SUPERTEST DODGE VIPER ACR

Auslandspreise: (A) (B) (C) 4,30 €; (D) 4,50 €; (E) (F) (G) (H) (I Cont.) (I) (I) II. B., II. C.) 4,90 €; (L) 11 BGN; (M) 7,80 CHF; (N) 175 CZK; (O) 40 DKK; (P) 2100 FT; (Q) 44 KN; (R) 25,00 PLN; (S) 63 NOK; (T) 19,50 TL

3,80 Euro | Nr. 4 | April 2016

4 195755 403803 04

Auto Bild sportscars

Das Magazin für sportliche Autos

VROOOOOM

WELTEXKLUSIV FERRARI 488 GTB • MC LAREN 675LT • LAMBO HURACÁN

C 25 Gipfel

Spaßgra Mit geballte

So kommt d Startet 2018 die

Sommerreifen Mischformat 255/35

IM HE R

RÖTHE

DREI GETUNTE AUDI RS 3

sportscars | VERGLEICHSTEST

Turbo lader

Diese drei Kombis können nicht nur ordentlich laden, sie sind auch heftig aufgeladen. Mit 612 PS von Performmaster, 744 PS von SKN und deren 480 im Mathilda-Leon auf der Suche nach dem spaßigsten Ladegerät

Leichtes Spiel für den übermächtigen RS6? Auf den ersten Blick mag das so wirken ...

Performmaster C63 S T-Modell

SKN RS6 Avant

Schnellster Seat Vmax 298 km/h

Mathilda Leon Cupra RST

Die Geschichte von den schnellen Kombis dieser Nation haben wir Ihnen schon das eine oder andere Mal erzählt. Wie spaßig es sein kann, mit einem AMG E 63 T-Modell oder einem RS 6 die Eifer zu ärgern und ändernfalls geschmeidig mit Kids und vollem Gepäck in den Urlaub zu düsen, das kennen Sie. Auch die Varianten von den jung gebliebenen Vätern, die noch flotter als mit AMG und RS unterwegs sein wollen, haben Sie hier schon gelesen. ABT, Brabus, MTM oder HGP haben bereits erfolgreiche Projekte mit großer Heckklappe geschaffen. Was hat es also mit dieser Kombi-Geschichte auf sich? Ein Seat Leon gegen Mercedes-AMG C 63 und Audi RS 6? Was wird denn das für eine Nummer? Nun, diese Geschichte geht so: Auf der Suche nach neuen Tuning-Kombis stießen wir auf Mathilda. Nein, nicht die Kleine aus der Nachbarschaft, sondern der gleichnamige Tuner. Inhaber Michael Paatz benannte seine Tuning- und Rennwagenschmiede (2016 mit TCR-Seat Leon VLN und 24h) vor einigen Jahren nach seiner Tochter. Und dieser Herr Paatz price uns sein jüngstes Projekt, den Seat Leon Cupra RST, an. Auf unsere spaßig gemeinte Frage, ob es sein Spanier gar 700 PS aufnehmen könne, hallte prompt ein lautes Ja durch den Telefonhörer.

Wie bitte? Mit dieser lau Wortsinne halben Portion – Zweiliter-Vierzylinder gegen Vierliter-V8 – will er antreten? Na, der traut sich was ... Doch wer Paatz kennt, der weiß, dass dieser Mann kein Schaumschläger ist. Am Telefon wurde es kurz still; wie voller Zweifel – und Paatz? Ihn hörten wir seinen Mechanikern zurufen, sie sollen den Seat fertig machen und gleich zu KW bringen. Er meinte es also tatsächlich ernst. Mit gemischten Gefühlen nahmen wir sein Angebot an – nicht ohne ihn noch einmal ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sein Spielzeug mit einer 612 PS starken C-Klasse und einem 744 PS starken RS 6 zu tun bekäme. Einen stärkeren RS 6 als den von SKN hat die SPORTSCARS-Redaktion noch nicht zu Besuch gehabt. Und der Benz? Der neugegründete Veredler Performmaster macht mit einem auf 612 PS aufgerüsteten C 63 S T-Modell einen fetten ersten Aufschlag in der Sache.

