

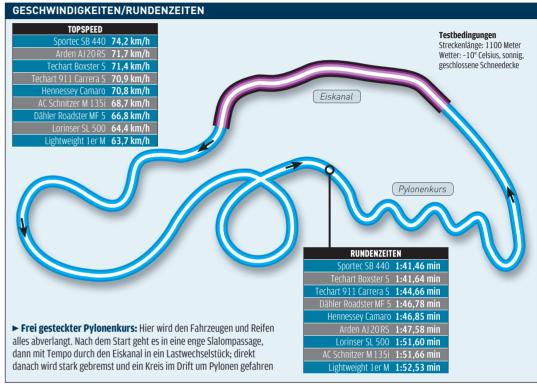




Schnitzers M 135i setzt einen willkommenen Farbakzent und turnt auf der Suche nach Grip über den abgesteckten Pylonenkurs



Dank Mittelmotor lässt sich der Boxster auf Schnee sehr agil und spielerisch bewegen



zer ist es bereits die zweite Ulri- hat und manuell geschaltet wird. chen-Teilnahme nach dem Einsatz Für ein wenig Glamour inmitten der des 530d xDrive im letzten Jahr. weißen Pracht sorgt das Arden AJ Dieses Mal reiste der BMW-Spezia- 20 RS-Cabrio, dessen Kompressorlist aus Aachen mit einem M 135i V8 auf 603 PS gebracht wurde. Den an, der neben schmückenden An- Briten veredelte Arden mit diversen bauteilen und einem Fahrwerk mit Anbauteilen und versah ihn mit ler Roadster MF5 ist mit 662 PS aus ist. 570 PS holt der ebenfalls wohl-Tieferlegung eine Leistungssteige- einem strafferen Fahrwerk samt einem V8 Biturbo gut bestückt und klingende Ami aus seinem 6,2-Li-

dämpferanlage produziert einen einer zugerüsteten Auspuffanlage. fantastischen V8-Blubbersound.

Dähler. Der Schweizer Tuner tritt porteur uns zum ersten Mal beehrt mit einem Exoten an, den man im und mit einem 570 PS starken Ca-Winter eher selten sieht: Der Däh- maro SS in die Schweiz gekommen

Die Teilnehmer: Für AC Schnit- rung auf 360 PS unter der Haube Tieferlegung. Die Arden-Schall- macht ebenfalls große Musik mit

Aus den USA ist Tuner Hennessey Den kürzesten Anfahrtsweg hatte bekannt, dessen Deutschland-Im-

ter-V8 und will auf den ersten Blick nicht so recht in diese Schneewelt passen.

Der deutsche Tuner Lightweight hat sich auf BMW spezialisiert und ein 1er M Coupé mitgebracht, das rundum modifiziert wurde und 401 PS aus dem BMW-Reihensechser schen 1700 und 3800 Touren; das

türlich wurden auch hier Fahrwerk und Auspuffanlage optimiert.

Alle Teilnehmer haben sechs oder acht Zylinder

530 PS, V8-Biturbo, 800 Nm zwimit Biturbo-Aufladung schöpft. Na- sind die Eckdaten des zweiten Lu-

xusliners im Feld, des Lorinser SL 500. Der offene Zweisitzer ist mit einem sportlicheren Fahrwerk verse- und wurde rundum auf maximalen hen und grummelt schön aus einer Sportgenuss getrimmt. 440 PS leisnachgerüsteten Auspuffanlage. Der tet der V8, geschaltet wird über ein edle Benz tritt mit einem Handikap Siebengang-Doppelkupplungsgean: Seine Regelsysteme lassen sich triebe. Fahrwerk, Auspuff und Radnicht komplett abschalten. Narren- satz stammen vom Tuner, die Optik sicher, aber für uns nicht optimal.

Der dritte BMW im Bunde stammt von Sportec, basiert auf einem M3 blieb unangetastet.



