

# sportscars

Das Magazin für sportliche Autos



**68**  
Autos im Heft!

## WER IST DIE NR. 1?

- ▶ Mercedes SLS AMG
- ▶ Porsche 911 Turbo
- ▶ Audi R8 V10 FSI



**EXKLUSIV: AUDI R4**  
2013: Mittelmotor & 300 PS



## 4 GETUNTE GOLF R

Von 310 bis 338 PS: MTB Golf R • Rothe Golf R20 • BTS Golf RS20 Edition • Hohenester Golf R



**Russen-Sportwagen**  
Voll abgefahren: Marussia B1



**ABT AUDI A5S**



**BRABUS SL65 BLACK SERIES**



**PORSCHE GT3 RS**



**CORVETTE GRAND SPORT**

## SCHON GEFAHREN & GETESTET



**TECHART 911 S CABRIO**



**AUDI RS5**



**LOTUS ELISE**



**WIESMANN MF5**



**5x FORD RS am Ring**  
999 PS - von 17 M bis Focus

### PLUS

**Conti-Tuning-Tag**  
Faszination pur: 8 Tuner • 10 Boliden • 30 Leser • 1 Tag auf dem Contidrom mit 5352 PS



**FUN-FAKTOR**  
BMW Z4 • Nissan 370 Z • Audi TT  
Porsche Boxster • Mercedes SLK



**ROTHE GOLF R20**

**MTB GOLFR**

**BTS GOLF RS 20 EDITION**

# Sechs-Ersatz

Der schmutzig-bärrige Klangteppich des R32 ist Vergangenheit. Dass der Verzicht auf zwei Zylinder im neuen Top-Golf gar nicht so schwerfällt, demonstrieren vier engagierte Tuningschmieden

Im oberen Drehzahlbereich etwas zäh, dazu nicht gerade sparsam – der Golf R32 hatte seine Schwächen. Aber einen Sound, der das alles vergessen machte. Kernig hell sägte sich der Sechszylinder ins Herz seiner Fahrer. Ein Talent, das der neue, vierzylindrige Golf R nicht

vorweisen kann. Ein Rückschritt also? Mitnichten. Durchzugsstark und ungemein drehfreudig geht der auch aus dem Audi TTS und S3 bekannte 2,0-Liter ans Werk – eine optimale Basis für weiteren Feinschliff seitens der Tuningzunft. Vier Veredler stellen sich dem Vergleich.

Sowohl Hohenester Sport als auch Rothe Motorsport sind in der Audi-

### **Etablierte Größen treffen auf Newcomer**

und VW-Szene bestens für ihre wahnwitzig kräftigen Turbo-Um-

bauten bekannt. Motoreninstandsetzer und Chiptuner MTB tritt hingegen zum ersten Mal in AUTO BILD SPORTSCARS an. Das in Essen ansässige Team um Geschäftsführer Danny Bradtke zielt vor allem auf bezahlbare Tuningmaßnahmen bei gleichbleibend hoher



### HOHENESTER GOLFR

Alltagstauglichkeit. Auch noch nicht jedem ein Begriff: Das 2003 von Jürgen Beck gegründete Unternehmen BTS Racing – ebenfalls mit einem getunten Golf R am Start.

Alle Testwagen sind zwecks optimaler Vergleichbarkeit mit Doppelkupplungsgetriebe und Semislicks

ausgerüstet – das verspricht besondere Spannung. Doch schon bei den obligatorischen Längsdynamikmessungen offenbaren sich große Unterschiede. Mit 40 PS Mehrleistung fällt die Ausbeute von Hohenester-Chiptuning am geringsten aus. So überrascht es nicht, dass

sich der blaue Golf aus Gaimersheim nur in kleinen Schritten von

#### **Der Hohenester enteilt dem Serien-R nur moderat**

der 270 PS starken Basis absetzen kann. 5,2 Sekunden auf 100 km/h

bedeuten drei Zehntel Vorsprung auf den Basis-R mit DSG (Werksangabe). Glatte 20 Sekunden vergehen bis zur doppelten Geschwindigkeit. Im Zuge der elektronischen Leistungssteigerung killt Hohenester auch die elektronische Abregelung der Höchstgeschwindigkeit. ▶