Dagegen dürfte der Seat wirklich alt aussehen, oder? Rückruf bei Paatz: „Wie viel PS hat dein Leon?" – „480". Kommt es kurz und knapp zurück. Wir rechnen kurz durch: 2,92 PS pro Liter, drei Kilo pro PS – wow! Das könnte ja doch spannend werden ...

Bevor Mathildas Kombibeitrag in der Redaktion eintrifft, lassen wir uns kurz die Technik von RS 6 und C 63 erklären. Rolf Nissel von SKN ist wie Paatz kein Kind von Traurigkeit. Der Tuner aus Hildesheim beschränkt sich schon lange nicht mehr auf das Manipulieren von Steuergeräten; seit einigen Jahren kreiert er auch komplette Tuning-Kompositionen. Dabei widmet er sich besonders gern der Marke Audi. Sein neues Werk hört auf den Namen RS 6 730. Der Zusatz steht freilich für die Power. Jedenfalls die des offiziellen Kilos. 5456 rechnet der Tuner für die 170 Extra-PS. Der blaue Testwagen stand ab Werk schon so gut im Futter, dass die Leistungsmessung gar 744 PS ergab. Ein derartiges Plus klingt schwer nach Turbomotor. Doch SKN fasst die Mechanik nicht an. Nissel arbeitet vor allem und ausgiebig am Motormanagement, stimmt die Herstellersoftware im Kennfeldbereich ab. Dazu spendiert er den V8 etwas mehr Drehzahl. Um im Stage-3-Kit die volle Mehrleistung zu mobilisieren, ist ein Wechsel der kompletten Auspuffanlage ab Turboladern unum-

Turbo

Diese drei Kombis können nicht nur ordentlich laden, sie sind auch heftig aufgeladen. Mit 612 PS von Performmaster, 744 PS von SKN und deren 480 im Mathilda-Leon auf der Suche nach dem spaßigsten Ladegerät

Performmaster C63 S T-Modell

SKN RS6 Avant

Die Geschichte von den schnellen Kombis dieser Nation haben wir Ihnen schon das eine oder andere Mal erzählt. Wie spaßig es sein kann, mit einem AMG E63 T-Modell oder einem RS6 die Elfer zu ärgern und anderntags geschmeidig mit Kids und vollem Gepäck in den Urlaub zu düsen, das kennen Sie. Auch die Variante von den jung gebliebenen Vätern, die noch flotter als mit AMG und RS unterwegs sein wollen, haben Sie hier schon gelesen. ABT, Brabus, MTM oder HGP haben bereits erfolgreiche Projekte mit großer Heckklappe geschaffen.

Was hat es also mit dieser Kombi-Geschichte auf sich? Ein Seat Leon gegen Mercedes-AMG C63 und Audi RS6? Was wird denn das für eine Nummer? Nun, diese Geschichte geht so: Auf der Suche nach neuen Tuning-Kombis stießen wir auf Mathilda. Nein, nicht die Kleine aus der Nachbarschaft, sondern der gleichnamige Tuner. Inhaber Michael Paatz benannte seine Tuning- und Rennwagenschmiede (2016 mit TCR-Seat Leon VLN und 24h) vor einigen Jahren nach seiner Tochter. Und dieser Herr Paatz pries uns sein jüngstes Projekt, den Seat Leon Cupra RST, an. Auf unsere spaßig gemeinte Frage, ob es sein Spanier mit Gegnern jenseits der 600 oder gar 700 PS aufnehmen könne, hallte prompt ein lautes Ja durch den Telefonhörer.

Wie bitte? Mit dieser im Wortsinne halben Portion – Zweiliter-Vierzylinder gegen Vierliter-V8 – will er antreten? Na, der traut sich was … Doch wer Paatz kennt, der weiß, dass dieser Mann kein Schaumschläger ist. Am Telefon wurde es kurz still; wir voller Zweifel – und Paatz? Ihn hörten wir seinen Mechanikern zurufen, sie sollen den Seat fertig machen und gleich zu KW bringen. Er meinte es also tatsächlich ernst. Mit gemischten Gefühlen nahmen wir

Fotos: R. Sassen

lader

Leichtes Spiel für den übermächtigen RS 6? Auf den ersten Blick mag das so wirken ...

