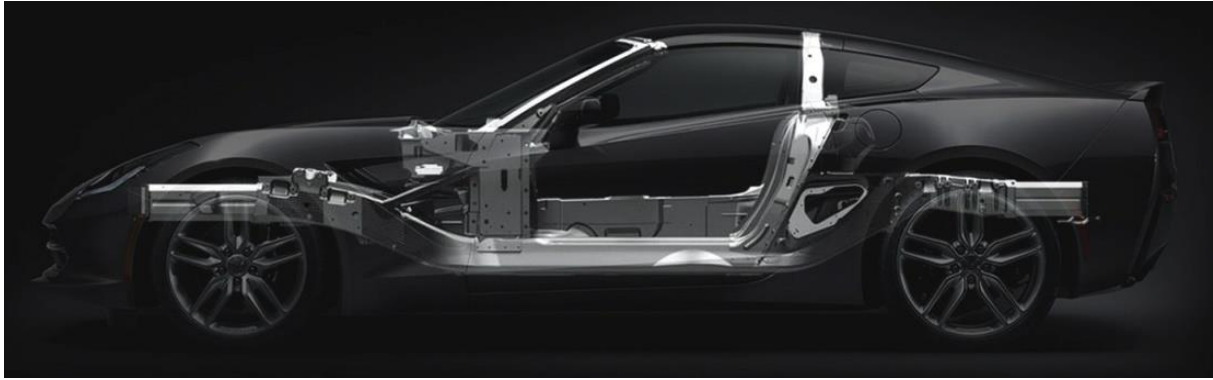
- Chevrolet Corvette Z06
- Jaguar F-Type R AWD Coupé
- Mercedes AMG GT S
- Nissan GT-R Track Edition
- Porsche 911 Turbo

Fahrzeugtyp	Chevrolet Corvette Z06	Jaguar F-Type R AWD Coupé	Mercedes AMG GT S	Nissan GTR Track Edition	Porsche 911 Turbo
Motor	V8	V8	V8	V6	Boxer/6
Aufladung	-	Biturbo	Biturbo	Biturbo	Biturbo mit var. Geometrie
Hubraum ccm	6.162	5.000	3.982	3.799	3.800
Leistung PS	659	550	510	550	520
Getriebe	Siebengang man. Transaxle	Achtgang-Automatik	Siebengang DKG Transaxle	Sechsgang-DKG	Siebengang DKG
Kraftübertragung	Hinterradantrieb	Allradantrieb Torque Vectoring	Hinterradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb Torque Vectoring
Radstand mm	2.710	2.622	2.630	2.780	2.450
Bereifung vorne	285/30 ZR 19	225/35 ZR 20	265/35 ZR 19	255/40 ZR 20	245/35 ZR 20
Bereifung hinten	335/25 ZR 20	295/30 ZR 20	295/30 ZR 20	285/35 ZR 20	305/30 ZR 20
Reifentyp	Michelin Pilot Sport Cup 2	Pirelli P Zero	Michelin Pilot Super Sport	Dunlop Sport Maxx GT 600	Pirelli P Zero
Leergewicht kg	1.598	1.730	1.645	1.815	1.640
Gewichtsverteilung v/h	50/50	?	47/53	?	60/40
Leistungsgewicht kg/PS	2,4	3,1	3,2	3,3	3,2
Beschl. bis 100 km/h s	3,8	4,1	3,8	2,7	3,4
Vmax. km/h	315	300	310	315	315
Rundenzeiten Handlingkurs trocken Min	0.58,26	1.02,63	0.59,74	0.59,27	0.58,64
Differenz s	Vergleichswert	+ 4,37	+ 1,48	+ 1,01	+ 0,38
Ergebnis trocken	1	5	4	3	2
Grundpreis €	114.500,-	112.800,-	134.351,-	111.000-	165.149,-

„Jeder intelligente Narr kann Dinge größer, komplexer und gewaltsamer machen. Es braucht einen Anflug von Genie, die entgegengesetzte Richtung zu beschreiten.“

Dieser Spruch stammt von E. F. Schumacher, einem der führenden Ökonomen der 40er bis 70er Jahre, bestens bekannt durch sein Buch "Small is Beautiful". Auf unsere fünf Fahrzeuge trifft dieser Satz bestimmt zu, wenngleich auch auf das eine mehr, das andere weniger.