**de** ARCHIV  
www.autobild.de/go/gti-tuning



2009 war das Jahr des GTI. Wir testeten fünf getunte Varianten mit 250 bis 260 PS. Mehr zum Quintett finden Sie im Internet



**BTS GOLF RS 20 EDITION**

Messlatte: Extrem neutral und pfeilschnell spult der BTS Golf Runde für Runde auf dem Sachsenring ab – Bestzeit

Fotos: L. Barthelmeß

So verharret die Anzeige des GPS-gestützten Messgeräts nun bei 260 km/h statt bei begrenzten 250. Dazu trompetet der von BN-Pipes stammende Endschalldämpfer lautstark. Bei Volllast vergnüglich, auf Langstrecken eher aufdringlich: Trotz Klappensteuerung nervt die Anlage bei Reisetempo 130 km/h, was etwa 3200 Touren entspricht, mit Dröhnfrequenzen. Dazu kom-

men die lauten, straßenbahnähnlichen Abrollgeräusche der aufgezo-

**Lautstark rollen die Dunlop-Semislicks ab**

überrascht hingegen das verbaute H&R-Clubsport-Fahrwerk. Die von Hohenester beigelegten Hinweise zum Fahrzeug lassen zunächst

Schlimmes befürchten: „Das Auto ist hart abgestimmt, auf schlechten Landstraßen ist der Federweg unter Umständen zu gering.“ Tatsächlich federt der Hohenester Golf R aber überraschend zivil, wengleich die rennstreckenorientierte Abstimmung samt spitzerer Lenkungsauslegung und nervöserem Geradeauslauf etwas Aufmerksamkeit vom Fahrer erfordert.

Obwohl er dem Hohenester nominell nur 15 PS voraushat, tritt der MTB Golf R spürbar bissiger zu. Beim Ausdrehen fühlt sich der im Ruhrgebiet bearbeitete Turbo-Vierzylinder merklich kräftiger an als der des Hohenester – was die Messwerte belegen. Bereits auf 100 km/h unterbietet der MTB die Fünf-Sekunden-Marke locker und knallt nach 18 Sekunden mit 200 km/h



**Fast komplett:** Die EG-Genehmigung des BN-Auspuffs folgt laut Hersteller in Kürze, ansonsten ist der Hohenester Golf R TÜV-fertig für die Straße



**Wie ihr wollt:** Der Hohenester gibt sich auch mit 98 Oktan zufrieden



**Stimmgewaltig:** allzeit präsent röhrender BN-Pipes-Endschalldämpfer



**Glücksgriff:** Die Dunlop-Sportreifen spendieren mit Abstand am meisten Grip und bauen auch nach mehreren schnellen Runden keinen Deut ab



**Stützhilfe:** Auf der Piste geht nichts über die stark ausgeformten Recaroschalen. Im Alltag fällt der Einstieg jedoch deutlich beschwerlicher aus

über die Piste. Fahrer eines Porsche Cayman S müssen sich warm anziehen – selbst in Sachen Vmax. Erst bei gemessenen 271 km/h ist beim MTB Golf R das Ende der Fahnenstange erreicht. Der druckvolle Antritt wird vom langstreckentauglichsten Komfort begleitet. Anders als die drei Mitbewerber setzt MTB auf das einstellbare DCC-Fahrwerk der Serie, reicht lediglich H&R-Fe-

dern mit 20 Millimeter Tieferlegung dazu. Ergebnis: tadelloser Geradeauslauf und satte Kurvenlage selbst

**Der MTB Golf R gewinnt die Alltagswertung**

bei höchstem Tempo sowie hoher Federungskomfort. Lediglich schnell durchfahrene Autobahnkurven im Comfort-Modus bringen



**Abgesegnet:** Wie alle übrigen Modifikationen war auch der modifizierte Auspuff des BTS abgenommen und in den Fahrzeugpapieren eingetragen



**Linientreu:** Nichts vermag den BTS von seinem Kurs zu abzubringen

eine minimale Unruhe in den MTB Golf. Etwas brachialer könnte der Vierzylinder allerdings klingen. Zwar tönt die Auspufflösung mit Downpipe und 200-Zellen-Sportkat reisetauglich zurückhaltend, doch die rasanten Fahrleistungen dürften ruhig von etwas prominenterem Sound untermalt sein.