Schnellster Seat
Vmax 298 km/h

Mathilda
Leon Cupra RST

sein Angebot an – nicht ohne ihn noch einmal ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass es sein Spielzeug mit einer 612 PS starken C-Klasse und einem 744 PS starken RS 6 zu tun bekäme. Einen stärkeren RS 6 als den von SKN hat die SPORTSCARS-Redaktion noch nicht zu Besuch gehabt. Und der Benz? Der neugegründete Veredler Performmaster macht mit einem auf 612 PS aufgerüsteten C 63 S T-Modell einen fetten ersten Aufschlag in der Szene. Dagegen dürfte der Seat wirklich alt aussehen, oder? Rückruf bei Paatz: „Wie viel PS hat dein Leon?" – „480!", kommt es kurz und knapp zurück. Wir rechnen kurz durch: 242 PS pro Liter, drei Kilo pro PS – wow! Das könnte ja doch spannend werden ...

Bevor Mathildas Kombibeitrag in der Redaktion eintrifft, lassen wir uns kurz die Technik von RS 6 und C 63 erklären. Ralf Nissel von SKN ist wie Paatz kein Kind von Traurigkeit. Der Tuner aus Hildesheim beschränkt sich schon lange nicht mehr auf das Manipulieren von Steuergeräten; seit einigen Jahren kreiert er auch komplette Tuning-Kompositionen. Dabei widmet er sich besonders gern der Marke Audi. Sein neues Werk hört auf den Namen RS 6 730. Der Zusatz steht freilich für die Power, jedenfalls die des offiziellen Kits. 5490 Euro berechnet der Tuner für die 170 Extra-PS. Der blaue Testwagen stand ab Werk schon so gut im Futter, dass die Leistungsmessung gar 744 PS ergab. Ein derartiges Plus klingt schwer nach Turboumbau. Doch SKN fasst die Mechanik nicht an. Nissel arbeitet vor allem und ausgiebig am Motormanagement, stimmt die Herstellersoftware im Kennfeldbereich ab. Dazu spendiert er dem V8 etwas mehr Drehzahl. Um im Stage-3-Kit die volle Mehrleistung zu mobilisieren, ist ein Wechsel der kompletten Auspuffanlage ab Turboladern unum- »

Show und Wirkung: Die Zusatzspoiler nerven bei hoher Geschwindigkeit mit Windgeräuschen

612 statt 510 PS per geänderter Elektronik und mehr Ladedruck. Genügt für „schneller als Serie"

Die Michelins mit 25er-Flanke an der Hinterachse kosten Performance. Gut aussehen tut's aber schon

gänglich. SKN montiert statt ihrer eine großvolumige Milltek-Klappenabgasanlage. Zwischengeflanscht sind zudem zwei 200-Zellen-Sportkats. Die Endrohre beließ SKN beim Testwagen im Originalzustand, andere Designs sind aber möglich. Die Klappen lassen sich per Fernbedienung öffnen und schließen. Zum RS 6 730-Umbau zählen außerdem ein Tieferlegungsmodul für das elektronische Serienfahrwerk (-30 Millimeter) sowie ein neuer Radsatz. Auch hier hat Nissel nicht gekleckert, sondern geklotzt. Serie sind 20 Zoll, auch 21-Zöller sind ab Werk zu haben; Nissel ging dazu noch in die Breite. So bedient er sich bei Schmidt Revolution und bestückt beide Antriebsachsen mit 10,5 x 21-Zöllern samt 295/30er-Conti SportContact 6. Die Bremse beließ er im Serienzustand.

Die Stopper des C 63 S T-Modells von Performmaster wurden bereits ab Werk aufgerüstet. Für 4998 Euro verzögert die Vorderachse nun keramisch, die Sportabgasanlage wurde ebenfalls gleich mitbestellt. Alles Weitere steuert der Tuner bei. Der Name Performmaster klingt neu in der Mercedes-Szene, dabei ist man seit 27 Jahren im Business tätig. Bislang eher im Hintergrund aktiv, geben Udo Heinzelmann und sein Team nun auch an der Tuningfront

Auto Bild sportscars Augmented Reality

VIDEO

Seite scannen und 250-300 km/h erleben

▸ Mehr Infos finden Sie auf Seite 49

Außen wie innen ist der Zweiliter weitgehend Serie. Die Mehrleistung kommt über Turbo, Sportkat und Auspuff

