

sport auto

AUSGABE 12/2024



So fährt der neue M5 mit 727 PS!

EXKLUSIV



Folge 11
NEUE FOLGE
Die besten Tests aus 25 Jahren
Koenigsegg CCR



CORVETTE Z06 US-VERSION

SCHNELLER ALS DER GT3 RS?

DER TRACKRACER MIT 670-PS-SAUGMOTOR IM NORDSCHLEIFEN-TEST



Tracktest: Mercedes-AMG GT Pro
Mehr Grip und Power für den Allradler



BMW Z4 Handschalter & Mazda MX-5 2.0
Die letzten echten Roadster im Doppeltest



Neuer Audi S3 im Test
Agiler als all seine Vorgänger!



Aston Martin Vanquish
Das Beauty-Biest mit 835-PS-V12 im Fahrbericht



WEC-Saisonfinale in Bahrain
Porsche krönt 2024er-Titelflut mit Fahrer-WM-Titel



sport
auto **AWARD** 2024

LESERWAHL 2024 Sie haben entschieden: die Sieger aller Klassen



Alle Infos zum Ölwechsel und Gewinnspiel finden Sie hier:
www.liqui-moly.to/oelwechsel



Official Partner of Formula 1®



Ölwechsel gewünscht?

Das richtige Motoröl zu finden, ist keine Zauberei. Die LIQUI MOLY-Partner bieten mit Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke Spitzenqualität made in Germany für Ihr Fahrzeug. **Jetzt ölwechseln und mit etwas Glück eine Traumreise zur Formula 1® nach Barcelona gewinnen!**





DER ELEKTRIFIZIERTE LUXUS ALS STRATEGIEFEHLER

DIE STRATEGIE DER DEUTSCHEN HERSTELLER, MIT ELEKTRIFIZIERTEN SPORT- UND LUXUSKAROSSEN DIE RENDITE ZU BOOSTEN, IST GESCHEITERT. JETZT FORDERT MAN DIE KEHRTWENDE. ZU SPÄT?

Die deutsche Autoindustrie ächzt unter der Last der Transformation. Der zweitwichtigste deutsche Wirtschaftszweig greift bereits zu Massentlassungen und Werksschließungen, viele malen schon den Untergang an die Wand. Wie konnte es dazu kommen, dass die stärkste Automobilnation der Welt so brutal abstürzt?

Drei Gründe: Erstens wurden auf der politischen Seite massive Fehlentscheidungen getroffen, die die Autohersteller in die Bredouille brachten. Man wollte zu viel zu schnell. Bei der Weltrettung kann es keine Rücksicht geben. Die regulatorische Panik löste eine unreflektierte Transformation aus, bei der technische Alternativen ebenso auf der Strecke blieben wie Fragen des wirtschaftlichen und sozialen Ausgleichs. Für das Chaos haftet die europäische und die deutsche Politik, dafür wurde sie bei der Europawahl abgestraft, vermutlich wird sie es auch bei der Bundestagswahl. Dieses Kind fällt gerade in den Brunnen.

Doch auch die deutsche Autoindustrie hat versagt, und zwar gleich zweifach: Die Luxusmarken mit hoher Rendite wie Porsche, Audi oder Mercedes hatten geglaubt, sie könnten mit der Elektrifizierung die Rendite vervielfachen. Man wollte so profitabel wie Gucci und so mächtig wie Google werden. Die Allmachtsfantasien sind mittlerweile widerlegt: Mercedes musste seine E-Strategie im Hochpreis-Segment killen, und Finanzvorstand Lutz

Meschke sagte bei der Präsentation der Porsche-Geschäftszahlen Ende Oktober, die Elektrifizierung stehe und falle mit der Nachfrage in den oberen Preiskategorien, die aber im Moment vor allem in China nicht da sei. Ah, China ist schuld an der gescheiterten Luxusstrategie. Noch ein Kind im Brunnen.

Der dritte Grund für die aktuelle Misere besteht darin, dass die deutschen Hersteller den Torpedo nicht haben kommen sehen: Solange die Marktwirtschaft existiert, entscheidet der Kunde über die Durchsetzung von Produkten und Technologien – nicht die Politik, auch nicht die Hersteller. Porsche-Vorstand Lutz Meschke flötet in der Not plötzlich nach, was man bei BMW seit Jahren vorsingt: „Der Wurm muss dem Fisch schmecken.“ Und: „Wir beschäftigen uns gerade damit, dass die ursprünglich rein elektrisch geplanten Autos in Zukunft doch noch einen Hybridantrieb oder einen Verbrennungsmotor erhalten. Klar ist, wir halten deutlich länger am Verbrenner fest.“

Wie das wohl ausgeht? „Ich bin mir nicht sicher, ob der Rest der europäischen Industrie eine einseitige Ausrichtung in Richtung Elektrifizierung überleben wird.“ Trommelwirbel, großes Finale: „Das für 2035 geplante Verbrennerverbot muss fallen.“ Wir erheben uns von den Plätzen und applaudieren. Aber: Der Aufstand der Vernunft erfolgte viel zu spät. Jetzt liegt das Kind wirklich im Brunnen. ☹

Sie erreichen Marcus Schurig unter der E-Mail-Adresse mschurig@motorpresse.de

IM PADDOCK



NACHTETAPPEN IM MUSTER-KOMBI

Kaum im Dauertestbetrieb, weiß der Audi RS 6 Performance schon zu überzeugen. Zum einen als Lastesel, zum anderen als Reisepartner. Vor allem auf nächtlichen Autobahnfahrten frisst er die Kilometer im Zeitraffer und zoomt sich von Zapfsäule zu Zapfsäule. Es ist immer wieder faszinierend, wie Gewalt und Nutzwert hier so Hand in Hand gehen.