Wie beim durch Chiptuning und geänderten Ladeluftkühler aufge-



**Optimal:** TT RS-Bremse, kombiniert mit klebrigen Dunlop-Semislicks

rüsteten Golf R von BTS. Lautstark tönt die ab Turbolader verbaute Edelstahlanlage mit Hosenrohr, Sportkat sowie 76-mm-Endrohren und macht so deutlich, woher der Wind weht. Dank gut arbeitender Klappensteuerung gibt es aber nur bei Vollgas was auf die Ohren – passend zu den überzeugenden Fahrleistungen. Wie der Gleichstand bei der Leistungsangabe vermuten ▶



**HOHENESTER GOLFR**

**Spaßbringer:** Auf der Rennstrecke bereitet der bei Lastwechsel übersteuernde Hohenester Golf mit Abstand am meisten Fahrfreude



**Geschwungen:** Markant gestylte 19-Zöller von Motec, umspannt von Michelin-Pilot-Sport-Cup-Reifen, fächern der serienmäßigen Bremsanlage Kühlluft zu

lässt, liegen BTS und MTB auf Augenhöhe. Auf 100 km/h spurtet der BTS zwei Zehntel schneller, dafür holt der MTB Golf 5 km/h Vorsprung bei der Höchstgeschwindigkeit heraus. Die Leistungsabgabe erfolgt analog zum MTB: Kraft und Drehfreude in jeder Lebenslage. Das KW-Gewindefahrwerk mit 40-mm-Tieferlegung erfordert indes Kompromissbereitschaft. Nicht

ungebührlich hart, aber doch sehr trocken reicht es Unebenheiten an die Insassen weiter. Da BTS auf die

**Am unnachgiebigsten federt der Golf von BTS**

gleichen Pneus wie Hohenester setzt, beherrschen hier ebenfalls bis in mittlere Tempobereiche Abrollgeräusche die Klangkulisse. Dazu



**Wählerisch:** Auch MTB schreibt für seinen getunten Motor den Betrieb mit 100-oktanigem Kraftstoff im Sinne optimaler Leistungsausbeute vor



**Weiter aktiv:** MTB setzt auf die Kombination DCC plus H&R-Federn



**Bequem:** komfortable Seriensitze mit etwas wenig Seitenhalt

bieten die Fahrer und Beifahrer umklammernden, lederbezogenen Recaro-Pole-Position-Schalensitze wesentlich mehr Seitenhalt als die Serienpendants, verlangen aber durch die ausgeprägten Seitenwangen mehr Gelenkigkeit beim Einstieg; zudem stört das fummelige, innenliegende Gurtschloss. Ganz klar: Der BTS ruft nach Kerbs und Kehren.

Die hat auch der Rothe Golf R20 im Sinn. Schon sein Erscheinungsbild schindet Eindruck. Der Tuner zieht alle vier Radhäuser um satte sechs Zentimeter in die Breite. „In Serie sieht er einfach zu bieder aus“, erklärt Geschäftsführer Mike Rothe. Willkommene Dreingabe: Die Spurbreite lässt sich im Sinne optimaler Kurvenperformance ebenfalls weiten. Ein Gewindefahrwerk



**ROTHE GOLF R20**

Nah dran: Tief kauert der voluminöse Auspuff über der Straße, eine Zulassung ist in Vorbereitung. Alle anderen Umbauten sind geprüft

Fotos: L. Barthelemy



### MTB GOLFR

Noch in Arbeit: Bei MTB ist die TÜV-Zulassung der Auspuffanlage in Vorbereitung. Chiptuning, Räder und Federnsatz sind freigegeben

