

sportscars

Das Magazin für sportliche Autos



MONSTERALARM!

Drei Extrembeschleuniger:
HGP Golf R36 Bi-Turbo und Brömmler GT-R
nehmen den Lambo Aventador in die Zange



56
Autos im
Heft

Irre: MTM T500
VW Bus mit 473 PS im Test



ALLE NEUEN SPORTLER

Das wird ein gutes Jahr: 4er-BMW, bärenstarke 911er-Modelle und neuer Audi RS 6 machen Lust auf 2013



Mächtig: Abt S8
Richtig Feuer dank 640 PS

SPARSAME SPRINTER

184 gegen 171 Diesel-PS: BMW 120d gegen AC Schnitzer 118d



MITTELMOTOR-MACHT

Brandneuer Porsche Cayman trifft Porsche 906 von 1966



Schön: DB5 und DBS
Aston Martin - 1964 trifft 2012



RENNWAGEN GEGEN STRASSENAUTO

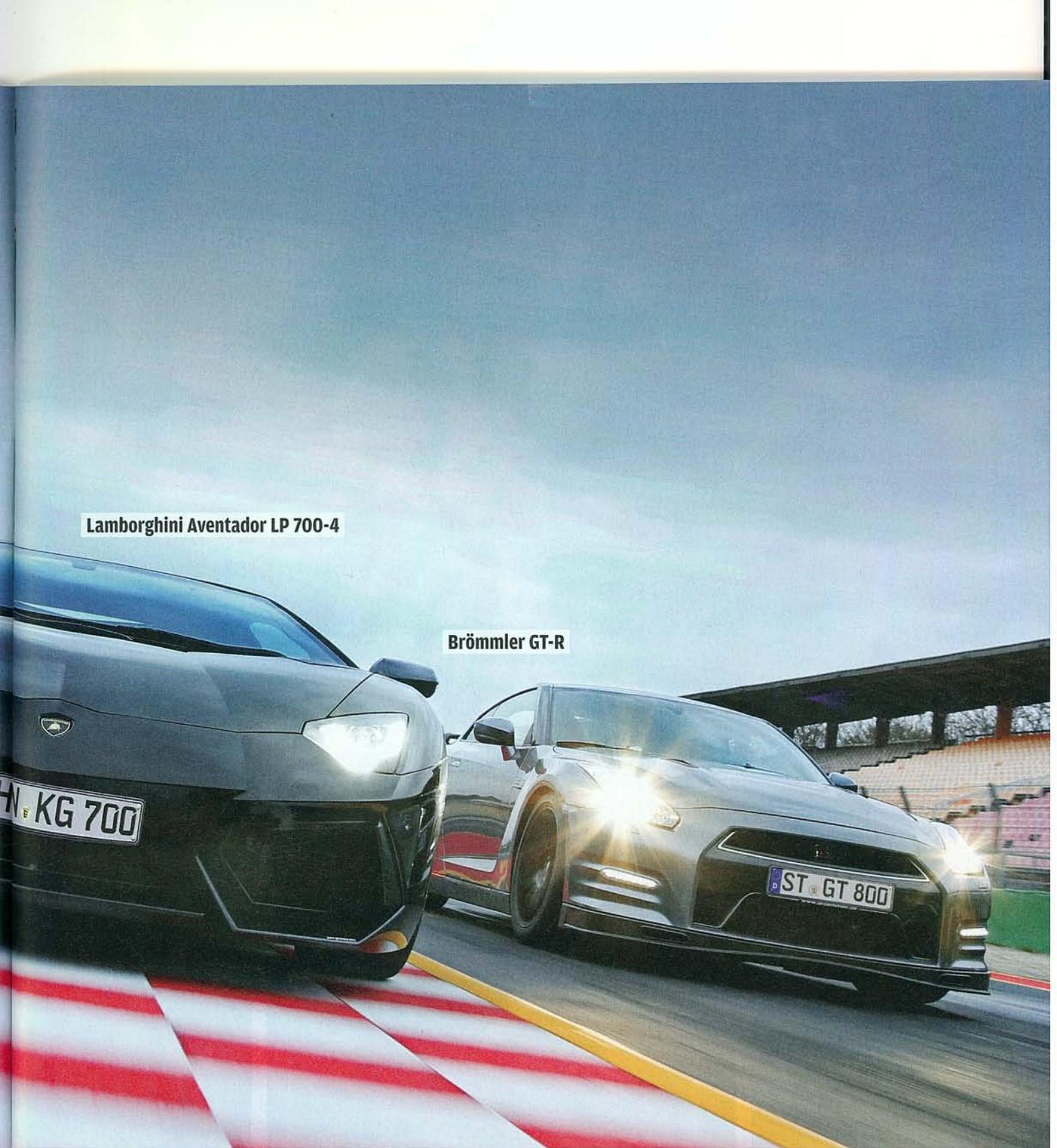
Performance-Vergleich mit 3322 PS: Audi R8 LMS ultra gegen R8 GT, Camaro GT gegen ZL1 und 911 GT3 R gegen GT3 RS 4.0



