

sport auto

7 Doppeltests: Wer baut die besten Sportautos?

Japan gegen Deutschland



● Mitsubishi Colt GTi 16V



● Ford Fiesta XR 2i



● Mazda RX-7



● Porsche 968 CS



● Honda Prelude 2.3 4WS



● BMW 318is



● Nissan 200 SX



● Opel Calibra turbo



● Mazda MX-6



● Mitsubishi 3000 GT



● Mazda Xedos



● Porsche Carrera 2



● VW Golf VR6

Nr 1/Januar 1993 DM 6,-

E 3883 E

Schweiz sfr 6.50, Niederlande hfl 7.25, Dänemark dkr 33.-, Italien Lit 7100, Spanien Ptas 600.-, Finnland fmk 28.50, Schweden skr 30.-, Frankreich FF 26.-, Griechenland Dr 1000.-

Printed in Germany

Sport:

● 18 Seiten Rennsport-Rückblick



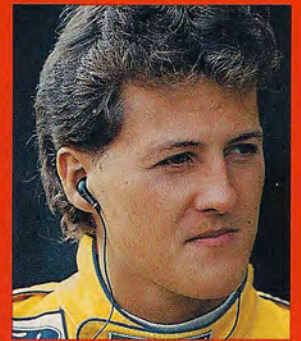
Die besten der Saison

● Gehört zu den Besten:

Darum ist der Sauber-Formel 1 so schnell

● Schumacher im Vergleich:

Der beste Formel 1-Einsteiger aller Zeiten?



Erster Vergleich:

Neuer BMW M3 besser als M5?

400 PS-Duell:

AMG 500 E 6.0 / Hiob BMW 850i

LIEBER LESER

Mercedes-Benz bescherte allen Motorsportfans zwei Wochen vor Heiligabend das schönste Weihnachtsgeschenk. Der Vorstand beschloß einstimmig, auch im nächsten Jahr mit den Teams von AMG und Zakspeed in der DTM anzutreten. Dies war sicherlich keine leichte Entscheidung, nachdem Audi, BMW und Opel mit teilweise hanebüchenen Begründungen der DTM den Laufpaß gegeben hatten.



Die Retter der DTM.
Mercedes muß bis zum Sommer mit 92er Autos gegen die brandneuen Alfa 155 V6 antreten

gagement im Rennsport ist sicherlich nicht an kurzfristigen Markterfolgen zu messen, der Imagegewinn ist jedoch durch den Nachweis von technischer Kompetenz gar nicht hoch genug zu bewerten. Und dies ist eine Voraussetzung, um im internationalen Wettbewerb zu bestehen.

Mit sechs Werksautos von Mercedes und vier Alfa-Werkswagen hat das DTM-Starterfeld nun we-

Europas attraktivste Tourenwagenserie stand plötzlich vor dem Aus. Vor diesem Hintergrund wäre es durchaus verständlich gewesen, hätten die Mercedes-Männer ebenfalls das Handtuch geworfen. Zumal die älteste Autofabrik der Welt mit mehr als genug Problemen zu kämpfen hat: Kurzarbeit ist angekündigt, die gesamte Modellpalette steckt in der Absatzkrise. Außerdem muß Mercedes bis zum Sommer mit den '92er Autos gegen den brandneuen Alfa 155 antreten, weil der neue Serien-190er nicht vor Juli präsentiert wird. Ein Umstand, der den Stuttgartern die Entscheidung auch nicht gerade erleichtert haben dürfte.

Das klare Bekenntnis zum Tourenwagensport in so schwierigen Zeiten verdient deshalb besonderen Respekt und Anerkennung, denn es zeigt, daß Mercedes langfristig und strategisch denkt. En-

nigstens eine einigermaßen vernünftige Basis. Unklar war bei Redaktionsschluß noch, ob sich genügend Privaters finden, um ein ausreichend großes Starterfeld in der 2,5-Liter-Klasse zu sichern. Mit der neu einzuführenden Class II für drehzahlbegrenzte Zweiliterautos sind jedoch die Weichen für die Zukunft richtig gestellt. 1993 wird für die DTM ein Übergangsjahr, das neue Chancen eröffnet. Spannende Rennen sind zu erwarten. Und dies ist ein Verdienst von Mercedes.

