

# auto motor und sport



Trend-SUV im Test  
**Skoda Karoq**  
**VW Tiguan**  
**Nissan Qashqai**

Mercedes C-Klasse



BMW Dreier



Volvo V60

100 000-km-Test  
**Wie gut ist die Mercedes V-Klasse?**

# Mittelklasse erfindet sich neu

Von Alfa bis VW: Mehr Varianten und Antriebskonzepte bis 2021

Dieselskandal  
**So tricksen die Hersteller!**



Audi A4 Avant



Porsche 911 GT2 RS  
**So fährt der 700-PS-Elfer**



Jetzt wählen! Autos im Wert von rund **220 000 Euro** zu gewinnen



Mazda CX-5



Volvo XC40



Audi RS 3



Opel Insignia ST

Österreich 4,50 €; Schweiz 7 sfr; Benelux 4,60 €; Dänemark 45,- DKR; Finnland, Slowakei 5,90 €; Griechenland 5,80 €; Kanaren 5,40 €; Frankreich, Italien, Portugal (Cont.), Spanien, Slowenien 5,20 €; Tschechien 170 CZK; Ungarn 1650 HUF

Die abgebildeten Fahrzeuge können in Ausstattung und Farbe von den Gewinnen abweichen.



# Alarmstufe ROT

Jetzt wird's ernst: Der V6 des DTM-Rennwagens von Alfa Romeo aus dem Jahre 1993 bellt sich gerade warm. Wir dürfen das Siegerauto von Nicola Larini fahren – und bis 11 500/min drehen.



Larini? Nee, heute darf unser Peters ran – und quetscht sich in den originalen DTM-Rennwagen von 1993





Aus vier hochgebogenen Endrohren schrillt der V6, brüllt frei saugend und (fast) frei auspuffend

dominierte. Nächstes Jahr wird das 25 Jahre her sein.

Eigentlich unvorstellbar, denn so wie der Alfa in der Sonne parkt, mit seiner mehrstufigen Schaufelfront und dem Flügelheck, sieht er nicht gerade nach einem Beinahe-Oldtimer aus. Die Zeit ging gnädig mit dem Rennwagen um. Möglicherweise deshalb, weil der damals State of the Art war und folglich auch die Saison 1993 gewonnen hat.

Ein Rennwagen fordert immer Respekt ein. Je weiter er sich von einem Serienauto entfernt, desto

größer wird der Respekt zwangsläufig. Das Top-Level gibt natürlich ganz klar die Formel 1 vor, doch knapp darunter kommt die DTM. Bereits 1993 war bei den Racern außer dem Radstand nicht mehr viel vom Serienmodell übrig.

Beim Alfa schwingt schon viel Ehrfurcht vor dem berühmten Namen und der Aura seiner Erfolge mit, aber, ganz ehrlich, auch vor dem Unbekannten. Denn der 155 DTM ist deutlich mehr als ein hochgezüchteter Straßensportler – ein reinrassiger Pistenrennwagen.

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Einsitziger Rennwagen mit Stahl-Kohlefaser-Karosserie, Länge x Breite x Höhe 4576 x 1750 x 1380 mm, Radstand 2540 mm, Spurweite vorn/hinten 1500/1500 mm, Leergewicht 1040 kg, Tankinhalt 110 Liter.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, einstellbarer

Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen 24/65-18 auf 10x18-Zoll-Felgen.

Kraftübertragung

Allradantrieb (Kraftverteilung v./h. 33/67), Fünfganggetriebe.

Motor

Sechszylinder-V-Motor, Hubraum 2498 cm³, Leistung 309 kW (420 PS) bei 11 500/min, max. Drehmoment 294 Nm bei 3000/min.

Als technische Grundlage dient der namensgebende Typ 155 – ein Fronttriebler. Damit gäbe es in der DTM wenig zu gewinnen, weshalb der Hersteller später den Q4 samt Allradantrieb nachschiebt. Mit diesem Layout lässt sich schon mehr anfangen. Ziemlich viel sogar.

Laut Reglement musste die Silhouette der des Serienfahrzeugs entsprechen, während die Hersteller bei der Karosserie einige Freiräume nutzen konnten. So entlarvt sich beim Klopftest das Material vieler Teile als kohlefaserverstärkter Kunststoff. Doch die eigentliche Sensation ist das eingebaute Triebwerk: ein zweieinhalb Liter großer V6-Sauger – er dreht kaum vorstellbare 11 800/min, bevor er abregelt. Gegen diese Zahl lesen sich seine 420 PS vergleichsweise gewöhnlich.