Neu: Quattroporte
Ausfahrt in der Maserati-Limo

16 SEITEN MERCEDES-AMG-SPECIAL





Lamborghini Aventador LP 700-4

Brömmler GT-R

Eigentlich grenzt das, was wir hier auf den folgenden Seiten austragen, schon an Majestätsbeleidigung. Nicht weil wir den Lamborghini Aventador, sprich eines der höchsten V12-Güter dieser Erde, auf ein reines Sprintduell reduzieren –, das sollte sich der Kampfstier mit 700 PS und ultraschnellem Sequenzielgetriebe durchaus gefallen lassen. Nein, der Affront wiegt ungleich schwerer. Denn eigentlich duelliert sich der Italiener eher mit

seinesgleichen. Ferrari, McLaren, manchmal auch Bugatti. Doch solche Gesellschaft ist heute nicht in Sicht. Stattdessen schnüffelt profanes Tuning-Volk an seinem teuren Kohlefaser-Body.

Streng genommen hat sich der Lambo diese Misere aber selbst zuzuschreiben. Schließlich ist er momentan der einzige serienmäßige Allradbolide, der es mit Martin Gräfs neuestem Monster-Krümel sowie dem rollenden Hochleistungsrechner von Brömmler auf-

nehmen kann. Was alle drei eint, ist die nicht ganz selbstverständliche Fähigkeit, in weniger als drei Sekunden auf Tempo 100 zu detornieren. Oder anders formuliert: die

Lambo gegen Golf? Eigentlich nur logisch

Erdbeschleunigung für rund 80 Meter in die Horizontale zu drehen. Ein Trio also, wie geschaffen für eine Ode an die Längsdynamik; für einen Vergleich, der ausnahms-

weise keinen Sieger sucht, sondern einfach nur in Worte fassen will, was geschieht, wenn Motor und Getriebe zu einer diabolischen Einheit paktieren.

Womit wir auch schon wieder beim Lamborghini wären, der bereits zum Kaltstart jegliche Bewunderung für Brömmler oder HGP kurzerhand aus dem Großhirn fetzt. Beängstigend ist jedoch weniger die düster brodelnde Symphonie, die seinem monströsen „Endrohr“ entweicht, sondern ▶



Selbst ein 800-PS-Nissan verpasst das Werksversprechen auf 100 km/h. Grund: Die Launch-Control kann mit dieser Kraft kaum noch haushalten



Der Lackierung erinnert nicht zufällig an einen Tarnkappenbomber



Die größeren Turbos sprechen im Vergleich zu den Serienladern deutlich verzögert an; ein Manko, über das 900 Nm bestens hinwegtrösten



Sitzschalen und Renngurte verraten die Rennstrecken-Ambitionen

eher jene Instanz, die zwischen Motor und Allrad vermittelt.

50 Millisekunden braucht sein ISR-Getriebe, um auszukuppeln, Gänge zu wechseln und das, was der 6,5 Liter große V12 an Vortrieb generiert, wieder in die Antriebswellen zu rammen. Zum Vergleich: Ein Wimpernschlag dauert zweimal so lange. Schnelligkeit ist jedoch nur die eine Komponente, Brutali-

tät die andere. Und beides zusammen offenbart ein Beschleunigungserlebnis, das Schmerz und Freude untrennbar vereint.