SERVUS BIS FEBRUAR? NEE, NEE, BIS JANUAR!

Für WRT-Teamchef Vincent Vosse (rechts) ist die Saison nach dem WEC-Finale in Bahrain nicht vorbei: Macau-GT3-Weltcup, GTWC-Finale in Saudi-Arabien – dann der Umzug! Mitte Januar bezieht sein 160 Mitarbeiter starkes Renn-Imperium den neuen Firmensitz in Spa. „Musst du dir unbedingt anschauen!“ Erst dann folgt der WM-Start im Februar.



TITEL UM STOSSTANGENBREITE VERPASST

Spannender und knapper hätte das Finale des Nürburgring Drift Cup by SkyLimit Events kaum sein können. Der Weg zum Ziel endete für Punktführer und sport auto-Redaktionsdrifter Uwe Sener im Heck des BMW von Oliver Harsch, der sich am Ende vor Sener den Meistertitel sicherte. Platz 3 konnte sich Johnny Voogt aus den Niederlanden erdriften.



INHALT

AUSGABE 12/2024



20 PURER FAHRSPASS

Kein Konzept transportiert ungefilterte Emotionen abseits der Rennstrecke besser als das der klassischen Roadster mit Hinterradantrieb. Noch dazu, wenn die Gänge von Hand sortiert werden. Ein Genuss-Test mit BMW Z4 M40i und Mazda MX-5 2.0

16 FEINABSTIMMUNG

Gleiche Eckdaten, aber mehr Dynamik im neuen Audi RS 3



52 SPORT-PANAMERA

Mit weniger Komfort, dafür leichter und agiler: Porsche Panamera GTS

AUTOS IN DIESEM HEFT

Aston Martin Vanquish	64
Audi RS 3 Sportback	16
Audi S3 Sportback	36
Bentley Continental GT Speed	60
BMW M5 und M5 Touring	30
BMW Z4 M40i Handschalter	20
Chevrolet Corvette Z06 (US-Modell)	6
Ferrari F80	29
Mazda MX-5 Roadster Skyactiv-G 184	20
McLaren W1	28
Mercedes-AMG CLE 53 4Matic+ Cabrio	50
Mercedes-AMG GT 63 Pro 4Matic+	46
Porsche 911 Carrera T	29
Porsche 911 GT3 und GT3 Touring	29
Porsche Panamera GTS	52
VW Golf GTI Clubsport	42
VW Golf R	42
VW ID.3 GTX	70



124 FORMEL 1: DIE FLUTEN GETEILT

Max Verstappen fuhr im Regen von Brasilien sein bestes F1-Rennen. Wir blicken auf historische F1-Rennen, wo die Piloten ebenfalls legendäre Leistungen boten

TESTS & FAHRBERICHTE

- 6** **NEUER REKORD?** Das US-Modell der Chevrolet Corvette Z06 auf der Nürburgring-Nordschleife
- 16** **AN DEN RÄDCHEN GEDREHT** Neuer Audi RS 3 mit mehr Schmiss durch Feinabstimmung
- 20** **LOCKER & LUFTIG** Die letzten echten Roadster im Doppeltest: BMW Z4 M40i und Mazda MX-5 Roadster 2.0
- 30** **BMW M5 UND M5 TOURING** So fährt das neue 2,5-Tonnen-Schweregewicht mit 727 Hybrid-PS
- 36** **AGILITÄT FÜR DEN AUDI S3** Der Torque Splitter aus dem RS 3 beflügelt das Kurvenhandling. Erster Test
- 42** **NEUES AUS WOLFSBURG** Facegelifteter VW Golf GTI Clubsport und Golf R im Fahrbericht
- 46** **NACHGESCHÄRFT** Erste Fahrt im Mercedes-AMG GT 63 Pro mit mehr Leistung, Keramikbremse und Semislicks
- 50** **AUF COUPÉ FOLGT CABRIO** Mercedes-AMG CLE 53 Cabrio mit 449 Mildhybrid-PS aus sechs Zylindern
- 52** **PORSCHE PANAMERA GTS** Leichter, trockener und direkter. Der Dynamik-Panamera im Fahrbericht
- 56** **MINI-CHAMPS** Alle Porsche-911-GT3-Modelle aus dem Supertest als limitierte Kollektion im Maßstab 1:43
- 60** **ACHT STATT ZWÖLF** ...Zylinder befeuern den neuen Bentley Continental GT Speed, dafür mit extra E-Schub
- 64** **ASTON MARTINS SUPER-GT** Der Vanquish ist zurück! Mit Zwölfzylinder-Biturbo, reichlich Stil und ohne Elektro
- 70** **VW ID.3 GTX** Der Zweitonner mit 286 PS soll GTI-Feeling versprühen – Fahrbericht über den E-Sportler
- 86** **TEST-LEGENDEN** Koenigsegg CCR mit 806 PS aus kompressorgeladenem 4,7-Liter-V8