Für fast 300 km/h Topspeed braucht es die großen Brembos. Trotz Dunlop-Semislicks viel Qualm im Radhaus

Das Interieur blieb Serie. Das auf Rennstrecke eingestellte KW-Fahrwerk kann auch etwas Komfort

ordentlich Gas. Beim neuen Vierliter-Biturbo des C 63 S kommt das sogenannte PEC Tuningmodul zum Einsatz – eine Zusatzbox, die dem Motorsteuergerät vorgeschaltet wird. Sie versorgt die Bordelektronik mit neuen Kenndaten für unter anderem eine höhere Benzinzufuhr und mehr Ladedruck. Ergebnis: Statt 510 wüten nun 612 PS in der C-Klasse. Damit diese nicht ständig in die 250-km/h-Begrenzung donnert, ist die Vmax-Anhebung auf 310 km/h beim PEC-Modul inklusive. Doch Performmaster macht nicht nur Power, sondern auch Beine. An den Achsen rotieren schwarze Kreuzspeicher in 8,5 und 10 x 20 Zoll, besohlt mit Michelin Super Sport. Für etwas mehr Pfeffer im Auftritt sorgen ein Satz Front-Cupwings und ein Dachspoiler von Piecha. Leider geht mit dieser Maßnahme eine deutliche Zunahme der Windgeräusche einher.

Inzwischen ist auch der Mathilda in der Redaktion angekommen. In Erwartung eines ultrafetten Seat eilen die Kollegen gleich zur Begrüßung. Doch was da vom Hänger rollt, ist äußerlich die blanke Serie. Höchstens die orangen Räder aus dem ab Werk erhältlichen Performance-Paket fallen ins Auge. Schön, die Sponsorenleiste oberhalb des Schwellers klingt verheißungs- »

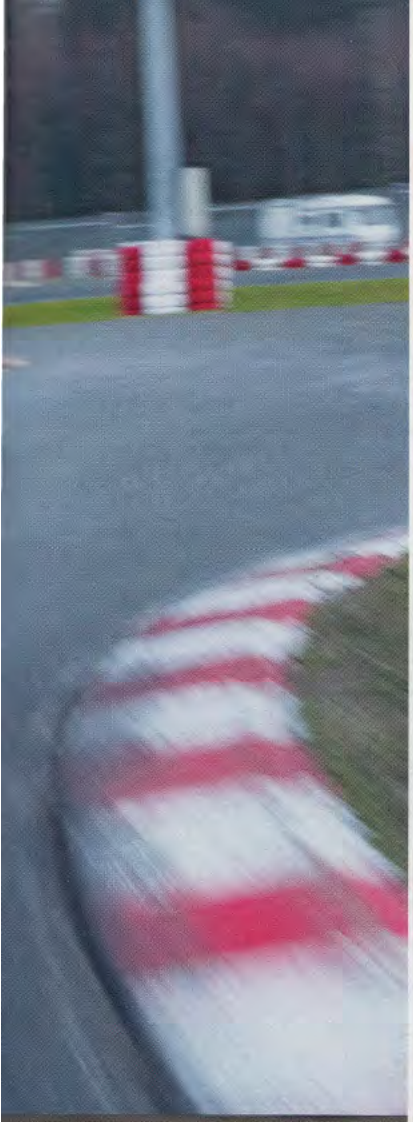
Der Vierliter-Biturbo bekommt von SKN 184 Extra-PS. Möglich machen es Elektronik, Milltek-Auspuff und Sport-Kats

Die Schmidt-Räder stehen dem RS6 ausgezeichnet. Contis mit viel Grip, doch die Stahlbremse ist auf Dauer matt