Mit 662 PS ist der MF5 von Dähler der stärkste Teilnehmer des Hillclimbs. Doch viel Leistung, gepaart mit Heckantrieb, ist nicht ohne Tücken



Durch seine Motorlage bietet der 911 von Haus aus eine gute Traktion. Der Carrera S von Techart tritt ganz cool mit der Serienleistung an



Tuning aus den USA im Schweizer Schnee. Der Camaro war eine absolute Überraschung, denn allzu wintertauglich sieht der Hennessey nicht aus



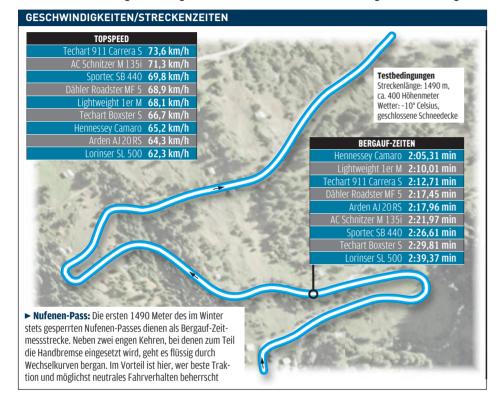
Den grellen Lightweight hätte man sogar unter einer Lawine wiedergefunden. Auch er muss zeigen, wie er seine 401 PS in Vortrieb umwandeln kann



Die Exoten: Vom Hennessey Camaro und Dähler MF5 erwartet man wenig Schneetauglichkeit



Die Mittel-/Heckmotor-Spezialisten: Der Boxer in Nähe der Antriebsachse bringt Traktion und Agilität



Zwei weitere Leckerbissen kommen von Techart. Sowohl beim Boxster Sals auch beim 911 Carrera Jahr bewährten Conti-Winterreifen. scheuchen will, und entscheidet falls die Sperren wirken und das S blieb die Serienleistung bei 315 Montiert sind Conti WinterContact (Boxster S) respektive 400 PS (911 TS 830 P und TS 810 S. Carrera S). Dafür steckte Techart viel Aufmerksamkeit in diverse An- morgendlichen Schatten, während bauteile, Fahrwerke und Auspuff- erste Sonnenstrahlen den Handanlagen.

Die Bergaufstrecke liegt noch im ling-Parcours streicheln. Armin hat

Für optimalen Kraftschluss auf die Wahl, welchen der Boliden er als kurz mit dem Gerät vertraut zu ma-Schnee sorgen die schon im letzten ersten über die harte Schneepiste chen. Armin testet, wie gegebenen-Hennessey Camaro.

sich für den, der am wenigsten nach Gripniveau beim Beschleunigen Wintertauglichkeit aussieht: den und Bremsen beschaffen ist. Er-Vor der Bergauffahrt erfolgt das riesenhaft erscheinenden Hennesritualisierte Warmfahren auf der sey Camaro: "Der hat tatsächlich Start-und-Lande-Bahn, um sich Wintereigenschaften und lässt sich

Die BMW-Armada: Auch zwei 1er

und ein 3er, alles M-Modelle,

um Traktion und gute Zeiten

kämpfen auf dem Weg bergauf

staunt ist er vom vergleichsweise

überraschend einfach fahren." Ab etwa 4000 Touren gibt es einen Switch-Punkt, ab dem mehr Leistung anliegt. Die Motorkraft ist schön dosierbar, das Lenkgefühl angenehm. Mit gezielten Gasstößen zwingt Armin den fast 1800 Kilo die gleichmäßige Kraftentwicklung schweren Brocken in die erste Keh- das Fahren in niedrigen Gängen für

nach Grip. Schnell wird klar, dass mer genug Power zu Verfügung durch die hohe Motorleistung und