Marke Bilstein zieht den schwarzen Breitbau-Golf 40 Millimeter Richtung Asphaltdecke, dazu kommen 15-mm-Distanzscheiben von H&R. 19-Zoll-OZ-Ultraleggera-Räder schaffen Platz für 390 Millimeter große Vorderachsscheiben samt Sätteln vom aktuellen Audi RS6, ergänzt durch Stahlflex-Bremsleitungen. Schon auf den ersten Metern wird klar: Die 338 versprochenen

PS scheinen eher noch untertrieben zu sein. Da Rothe als Einziger auch die Mechatronik des DSG bearbeitet,

### Rothe tastet auch die Mechatronik des DSG an

brennt der Golf R20 mit Launch Control nicht mit werkseitig programmierten 3200, sondern mit 4500 Touren von der Stelle. Ge-

schaltet wird nicht bei knapp 7000, sondern bei 7200 Touren. Bestwerte sind da nur noch Formsache, der Sieg im Längsdynamikkapitel ist dem Golf R20 nicht mehr zu nehmen. Wie bei BTS funktioniert die Klappensteuerung des Rothe Golf hervorragend, weiß Bolzerei und Bummelei akustisch treffsicher zu trennen. Allerdings hat die Kompletanlage mit Vor- und Endschall-

dämpfer sowie geänderter Rohrführung einen Nachteil: Die 88 Millimeter dicken Rohre kauern nur etwa 9 Zentimeter über dem Boden – noch drei Zentimeter weniger als die des BTS. Da heißt es aufpassen. Das Gewindefahrwerk federt minimal samtiger als das des BTS, kommt aber bei Unebenheiten in flott durchteilten Autobahnkurven recht schnell aus der Ruhe. ▶



**Bremsklotz:** Die breiten Backen dienen Optik und Handling, drücken aber aufs Spitzentempo. „Schmal war er viel schneller“, scherzt Mike Rothe



**Gemischter Erfolg:** nimmermüde RS6-Bremse, rutschende Semislicks



**Unabhängig:** angepasste Mechatronik für selbstbestimmtes Schalten



**Kraft-König:** Das Längsdynamikkapitel entscheidet Rothe mit dem brachialsten Motor für sich – verlangt allerdings nach 100-Oktan-Sprit

Nicht so auf dem Sachsenring, Stoisch gelassen fliegt der Rothe Golf um den Kurs, plättet mit dem höchsten Drehmoment jeden Anstieg und verzögert ohne Fading Runde für Runde vor engen Kehren. Sportfahrer erfreuen sich zudem einmal mehr an der geänderten DSG-Mechatronik. Selbst bei voll durchgetretenem Gaspedal werden die Gänge gehalten. Leider schmieren die montierten Pirelli-Semislicks, zwingen dem Rothe unnötiges Untersteuern auf – erkennbar vor allem am Zeitverlust in den Sektoren zwei und fünf, wo viel Vorderachsgrif gefragt ist.

Hier trumpft der Hohenester Golf auf. Schieben über die Vorderachse kennt er nicht, lenkt stattdessen bei Lastwechseln kess mit dem Heck mit – mehr Spaß bereitet keiner. Gefahr droht dabei nicht: Das zwangsaktive ESP wacht stets sorgsam. Wen das stört, der kann es bei Hohenester für 72 Euro auch abschalten lassen – allerdings nur dauerhaft. Die Dunlop-Semislicks kleben wie Kaugummi, bauen nicht ab und lassen den spitz einlenkenden, besonders agil wirkenden Hohenester über eine Sekunde vor Rothe die Ziellinie überqueren. Wo er verliert? An Steigungen und im Highspeed-Abschnitt, gut abzulesen an der deutlich geringeren Vmax. Auch die Serienbremse lässt nach mehreren Runden rubbelnd nach.