In 3,0 Sekunden auf 100 – da sieht die Konkurrenz von Abt, MTM und HGP alt aus

voll: Pagid, KW und HJS steuern Bremsbeläge, Gewindefahrwerk und Sport-Kat bei. Ein Name fehlt jedoch: HGP. Turbo-Papst Martin Gräf höchstpersönlich legte bei diesem ursprünglich 290 PS starken Seat-Motor Hand an. Das Innenleben blieb weitgehend Serie, dafür beschäftigte er sich mit dem Turbolader. So experimentierte Gräf mit unterschiedlichen Verdichterrädern und feilte lange am richtigen Maß. Schließlich sollte der Lader sage und schreibe 2,0 Bar maximalen Ladedruck liefern – schier unmöglich mit dem Serienturbo. Direkt an der Turbine sitzen der Sportkat und eine völlig neu konstruierte Sportauspuffanlage. So wie man es von HGP kennt, macht dieser Klangkörper optisch nicht auf dicke Hose, sondern erscheint im Serienlook. Doch der Sound, der den beiden ovalen Rohren entweicht, ist einfach rattenscharf. Unglaublich, dass ein Vierzylinder derart klingen kann! Allen, deren Stirn sich in Sorgenfalten legt angesichts von 242 PS Literleistung bei entsprechendem Ladedruck, sei gesagt, dass die HGP-Truppe weiß, was sie tut. Damit das Doppelkupplungsgetriebe vor der Power nicht kapituliert, erhielt es zusätzliche Lamellen, die Schaltzeiten wurden verkürzt und etwas mehr Drehzahl spendiert.

Nun gilt's. Kann sich der Seat gegen die übermächtigen Konkurrenten behaupten? Zuerst die klassischen Disziplinen 0-100 und 0-200



km/h. Hier ist der Fronttriebler klar im Nachteil, die 480 PS wüten an der Vorderachse, es raucht ordentlich. Mit viel Schlupf geht es in 5,7 Sekunden auf 100 – immerhin zwei Zehntel schneller als die Serie. Ab 120 km/h findet der Cupra endlich Grip und macht bis 200 km/h 5,2 Sekunden auf das gemessene Werksauto gut. Krass, aber immer noch »

Technische Daten	Mathilda	Performmaster	SKN
Motorbauart	R4	V8	V8
Aufladung/Ladedruck	Turbo/2,0 bar	Biturbo/1,4 bar	Biturbo/1,9 bar
Einbaulage	vorn quer	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	1984 cm³	3982 cm³	3993 cm³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm	83,0 x 92,0 mm	84,5 x 89,0 mm
Verdichtung	9,3:1	10,5:1	10,1:1
Leistung kW (PS) b. 1/min	**353 (480)/6300**	**450 (612)/5250**	**547 (744)/5700**
Literleistung	242 PS/l	154 PS/l	186 PS/l
Drehmoment Nm b. 1/min	**605/3300**	**840/4000**	**925/4000**
Antrieb	Vorderrad	Hinterrad	Allrad
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplung	7-Stufen-Automatik	8-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	380 mm/innenbelüftet/geschlitzt	402 mm/innenbelüftet/gelocht	390 mm/innenbelüftet/gelocht
Bremsen hinten	310 mm/innenbelüftet	360 mm/innenbelüftet/gelocht	356 mm/innenbelüftet/gelocht
Bremsenmaterial	Stahl	Keramik/Stahl	Stahl
Radgröße vorn–hinten	8x19	8,5x20 – 10x20	10,5x21
Reifengröße vorn–hinten	235/35 R19	245/30 R20 – 275/25 R20	295/30 R21
Reifentyp	Dunlop SP Sport Maxx Race	Michelin Pilot Super Sport	Conti SportContact 6
Länge/Breite/Höhe	4543/1816/1401 mm	4771/1839/1441 mm	4979/1936/1400 mm
Radstand	2631 mm	2840 mm	2915 mm
Tankvolumen	50 l	66 l	75 l
Kofferraumvolumen	587-1470 l	490-1510 l	565-1680 l
Messwerte			
Beschleunigung			
0- 50 km/h	2,8 s	1,9 s	1,2 s
0-100 km/h	**5,7 s**	**3,9 s**	**3,0 s**
0-130 km/h	7,5 s	5,7 s	4,6 s
0-160 km/h	9,9 s	8,0 s	6,6 s
0-200 km/h	**14,5 s**	**12,0 s**	**10,2 s**
0-402,34 m (Viertelmeile)	13,46 s	11,95 s	10,97 s
Elastizität			
60-100 km/h im 4. Gang	3,1 s	3,4 s	2,4 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	3,9/6,2 s	4,6/6,5 s	3,1/4,6 s
80-120 km/h im 7./8. Gang	–	9,0 s/–	7,0/14,5 s
Bremsweg			
100-0 km/h kalt (Verzög.)	34,5 m (11,2 m/s²)	33,5 m (11,5 m/s²)	32,6 m (11,8 m/s²)
100-0 km/h warm (Verzög.)	**33,7 m (11,4 m/s²)**	**32,2 m (12,0 m/s²)**	**32,5 m (11,9 m/s²)**
200-0 km/h warm (Verzög.)	136,2 m (11,3 m/s²)	131,8 m (11,7 m/s²)	133,2 m (11,6 m/s²)
Testverbrauch			
Ø auf 100 km/Reichweite	10,8 l Super Plus/460 km	14,5 l Super Plus/450 km	16,6 l Super Plus/450 km
Gewichte			
Leergewicht/Zuladung	1432/568 kg	1858/402 kg	2076/504 kg
Gewichtsverteilung VA/HA	59/41 %	54/46 %	55/45 %
Leistungsgewicht	**3,0 kg/PS**	**3,0 kg/PS**	**2,8 kg/PS**
Höchstgeschwindigkeit			
Herstellerangabe/Messung [1]	–/298 km/h	310 km/h (abgeregelt)/–	330 km/h/–
Preise (Euro inkl. MwSt.)			
Grundpreis	**36 450 Euro**	**92 404 Euro [2]**	**111 000 Euro**
Ausstattung			
Leistungssteigerung	13 500	5547	5490
Radsatz/Bremse	Serie/2400	3419/Serie	3719/Serie
Fahrwerk/Lenkung	2300/Serie	Serie/Serie	1855/Serie
Getriebe	Serie	Serie	Serie
Sperre	Serie	Serie	Serie
Abgasanlage	in Leistungssteigerung enthalten	Serie	5679
Exterieur	Serie	1740	Serie
Gesamtpreis	**54 650 Euro**	**103 110 Euro**	**127 743 Euro**

