



Die Überschrift zu dieser bunten Bande hätte auch heißen können „Einer für alle“ oder noch besser „Ein Block für alle Fälle“. Wie wir darauf kommen? Ganz einfach, der Seat Leon Cupra R, der VW Scirocco R und der Golf R haben alle das gleiche Triebwerk unter der Haube. Keines, wie man vermuten würde, aus dem VW-Regal. Nein, die Wolfsburger und Spa-

nier bedienen sich für ihre R-Modelle in Ingolstadt. Genauer gesagt beim Audi S3. Denn dieses Triebwerk, welches auch im Audi TTS zum Einsatz kommt, verfügt ab Werk gegenüber dem GTI-Motor über stabilere Kolbenbolzen, stärkere Pleuelstangen und einen steiferen Zylinderblock. Sprich: Dieser Motor ist deutlich standfester. Und das heißt für die Tunergilde: viel

Luft und Raum für ein paar PS mehr. Alles nichts Ungewöhnliches für die SPORTSCARS-Leser. Doch

Unter der Motorhaube steckt Audi-Technik

dieser Vergleichstest ist trotzdem etwas Besonderes. Zumal ein neuer Tuner namens Mathilda-Racing es mit den etablierten Veredlern JE

Design und Sport Wheels aufnehmen will. So reagiert die Redaktion auf die Ansage von Mathilda-Chef Michael Paatz denn auch mit einem leichten Lächeln. „Die denken, weil sie mit einem Scirocco am Langstreckenpokal teilnehmen, können sie auch Autos tunen“, äußert sich Redakteur Ben Arnold skeptisch.

Als der blaue Scirocco den Verlag erreicht, vergeht uns das Lächeln. ►

RASSELBANDE

Es bedarf nicht immer waschechter Sportwagen, um auf und neben der Rennstrecke Spaß zu haben. Diese drei geladenen R-Modelle aus dem VW-Konzern lehren so manchen Großen das Fürchten



Mathilda-Racing, JE-Design und Sport Wheels zeigen mit ihren R-Kreationen, wie viel Fahrspaß aus den Turbo-Kompakten herauszuholen ist

SPORT WHEELS GOLF R

MATHILDA RACING SCIROCCO R



Das grelle Rot des Leon-Exterieurs setzt sich im Interieur fort. Das griffige Serienlenkrad und die Lüftungsdüsen wurden eingefärbt



Für das Topmodell der Leon-Baureihe spendierte Jochen Eckelt (JE) einige Quadratmeter feinstes Leder und Alcantara in Schwarz und Rot



JE DESIGN LEON CUPRA R

Mit agilem Hinterteil und der manuellen Schaltung bereitete der Leon am „Ring“ sehr viel Fahrspaß



200 km/h erreicht der JE Design-Seat vier Sekunden eher als die Serie

Tief geduckt, breite Räder und jede Menge Beklebung. Sieht aus wie ein Rennwagen. Die Werbeaufkleber zeugen eher von Kompetenz als von einem Schnellschuss; Raeder, Movit, KW und Dunlop klingen nach richtig schnell. Und die ATS-Räder in 9,5 x 18 Zoll kennen wir nur aus dem Motorsport. Die 9,5 Ki-



Typisch JE Design. Der Spoilerspezialist bestückt den Leon mit tiefgezogenen Schwellern, Frontschürze, Diffusor und Heckflügel

logramm leichten GTR-Räder, welche mit Dunlop-Direzza-03G-Se-

Alle drei R sind schneller als die Werksautos

mislicks bespannt sind, gibt es seit dem Test auch mit TÜV-Segen. Straßenzugelassen ist auch das KW-

Clubsportfahrwerk. Die Nordschleifen-Profis von Raeder Motorsport haben den blauen Scirocco in akribischer Feinarbeit vermessen, Radlasten eingestellt, Spur und Sturz abgestimmt. Auch eine Movit-Bremse mit gelochten Scheiben hielt Einzug in die Radhäuser. Ob sich der immense Aufwand gelohnt



Trotz steil im Wind stehendem Heckleitwerk rennt der Leon 260 km/h

hat, werden wir bei der Zeitennahme am Sachsenring sehen. Der Zweiliter-Turbo-Vierzylinder erfuhr eine Elektronnikkur von MTB, danach fallen 300 statt 265 PS über die Vorderräder her. Die restlichen 33 PS mobilisieren der Einsatz von Downpipe, Sport-Kat (alle drei Testkandidaten treten mit Sport-



Die originalen Sportsitze bieten genügend Seitenhalt. Doch wie es sich für ein solches Fahrgerät gehört, sitzt man hier bald in Vollschalen



Was sagt man dazu: eine knappe Sekunde hinter dem Porsche 911 GT3 und schneller als ein brandneuer BMW M3 GTS – Respekt, Mathilda!



Die Nordschleifen-Profis von Raeder Motorsport installierten ein perfekt eingestelltes KW-Clubsportfahrwerk



Bis 200 km/h enteilt der Mathilda dem Serien-R um fast drei Sekunden

Kats an, die für die Straße nicht zugelassen sind) und Sportluftfilter.