Viel Spaß am neuen Heft wünscht Ihr

Manfred Jantke

TEST + TECHNIK

Nachrichten	4
Großer Vergleichstest:	
Japan gegen Deutschland:	
Wer baut die besseren Sportwagen?	6
● Mitsubishi Colt GT-1 16V gegen Ford Fiesta XR2i	8
● Mazda RX-7 gegen Porsche 968 CS	10
● Mitsubishi 3000 GT gegen Porsche Carrera 2	14
● Mazda MX-6 gegen VW Corrado VR6	16
● Honda Prelude 2.3i 4WS gegen BMW 318 is	18
● Nissan 200 SX gegen Opel Calibra turbo	20
● Mazda Xedos 6 gegen VW Golf VR6	22
Fazit	24
Vergleichstest:	
Neuer BMW M3 gegen BMW M5	26
Service:	
Leistungssteigerung durch Öltuning?	38
Fahrbericht:	
Neuer Peugeot 405 T16 mit 220 PS	40
Große sport auto-Leserwahl	
Ehrung der Sieger bei der Motor Show in Essen	44
Fahrbericht:	
Neuer Ford Probe 24V mit 163 PS	46
Lesermeinung:	
Der VW Golf VR6 im Leserurteil	60

TUNING

Vergleichstest:	
AMG-500E 6.0 mit 374 PS gegen Hiob-850i mit 422 PS	34

HINTERGRUND

Die Rennsport-Highlights '92:	
Die schönsten Fotos der sport auto-Fotografen	64
Porträt:	
NASCAR-Legende Richard Petty	90
Analyse:	
Ex-Porsche-Rennleiter Manfred Jantke vergleicht den Rennsport in Europa mit den USA	94
Formel 1-Testfahrten in Estoril:	
Wo steht der neue Sauber im Vergleich zur Konkurrenz?	98
Michael Schumacher im Statistik-Vergleich:	
Der beste Formel 1-Einsteiger aller Zeiten?	102

SPORT

Rallye-WM	
Wie Carlos Sainz es doch noch schaffte, die Weltmeisterschaft zu gewinnen	86
Nachrichten	104
Kalender, Bücher, Video	42
Leserbriefe/Impressum	36
Vorschau	106



Fotos: Hofmann

Vergleichstest:

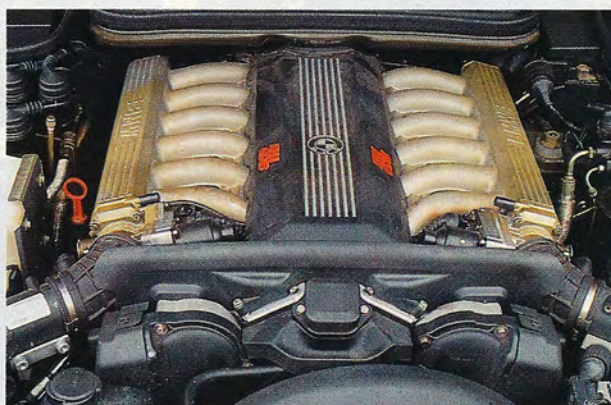
AMG-500 E 6.0 mit 374 PS gegen Hiob-850 i mit 422 PS

Wal-Kampf

Wir nannten sie zärtlich Moby Dick. Trotz ihrer Korpuslenz zeigten sich die 1,8-Tonner von AMG und von Hiob überraschend agil



Gut frisiert: Die Kur bei AMG bescherte dem Mercedes-V8 einen Liter mehr Hubraum und 48 zusätzliche PS