REPORTAGE & RATGEBER

- 72** **SPORT AUTO AWARD** Alle Sieger der Serien- und Tuning-Fahrzeugklassen sowie der Best Brand

MOTORSPORT

- 94** **RALLYESPORT** Porträt der Nachwuchshoffnung Claire Schönborn, die auch den KW Berg-Cup gewann
- 98** **RALLYE-WM** Streicht die Rallye-WM den Hybridantrieb? Neben den Kosten gibt es weitere gute Gründe
- 102** **GT MASTERS** Wo steht die einstige deutsche Vorzeigeserie im GT3-Sport nach der großen Reform?
- 106** **IMSA-SERIE** Porsche holte beim Saisonfinale in Road Atlanta neun von zwölf möglichen Titeln. Wie geht das?
- 114** **SPORTWAGEN-WM** Porsche schrammte in Bahrain knapp am Titel-Hattrick in der Hypercar-Topklasse vorbei
- 120** **DTM** Rückblick auf die Saison 2024: Wie Lamborghini-Pilot Mirko Bortolotti den Titel einfuhr
- 124** **FORMEL 1** Der Verstappen-Sieg in Brasilien war denkwürdig. Wir blicken auf andere große F1-Rennen zurück

RUBRIKEN

3 Editorial 28 Pinnwand 77 Automarkt 82 Leserbrief/Impressum
84 DSK-Nachrichten 130 Vorschau

Titelthemen in FARBE

H&R

Das Fahrwerk!



MADE IN GERMANY



Den neuen BMW M5 mit H&R Produkten sehen Sie auf der Essen Motorshow in

HALLE 7
STAND 7A.10



Sportliche Fahrwerkskomponenten für mehr als 4.000 Fahrzeugmodelle

Gewindefedern | Tieferlegungsfedern | Höherlegungsfedern | Gewindefahrwerke
TRAK+ Spurverbreiterungen | Fahrwerks-Stabilisatoren | Cup-Kit Sportfahrwerke

www.h-r.com

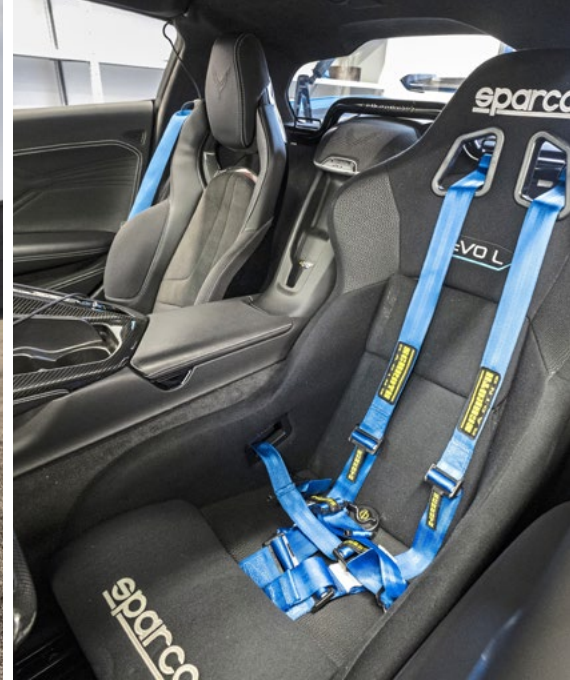
H&R Spezialfedern GmbH & Co. KG | Elspey Straße 36 | 57368 Lennestadt

MAKE AMERICA FAST AGAIN

**WELTEXKLUSIV KONNTE SPORT AUTO DIE CORVETTE C8 Z06
ALS UNGEFILTERTES US-MODELL AUF DER NORDSCHLEIFE
TESTEN. KANN DER MITTELMOTORHELD MIT V8-SAUGER DIE
ARRIVIERTEN PLATZHIRSCHE UNTER DRUCK SETZEN?**

TEXT CHRISTIAN GEBHARDT **FOTOS** HANS-DIETER SEUFERT





Welcome to the United States

Cockpit mit optionalen Carbon-Applikationen und optionalen „Competition Sport Bucket Seats“. Aus Sicherheitsgründen wurde der Fahrersitz für den Nordschleifen-Einsatz gegen einen nicht ab Werk erhältlichen Schalenstuhlsitz mit Sechspunktgurten getauscht

Warum „nur“ ein Nordschleifen-Test und kein vollwertiger Supertest? Weniger ist manchmal mehr. Das potente US-Modell der Corvette C8 Z06 war zwar für einen Supertest bereit, aber der Testwagen aus den USA konnte nur in jenen zwei Wochen nach Deutschland kommen, in denen der Hockenheimring, der Testflugplatz für die Fahrdynamikmessungen sowie der Leistungsprüfstand nicht verfügbar waren. Daher lieber „nur“ Nordschleife als gar nichts.