Dennoch: Noch besser kann das nur der BTS. An seiner Vorderachse arbeiten ebenfalls Audi-RS-Stopper, allerdings die vom 340 PS starken Top-TT. Neben der standfesten

Bremse und den intensiv klebenden Dunlop-Reifen macht der Golf RS 20 vor allem durch seine extrem

**Die BTS-Vorzüge: neutral und extrem schnell**

neutrale Abstimmung Zeit gut. Das Kurventempo scheint keine Rolle zu spielen: Untersteuern fehlt völlig, wie auf Schienen eilt er zur den

Porsche CarreraS übertrumpfen den Bestzeit.

MTB zahlt hingegen den Preis für das milde, aber bezahlbare Fahrwerkstuning. Anders als die Konkurrenz ohne die für Semislicks optimalen 2,5 Grad Sturz an der Vorderachse unterwegs, untersteuert der MTB Golf am stärksten und zeigt selbst im Sportmodus die größte Seitenneigung. Zwei bis vier Se-

kunden liegt er am Ende zurück – eine Welt. Ist er deshalb weniger empfehlenswert? Nein. Das Vorhaben, günstiges und alltagstaugliches Tuning anzubieten, ist voll gelungen. **Kontakt:** BTS Racing, Tel. 0 71 83-42 87 86, [www.bts-racing.de](http://www.bts-racing.de); Hohenester, Tel. 0 84 58-3 23 60, [www.hohenester-sport.de](http://www.hohenester-sport.de); MTB, Tel. 02 01-3 84 57 39, [www.mtb-fahrzeugtechnik.de](http://www.mtb-fahrzeugtechnik.de); Rothe Motorsport, Tel. 0 60 73-68 98 42, [www.rothe-motorsport.de](http://www.rothe-motorsport.de)

TECHNISCHE DATEN	BTS RACING	HOHENESTER	MTB	ROTHE
Motor	R4, Turbo			
Einbaulage	vorn quer			
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2			
Hubraum	1984 cm³			
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm			
Verdichtung	9,8 : 1			
kW (PS) bei 1/min	239 (325)/6600	228 (310)/6000	239 (325)/5900	248 (338)/6200
Literleistung	163 PS/Liter	156 PS/Liter	164 PS/Liter	170 PS/Liter
Nm bei 1/min	450/3700	410/2950	460/3200	500/3000-5000
Antriebsart	Allrad			
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplung			
Bremsen vorn	370 mm/innenbel./gelocht	345 mm/innenbelüftet	345 mm/innenbelüftet	390 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	310 mm/innenbelüftet			
Radgröße vorn/hinten	8,5 x 18	8,5 x 18	8,5 x 19	8 x 19
Reifengröße vorn/hinten	235/40 R 18	235/40 R 18	235/35 R 19	235/35 R 19
Reifentyp	Dunlop Direzza 03G R1	Dunlop Direzza 03G R1	Michelin Pilot Sport Cup N1	Pirelli P Zero Corsa
Länge/Breite/Höhe	4212/1779/1421 mm	4212/1779/1431 mm	4212/1779/1441 mm	4212/1839/1421 mm
Radstand	2578 mm			
Leistungsgewicht	4,8 kg/PS	4,9 kg/PS	4,8 kg/PS	4,5 kg/PS
Tankvolumen	60 l			