Der Hennessey geht erstaunlich gut auf Schnee

re und sucht am Kurvenausgang mehr Grip sorgt und bei Bedarf im-

steht, um das Heck schnell ums Eck zu schleudern. Am Zielpunkt ange- Höchstgeschwindigkeit zeigt sich kommen, lesen wir die erste Zeit deutlich der Unterschied zwischen aus: 2:05,31 Minuten vergingen im den Konzepten: Der Hennessey er-Camaro. Der langsamste Allradler reichte 65,2, der langsamste Allradvom letzten Jahr, der Evoque von ler 2012 kam auf 82,7 km/h. Startech, brauchte für die gleiche

bei einer Gesamtdistanz von 1490 Metern. Auch beim Vergleich der

Wir bleiben dem V8 treu, und Ar-Strecke 1:28,94 Minuten – eine Welt min wechselt in den M3 von Spor-



Luxusliner I: Der Arden ist mit Sitz- und Lenkradheizung ausgestattet – eine feine Sache im Schnee bei offenem Verdeck. 603 PS treiben die Hinterräder



Luxusliner II: Auch das Lorinser-Cabrio erlaubt angenehmes Offenfahren bei niedrigen Temperaturen. Rallye-Einlagen sind dagegen nicht sein Ding



Auch der Boxster S von Techart tritt mit Serienleistung an. Von Haus aus ist der leichteste Wintertest-Teilnehmer für den Spaß im Schnee gut gerüstet



Der M 135i schraubt sich mit 360 PS den Berg hoch. Das Fahrwerk bringt ihn 15 Millimeter tiefer als die Serie und ist weich genug, Traktion zu erspüren



Neben Bergauffahrt und Handlingparcours wurden der Sprint auf 100 km/h und die Bremswege gemessen. Ein Heimspiel für den traktionsstarken Techart



SPORTSCARS-Redakteur Guido Naumann hetzt die neun Boliden die Startund-Lande-Bahn rauf und runter, um die optimalen Sprintwerte zu ermitteln sofort Assoziationen an den klasse Motorensound die Sinne