Rückblick in die September-Kalenderwochen 37 und 38. Gewerbegebiet Meuspath im GM Test Center Nürburgring. Die Corvette-Entwicklungsmannschaft ist mit knapp 50 Mann aus den USA angereist. Neben zahlreichen Testfahrern greifen auch General-Motors-Präsident Mark Reuss und Jeff Gordon, GM-Markenbotschafter und NASCAR-Legende, auf der Nordschleife ins Lenkrad. Auch fahrzeugseitig herrscht großer Bahnhof: Neben vier noch getarnten C8-ZR1-Entwicklungsfahrzeugen war eine C8 Z06 mit Manufacturer-Kennzeichen

aus Michigan, also einer amerikanischen Hersteller-Zulassung, im US-Gepäck. Die C8 Z06 in der knalligen Lackierung Rapid Blue für unseren Exklusivtest ist nämlich ein Entwicklungstestwagen auf Serienstand, Baujahr 2023.

Startknopf drücken, der heiserblecherne V8-Brunftschiere durch die vier mittigen Abgasrohre setzt in Gedanken sofort die Unterschrift unter den Kaufvertrag. Während andere Hersteller Saugmotor-Ikonen vermehrt in Rente schicken und auf zwangsbeatmete Triebwerke setzen, sind sie bei der C8 Z06 den umgekehrten Weg gegangen.

Saugmotor-Festival mit 670 PS

Statt des Kompressor-V8 der C7 Z06 implantierte die Corvette-Truppe der C8 Z06 den intern LT6 genannten V8-Saugmotor. Die faszinierenden Eckdaten des frei saugenden Motoren-Denkmal: 5,5 Liter Hubraum, Flat-Plane-Kurbelwelle, Höchstzahl 8600/min, 670 PS.

Wow, was für eine gierige Gasannahme und was für eine ausgelassene Drehfreude, wenn der LT6 seine 87-mm-Drosselklappen aufreißt.

Akustisch klingt der US-Beat fast ein bisschen nach der Italo-Stimme der Saugmotor-Göttin Ferrari 458 Speciale. Vergesst mal Rundenzeiten und Co., allein wegen ihres frenetischen Akustik-Spektakels muss man die Z06 einfach lieben – und die Regelhüter der EU hassen.

In dieser ungefilterten Form, ohne Ottopartikelfilter und mit der Abgasanlage samt den vier Endrohrschloten, darf die C8 Z06 leider offiziell nicht in Europa antreten. Durch Ottopartikelfilter und die von der normalen C8 Stingray abgewandelte Abgasanlage mit seitlich platzierten Doppelendrohren links und rechts schwindet hierzulande nicht nur eine satte Portion Sound, 670 PS schrumpfen dann auch auf „nur“ noch 645 PS. Auch das Drehmoment reduziert sich von 623 Nm in der US-Version auf 595 Nm in der EU-Spezifikation.

Im Testwagen-Interieur fallen zunächst zwei Rennschalenstühle auf, die teils während der Fotoproduktion noch verbaut waren. Die gezeitete Nordschleifenrunde und den Gang auf die Waage absolvierte die Z06 hingegen mit einem Sparco




Nordschleife in 7.10,51 Minuten

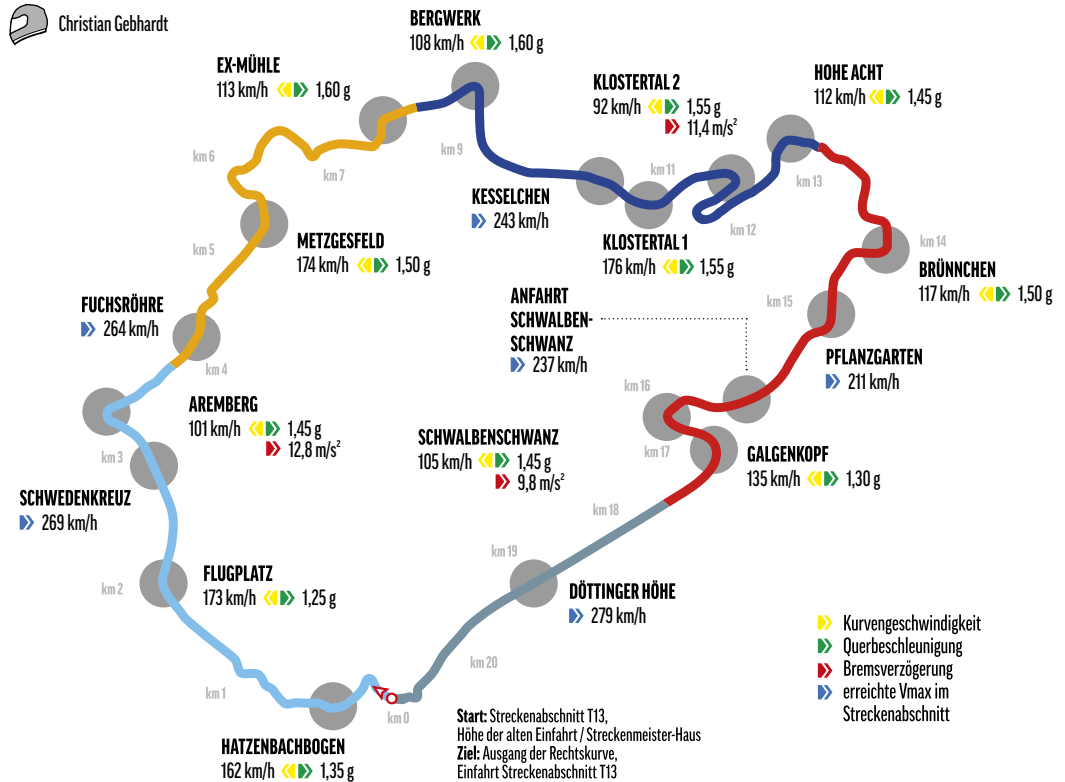
Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer QR-App scannen