Ist die **Corvette** wirklich das Low-Tech-Fahrzeug, als das es immer wieder bezeichnet wird? Am Grundprinzip hat sich über die Jahre nicht viel geändert. Nach wie vor treibt ein großvolumiger Motor die Hinterachse an, allerdings hebt ihn eine Abgas-Turbo-Aufladung auf sein jetziges Leistungs-niveau. Die Gänge werden per Hand sortiert. Für eine brauchbare Gewichtsverteilung sorgt eine Transaxle-Anordnung.

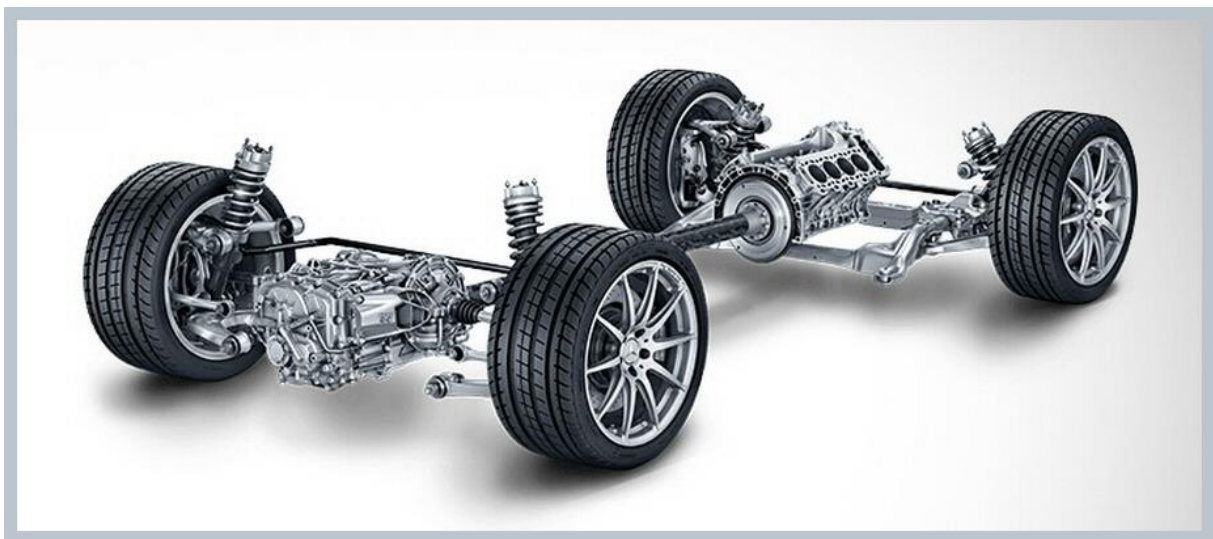


Quelle Chevrolet Internet

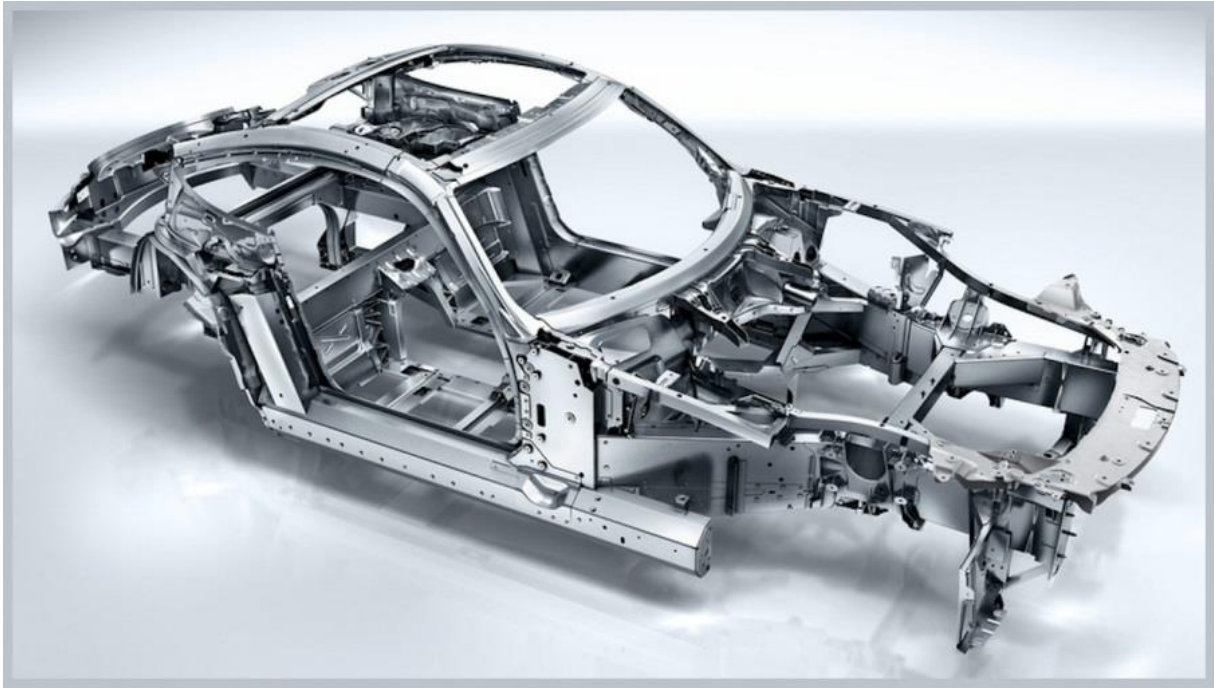
Ein trotz offenen Dachs verwindungssteifes Alu-Spaceframe-Chassis ist die Basis für ein präzises Fahrverhalten. Der Vorgänger hatte noch ein Stahl-Chassis. Also ganz so rustikal wie seine Vorgänger tritt die Corvette Z06 nicht mehr auf.

Wie sieht es beim **Jaguar** aus? Eine Biturbo-Aufladung, eine Achtgang-Automatik, ein Allradantrieb mit Torque-Vectoring an der Hinterachse, das ergibt zusammen ebenfalls einen beträchtlichen Aufwand. Aber auch ein beträchtliches Mehrgewicht von 130 Kilogramm gegenüber der Corvette.

Auch der Aufwand von **AMG** beim **GT S** kann sich sehen lassen. Mit Biturbo leistungsgesteigert, Kraftübertragung auf die Hinterachse mittels Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe in Transaxle-Anordnung, Alu-Spaceframe Karosserie mit Alu- und Carbon-Anbauteilen.