Larini hatte eine Jockey-Figur

Zieht man am Türgriff, hat man praktisch das Blatt in der Hand, so leicht öffnet sie. Und gibt das typische Rohrgestänge eines Rennwagens frei: unten ein verschweißtes Kreuz, dahinter die hoch aufragende Wange der Sitzschale, oben der längs

Wir machen uns seit einiger Zeit ernsthaft Sorgen um die DTM. Der Ausstieg von Mercedes wird Ende 2018 einen tiefen Krater ins Starterfeld reißen – da würden wir uns spontan Alfa Romeo mit der Giulia hineinwünschen. Das ist so unrealistisch wie reizvoll, denn wir erinnern uns noch mit Verzücken an den unüberhörbaren 155 V6 TI DTM der Saison 1993. Und genau den dürfen wir heute fahren – das Siegerauto.

Nackenhaare: senkrecht

Es gibt Eindrücke, die brennen sich so tief in die mentale Festplatte, dass sie da unüberschreibbar die Jahrzehnte überdauern. Das Infernal eines voll durchladenden Alfa Romeo 155 DTM gehört dazu. Schaltdrehzahl: 11 500/min. Nackenhaare: senkrecht. Ekstase: am Limit. Schon beim Zuhören von der Tribüne aus, wie Zeitzeugen eindrucksvoll bestätigen.

Jenes Auto, das Nicola Larini fuhr, läuft hier gerade warm. Der Italiener hat damit in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft die Rennstrecken zusammengebrüllt und die Konkurrenz in Grund und Boden gefahren. Sogar auf der Nordschleife, die er praktisch aus dem Stegreif

Die Sitzschalen zwingen den zu breiten Fahrer in den Rundrücken – egal, er lacht wie ein Honigkuchenferd

Vor dem Start ist der Fahrer am Limit.  
**Nervosität?**  
Ja, bis zum Anschlag



Webasto Standheizung nachrüsten!

Das 21° Feeling gibt es jetzt mit

bis zu **200 €** Preisvorteil<sup>+</sup>

<sup>+</sup>Weil Wohlfühlwärme zum Aktionspreis noch schöner ist. Webasto Standheizung.

Keine Autofahrt mehr ohne Ihre perfekte Wohlfühltemperatur! Gleich drei Preisaktionen warten auf Sie: „Junge Gebrauchte“, „Kompakte SUV“ und „Winteraktion“. Jetzt nachrüsten und genießen.

Aktionsbedingungen unter [standheizung.de/aktionen](http://standheizung.de/aktionen)

**Webasto**  
Feel the Drive

## IMPRESSION

laufende Holm. Dazwischen bleibt ein Spalt, durch den sich der Fahrer zwingen muss – kein Wunder, dass viele Profis Jockey-Figuren hatten, so wie Larini.

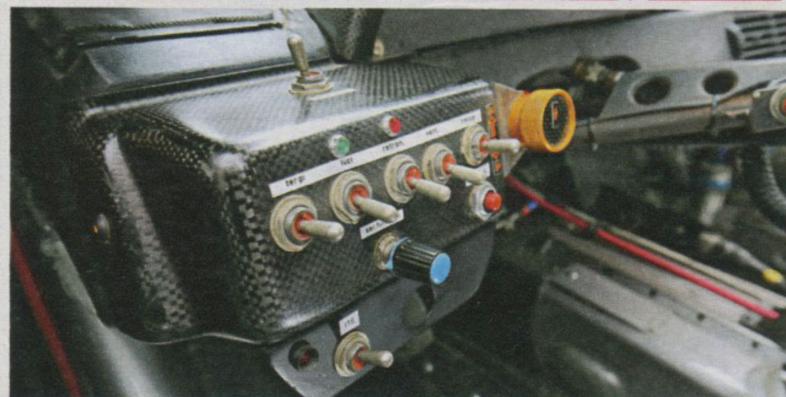
Seine Sitzposition ist immer noch fixiert und lässt vergleichsweise wenig Platz. Dabei bietet der 155er viel Luftraum – obwohl im Cockpit ein Gewirr aus Streben, Kabeln, Steuergeräten (teilweise mit Klebeband oder Kabelbinder am Boden fixiert) und einem Feuerlöscher dominiert.