BESTENLISTE NORDSCHLEIFE

Die Konkurrenten im Vergleich

- | | | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------|
| 1. | 6.53 | Mercedes-AMG GT Black Series |
| 2. | 6.55 | Porsche 911 GT3 RS (992) |
| 4. | 6.59 | Ferrari 296 GTB |
| 6. | 7.00 | Ferrari 488 Pista |
| 7. | 7.05 | Porsche 911 GT3 (992.1) |
| 10. | 7.08 | Lamborghini Huracán Perf. |
| 12. | 7.09 | McLaren 600LT |
|  | | |
| 14. | 7.11 min | Chevrolet Corvette C8 Z06 |
| 14. | 7.11 | Mercedes-AMG GT R |
| 18. | 7.14 | Chevrolet Corvette C7 Z06 |
| 20. | 7.17 | Porsche 911 Turbo S (992) |

NÜRBURGRING Nordschleife



Das Mittelmotorkonzept der Corvette C8 Z06 beeindruckt auf der Nordschleife mit einem guten Mix aus Agilität und Fahrstabilität. Die für manche Mittelmotor-Fahrzeuge typischen Rotationsbewegungen um die Hochachse halten sich bei der C8 Z06 am Limit weitgehend in Grenzen. Dass die Corvette in der aus dem Supertest stammenden Nordschleifen-Bestenliste nicht noch weiter nach vorne gefahren ist, liegt am ultralang übersetzten fünften Gang. Im fünften Gang bricht die Drehzahl ein und die Z06 trabt vergleichsweise untertourig über die Topspeed-Passagen der Nordschleife. Mit einem kürzer übersetzten fünften Gang wäre womöglich eine Sub-7-Zeit drin.





Der Mittelmotorstar aus Bowling Green

LT6-V8-Sauger mit 670 PS, optionale Carbon-Räder mit Michelin Pilot Sport Cup 2 R, fünfstufige Traktionskontrolle mit den Modi Wet, Dry, Sport, Race 1 und Race 2



Evo-L-Schalensitz samt Sechspunktgurten auf der Fahrerseite und auf der Beifahrerseite mit dem ab Werk gegen Aufpreis erhältlichen „Competition Sport Bucket Seat“.

Noch schnell ein Blick in die Optionsliste unseres US-Modells: Corvette-typisch gibt's auch bei der Z06 drei Grundpakete (1LZ, 2LZ, 3LZ). Unser Coupé trägt das umfangreichste aller drei Pakete namens 3LZ. Unter querdynamischen Aspekten sind drei zusätzliche Optionen unserer C8 Z06 besonders wichtig. Zum einen das sogenannte Z07-Performance-Package, das große Sichtcarbon-Aero-Package sowie die Sichtcarbon-Räder, die 18,6 Kilogramm einsparen und die ungefederten Massen reduzieren. Das Gesamtgewicht der C8 Z06 liegt mit vollem 70-Liter-Tank so bei 1654 kg.

Beeindruckende Lenkpräzision

Gewichtszuwachs? Ein Plus von nur 24 Kilogramm gegenüber der Vorgängerversion mit Automatik ist in den heutigen Zeiten ehrenwert. Blick ins Archiv: In Supertest 7/2017 wurden die Rundenzeiten für die C7 Z06 auf der Nordschleife und in Hockenheim mit zwei unterschiedlichen Handschalter-Z06 ermittelt (1592/1618 kg). Begonnen wurde der Supertest damals mit einer C7-Z06-Automatikversion, die 1630 kg wog.