Antriebsstrang Mercedes AMG GT S Quelle AMG Internet



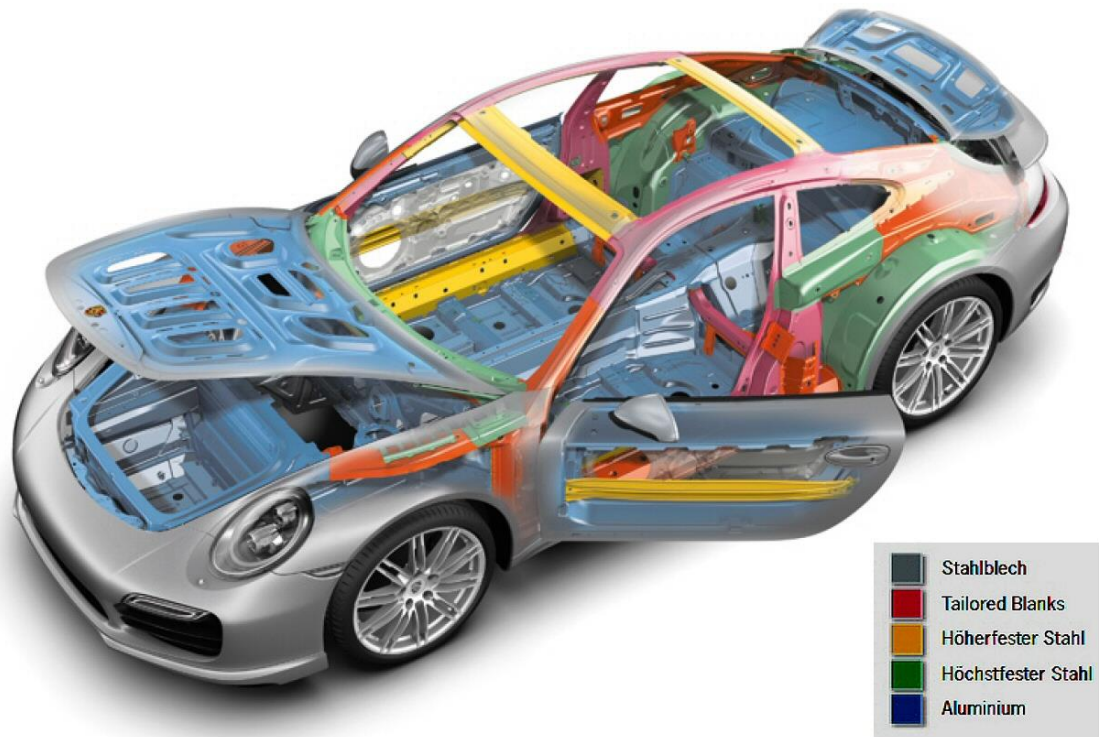
Alu Space-Frame Mercedes AMG GT S

Quelle AMG Internet

Trotz des kleineren Motors wiegt der Mercedes etwa 50 Kilogramm mehr als die Corvette, verfügt aber über die günstigere Achslastverteilung. Auch im Preis kann der AMG GT S nicht mithalten, er überbietet die Corvette um 20.000 Euro

Etwas ruhiger angehen lässt es **Nissan** beim **GTR**. Der hoch aufgeladene V6-Motor überträgt seine Kraft via Sechsgang DKG auf alle vier Räder, das war's auch schon an Extravaganzen. Die selbsttragende Karosserie wirkt sich leider negativ auf Gewicht und Fahrverhalten aus.

Wenn es ein Fahrzeug in diesem prominenten Reigen gibt, auf das der Satz uneingeschränkt zutrifft, dann ist das der **Porsche 911 Turbo**. Porsche ist ja bekannt dafür, speziell beim 911er alle Register zu ziehen (ziehen zu müssen), um im Kreis der Super-Sportwagen bestehen zu können. Die limitierenden Faktoren des 911er sind der Sechszylinder-Boxer-Motor **hinter** der Hinterachse und die selbsttragende Karosserie. Porsche versucht, diese Konzeptschwächen durch High-Tech zu kompensieren. Zum Beispiel besteht die Karosserie aus einem Mix verschiedenster Materialien.



Quelle Porsche Internet

Da ein größerer Hubraum nicht Platz findet, bekommt der Sechszylinder-Boxer des 911-Turbo zur Leistungssteigerung zwei Turbolader mit verstellbarer Geometrie verpasst. Das Ganze wird kombiniert mit einem Siebengang DKG-Getriebe mit Torque-Vectoring und Allradantrieb. Warum Allradantrieb bei der gewaltigen Hinterachslast des 911er? Erstens kommt dadurch etwas Gewicht auf die Vorderachse, und zweitens lassen sich noch ein paar Newton mehr an Kraft auf die Straße bringen, vor allem beim "Kavalierstart" und bei schlüpfrigem Untergrund. Darüber hinaus wurde der Hinterachse eine Lenkung verpasst. Sie stabilisiert beim schnellen Einlenken und beim Spurwechsel. Die gefürchtete "Heckschleuder" 911 Turbo mutiert mit diesen Maßnahmen zum idealen Rennfahrzeug für den Hobby-Racer. Neutral, leicht beherrschbar, verzeiht eine Menge Fahrfehler und ist trotzdem extrem schnell.

