

Auto Bild

SUPERTEST

Neuer Nissan Qashqai mit Mildhybrid-Benziner



Auslandspreise:
A 5,30 €; B 5,60 €;
CH 8,20 CHF;
CZ 200 CZK;
DK 48,95 DKK;
E (I.B., I.C.) 6,20 €;
FIN 6,20 €; GR 6,20 €;
I 6,20 €; L 5,60 €; NL 5,60 €;
P 6,20 €; SLO 6,20 €

HOCHSPANNUNG

HYUNDAI IONIQ 5 BESSER ALS MERCEDES EQB?



Auto Bild

ERSTE FAHRT
So macht Mazda den CX-5 frisch



ZUGFAHRZEUGTEST
Ford Kuga mit Diesel



GEBRAUCHT
Mitsubishi L200 – viele Stärken, eine Schwäche



ENDLICH
Alfa Romeo zeigt den Tonale



10 SOMMERREIFEN IM TEST

ZWEI PAAR

Zackiger Macan gegen aufgepumpten G – wer bringt Schnee und Eis schneller zum Schmelzen? Wir haben die beiden **Tuning-SUV** über die Pisten am Polarkreis gejagt

ÄPFEL MIT BIRNEN. Klar, auf den ersten Blick hinkt dieser Vergleich. Die Unterschiede könnten kaum größer sein: 500 Kilogramm, 490 PS, 550 Newtonmeter. Doch genau das ist der Reiz der Geschichte. Driften der leichtere Porsche Macan dem dicken Mercedes G um die Ohren? Oder überrascht der schwarze Koloss aus

Speedart Macan SP-310

74714 Euro



Bottrop und macht mit seiner Power das Rennen? Klar, ein echter Vergleichstest ist das nicht. Zusammen mit Reifenhersteller Continental haben wir eine Horde getunter Fahrzeuge in Finnland versammelt. Um zu erkunden, wie gut sich extrem breite Winterreifen auf Autos mit viel PS und Prunk anfühlen. Für die SUV-Fraktion stehen der Porsche von Tuner Speedart und der Brabus G 800 Black OPS. Beide volle Hütte;

▲ 310 PS und 1,9 Tonnen Gewicht – klingt nicht nach viel Fahrspaß. Doch ist das auch so auf Schnee und Eis?

der Brabus so eigen, dass er auf zehn Exemplare limitiert ist. Der Macan muss mit einem von 265 auf 310 PS getunten Zweiliter-Turbomotor auskommen, der übrigens ein alter Bekannter ist, vom VW Golf GTI stammt. Dazu einige Zentimeter Tieferlegung, eine Vierrohr-Sportauspuffanlage, Heckspoilerlippe und natürlich

großes Schuhwerk. Serie sind 19 Zoll, Speedart montiert die Continental Winter Contact TS 860P mit 265er- und 295er-Breite auf 21-Zöllern. Darüber kann das Brabus-Monster nur lachen: Rundum steht der Zweieinhalbtonner auf Monoblock-22-Zöllern mit 285er-Winter-Contis. Unter der Haube rumort ein Vierliter-V8-Biturbo mit 800 statt 585 PS. Und das geht

STIEFFEL

Brabus G 800 Black OPS

336252 Euro



wie? Man verwendet zwei Turbolader mit größerer Verdichtereinheit (52 mm), dazu angepasste Elektronik sowie dickere Edelstahlrohre für die Auspuffanlage. Coole Verpackung gibt's natürlich auch. Typisch Brabus: breitere Kotflügel plus Trittbrett-Beleuchtung, ein mächtiger Carbon-Motorhaubenauflauf, tiefere Spoilerschürzen, LED-Fernscheinwerfer auf dem Dach, Unmengen an Leder und Alcantara im Interieur und, und, und. Kein Wunder, dass der Brabus viermal so teuer ist wie der getunte Macan.

Zurück zur Frage: Schwere, aufgebrelzte SUV, jede Menge Power und breite Winterreifen – passt das zusammen? Die Antworten gibt es am Polarkreis auf dem Trainingsgelände von Rallye-Vizeweltmeister Uwe Nittel. Die 358 Hektar große Fläche liegt 50 Kilometer von Rovaniemi in Finnland entfernt und umfasst insgesamt über 40 Kilometer Strecke, aufgeteilt in diverse See-, Handling- und Waldrundkurse. Für unsere beiden Brocken konnten wir eine rund vier Kilometer lange Rallyestrecke nutzen. Gespickt mit schnellen,

▲ 2,5 Tonnen, wenn es rutscht, dann rutscht es? Belehrt uns der 800 PS starke G eines Besseren?

und mittelschnellen Kurven und einigen Spitzkehren. Beschleunigen, Anbremsen, Driften, genau das wollen wir hier erfahren.