Beim stillen Anblick dieses Farbenspiels am Auspuff des Sportec-M3 fluten

TECHNISCHE DATEN*	AC SCHNITZER M 135i	ARDEN AJ 20 RS	DÄHLER MF5	HENNESSEY CAMARO	LIGHTWEIGHT 1er M	LORINSER SL 500	SPORTEC SB 440	TECHART BOXSTER S	TECHART 911 CARRERA S
Motor	R6, Turbo	V8, Kompressor	V8, Biturbo	V8, Kompressor	R6, Biturbo	V8, Biturbo	V8	В6	B6
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs	vorn quer	vorn längs	vorn längs	vorn längs	hinten mittig längs	hinten längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	2 pro Zylinder/1	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	2979 cm ³	5000 cm ³	4395 cm ³	6162 cm³	2979 cm ³	4663 cm ³	3999 cm ³	3436 cm ³	3800 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 89,6	92,5 x 93,0	88,3 x 89,0	103,3 x 92,0	84,0 x 89,6	92,9 x 86,0	92,0 x 75,2	97,0 x 77,5	102,0 x 77,5
kW (PS) bei 1/min	265 (360)/5700	443 (603)/6255	487 (662)/5500	419 (570)/6200	295 (401)/5600	390 (530)/5400	324 (440)/8200	232 (315)/6700	294 (400)/7400
Literleistung	121 PS/l	121 PS/l	151 PS/l	93 PS/l	135 PS/I	114 PS/l	110 PS/l	92 PS/l	105 PS/l
Nm bei 1/min	520/3700	750/4000	880/2300	751/4200	555/1500-3000	800/1700-3800	435/3850	360/4500-5800	440/5600
Antriebsart	Hinterrad								
Getriebe	6-Gang manuell	6-Stufen-Automatik	6-Stufen-Automatik	6-Gang manuell	6-Gang manuell	7-Stufen-Automatik	7-Gang-Doppelkupplung	7-Gang-Doppelkupplung	7-Gang-Doppelkupplung
Bremsen vorn	340 mm/innenbelüftet	380 mm/innenbelüftet	360 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbelüftet	360 mm/innenbel./gelocht	360 mm/innenbel./perforiert	360 mm/innenbel./gelocht	330 mm/innenbel./gelocht	340 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	345 mm/innenbelüftet	376 mm/innenbelüftet	350 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbelüftet	350 mm/ innenbel./gelocht	320 mm/innenbelüftet	350 mm/innenbel./gelocht	299 mm/innenbel./gelocht	330 mm/innenbel./gelocht
Reifengröße vorn - hinten	235/35 R 19	255/35 R 20	255/35 R 20	255/40 R20 - 285/35 R 20	245/35 R19 - 275/30 R 19	255/35 R 19	245/35 R 19	235/40 R 19 - 265/40 R 19	235/40 R 19 - 295/35 R 19
Reifentyp	Conti WinterContact TS 810 S	Conti WinterContact TS 830 P	Conti WinterContact TS 830 P	Conti WinterContact TS 830 P	Conti WinterContact TS 810 S	Conti WinterContact TS 830 P	Conti WinterContact TS 810 S	Conti WinterContact TS 830 P	Conti WinterContact TS 830 P
Länge/Breite/Höhe	4340/1765/1385 mm	4794/1892/1304 mm	4220/1950/1180 mm	4837/1917/1360 mm	4380/1803/1390 mm	4612/1877/1315 mm	4615/1817/1388 mm	4374/1801/1260 mm	4491/1808/1270 mm
Radstand	2690 mm	2752 mm	2507 mm	2852 mm	2660 mm	2585 mm	2761 mm	2475 mm	2450 mm
Leergewicht/Zuladung	1425/530 kg	1916/269 kg	1380/300 kg	1795/405 kg	1474/426 kg	1710/455 kg	1520/500 kg	1350/335 kg	1415/435 kg
Leistungsgewicht	4,0 kg/PS	3,2 kg/PS	2,1 kg/PS	3,1 kg/PS	3,7 kg/PS	3,2 kg/PS	3,5 kg/PS	4,3 kg/PS	3,5 kg/PS
Tankvolumen	521	71	701	681	53	65 l	63	64	64
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h	315 km/h	320 km/h	290 km/h	300 km/h	280 km/h (abgeregelt)	315 km/h	277 km/h	302 km/h

MESSWERTE TOOGHOOOK	AC SCHNITZER M 135i	ARDEN AJ 20 RS	DÄHLER MF5	HENNESSEY CAMARO	LIGHTWEIGHT 1er M	LORINSER SL 500	SPORTEC SB 440	TECHART BOXSTER S	TECHART 911 CARRERA S
Beschleunigung									
0-100 km/h	16,91 s	13,81 s	13,27 s	15,68 s	16,72 s	18,88 s	14,50 s	13,52 s	12,72 s
Bremsweg									
100-0 km/h kalt (verzögerung)	114,50 m (3,53 m/s ²)	125,83 m (3,32 m/s ²)	109,28 m (3,53 m/s ²)	103,36 m (3,82 m/s ²)	126,38 m (3,20 m/s ²)	116,61 m (3,79 m/s ²)	117,20 m (3,35 m/s ²)	111,90 m (3,54 m/s ²)	105,19 m (3,65 m/s ²)