Aber der Aufwand hat seinen Preis: 165-Tausend Euro sind kein Pappenstiel und der Porsche kostet somit um 44 Prozent mehr als die Corvette. Um in der gleichen Preisregion wie Corvette, Nissan und Jaguar zu bleiben, müsste Porsche eigentlich mit dem 911 Carrera DSG antreten. Der kostet 112.130,- Euro, hätte aber mit "mickrigen" 349 PS nicht den Hauch einer Chance. Porsche steht beim 911er und seinem antiquierten, aus Käferzeiten stammenden Konzept, mit dem Rücken zur Wand. Das bessere Sportfahrzeug aus dem Hause wäre eigentlich der Cayman mit Mittelmotor, welcher aber aus strategischen Gründen nie schneller sein darf als der 911er.

Der Autokritiker dokumentierte den weitreichenden Einfluss des Fahrzeug-Konzepts auf Gewicht, Straßenlage und Fahrleistungen bereits ausführlich.

So kam es wie es kommen musste. Die Corvette ist dank der überragenden Leistung und dem günstigsten Leistungsgewicht auf dem trockenen Kurs schneller als alle anderen, einschließlich des Porsches. Zur Ehrenrettung von Porsche gingen die Journalisten noch auf einen nassen Handlingkurs - überflüssigerweise muss man sagen. Denn die Performance auf nasser Strecke hängt in erster Linie von den Reifen ab und vom Allradantrieb, weniger von der Motorleistung. Ebenso die Beschleunigung bis 100 km/h, egal ob trocken oder nass.

Wesentlich aussagekräftiger wäre ein Vergleich auf dem trockenen Hockenheimring gewesen, oder die Beschleunigung bis 200 km/h ebenfalls auf trockenem Asphalt. Diese Werte verschweigt der Test - wohlweislich?

Fazit:

Keines dieser Fahrzeuge hinkt dem Stand der Technik hinterher, auch nicht die Corvette. Clever nutzen die Amis den Vorteil, mit der Corvette Z06 auf einem weißen Blatt-Papier anfangen zu können, und nicht auf Erblasten von Großserienmodellen Rücksicht nehmen zu müssen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Es beweist auch, Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, selbst im Zeitalter des ausufernden Downsizings. Je niedriger der Ladedruck, desto dichter ist der Motor an einer Saugmotorcharakteristik dran, und desto besser ist das Ansprechverhalten auch ohne Tricks wie verstellbare Ladergeometrie.

Porsche muss sich trotz der Überlegenheit der Corvette nicht wirklich Sorgen machen. Ein Porsche ist ein Porsche. Fahrzeuge in dieser Preisklasse werden nicht wegen ihrer wirklichen Performance gekauft, sondern aus Image-Gründen. Und da steht Porsche in dieser Gruppe weit an der Spitze.

Zum Schluss noch eine Bemerkung zur Geräuschentwicklung. Der Titel "Hitz' und **Donner**" gibt bereits Aufschluss darüber, wie die Herren Journalisten die Geräuschkulisse sehen. **Je lauter desto sportlich!** Warum müssen Sportfahrzeuge brüllen wie die Stiere? Mit souveräner Kraftentfaltung hat das nichts zu tun, eher mit pubertärem Imponiergehabe. Vergleichbar höchstens mit "Auspuffgetunten" Motorrädern. Die Zulassung gleicht einem Wunder. **ams** sollte sich ebenso wie **AutoBild** Gedanken machen, ob diese Art der Umweltverschmutzung noch zeitgemäß ist, und schleunigst eine aussagekräftige Außengeräuschemessung einführen.

21.08.2015 Jacob Jacobson