Vorgespannt wird bei rund 5500 Touren – dort, wo das höchste Drehmoment lodert. Der Abschuss folgt ansatzlos, mit der Vehemenz eines kapitalen Heckeinschlags. Die Mechanik gibt nicht im Geringsten nach. Kein Newtonmeter versackt

in Kupplung oder Allrad. Stattdessen wütet der Stier mit Wheelspin an allen vieren davon, springt in 1,34 Sekunden auf Tempo 50, während das gewaltige Anfahrmoment allmählich in Haftreibung übergeht und die wütende Drehzahlorgie des V12 schließlich vollends entfesselt. Binnen weniger Zehntel hämmert das Monster auf 8300 Touren. Um 80 km/h schlägt Gang zwei im Rü-

cken ein, Tempo 100 wird kurz gestreift, das Messgerät verbucht noch schnell eine 2,94, bevor die Drehzahl-nadel zum nächsten Tritt ins Gesäß läutet.

Drei Sekunden später, der LFT-Monitor haspelt sich auf 170, die feuerrot unterlegte „3“ kündigt ein weiteres Zahnradgemetzel an, da schließen die Sinne allmählich wieder zur Echtzeit auf. Um 180 über-



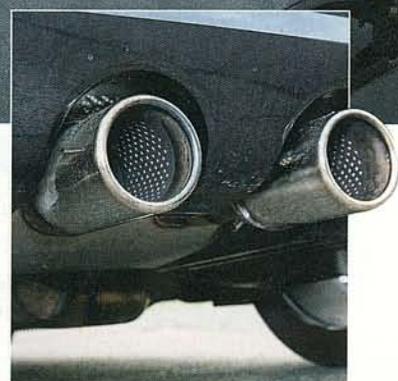
Das Boa-constrictor-Geflecht verrottet die extreme Druckbelastung; gleitgelagerte Turbos pumpen mit bis zu 1,6 Bar in die Ansaugseite



Bei 2700/min wird abgefeuert. Mehr wäre fatal, weniger freudlos



Bewährtes Rezept: KW-Fahrwerk und OZ-19-Zöller sind elementarer Bestandteil eines jeden Monster-Golf aus dem Hause HGP



Weshalb Gräf immer wieder zum VR6 greift? Nun, er mag einfach den Sound

nimmt Gang vier, stutzt das Triebwerk auf 6900/min. Dieses pusht sofort wieder in die Siebentausender, rotiert sich mit jeder Umdrehung weiter in Ekstase und feuert eine Soundschleppe hinter sich her, die, würde man sie direkt ins Ohr leiten, wohl jedes Trommelfell sprengen würde. 8,91 Sekunden, der Polygonen-Body schnippt Tempo 200 nieder, der Vortrieb drückt

noch immer auf den Magen. Fünfter Gang, langsam legt sich ein Hauch von Luftwiderstand auf die