Ordentlich gekämmt: Der BMW-V12 zeigt perfekt gescheitelte Ansaugrohre. Die Leistungssteigerung von 300 auf 422 PS kostet bei Hiob satte 75 000 Mark ▽

Schmalhans war nicht gerade Küchenmeister, als die Ingenieure von BMW und Mercedes die Zutaten für den 850i und den 500 E zusammenstellten. Insbesondere in puncto Hubraum bieten weder der V8 im Mercedes noch der V12 im BMW Grund zum Nörgeln. Beide Autos verfügen über Fünfliter-Triebwerke, die für recht muntere Fahrleistungen sorgen.

Für diejenige Klientel, die nach dem wahren Leistungsüberfluß sucht, schenken die Tuner AMG und Hiob noch mal einen Liter mehr ein. Mercedes-Haustuner AMG verlangt für die Leistungskur von 326 auf 374 PS stolze 41 887 Mark. Bei Hiob verschlingt das Tuning von 300 auf 422 PS fast schon den Gegenwert eines ladenneuen BMW M3: Inklusive der 25 000 Mark teuren Auspuffanlage muß man saftige 75 000 Mark einkalkulieren.

Die wenigen Glücklichen, die sich derartigen Luxus leisten können und wollen, werden reich belohnt. Nackte Zahlen, zum Beispiel von null auf 100 km/h in 5,8 Sekunden, spiegeln im Falle des AMG-500 E 6.0 nur sehr unvollkommen wider, mit welcher Wucht der 1,8-Tonner davonstürmt. Am Start agiert der Mercedes-V8 wegen des Automatikgetriebes noch vergleichsweise



Rauchzeichen: Ist die Traktionskontrolle ASC beim BMW ausgeschaltet, so bedeutet dies Streß für die Hinterreifen

Schöner wohnen: Der AMG trat mit Airbag an, der Hiob mit einem Sportlenkrad. Beide Volants sind mit Leder überzogen



zahn und unspektakulär, nach einigen Metern legt er sich dafür um so vehementer ins Zeug. Auch jenseits von 150 km/h erlahmt dieser begeisternde Vorwärtsdrang nicht im mindesten. Die überlegene Kraft des Motors, kombiniert mit dem Komfort der bestens abgestimmten Viergangautomatik, führt dazu, daß man sich bei zügigen Autobahnreisen freut, wenn man, etwa wegen eines ausscherenden Caravan-Freundes aus Holland, abbremsen muß. Schließlich kommt man, sobald die Überholspur wieder frei ist, in den Genuß eines erneuten, dragsterähnlichen Beschleunigungserlebnisses.

Im zivilen Alltagsbetrieb begeistert der AMG-V8 durch hervorragende Manieren. Er läuft völlig vibrationsfrei, und seine gleichmäßige, spontane Kraftentfaltung läßt nichts zu wünschen übrig. Im Leerlauf