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	AC SCHNITZER M 135i	ARDEN AJ 20 RS	DÄHLER MF 5	HENNESSEY CAMARO	LIGHTWEIGHT 1er M	LORINSER SL 500	SPORTEC SB 440	TECHART BOXSTER S	TECHART 911 CARRERA S
Serienfahrzeug ohne Extras	39 850 Euro	138 100 Euro	210 900 Euro	39 990 Euro	51 500 Euro 1)	119 119 Euro	72 650 Euro ²⁾	63 017 Euro	129 500 Euro
Ausstattung									
Leistungssteigerung	2744	2900	7100	19900	1299	4700	1200	-	-
Fahrwerk/Bremsen	744/Serie	970/Serie	4200/Serie	2300/Serie	2590/299 (Beläge)	1900/Serie	3692/Serie	422 (Federn)/Serie	5355 (Noselift)/Serie
Auspuff	2198	4150	3600	-	2699	2690	4000	1178	7080
Radsatz	4883	6895	Serie	-	2799	4550	6000	3094	3094
Anbauteile außen	2949	8600	Serie	-	6397	14 990	Serie	3921	8848
Anbauteile innen	1483	1590	Serie	1900	Serie	1900 (Kombiinstr. 320 km/h)	Serie	11 936	23 598
Preis Testwagen gewertet	54 851 Euro	163 205 Euro	225 800 Euro	64 090 Euro	67 583 Euro	149 849 Euro	87 542 Euro	83 568 Euro	156 659 Euro

*Herstellerangaben; 1) letzter Listenpreis; 2) letzter Listenpreis inkl. DKG



tec, den SB 440. "Hier ist es schwieriger, Grip zu erfühlen", sagt Armin. Ein Grund dafür ist das straffere Fahrwerk, das gerade dadurch weniger Haftung auf Schnee überträgt. Auch der Sportec hängt gut am Gas und bietet viel Rückmeldung, erlaubt dank Doppelkupplungsgetriebe das Schalten unter Last im Drift, doch bergauf bremst ihn das

Entscheidend für eine gute Zeit: die Traktion

Traktionsdefizit. Für Bremse und ABS hat Armin dagegen nur Lob.

Der Jag ist mit über 1,9 Tonnen der Schwerste im Vergleich, was er durch die zweithöchste Leistung (603 PS) auszugleichen versucht. Was ihm nicht so perfekt gelingt, denn dem Engländer attestiert Armin "große Probleme, die Kraft auf den Boden zu bringen". Die kleinen, mitdrehenden Schaltwippen sind beim Driften schwer zu lokalisieren, doch dafür entschädigt der Jag mit einem Sound zum Niederknien. Ein weiteres Problem, das bessere Zeiten verhindert, ist der "nachschiebende" Motor, der beim Gaswegnehmen nicht sofort die Last vom Rad nimmt. Doch mit 2:17,96 Minuten schlägt sich der Arden-Jag mehr als achtbar.

Das Problem des nachlaufenden Motors zeigt sich auch beim M 135i von AC Schnitzer. Hier steuerte



Mit seinem 6,2 Liter großen V8 ist der 570 PS starke Hennessey Camaro SS der Hubraumriese dieses Vergleichs und kostet getunt unter 70 000 Euro



Die großen Kühlöffnungen zeigen, dass der Wiesmann MF5 von Dähler ein ernst zu nehmender Sportler sein will und ist. Er kann aber auch Schnee



Das auf 401 PS erstarkte 1er M-Coupé von Lightweight steht motorisch gut im Futter, hat allerdings Probleme, die Kraft auf den Schnee zu übertragen



Manko des aggressiv gestylten SL 500 von Lorinser: Die Regelsysteme lassen sich nicht komplett abschalten, klinken sich regelmäßig ins Geschehen ein



man durch ein weicheres Fahrwerk bessere Zeit verhindert. In 2:21.97 und eine Sperre hinten den Traktionsproblemen entgegen, was sich beim Aufspüren maximaler Haf-

erklimmt der M 135i den Hang.

Auch der SL von Lorinser gehört zu den Schwergewichten, ist aber tung auszahlen soll. "Die Traktion leichter als der Jaguar und der Henist hier deutlich besser steuerbar als nessey. Leider leidet der Lorinser im Arden", sagt Armin. Doch kämpft darunter, dass die elektronischen der Schnitzer zu stark mit Unter- Regelsysteme Armin immer wieder steuern beim Einlenken, was eine in die Suppe schneien. Schade,

denn der SL lässt sich schön driften. doch gerade, wenn's interessant

Den SL 500 bremsen seine Regelsysteme aus

wird, zerrt Presafe die Gurte fest und regelt die Leistung weg. Nach 2:39,37 Minuten stoppt die Uhr.