MESSWERTE <small>TECHNISCHE DATEN</small>	BTS RACING	HOHENESTER	MTB	ROTHE
Beschleunigung				
0- 50 km/h	1,8 s	2,0 s	1,9 s	1,6 s
0-100 km/h	4,6 s	5,2 s	4,8 s	4,3 s
0-130 km/h	7,2 s	8,0 s	7,4 s	6,8 s
0-160 km/h	10,8 s	12,0 s	10,9 s	10,0 s
0-200 km/h	18,0 s	20,0 s	18,0 s	16,9 s
Viertelmeile				
0-402,34 m	12,98 s	13,45 s	13,04 s	12,62 s
Zwischenspur / Elastizität				
60-100 km/h	2,6 s / -	2,8 s / -	2,7 s / -	2,4 / 3,5 s (4. Gang)
80-120 km/h	3,2 s / -	3,4 s / -	3,2 s / -	2,9 / 4,7 s (5. Gang)
80-120 km/h	-	-	-	- / 6,9 s (6. Gang)
Bremsweg				
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	37,2 m (-10,4 m/s²)	35,9 m (-10,7 m/s²)	36,8 m (-10,5 m/s²)	36,8 m (-10,5 m/s²)
100-0 km/h warm (Verzög.)	35,7 m (-10,8 m/s²)	34,5 m (-11,2 m/s²)	36,2 m (-10,7 m/s²)	34,8 m (-11,1 m/s²)
200-0 km/h warm (Verzög.)	138,0 m (-11,2 m/s²)	134,5 m (-11,5 m/s²)	140,1 m (-11,0 m/s²)	136,4 m (-11,3 m/s²)
Testverbrauch				
Ø auf 100 km	11,5 l Super Plus	11,3 l Super Plus	11,4 l SP (100 Oktan)	11,5 l SP (100 Oktan)
Reichweite	520 km	530 km	525 km	520 km
Leergewicht	1549 kg	1533 kg	1561 kg	1514 kg
Zuladung	481 kg	497 kg	469 kg	516 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	BTS RACING	HOHENESTER	MTB	ROTHE
GPS-Messung ( <a href="http://www.leitspeed.de">www.leitspeed.de</a> )	266 km/h	260 km/h	271 km/h	271 km/h

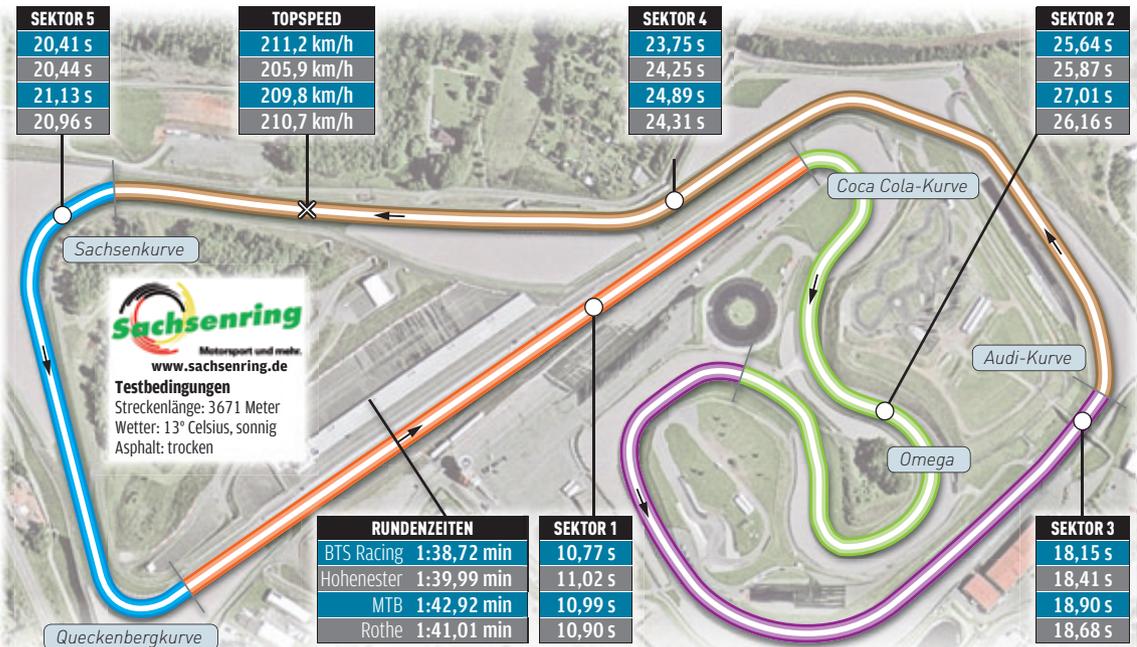
PREISE (Euro inkl. MwSt.)	BTS RACING	HOHENESTER	MTB	ROTHE
<b>Serienfahrzeug ohne Extras</b>	<b>39 040 Euro (5-Türer)</b>	<b>38 275 Euro</b>	<b>39 040 Euro (5-Türer)</b>	<b>38 275 Euro</b>
Tuning				
Leistungssteigerung	3450 (inkl. Auspuff)	1189	1900	2199 (inkl. Mechatronik)
Fahrwerk	1999	2424	250 (Federnsatz)	1707
Bremsen	2100	Serie	Serie	3989
Radsatz	2394	1853	2100	3150
Auspuff	in Leistungssteigerung enth.	1127	Serie	3800
Interieur	2380 (Schalensitze)	Serie	Serie	4000
<b>Preis Testwagen</b>	<b>51 363 Euro</b>	<b>44 868 Euro</b>	<b>43 290 Euro</b>	<b>57 120 Euro</b>