Technische Daten

	Hiob-850i	AMG-500 E 6.0
MOTOR		
Zylinder	12V, wassergekühlt, vorn längs	8V, wassergekühlt, vorn längs
Ventile	2, 2 x ohc, Tassenstößel	4, dohc, Tassenstößel
Bohrung x Hub	86,0 x 82,5 mm	100,0 x 94,8 mm
Hubraum	5750 cm³	5956 cm³
Verdichtung	10,0:1	10,0:1
Leistung bei	422 PS (310 kW) 5300/min	374 PS (275 kW) 5500/min
Literleistung	73,4 PS/L	62,8 PS/L
max. Drehmoment	580 Nm bei 3900/min	580 Nm bei 3750/min
KRAFTÜBERTRAGUNG		
Antriebsart	Hinterradantrieb, elektr. Schlupfregelung	Hinterradantrieb, Antriebsschlupfregelung
Anzahl der Gänge	6	4 (Automatik)
Übersetzungen	I 4,25, II 2,53, III 1,68, IV 1,24, V 1,00, VI 0,83	I 3,87, II 2,25, III 1,44, IV 1,00
Achsübersetzung	2,93:1	2,82:1
FAHRWERK		
vorn	Querlenker, Druckstreben, Federbein, Stabi, Servolenkung	Dreieckquerlenker, Dämpferbein, Stabi, Servolenkung
hinten	doppelte Querlenker, Zusatzlenker, Längslenker, Stabi	Raumenlenkerachse, Stabi, Niveauregulierung
Bremsen	Scheiben, vorn innenbelüftet, Ø 332/324 mm, vorn Vierkolben-Festsattel, hinten Einkolben-Faustsattel, ABS	Scheiben, vorn innenbelüftet, Ø 320/278 mm, vorn Vierkolben-Festsattel, hinten Zweikolben-Festsattel, ABS
Bereifung	vorn 245/40 ZR 18, hinten 275/35 ZR 18 auf 8,5- und 10-Zoll-Felgen	245/45 ZR 17 auf 8,5-Zoll-Felgen
KAROSSERIE		
Abmessungen (L x B x H)	4780/1855/1340 mm	4750/1796/1390 mm
Gewicht vollgetankt	1871 kg	1795 kg
lt. Kfz-Schein	1790 kg	1700 kg
Zul. Gesamtgewicht	2210 kg	2150 kg
Leistungsgewicht	4,4 kg/PS	4,8 kg/PS
Tankvolumen	90 Liter	90 Liter
FAHRLEISTUNGEN		
0-40 km/h	1,7 s	2,1 s
0-60 km/h	2,8 s	3,1 s
0-80 km/h	4,1 s	4,3 s
0-100 km/h	5,6 s	5,8 s
0-120 km/h	7,2 s	7,8 s
0-140 km/h	9,2 s	10,3 s
0-160 km/h	12,2 s	13,1 s
0-180 km/h	15,5 s	16,7 s
0-200 km/h	20,5 s	22,1 s
Elastizität	4. Gang 5. Gang 6. Gang 60-100 km/h 6,3 s 7,7 s 10,0 s 60-120 km/h 9,3 s 11,6 s 15,0 s 60-160 km/h 14,7 s 19,6 s 26,8 s	
V _{max}	301 km/h	253 km/h
Reichweite d. Gänge	58/93/145/193/237 km/h	66/114/175 km/h
Testverbrauch	15,7 l/100 km Superplus	ca. 18,5 l/100 km Super*
PREISE		
Grundpreis	148.000 Mark	144.324 Mark
Wichtige Extras	Motorumbau 50751 Mark, Auspuffanlage 24510 Mark, Fahrwerk 3200 Mark	Motorumbau 41667 Mark, Fahrwerk einschl. Räder 16188 Mark, stärkere Bremsanlage 4332 Mark
Testwagenpreis	261.220 Mark	218.997 Mark
Steuern	759 Mark	789 Mark
Haftpfl.vers.**	1617 Mark	1617 Mark
TK/VK**	774/4026 Mark	598/5933 Mark

* wegen zeitweiligen Tachoaussfalls nicht exakt meßbar
** jährlicher Beitrag für ein in Stuttgart zugelassenes Auto in SF-Klasse 100%, TK 300 Mark SB, VK 650 Mark SB.

und bei wenig Last nuschelt er unauffällig vor sich hin. Nimmt ihn sein Fahrer ernsthaft in die Pflicht, ertönt kräftiger, jedoch niemals lästiger V8-Sound. In Relation zu dem großen Hubraum zeigt sich der Mercedes-Viertürer erstaunlich drehfreudig: 6500/min gehören zu seinen leichtesten Übungen. Auch auf der Autobahn agiert der AMG in sehr hohen Drehzahlregionen: Bei der Höchstgeschwindigkeit von knapp über 250 km/h – dann wird elektronisch abgeriegelt – zeigt der Drehzahlmesser 6300/min.