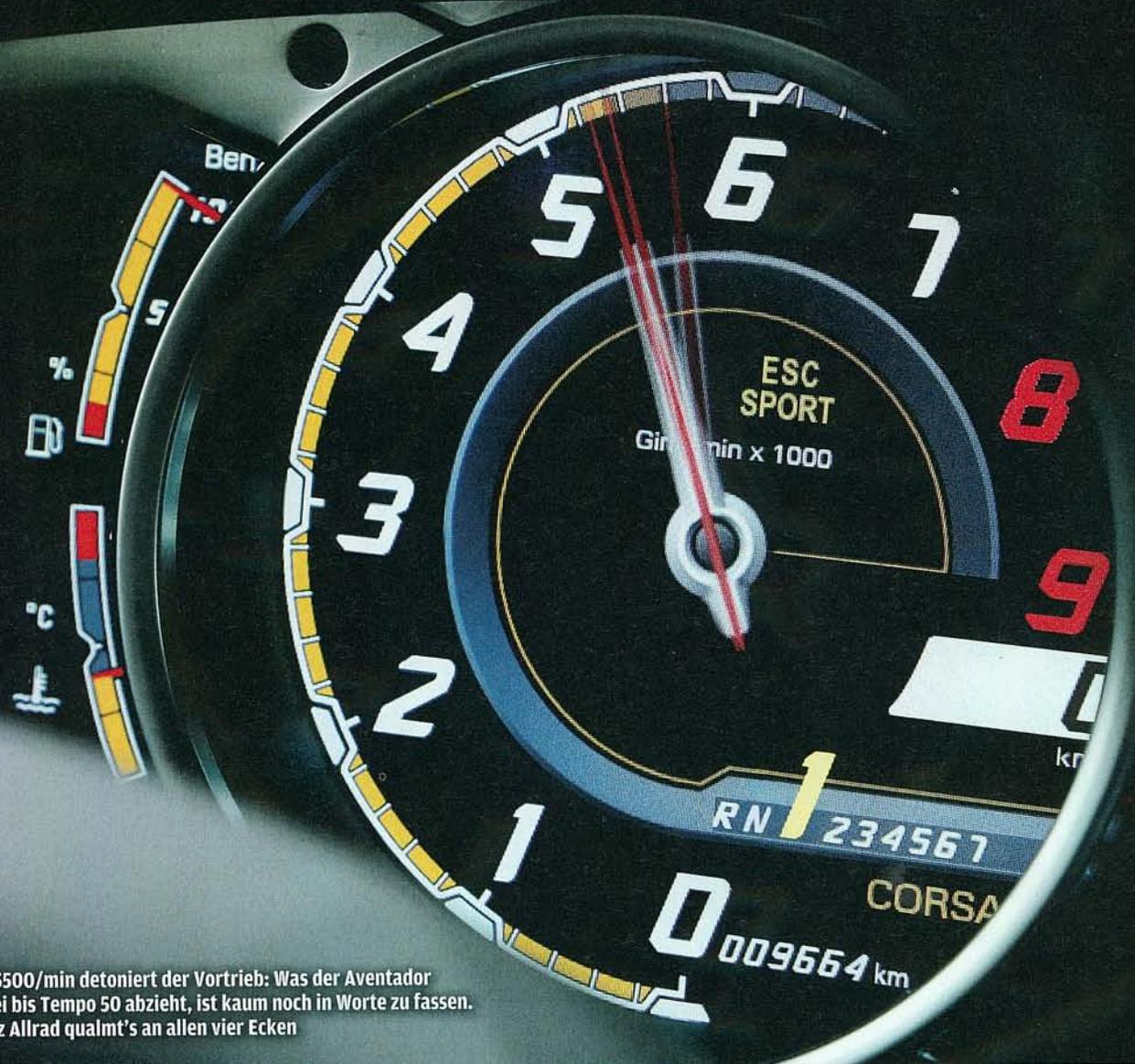
Perfektion wäre der Tod eines jeden Lambos

Drehzahliger, ehe bei 270 die sechste Welle in Aktion tritt und den Lambo lässig auf 300 km/h schiebt. 24,5 Sekunden verspricht das Werk

für diese Form der Sinneserweiterung. Tatsächlich schafft es der Aventador sogar in 23,9, übertrifft damit noch die Erwartungen.

Wäre er das, wonach er aussieht, der weiße Golf müsste in diesem Trio rein gar nichts beweisen. Höchstens, dass er innerhalb einer gefühlten Ewigkeit auf 250 kriechen könnte. Dass es letztlich natürlich ganz anders kommt, liegt an der

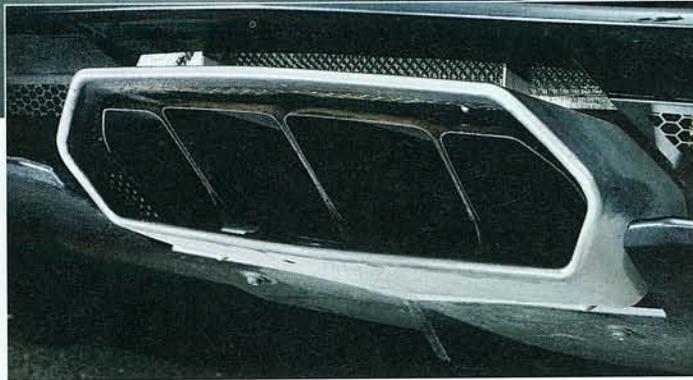
gleichermaßen reizvollen wie durchgeknallten Passion von Martin Gräf, Unscheinbares mit Unheilvollem zu kreuzen. Im vorliegenden Fall also die Karosserie eines Golf R mit dem verstärkten Getriebe eines Audi RS3 und einem bis in die Ventilsitze aufgeblasenen VR6-Motor. Die verheerende Bilanz: 745 PS und 925 Nm. Das klingt nach galoppierendem Wahnsinn, ist ▶