**KEINE AUSFÄLLE BEIM GOLF R**



■ Beim letztjährigen Golf-GTI-Tuningvergleich gingen alle fünf Testwagen in der zweiten gezeigten Runde auf dem Sachsenring ins Notlaufprogramm. Kurz davor blitzte kurz eine Warnmeldung wegen mangelnden Öldrucks im Display auf. Der Serien-GTI zeigte die gleichen Symptome – allerdings erst nach sieben Runden. Alle vier getunten Golf R blieben hingegen unauffällig.

## GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



**Sachsenring**  
Motorsport und mehr  
www.sachsenring.de  
Testbedingungen  
Streckenlänge: 3671 Meter  
Wetter: 13° Celsius, sonnig  
Asphalt: trocken

## HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugswweise die Hitliste der Rundenzeiten

- TechArt GT Street RS\*  
**1:31,94 min**  
143,74 km/h
- BTS Racing Golf RS 20 Edition\*  
**1:38,72 min**  
133,87 km/h
- Porsche 911 Carrera S  
**1:39,08 min**  
133,38 km/h
- Hohenester Golf R\*  
**1:39,99 min**  
132,17 km/h
- BMW M3 Coupé DKG  
**1:40,94 min**  
130,93 km/h
- Rothe Golf R20\*  
**1:41,01 min**  
130,83 km/h
- Audi TT RS Coupé  
**1:41,57 min**  
130,11 km/h
- MTB Golf R\*  
**1:42,92 min**  
128,40 km/h

► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximalen Grip an der Vorderachse.

\*Testfahrzeug auf Sportreifen; straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich



Achtung, jetzt kommt ich: Der pausbackige Rothe genießt das mit Abstand höchste Überholprestige

## FAZIT



TESTWERTUNG	BTS RACING	ROTHE	HOHENESTER	MTB
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ = traumhaft, ★★★★ = macht an, ★★★ = akzeptabel, ★★ = könnte besser sein, ★ = langweilig

■ Mit überzeugenden Fahrleistungen, einer Top-Rundenzeit, standfesten Bremsen und allzeit narrensicher-neutralem Fahrverhalten holt sich BTS die Goldmedaille. Auch der böse anmutende und bra-

chial beschleunigende Rothe hätte das Zeug zum Sieger gehabt, krankt aber an seinen schmierenden Reifen. Zudem ist er mit Abstand am teuersten. Hohenester verliert im Längsdynamikkapitel, rettet sich

aber mit der quicklebendigen und Spaß bereitenden Übersteuertenden punktgleich mit Rothe auf Platz zwei. MTB wird Preis-Leistungs-Sieger. Auf der Rennstrecke kostet die seriennahe Abstimmung

viel Zeit - zu viel, um in einem sportlich orientierten Vergleich weiter vorn zu landen. Doch das unaufgeregt-souveräne Alltagsauftreten hat auch seinen Reiz. **Frank Wiesmann**



**XNIPCODE\*: YAC4**

\*Ihr persönliches AUTO BILD-Archiv: Schicken Sie den Code per SMS an die Nummer 5 35 35 (Normaltarif). Eine ausführliche Erklärung finden Sie unter [autobild.de/go/xnip](http://autobild.de/go/xnip)