Start frei, was für eine Einlenkpräzision zur Nordschleifen-Ouvertüre in der Sabine-Schmitz-Kurve. Boah, immer wieder ein Trackday-Traum, wie sich Michelin Pilot Sport Cup 2 R in den Asphalt verbeißen können. Auf Wunsch trägt die C8 Z06 optional das schwarze Gold, dessen Trockengrip-Verhalten immer wieder schwer an reinrassige Renn-Slicks erinnert. Nicht nur die Corvette-internen ZR1-Testfahrten, sondern auch unser Test wurde intensiv von zwei Reifenspezialisten von Michelin North America begleitet. Wie bei allen anderen Sportwagen, die Cup 2 R tragen, nutzt auch die C8 Z06 für die Nordschleifen-Zeitrunde brandneue Reifen, die vorab auf 85 Grad Celsius vorgeheizt wurden, damit ihr Peak ideal genutzt werden kann.

Zu einem präzisen Einlenkverhalten gehört für mich besonders auf der Nordschleife idealerweise eine ausgewogene Rückmeldung der Lenkung. Besonders am Ring ist



auf der Nordschleifenrunde im Grenzbereich kein Mal genutzt. Die Schaltlogik des Achtgang-Doppelkupplungsgetriebes arbeitet im Automatikmodus ähnlich perfekt wie jene der PDK-Getriebe der Porsche-GT-Modelle. Neben schnellen Schaltvorgängen wählt das Achtgang-DKG autonom die idealen Hoch- und Runterschaltzeitpunkte.

Traditionalisten werden überrascht sein, mit was für einer gut dosierbaren Pedalrückmeldung die Carbon-Keramik-Bremsanlage mit elektronischem Bremskraftverstärker im Track-Modus arbeitet. Auch an der ABS-Abstimmung gibt's am Limit nichts zu meckern. Ebenso bügelt die Track-Kennlinie der Adaptivdämpfer gelungen Nordschleifen-Bodenwellen aus, und die C8 Z06 schluckt Curbs unaufgeregt.

Wie bereits erwähnt trägt unsere C8 Z06, die ebenfalls im legendären Corvette-Werk in Bowling Green (Kentucky) das Licht der Welt erblickt hat, auch das optionale Z07-Performance-Package. Dazu zählt das Fahrwerk mit dem internen Fahrwerkscode FE7 (ohne Z07-Performance-Package Fahrwerkscode FE6), das eine Performance-orientiertere Dämpferabstimmung sowie höhere Stabi- und Federraten trägt.

Mit dem großen Aero-Package wird die breite Karosserie um auffällige Aerodynamik-Bauteile ergänzt. Dank Frontsplitter, Dive Planes rechts und links an der Frontschür-

VON ALLEN MITTELMOTORSPORTLERN, DIE ICH BISHER AUF DER NORDSCHLEIFE GEFAHREN BIN, IST DIE CORVETTE C8 Z06 DAS MITTELMOTORKONZEPT MIT DER HÖCHSTEN FAHRSTABILITÄT

ein zu spitzes Lenkungsfeedback kontraproduktiv, da es Nervosität in die Vorderachse und das Fahrverhalten insgesamt bringt. Besonders in lang gezogenen Kurvenradien sorgt das gerne für schwitzige Handrücken. Anders in der C8 Z06: Ihre Lenkung (Übersetzung 15,7:1) vermittelt dir mit ehrlicher Rückmeldung sofort Vertrauen am Limit.

Ähnlich wie schon in der C8 Stingray können in der C8 Z06 sämtliche Fahrzeugparameter (Lenkung, Fahrwerk, Antrieb, Bremse) in den Modi Weather, Tour, Sport, Track oder dem Individualmodus

Pflichtoption für die Nordschleife

Mit optionalem Z07-Performance-Package trägt die Z06 eine noch sportlichere Fahrwerksauslegung, eine Keramikbremsanlage mit größeren Bremscheiben und die Semislicks Michelin Pilot Sport Cup 2 R

namens My Mode unterschiedlich konfiguriert werden. Als Shortcut über die Z-Taste am Lenkrad hat mir die Corvette-Entwicklungsmannschaft im zweiten Individualmodus (Z-Mode) die aus ihrer Sicht für die Nordschleife bestmögliche Konfiguration hinterlegt. Sämtliche Parameter sind nun in der schärfsten Kennlinie justiert.

Das Handmoment der Lenkung ist für die Schleife im Track-Modus weder zu lasch noch übertrieben schwergängig. Auf Empfehlung der Corvette-Entwickler werden die Schaltwippen am Lenkrad übrigens





ze, fest stehendem Heckflügel und speziellen Luftführungen am Unterboden soll die Z06 einen Gesamtantrieb von 333 Kilogramm bei 299 km/h generieren.