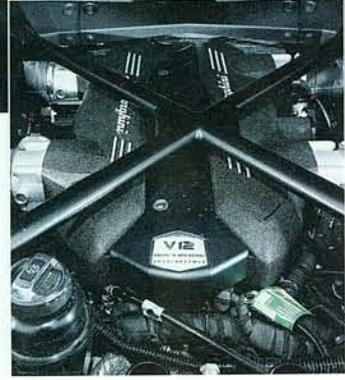
Um 5500/min detoniert der Vortrieb: Was der Aventador dabei bis Tempo 50 abzieht, ist kaum noch in Worte zu fassen. Trotz Allrad qualmt's an allen vier Ecken



Flach gekeilt und scharf gekantet: ein Body als Ausdruck purer Dynamik



Im Gegensatz zu früheren V12-Lambos, die selbst beim Flanieren bestialisch rumbrüllten, schaltet der Aventador erst unter Volllast auf Krawall



Ein Meister der hohen Lagen: Noch nie hat ein V12 gedreht wie dieser

letztlich aber das genaue Gegenteil. Martin Gräf kennt den VR6 besser als jeder Werksentwickler, weiß daher genau, was zu tun ist, um den Golf in eine ultimative Beschleunigungswaffe zu verwandeln.

Und dazu gehört neben der 150-Prozent-Leistung vor allem eines: viel Feingespür bei der Abstimmung des Getriebes. Würde der Golf einkuppeln wie der Lambo, es

gäbe Geschnetzeltes à la Conti oder ein vollkommen zertrümmertes Haldex-System, mit Sicherheit aber keinen vernünftigen Vortrieb. HGP programmiert die Startphase folglich ziviler. Der VR6 regelt sich bei 2700 Touren ein, zwitschert moderate 0,2 Bar in die Ansaugseite, während die Kupplung bereits sanft vorspannt. Lässt man das Monster nun vom Stopper, sackt die Dreh-

zahl erst minimal ein, ehe der Vortrieb explodiert. Blitzartig switcht das Getriebe in den zweiten Gang, der Motor schnaubt wieder zum Begrenzer, Reifen und Kupplung schwitzen um ihr Leben, doch die malträtierte Technik hält (rund 50 Starts hat der Golf bereits hinter sich), reißt Tempo 100 in 2,97 Sekunden nieder, ehe Gang drei schließlich etwas Harmonie ins

Inferno strickt. Das DSG schaltet ebenso flink wie sauber, blendet punktgenau zum Scheibenwechsel die Zylinder aus. Befremdlich wirkt allenfalls, dass der barbarische Antritt jede Form der Horizontalbewegung gnadenlos ins Chassis knetet. Gefühlt kommt es einem so vor, als würde sich der Golf unter seiner eigenen Kraft verwinden, während vorn der Orkan, der mit 1,6 Bar ▶



405 mm-Scheiben stellen sich dem in jeder Hinsicht irren Vortrieb



HGP nutzt eine modifizierte AMG-Bremse mit 390-mm-Scheiben vorn



Glanzscharze 19-Zöller mit bissfester 400-mm-Keramik im Hintergrund

TECHNISCHE DATEN	BRÖMMLER	HGP	LAMBORGHINI
Motor	V6, Biturbo	VR6, Biturbo	V12
Einbaulage	vorn längs	vorn quer	hinten mittig längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4
Hubraum	3799 cm ³	3597 cm ³	6498 cm ³
Bohrung x Hub	95,5 x 88,4 mm	89,0 x 96,4 mm	95,0 x 76,4 mm
Verdichtung	9,0 : 1	8,5 : 1	11,8 : 1
kW (PS) bei 1/min	588 (800)/6300	548 (745)/6200	515 (700)/8250
Literleistung	210 PS/l	207 PS/l	108 PS/l
Nm bei 1/min	900/5100	925/4700	690/5500
Antriebsart	Allrad	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplung	7-Gang-Doppelkupplung	7-Gang sequenziell
Bremsen vorn	405 mm/innenbelüftet/geschlitz	390 mm/innenbel./gelocht/geschl.	400 mm/innenbelüftet/gelocht
Bremsen hinten	380 mm/innenbelüftet/gelocht	330 mm/innenbelüftet/gelocht	380 mm/innenbelüftet/gelocht
Radgröße vorn - hinten	10 x 20 - 11 x 20	8 x 19	9 x 19 - 12 x 20
Reifengröße vorn - hinten	285/35 ZR 20	235/35 ZR 19	255/35 R 19 - 335/30 R 20
Reifentyp	Michelin Pilot Supersport	Continental Force Contact	Pirelli P Zero Corsa
Länge/Breite/Höhe	4670/1895/1360 mm	4212/1786/1431 mm	4780/2030/1136 mm
Radstand	2780 mm	2578 mm	2700 mm
Tankvolumen	74 l	60 l	90 l