Newcomer Lightweight wirkt mit hartem Fahrwerk beim Einfahren zunächst störrisch, zieht dann aber den Berg flüssig hoch. ABS und Traktion agieren in schöner Gefühls-Harmonie, Armin zwingt den blitzartig übersteuernden Lightweight auf Kurs und schafft eine 2:10,01 Minuten – die zweitbeste



Pas de deux: Die beiden offenen Luxuscabrios von Arden und Lorinser erfüllen die ansonsten totenstille Schneelandschaft mit schönem V8-Timbre

REPORT REIFENENTWICKLUNG

Hier geht's rund



Wichtig für einen guten Winterreifen ist die Gummimischung, damit auch unter sieben Grad eine gute Verzahnung mit der Oberfläche garantiert ist



Das Profil eines Winterreifens füllt sich mit Schnee und sorgt so für eine gute Haftung des Reifens auf dem Untergrund. Es haftet also Schnee auf Schnee



Die feinen Lamellen werden aktiv. sobald der Reifen rollt und die Profilblöcke sich verformen. Die Lamellen bilden eine Vielzahl von Griffkanten

von der Größe eines kleinen Schulheftes, die für eine gute Verbindung zwischen Auto und Straße sorgen. Bei Trockenheit, bei Nässe, bei Schnee und bei Eis. Doch wie entsteht so ein Reifen? Ein kurzer Überblick über die Technik von Winterreifen. Ein Reifen ist ein Hightech-Produkt und besteht heute aus vielen verschie- len auf Stoffe wie Stahl, Polyester, denen Bestandteilen. Den größten An- Rayon oder Nylon, die für Festigkeit

■ Es sind vier Flächen Gummi, jeweils teil bildet natürlicher oder synthetischer Kautschuk, der rund 41 Prozent ausmacht. Dem Rohmaterial werden dann je nach Anforderung verschiedene Füllstoffe (ca. 30 Prozent) wie Silica (Siliziumdioxid), Ruß, Kohlenstoff oder Kreide beigemischt, dazu kommen rund sechs Prozent Weichmacher wie Öle oder Harze. 15 Prozent entfalweitere neue Griffkanten entstehen, die sich mit dem Untergrund verhaken und verkrallen können.



sorgen, weitere sechs Prozent (Zinkoxid. Schwefel und andere Chemikalien) werden für die Vulkanisation gebraucht, und weitere zwei Prozent entfallen auf Chemikalien, die als Alterungsschutz beigemischt werden. Rund 1500 verschiedenen Rohmaterialien werden im Conti-Zentrum für Forschung und Entwicklung in Stöcken vorgehalten und zusammengemischt, um unterschiedliche Eigenschaften zu erzielen, die mithilfe von rund hundert möglichen Prüfverfahren gründlich getestet werden. Folgende Faktoren sind für einen Winterreifen wichtig: Die Mischung des Laufstreifens, also des Teils, der direkten Kontakt mit der Fahrbahn bzw. Eis und Schnee hat, sorgt für die Geschmeidigkeit der Gummimischung bei niedrigen Temperaturen und die Verzahnung mit der Oberfläche. Ein großer Teil der Haftung entsteht, wenn die Profilrillen voller Schnee sind und der Schnee im Profil sich mit dem Schnee des Untergrunds verzahnt (Kohäsion). Waren früher Winterreifen grobstollige, harte Gummiwülste mit schlechten Eigenschaften auf trockener Straße, sorgen heute Lamellen dafür, dass sich die Blöcke nicht nur bewegen, sondern dass durch die gezielten Verformungen beim Fahren