Und schlägt die Z06 den Porsche 992 GT3 RS? Nach meinem ersten Instagram-Teaser zum Z06-Test lief die Spekulations-Maschinerie an. Für ganz Euphorische war sofort klar, dass der Mittelmotor-Sauger den GT3 RS auf der Nordschleife

Verleiht Flügel

Für die Z06 gibt's drei Aero-Varianten. Neben der Serien-Aero stehen zwei optionale Aero-Specs zur Wahl (mit 165 kg oder 333 kg Gesamtantrieb bei 299 km/h)

wegfegt. Eine gewagte These, denn mit 409 kg Gesamtantrieb hat der RS bereits bei 200 km/h mehr Antrieb als die Corvette. Bei 285 km/h sind es mit 860 kg sogar fast drei Mal so viel. Dazu trägt der deutsche Platzhirsch ebenfalls Cup-2-R-Pneus und wiegt 169 kg weniger als die C8 Z06. Nicht zu vergessen die über Modellreihen und unzählige Entwicklungsfahrten perfektionierte GT-Fahrwerkstechnik von Porsche.

Dank seiner krassen Aero ist der GT3 RS in den schnellen Kurvenpassagen klar schneller als die C8 Z06. In den langsamen Nordschleifen-Ecken, in denen kaum Aero zählt, liegen die Kurvengeschwindigkeiten von C8 Z06 und 992 GT3 RS auf gleichem Niveau. Aber vielleicht geht ja für die Z06 insgesamt noch etwas über ihr Leistungsplus von 145 PS gegenüber dem GT3 RS?

Zunächst muss sich die aktuelle Z06 erst einmal gegen ihre Vorgängerin beweisen. Das gelingt beim Thema Kurvengeschwindigkeiten weitgehend. Die schnelleren Kurvenspeeds der C8 Z06 im Vergleich zur C7 Z06: Hatzenbachbogen (5 km/h schneller), Aremberg (2 km/h), Fuchsröhre (7 km/h), Metzgesfeld (9 km/h), Bergwerk (2 km/h), Klosterthal 2 (5 km/h), Schwalbenschwanz (20 km/h), Galgenkopf (9 km/h).

Für ein Mittelmotorkonzept punktet die Z06 auf der Nordschleife mit einem sehr guten Mix aus Agilität und Fahrstabilität. Auf der Nordschleifen-Topografie drängen Mittelmotorsportler oft gerne in die Rotation um die Hochachse. Das nimmt dem Fahrer am Limit schnell das Vertrauen.

Auch wenn die C8 Z06 weitgehend fahrstabil über die Ideallinie der Nordschleife turnt, kann sie in

DATEN & FAKTEN

Corvette C8 Z06 (US-Modell)

Motor Achtzylinder-V-Motor, Bohrung mal Hub (mm) 104,3 x 80,0, Hubraum 5460 cm³, Verdichtung 12,5:1, Leistung 670 PS (492 kW) bei 8400/min, Drehmoment 623 Nm bei 6300/min

Kraftübertragung Hinterradantrieb, Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe, ESP

Bremsen Innenbelüftete Keramik-Scheiben rundum, Durchmesser 398/390 mm, ABS

Bereifung 275/30 R 20 vorn und 345/25 R 21 hinten auf 10,0- und 13,0-Zoll-Leichtmetallfelgen, Michelin Pilot Sport Cup 2 R

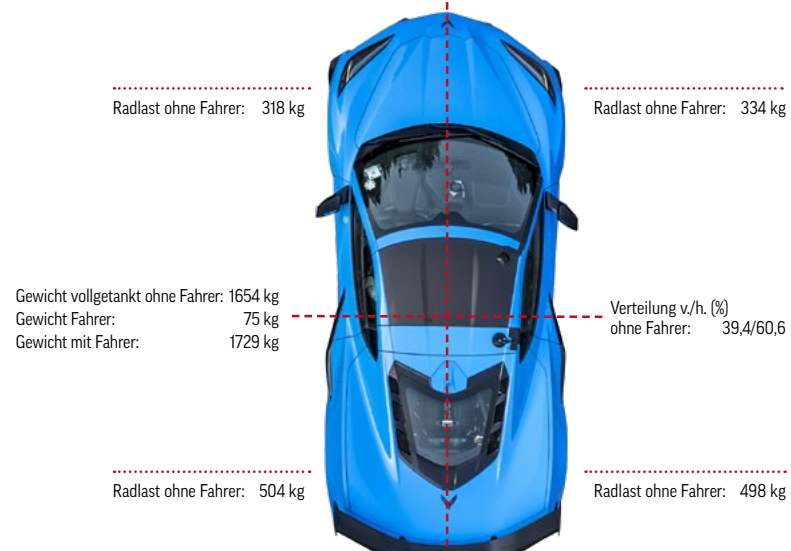
Karosserie Zweisitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe (mm) 4722 x 2025 x 1235, Radstand 2722 mm, Tankvolumen 70 Liter, Gewicht mit vollem Tank 1654

Kilogramm, Leistungsgewicht 2,5 kg/PS

Fahrleistungen* 0-60 mph (96 km/h) in 2,6 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 189 mph (304 km/h), Verbrauch 12 MPG (Stadt), 19 MPG (Highway), 14 MPG kombiniert (Werksangabe Verbrauch in Miles per Gallon)

Grundpreis 113 795 US-Dollar

* Herstellerangaben



einigen Ecken ihre konzeptbedingte Gierneigung nicht ganz verheimlichen. Beim späten Reinschalten in die Anbremszone der Hattenbach-Wechselkurven kommt das Heck plötzlich und erfordert einen spontanen Gegenlenkreflex am Lenkrad.