MESSWERTE <small>TOUGHBOOK</small>	BRÖMMLER	HGP	LAMBORGHINI
Beschleunigung			
0-50 km/h	1,40 s	1,39 s	1,34 s
0-100 km/h	2,99 s	2,97 s	2,94 s
0-130 km/h	4,31 s	4,28 s	4,35 s
0-160 km/h	5,91 s	5,97 s	5,98 s
0-200 km/h	8,62 s	8,91 s	8,91 s
0-250 km/h	13,39 s	13,58 s	14,37 s
0-300 km/h	21,71 s	22,02 s	23,94 s
Viertelmeile			
0-402,34 m	10,58 s	10,61 s	10,60 s
Elastizität			
60-100 km/h im 4. Gang	3,3 s	2,6 s	3,2 s
80-120 km/h im 5. Gang	4,0 s	3,1 s	3,9 s
80-120 km/h im 6./7. Gang	6,4 s/-	4,4/7,1 s	5,3 s/nicht ermittelt
Bremsweg			
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	35,5 m (10,9 m/s ²)	37,6 m (10,3 m/s ²)	33,4 m (11,6 m/s ²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	34,6 m (11,2 m/s ²)	35,3 m (10,9 m/s ²)	32,7 m (11,8 m/s ²)
200-0 km/h warm (Verzögerung)	139,1 m (11,1 m/s ²)	144,6 m (10,7 m/s ²)	135,3 m (11,4 m/s ²)
Testverbrauch			
Ø auf 100 km	13,9 l 102 Oktan	14,2 l 102 Oktan	20,3 l Super Plus
Reichweite	530 km	420 km	440 km
Leergewicht	1736 kg	1601 kg	1807 kg
Leistungsgewicht	2,2 kg/PS	2,1 kg/PS	2,6 kg/PS
Zuladung	464 kg	429 kg	293 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	BRÖMMLER	HGP	LAMBORGHINI
Herstellerangabe	315 km/h	345 km/h	350 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	BRÖMMLER	HGP	LAMBORGHINI
Tuning			
Leistung & Getriebe	51 382	68 500 (Komplettpaket)	Serie
Fahrwerk & Bremsen	4587	s. o.	Serie
Radsatz	4150	s. o.	Serie
Anbauteile	7421 (Bodykit komplett)	2000 (Luftauslässe Motorhaube)	Serie
Preis Testwagen	159 940 Euro	109 775 Euro	312 970 Euro



Wir bedanken uns ganz herzlich für die Wahl auf den 1. Platz in der Kategorie Supersportler 2012 bei den Lesern der AutoBild sportscars.

sportscars
DES JAHRES 12

Der Aventador zelebriert brutales
 Lauchen in Perfektion, HGP und
 Brömmler pumpen trotz Mehrleistung
 erst jenseits der 200 spürbar davon



durch den Motorraum feigt, gnadenlos am Allrad zerrt. Tempo 200, Drehmoment überwuchert nach wie vor jede Form des Fahrwiderstands. Nach knapp 13,6 Sekunden passiert die Nadel 250, der Serien-R würde nun den Hahn zudrehen. Der HGP fühlt sich dagegen immer wohler. Knapp über 290 plobbt die letzte Salve, der siebte Gang übernimmt den Zieleinlauf, der exakt 22,02 Sekunden nach dem Abschuss erfolgt. Auf den Aventador holt der Golf somit 1,9 Sekunden heraus, was sicherlich sensationell, genau genommen aber kein Wunder ist. Wer mit deutlich mehr Drehmoment und fast 50 Mehr-PS angast, der hat bei hohem Tempo einfach einen Vorteil.