Von außen betrachtet sehen Rennwagen meist glorreich aus, verraten selten, dass sie reine Improvisationsobjekte sind. Ein rudimentäres Armaturenbrett samt Digitalanzeige ist übrigens noch vorhanden. Leider funktionieren die Drehzahlmesser heute nur ab und an, entschuldigt man sich.

### Der V6 blafft biestig

Startprozedere: Den Kill Switch umlegen, dann nicht (!) aufs Kupplungspedal treten, sondern nur wenig, aber konstant Gas geben und einen kleinen, unscheinbaren Knopf im Bedienblock links vom Lenkrad drücken. Es kulcht der Anlasser, dann

Der Käfig erschwert den Einstieg. Den Piloten empfängt ein Gewirr aus Leitungen, Steuergeräten und Knöpfchen. Das kleine rote (rechts) ist für den Motorstart



Flink knüpft der Schalthebel durch die engen Gassen, auch ohne Servohilfe geht die Lenkung leicht



**20%** auf sämtliche Bestellungen!

auto  
motor  
-sport

# 24 Heures DU MANS

## Weihnachtsaktion!

Im Aktionszeitraum vom 01.11. bis 24.12. gibt es 20% Rabatt auf jede Bestellung! Alle auto motor und sport-, Motor Klassik-, sport auto- und MOTORSPORT aktuell-Abonnenten erhalten auf den reduzierten Preis weitere 10% Rabatt zusätzlich. Gratis erhalten Sie die 70 Jahre auto motor und sport Edition als Geschenk dazu.

Bestellen Sie hochwertige Fotodrucke bisher streng gehüteter Originale aus dem legendären Weitmann-Archiv. Und holen Sie sich damit ein Stück Motorsport-Geschichte in Ihrem Wunsch-Format nach Hause!



[www.art-archive.de](http://www.art-archive.de)

auto  
motor  
-sport

ART ARCHIVE  
MOTORSPORT

feuern die ersten Zündungen ansatzlos aus den himmelwärts gebogenen Endrohren. Die Ohren ordnen dem Summen eine auffällig hohe Leerlaufdrehzahl zu. Wir geben mehrfach kurz Gas, um die Kooperationsbereitschaft des V6 zu testen – er blafft biestig.

Das Ansprechverhalten lässt sich trocken testen, das Kupplungsspiel leider nicht. So kann man sich nie mehr blamieren als beim ersten Anfahren – vor einer Traube von Zuschauern. Alle blicken erwartungs-

froh, wollen den Alfa fahren sehen, hören und auch riechen. Also noch einmal tief ins Gaspedal hineinfühlen. Spüren, wie der Motor reagiert. Er dreht sensibel hoch mit der schwingmassenarmen Direktheit eines filigranen Triebwerks.

**Druckpunkt, wo bist du?**

Kupplungspedal treten, den ersten von fünf Gängen einrasten, Leerlaufdrehzahl deutlich erhöhen. Dann das linke Bein in Zeitlupe heben, was angesichts der Ausrückkräfte nicht

gerade einfach ist. Druckpunkt, hallo, wo bist du? Da, er kommt. Zackig, abrupt, jäh. Der Alfa stakst los.

Man muss vorsichtig mit der kleinen Carbon-Rennkupplung umgehen, darf sie nicht mit Drehmoment und ewigem Schleifen überfordern. Sie ist für den fliegenden Start ausgelegt und entsprechend unterdimensioniert – in der DTM war das 1993 so üblich. Immerhin ist der 155 bereits angewärmt, läuft der V6 schon geschmeidig. Ein netter Mitarbeiter von Alfa hat das erledigt. Wir dürfen also attackieren. Jetzt.

**Puls der hohen Verdichtung**

Vollgas. Der Alfa hämmert los. Sofort. Genau dieses Ansprechverhalten müsste man jedem vorführen, der bei einem aufgeladenen Motor ein Turboloch negiert. Und dazu dieser unverwechselbare Sound: die Euphorie eines Hochdrehzahl-Aggregats – glatt könnten einem die Tränen herunterlaufen. Leider nicht waagrecht vor Begeisterung, sondern senkrecht vor Verlustängsten.