ANZEIGE

MIT SICHERHEIT DURCH DEN WINTER

■ Moderne Winterreifen müssen längst nicht mehr schmal sein. Neben der besseren Optik spielen vor allem mehr Sicherheit und ein besseres Gripniveau die Hauptrollen bei (ONTI WINTER CONTACT IS 830 X der Überlegenheit aktueller Winterreifen. Die beiden bei diesem Test eingesetzten Conti-Pneus sind in unterschiedlichen Dimensionen zu haben und verbinden sehr gute Eigenschaften auf trockener Straße mit bestem Grip auf Schnee. Der sportliche TS 810 S verfügt über steife Schulterblöcke für gute Seitenführung

in Kurven und eine

bandförmige Pro-

filstruktur in der

Mitte für maxima-

durch eine hohe Lauf-

leistung aus.





Während Lightweight (grün) und AC Schnitzer (rot) auf handgeschaltete Sechsganggetriebe vertrauen, verfügt der Sportec über eine Doppelkupplung



Die große Stunde des Sportec SB 440 schlägt auf dem Handlingsparcours. Hier fährt der getunte M3 Bestzeit und erreicht die höchste Geschwindigkeit

78 AUTO BILD SPORTSCARS | Nr. 12 · Dezember 2013

Das zweitschwerste Auto (1795 Kilo), der Hennessey Camaro SS, offenbarte

erstaunliche Fähigkeiten im Schnee. Und schaffte den kürzesten Bremsweg



"Nach den überwiegend großen Geländewagen im letzten Jahr waren die Sportwagen eine schöne Abwechslung. Überrascht hat mich, wie wintertauglich diese Boliden tatsächlich sind"

Armin Schwarz (50) Rallye-Profi und Baja-Pilot. Der gebürtige Neustädter wurde 1987 und 1988 Deutscher Meister und 1996 Rallye-Europameister. Derzeit pilotiert Schwarz einen 700 PS starken Jimco-Buggy in der US-Offroad-Serie SCORE

Zeit bergauf. Auch der Wiesmann von Dähler erntet zunächst Skepsis bei Armin Schwarz, denn auch hier ist es extrem schwierig, "an der Schlupfgrenze zu fahren", da das Fahrwerk hart ist und Grip in erster Linie durch die Reifen, nicht aber das Fahrwerk übertragen wird. Das Wiesmann-Leichtgewicht ist sehr handlich, aber auch etwas nervös. 2:17,45 Minuten zeigt die Uhr.

Mit der Favoritenrolle umgehen müssen die beiden Techart, nachdem sie beim Spurt auf 100 ihre Traktionsvorteile ausspielen konnten und sich nur beim Bremsen dem überraschend starken Hennes-

Die Techarts machen, was der Fahrer will

sey beugen müssen. "Beide haben ein fantastisches Handling, machen genau, was ich will, und schalten mit Doppelkupplungsgetriebe extrem schnell. Der Elfer hat die etwas bessere Traktion, der Boxster das agilereHandling", erklärt Armin, "und beide haben ein optimal regelndes ABS". Die Zeiten: Boxster S 2:29,81, Carrera S 2:12,71.

Am Ende eines langen Tages sind alle Zeiten im Kasten, doch wegen der sich stetig verschlechternden Streckenverhältnisse auf dem Handlingparcours nicht wirklich 1:1 vergleichbar. Aus diesem Grund gibt es auch 2013 keinen Gewinner – und keinen Verlierer.

FAZIT

■ Mehr als getunte 600 PS und Heckantrieb im Schnee - kann das gut gehen? Aber sicher - gute Reifen und einen kundigen Fahrer vorausgesetzt, können Winterbreitreifen ihre Vorteile ausspielen. Das funktioniert im harten Einsatz ebenso wie im Alltag. Einem sportlichen Winter muss also nichts im Wege stehen. Ralf Kund