Auf die Beschleunigungswerte mag die in den AMG-Testwagen eingebaute kurze Hinterachsübersetzung segenreich wirken, im Hinblick auf den Benzinverbrauch ist sie es sicherlich nicht. Eilige Fahrer müssen mit 25 Litern auf 100 Kilometer rechnen; im Test genehmigte sich der 500

seits der 300-km/h-Marke ist mit weiterem Beschleunigen Schluß.

Der auf sechs Liter vergrößerte V12 beantwortet selbst leichtes Streicheln des Gaspedals mit unverzüglicher Dienstbeflissenheit. Schußblige Fahrer können dem Hiob-V12 im Stadtverkehr getrost auch eine widernatürliche Gangart zumuten, zum Beispiel Abbiegen im Schrittempo im dritten Gang.

Im Gegensatz zu der im Mercedes ist die Traktionskontrolle (ASR beim Mercedes, ASC beim BMW) im BMW per Knopfdruck abzuschalten. Die Folge: Ein dreifacher Dreher auf der Stelle erscheint im Hiob-850 durchaus möglich. Im Normalfall befehligen sich der AMG wie auch der Hiob-BMW eines braven Fahrverhaltens. In zu schnell angegangenen Kurven schieben beide harmlos über die Vorderräder. In eilig durchmessenen Autobahnkurven werden die Unterschiede deutlicher: Der Mercedes zieht fast unerschütterlich seine Bahn; er wirkt wie der sprichwörtliche schwere Wagen. Der BMW gibt sich dagegen etwas nervös und zapfelig, was vermutlich der nicht besonders steifen Karosserie anzulasten ist.

Auch in puncto Federungskomfort hinterläßt der AMG-Viersitzer den harmonischen Eindruck. Lediglich bei sehr langsamem Tempo stören die ungenau abrollenden Bridgestone-Reifen; bei steigendem Tempo ist der Komfort untadelig. Den AMG-Technikern gelang bei ihrem Fahrwerk-Kit ein sehr guter Kompromiß zwischen scheinbar so gegensätzlichen Eigenschaften wie geschmeidiges Gleiten und exakt definierbares, sportliches Ansprechen auf Bewegungen am Lenkrad. Ein bißchen rumpelig gibt sich dagegen der Hiob-BMW.

Fazit: Der Sechsliter-V8 von AMG repräsentiert das Non-plus-ultra des Maschinenbaus; besser kann ein Motor nicht sein. Der nochmals um 48 PS stärkere Hiob-V12 zeigt ebenfalls tadellose Manieren. Der direkte Vergleich bewies jedoch wieder einmal, daß selbst ein sehr kunstvoll präparierter V12 gegenüber einem gelungenen V8 keine Vorteile bietet.

C. M.



Fading? Für den AMG ein Fremdwort. Hinter den Rädern verbergen sich kraftvoll zubeißende Bremsen

E 6.0 stolze 18,5 Liter (Hiob-V12: knapp 16 Liter). Diese Gier nach Super bleifrei ist allerdings der einzige Wermutstropfen, der in das mit feinstem Leder tapezierte Interieur des Mercedes fällt.

Auch im Testzeugnis für BMW-Tuner Hiob steht für das Fach „Motor“ ein glattes „sehr gut“. Nach der Kur in Braunau, nahe der bayerisch-österreichischen Grenze, ist der BMW-V12 kaum mehr wiederzuerkennen. Wie weggeblasen scheint die Trägheit im unteren Drehzahlbereich, die dem Serien-850 zäh anhaftet. Mit den 122 zusätzlichen PS ist der 850i endlich so schnell, wie er aussieht. Der Spurt auf 100 km/h wird in 5,6 Sekunden erledigt, und erst knapp jen-

Sicherer geht es kaum: Sanft untersteuert nimmt der 500 E 6.0 Kurven aller Art. Die Traktionskontrolle ASR unterbindet wirkungsvoll den kunstvollen Drift. Sie ist nicht abschaltbar