So gesehen sollte Brömmler also nochmals eine Schippe drauflegen können. Gut, die Drehmomentwertung verliert selbst Godzilla gegen unseren weißen Power-Knirps, doch dafür schlägt das AMS Alpha IX Package in der Höchstleistung zurück. 800 PS drückt der Biturbo-V6 bei 1,5 Bar. Ins Grübeln bringt uns nur, dass Brömmler keinen reinen Längsdynamiker, sondern ein in jeder Hinsicht radikales Performance-Tier stellt. Der GT-R fährt

mit extremem Negativsturz sowie kurzer Serienübersetzung. Beides nicht gerade förderlich, wenn es um 0-300 km/h geht.

Akustisch zieht er dafür alle Register. Schon auf dem Weg zur Startlinie wähnt man sich eher in einem Kampfjet als in einem Auto. Hinten sirrt die Benzinpumpe, vorn grummelt der V6, die Uniballgelenke quietschen im Takt der Bodenwellen, über allem liegt das feine Pfeifen der Bordelektronik, wäh-

Man wähnt sich eher in einem Kampfjet

rend das Getriebe herumklört, als würde es im Verborgenen ganze Antriebsstränge neu verlegen.

Launch-Control hängt die Drehzahl auf 4500, die Turbos verdichten vor, der Allrad dockt an. Bremse los, und der Nissan schnappt zu; ohne Durchhänger, ohne Unschärfen, dafür aber mit reichlich Schlupf an der Hinterhand. Die Drehzahl schnell hoch, die Software greift zum nächsten Gang. Der Schlupf lässt nach, der Schub nimmt zu. 2,99 Sekunden auf 100. Das Absurde daran: Gefühl ginge es noch schneller, würde der Allrad front-

lastiger arbeiten und/oder die Hinterachse mehr Grip aufbauen.

Doch egal, überlassen wir dem Serienauto halt seinen 0-100-Triumph (herausgefahren im japanischen Sendai; auf einem Asphalt, den so genau wohl niemand kennt) und vernichten es lieber im weiteren Verlauf. Während das wütende Fauchen der Turbos immer weiter ins Diabolische kippt, donnert Godzilla kurzerhand in 8,62 Sekunden auf 200. Doch dann die Überraschung. Bei hohem Tempo knickt das Höllentriebwerk leicht ein, rotiert hilflos seinem Ladedruck hinterher. Statt den HGP weiter zu distanzieren, muss Godzilla mit ansehen, wie der Golf im Windschatten bleibt. Bis 300 km/h stehen den 21,71 Sekunde des Nissan 23,94 Golf-Sekunden gegenüber.

Doch der GT-R wäre kein echter Japaner, hätte er nicht noch einen elektronischen Trumpf in der Hinterhand. Er kann seinen Ladedruck justieren, via Menü kurzerhand 1,7 Bar abrufen. Zugegeben, ein im Rahmen der StVZO nicht legaler Trick, doch wer will hier schon richten, wo es doch nur um die Faszination und nicht ums Ranking geht?

Die Tortur auf 100 ersparen wir ihm daher auch im zweiten Run. Das, was der V6 nun abfackelt, käme der Zeit ohnehin nicht zugute. War die Beschleunigung schon mit 1,5 Bar schwer verdaulich, so sprengt der GT-R nun vollends die Grenzen des Vorstellbaren. Bis 4500 Touren gleicht der Schub dem ersten Set-up, darüber zündet nun aber ein Nachbrenner, der einfach nur noch beängstigend nach vorn prügelt. 0 auf 200 in 8,2 Sekunden, 0 auf 300 in 19,6. Mehr muss man dazu wohl nicht mehr sagen ...

Kontakt: Brömmler Motorsport, Tel. 0 25 05-93 20 31, www.broemmler-motorsport.de; HGP, Tel. 0 70 23-72 46 2, www.hgp-turbo.de

FAZIT

■ Wäre 0-300 ein Showevent, der Aventador wäre Sieger auf Lebenszeit. Blöd nur, dass man genau das auch erwartet. Desillusionierende Momente beschert man daher besser im HGP Golf; der sieht unscheinbar aus, beschleunigt aber allem davon, was nicht gerade Brömmler GT-R heißt. Manuel Iglicsh