Aggressives Trailbraking, also tief in die Kurve reinbremsen und gleichzeitig noch einlenken, sollte in der C8 Z06 nicht übertrieben werden, da es die Gierneigung begünstigt. Beim Anbremsen hilft ein etwas progressiverer Bremspedaleinsatz, um das Fahrzeugheck nicht ganz so spontan zu entlasten.

Bei späten Bremspunkten agierte die C7 Z06 mit ihrem Frontmotor-Transaxle-Layout mit etwas fahrstabilerem Bremsverhalten als die C8 Z06. Da ist es wenig verwunderlich, dass die C7 Z06 im direkten Vergleich auf der Nordschleife mit leicht höheren Verzögerungswerten gepunktet hat. Auf einem flachen GP-Kurs kann das aber schon wieder ganz anders aussehen.

Bei Lastwechseln in schnellen Nordschleifen-Passagen wie der Dreifachrechts „Miss-Hit-Miss“ merkt man auch der C8 Z06 mit ihrer leicht rotativen Tendenz um die Hochachse an, dass man in einem Mittelmotor-Sportwagen sitzt. Von allen Mittelmotorsportlern, die ich

je auf der Nordschleife gefahren bin, ist die Corvette C8 Z06 aber das Konzept mit der höchsten Fahrstabilität. Ihr mechanischer Grip und ihre Traktion sind beeindruckend. Auch für die gut abgestimmte fünfstufige Traktionskontrolle namens Performance Traction Management (PTM) gibt's ein Lob. Bei der schnellen Nordschleifenrunde in der Einstellung Race 1 verpufft keine Zehntel durch ungewolltes Leistungsübersteuern. Da ging das Heck der C7 Z06 im Race-Mode der Traktionskontrolle seinerzeit präsehter quer.

Verhindert der fünfte Gang Sub-7?

Trotzdem feiere ich immer noch die C7 Z06 für ihre grandiose Kombination aus V8-Kompressor plus rustikalem Handschalter. Mit ihrer Nordschleifen-Rundenzeit von 7.13,90 Minuten ist sie bis heute übrigens der schnellste Handschalter der Supertest-Historie.

Dass die C8 Z06 mit ihrer Rundenzeit von 7.10,51 Minuten, trotz höherer Kurvengeschwindigkeiten, ihre Vorgängerin nicht noch deutlicher distanziert, liegt vor allem am viel zu lang übersetzten fünften Gang. Bereits bei der Anfahrt zum Flugplatz erreichte die Handschalter-C7-Z06 beispielsweise 235 km/h,

die C8 Z06 kommt hier nicht über 226 km/h hinaus. Im Kesselchen kam die C7 Z06 einst auf 255 km/h, die C8 Z06 bringt es nur auf 243 km/h.

Wie viel die C8 Z06 durch ihren ultralang übersetzten fünften Gang verschenkt, zeigt gut der Beschleunigungswert auf der Döttinger Höhe von 200 bis auf 260 km/h. Die C8 Z06 benötigt dafür 11,4 Sekunden. Und die Konkurrenz einst im Supertest? Porsche 992 GT3 RS (gemessene Leistung: 522 PS) 9,8 Sekunden, Lamborghini Huracán Performante (gemessene Leistung: 608 PS) 7,9 Sekunden und Porsche 992 Turbo S (gemessene Leistung: 680 PS) 6,7 Sekunden.

Im Video meiner Z06-Runde hört man beim Wechsel in den fünften Gang immer wieder, wie stark die Drehzahl einbricht. Nicht ideal für lange Topspeed-Passagen. Mit einem deutlich kürzer übersetzten fünften Gang wäre sicherlich eine Sub-7-Rundenzeit möglich gewesen.

Welche Rundenzeit ist Corvette eigentlich selbst mit der Z06 auf der Nordschleife gefahren? Aaron Link (Global Vehicle Performance Manager, Chevrolet Performance Cars), lüftet abschließend das Geheimnis und zeigt mir ein nicht veröffentlichtes Video von internen Testfahrten: Nordschleife in 7.10 min. 📺



Testredakteur
Christian Gebhardt

FAZIT

Ein Jammer, dass die Corvette C8 Z06 hierzulande in der US-Spezifikation nicht offiziell an den Start gehen darf. Neben dem unfassbar guten Saugmotor-Sound glänzt sie mit ihren fahrdynamischen Fähigkeiten. Die Mittelmotor-Göttin ist in den USA mit einem Grund-

preis von 113 795 US-Dollar ein echter Preis-Leistungs-Kracher im Vergleich zur Konkurrenz. Der Preis für das EU-Modell hierzulande startet mit 189 989 Euro deutlich höher, ist aber immer noch fast 60 000 Euro günstiger als beispielsweise der eines Porsche 992 GT3 RS.