1) gemessen mit VBOX (GPS); 2) inklusive Keramik-Bremsanlage (4998 Euro) und Performance-Abgasanlage (1190 Euro)

zu langsam für Performmaster und SKN. Die C-Klasse sprintet in 3,9 und 12,0 Sekunden (Serie 4,1 und 12,7 s). Und der RS 6? Der schießt allen auf und davon. Mit 3,0 und 10,2 Sekunden plättet er nicht nur die beiden Kontrahenten, sondern auch alle bisher von uns gemessenen RS 6.

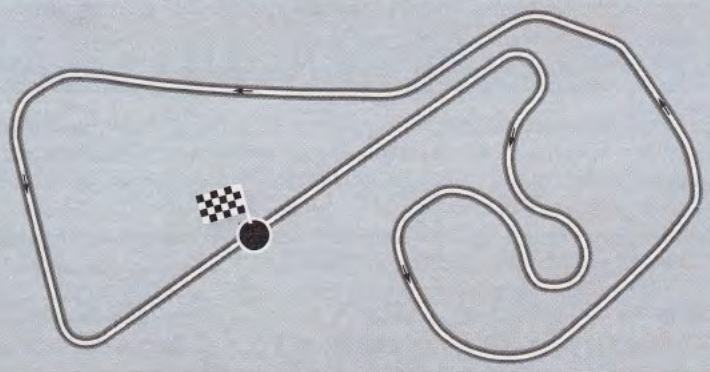
Höchstgeschwindigkeit? Audi und Mercedes laufen wie erwartet über 300. Aber auch der Leon erreicht 298 km/h, ist damit der schnellste je von uns gemessene Seat. Nicht nur die knapp 300 km/h an sich sind beeindruckend, sondern auch, wie der kompakte Kombi bis dahin marschiert. Stellen Sie sich vor, Sie beschleunigen Ihren Golf GTI nach Kräften von 50 auf 100 km/h – so in etwa fühlt sich das im Mathilda RST im Bereich von 200 auf 250 km/h an. Mancher 911-Treter wird nicht glauben, was sich da im Rückspiegel festgesetzt hat…

Und wie sieht der Alltag mit Kind und Kegel aus? Die Kofferräume der drei schlucken ungefähr gleich viel Gepäck. Als beliebtester Familientransporter kann sich der SKN RS 6 beim Nachwuchs profilieren. Hier geht's mächtig voran, wenn der Papa Gas gibt, das Fahrwerk kann auch Komfort, der Auspuff zum Nickerchen leise gestellt werden. Performmaster und Mathilda federn hingegen sehr sportlich, der Leon aufgrund seiner Rennstrecken-Abstimmung und das T-Modell infolge der flachen 20-Zöller. Pluspunkt für den Mathilda: Er verbraucht mit Abstand am wenigsten Sprit.