Wobei – waagrecht laufen sie beim Beschleunigen schon. Der Ap-



Für Wartungsarbeiten lässt sich der vordere Aufbau am Stück entfernen. Dann liegt das riesige Ansaugsystem frei. Vom Rennmotor selbst ist leider wenig zu sehen

parat schiebt mächtig an – unvorstellbar, weil aus jeder Lage. Und kein Durchhänger zu spüren. Von vorn bohrt sich das Pulsieren der hohen Verdichtung in die Ohren. Von hinten posaut es zunächst, bis der Klang in jene einzigartigen Ober-tonverzerrungen kippt, welche den Rennmotor verraten.

**Der V6 ist ein Drehzahl-Junkie**

9000, 10 000, 11 000, 11 500/min. Wir pushen den V6 ins Limit, halten drauf, bis er abregelt, weil der Drehzahl-Junkie genau danach verlangt. Nächster Gang, es ist mittlerweile der vierte, und auch den jubeln wir bis kurz vor den Begrenzer. Bei einer Übersetzung der Hinterachse auf knapp 300 km/h ist das jetzt... verdammt schnell für die kurze Gerade. Die Zuschauer reißen die Arme hoch.

So leicht, wie er seine 1040 Kilogramm plus Kraftstoff plus Fahrer beschleunigt, so beiläufig brems er sie wieder zusammen. Und lenkt behände ein. Ohne Servounterstützung ist das nicht selbstverständlich; Rennwagen beanspruchen die Armmuskulatur teilweise extrem. Nicht

der Alfa: Er dribbelt grazil über den Rechtskurs, den sie uns hier vorbereitet haben, verweigert selbst vor einer 90-Grad-Kurve nicht.

Von Runde zu Runde flutscht die Choreografie aus Bremsen, Kuppeln, Lenken, Beschleunigen besser, wird zur Selbstverständlichkeit. Das Fahren ist fast schon zu leicht, um wahr zu sein. Vertrauensfördernd: die effektive Auslegung des Allradsystems, also das Zusammenspiel aus Planetengetriebe, Viscokupplung und selbstsperrenden Lamellendifferenzialen.

Alles wirkt entrückt und reizvoll zugleich. So wie der Gedanke an den Einstieg von Alfa Romeo in die DTM. Dabei könnten wir uns die Giulia gut als hinterradgetriebenen DTM-Boliden vorstellen. Gerade jetzt unter den prägenden Eindrücken dieser Fahrt im 155.

Doch im Fiat-Konzern denken sie gerade wohl über vieles nach – nur nicht über den Einstieg in den hochklassigen Rennsport. Schade.

Text: Marcus Peters  
Fotos: Hans-Dieter Seufert

# Akustischer Wahnsinn: Bei 11 500/min bibbert das Trommelfell



In den 90ern war der Alfa Liebling der Zuschauer. Und er ist es auch heute noch

## Passt auf, wenn andere nicht aufpassen.



Der Passat. Mit optionaler Fußgängererkennung.

Die Fußgängererkennung im Passat hat dank Kamera, Radar und Sensoren stets ein Auge auf die Straße. Davon profitiert nicht nur der Fahrer, sondern auch alle anderen Verkehrsteilnehmer.

Wir bringen die Zukunft in Serie.

DER PASSAT. JETZT BESONDERS GÜNSTIG MIT 1,99 % FINANZIERUNG FÜR 249 € MONATLICH.\*



Volkswagen

Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 7,3-3,8; CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: kombiniert 167-96. \*Ein Finanzierungsangebot der Volkswagen Bank GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig, beim teilnehmenden Volkswagen Partner für einen Passat Variant Trendline 1,4 | TSI 92 kW (125 PS) 6-Gang (Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 6,9-6,8, außerorts 4,6-4,4, kombiniert 5,4-5,3; CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km: kombiniert 126-123), 48 Monate Laufzeit, 10.000 km jährliche Fahrleistung, Anzahlung 8.000,00 €, Nettodarlehensbetrag 19.825,00 €, Sollzinssatz (gebunden) p. a. 1,97 %, effektiver Jahreszins 1,99 %, Schlussrate 11.520,44 €, Gesamtbetrag 21.072,44 €. Gilt für Privatkunden und gewerbliche Einzelabnehmer (ohne Sonderabnehmer). Bonität vorausgesetzt. Es besteht ein gesetzliches Widerrufsrecht für Verbraucher. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.