Damit der schwerere G nicht gleich die Strecke poliert, lassen wir dem leichteren Speedart Macan den Vortritt. Der Zweiliter-Turbomotor ist auf Temperatur, klingt wie erwartet im Stand etwas dröge, die Assistenzsysteme sind ausgeschaltet, alles auf Sport, Getriebe auf manuell und los. Wow, das hätten wir nicht erwartet. Der Porsche fliegt in bester Rallyemanier durch die Kurven. Der Allrad schiebt >>

FOTO: RONALD SÄSSEN

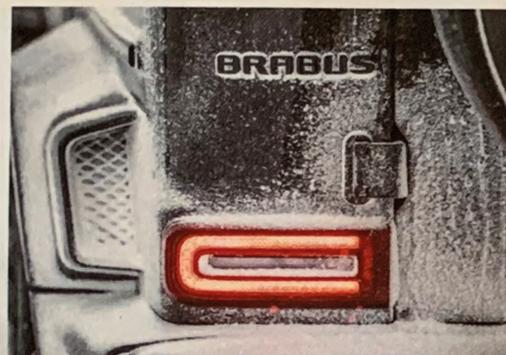
» immer etwas mehr Kraft nach hinten, so kann man das Heck per Gasfuß dirigieren. Und das geht auch mit vergleichsweise mageren 310 PS ordentlich. Im höheren Drehzahlbereich kommt der Sound der Auspuffanlage zur Geltung – nicht brummig, aber deftig und deutlich kerniger als die Serie. Anbremsen mit tieferem Fahrwerk und breiten Schlappen? Kein Problem, das ABS harmonisiert mit den griffigen Sohlen. Einzig das eigensinnig hochschaltende Getriebe nervt, zumal dann dadurch im feinsten Drift öfters die Kraft ausgeht.



▲ Anbremsen, anpendeln und per Gasfuß eng um den Schneewall, das geht wirklich mit dem Brabus-G



▲ An jeder Ecke finden sich feine Brabus-Details. Räder: 22 Zoll



▲ Zum auf zehn Fahrzeuge limitierten G 800 Black OPS gehören auch die breiteren Kotflügel



▲ Diesmal keine Hubraumerweiterung, dafür anständige 800 PS und 1000 Newtonmeter

BRABUS G 800 BLACK OPS

Motor Achtzylinder-V, Biturbobenziner, vorn längs • **Hubraum** 3982 cm³ • **Leistung bei 1/min** 588 kW (800 PS) bei 6600/min • **Drehmoment bei 1/min** 1000 Nm bei 3600/min • **Abgasnorm** Euro 6d-ISC-FCM • **Radaufhängung** Einzelrad vorn, Starrachse hinten • **Reifengröße** 285/40 R 22 (vorn und hinten) • **Getriebe** 9-Stufen-Wandlerautomatik • **Allradantrieb/Kraftverteilung v:h** permanent über Zentraldifferenzial mit Sperre/40:60 • **L/B/H** 4881/1984/1969 mm • **Radstand** 2890 mm • **Bodenfreiheit** 240 mm • **Ladevolumen** 667-1941 l • **Leergewicht/Zuladung** 2560/640 kg • **0-100 km/h** 4,1 s • **Höchstgeschwindigkeit** 240 km/h (abgeregelt) • **Normverbrauch** 13,1 l Super Plus/100 km • **Tankgröße** 100 l • **Norm-CO₂-Ausstoß** 299 g/km • **Preis** 336 252 Euro



▼ So schwer, so stark und doch so agil. Der Brabus fühlt sich im Schnee pudelwohl



So was passiert dem Brabus G 800 Black OPS natürlich nicht. Seine 800 PS sind bei niedrigen und hohen Drehzahlen hellwach. Auch das Getriebe bleibt im Gang und agiert nicht selbstständig. Auf der Strecke noch größeres Staunen als im Macan: Kaum zu glauben, wie einfach man den schwarzen Klotz über die Rallyestrecke prügeln kann. Geradezu handlich und agil geht es um den Kurs. Der Grip an der Vorderachse ist enorm, Übersteuern und Driftwinkel einfach per Gaspedal. Und der Sound? Ein Spektakel, auch im Schnee. ☹

▲ Nein, keine Startnummer: Gemeint ist die Modellnummer 95

SPEEDART PORSCHE MACAN SP-310

Motor Vierzylinder, Turbobenziner, vorn längs • **Hubraum** 1984 cm³ • **Leistung bei 1/min** 228 kW (310 PS) bei 5600/min • **Drehmoment bei 1/min** 450 Nm bei 3500/min • **Abgasnorm** Euro 6d-ISC-FCM • **Radaufhängung** Einzelrad vorn und hinten • **Reifengröße** vorn 265/40 R 21, hinten 295/35 R 21 • **Getriebe** 7-Gang-Doppelkupplungsautomatik • **Allradantrieb/Kraftverteilung v:h** semipermanent über el. geregelte Lamellenkupplung/0:100-50:50 • **L/B/H** 4726/1922/1601 mm • **Radstand** 2807 mm • **Bodenfreiheit** 200 mm • **Ladevolumen** 488-1503 l • **Leergewicht/Zuladung** 1920/590 kg • **0-100 km/h** 5,9 s • **Höchstgeschwindigkeit** 245 km/h • **Normverbrauch** 10,7 l Super Plus/100 km • **Tankgröße** 65 l • **Norm-CO₂-Ausstoß** 243 g/km • **Preis** 74 714 Euro

◀ Das kleine Zweiliter-Motörchen überrascht mit gutem Ansprechverhalten und genügend Power



▲ 21-Zöller und hinten 295er-Reifen: funktioniert auch im Schnee mit jeder Menge Traktion

▲ Wer sich den „kleinsten“ Macan kaufen will und GTS-Sound will, dieser Auspuff kann's



FAZIT
GUIDO NAUMANN
Beide Tuning-SUV könnten kaum unterschiedlicher sein. Und dennoch bieten sie gleichermaßen viel Fahrspaß im Schnee. Der schwere Brabus überzeugt aber einen Tick mehr.

► Der Macan überrascht. Nur 310 PS und doch so viel Spaß im Schnee



FOTOS: RONALD SÄSSEN (8), L. WILIGALIS (8)