Zur Bewertung der Querdynamik sollte der Sachsenring in die Beur-

Die Zeiten, in denen ein Kombi eher nützlich als richtig schnell war, sind passé. Diese drei können Sport!

Rundenzeiten Sachsenring



Rennstreckennotizen

…Leider machte uns der Wettergott einen Strich durch die Rechnung. So trocknete der Sachsenring nur partiell ab, die wichtigen Kurven blieben feucht. Erstaunlich, dass der SKN dennoch so schnell wie die Serie war. Der Performmaster haderte mit zu flacher Besohlung und Übersteuern, der Mathilda mit wild durchdrehenden Vorderrädern.

Rundenzeit

SKN RS 6 Avant	1:39,50 min
Performmaster C 63 S T-Modell	1:40,77 min
Mathilda Leon Cupra RST	1:42,77 min

teilung einbezogen werden. Leider war die Strecke partiell nass, sodass kein direkter Vergleich, weder zu den Serienpendants noch untereinander, gezogen werden kann. Sagen lässt sich nur so viel: Wenn die Vorderräder des Seat einmal Grip finden, dann hat er das Potenzial, sich den Titel „schnellster Seat" zu sichern. 218 km/h Topspeed ist jedenfalls noch kein Leon am Sachsenring gelaufen. Ebenso bemerkenswert: Der SKN RS 6 ist trotz der Bedingungen eine Hundertstelsekunde schneller als die Serie auf komplett trockener Strecke. Den Performmaster bremsen seine zu rutschigen 20-Zöller etwas ein.

Ziehen wir Bilanz. Welches Ladegerät rockt am meisten? Für uns klar der Seat. Ihm sieht man seinen Dampf nicht an, das Ding läuft fast 300 km/h und kostet weniger als die Hälfte des SKN RS 6. Mehr Kombispaß geht nicht! Der Audi beeindruckt aber kaum weniger und demonstriert eindrucksvoll, wie schnell und brachial ein Auto mit großer Klappe heute sein kann. Und Performmaster? Längsdynamisch gibt es derzeit nichts Schnelleres in der Klasse C 63. Die Show geht aber auf Kosten der Querdynamik.

Kontakt: Mathilda Racing, Tel. 0221-96256161, www.mathilda-racing.de

Kontakt: Performmaster, Tel. 07181-807417, www.performmaster.de

Kontakt: SKN Tuning, Tel. 05153-94100, www.skn-tuning.de

FAZIT

	1 Mathilda Leon Cupra RST	2 SKN RS 6 Avant	3 Performmaster C 63 S T-Modell
Längsdynamik	★★★★☆	★★★★★	★★★★½
Querdynamik	★★★½☆	★★★★☆	★★★½☆
Emotion	★★★★★	★★★★☆	★★★½☆
Alltag	★★★½☆	★★★★☆	★★★½☆
Preis/Leistung	★★★★½	★★★☆☆	★★★☆☆
gesamt	★★★★☆ (4,1)	★★★★☆ (4,0)	★★★½☆ (3,6)

★★★★★ = überragend, ★★★★ = sehr gut, ★★★ = ordentlich, ★★ = durchschnittlich, ★ = fürchterlich

KOMBILOHN

Sicher, rein nach der Längs- und Querdynamik heißt der Sieger natürlich SKN RS 6 – der blaue Kombi ist eine wahre Macht. Doch die Krone dieses Vergleichs erhält der Mathilda Seat. Warum? Subjektiv flasht er am meisten, rennt fast 300 Sachen, kostet im Vergleich zur Konkurrenz aber – wenn überhaupt – gerade mal die Hälfte. Auch der Performmaster macht Spaß, ist schneller als die Serie, hadert aber etwas mit dem Tuning. **Guido Naumann**