Auch der andere VW, der Sport Wheels GolfR, tritt zum Test mit sportlicheren Attributen an. Das Leistungsplus von 65 PS resultiert aus einer Neuprogrammierung des Steuergeräts sowie einem anderen Auspuff und Kat. Beim Fahrwerk



Der Aluminium-Zierrat gehört zum Serienumfang des Scirocco R. Das Volant liegt gut in der Hand, die Schaltwippen reagieren auf jeden Fingertipp

vertraut der Tuner auf die Künste von KW. Und um seinem Namen

Der Scirocco ist ein echter Rennstraßenwagen

Sport Wheels gerecht zu werden, montiert er rot lackierte OZ-Räder im Porsche GT3 RS-Design.

Diesen Look verpasste auch Seat-Spezialist JE Design seiner Leon-CupraR-Kreation. Die haus-eigenen Räder in 19 Zoll wurden genauso in rote Farbe getaucht wie einige Bauteile des üppigen Spoilerpakets. Auch im Seat arbeitet ein Gewindefahrwerk aus dem Hause KW. Das 6000 Euro teure Leistungspaket



Die ATS-GTR-Räder messen 9,5 x 18 Zoll und wiegen nur je 9,5 Kilogramm

beinhaltet 65 Mehr-PS, komplette Sportauspuffanlage und Metallkat.

Nun ist es Zeit, die Karten auf den Tisch zu legen. Das Kapitel Längsdynamik steht auf dem Programm. Der Golf muss vorlegen: ASR abschalten, Bremse treten, Drehzahl hoch, Bremse lösen. Per Launch-Control schießt der Golf in 4,7 Se- ▶



Der 911 GT3 RS lässt grüßen. Sport Wheels versprüht ein wenig Porsche-Look mit Hilfe rot lackierter OZ-Räder der Dimension 8 x 19 Zoll



Auf der Rennstrecke wie im Alltag sind die Werks-Schalensitze (3180 Euro Aufpreis) ein Genuss. Auch das Lenkrad ist R-typisch und sportlich



Das KW-Gewindefahrwerk samt Stabi-Set ist für den Sachsenring einen Tick zu weich abgestimmt



4,7 Sekunden auf 100 sind eine Ansage und damit Platz eins im Vergleich

kunden auf 100 (Werksangabe 5,5s); weitere 13,4 Sekunden später liegen 200 km/h an.

Zwar wechselt auch der Scirocco die Gänge per Doppelkupplungsgetriebe, jedoch hat Mathilda im Rahmen der Powerkur die Launch-Control deaktiviert; somit muss das Coupé ohne spezielle Starthilfe



Mit seiner Rundenzeit von 1:41,34 Minuten reiht sich der Golf am Sachsenring zwischen Audi TTRS Coupé und Porsche 911 Carrera 4 ein

beschleunigen. 5,5 Sekunden auf 100 sind dennoch eine Ansage

Launch-Control hilft dem Golf zu Top-Werten

(Serie gemessen: 6,0 s). Noch beeindruckender ist der Wert auf 200: Mit 17,3 Sekunden düpiert es nicht nur

das Serienauto (20,0 s), sondern auch seine beiden Konkurrenten.

Zünftige Handarbeit ist im Seat angesagt. Trotz warmer Sportreifen und präziser Gangwechsel gelingt im Leon nur eine 6,1 auf 100 (Serie gemessen: 6,4 s). Doch ist der Spanier einmal in Fahrt, geht's richtig voran – bis 200 nimmt JE Design



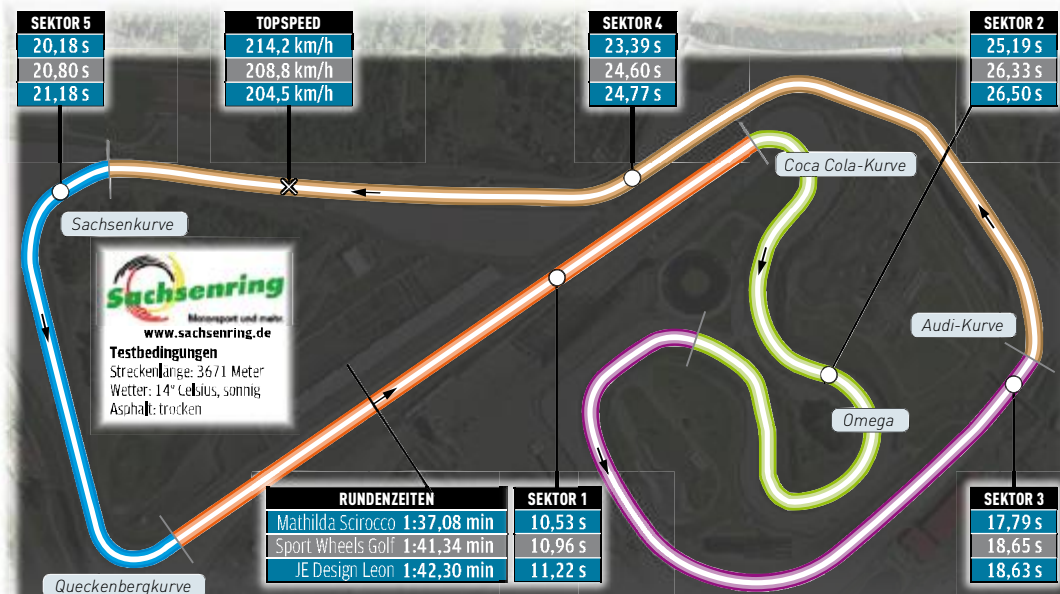
Das DSG sorgt für enorm schnelle Gangwechsel und viel Fahrspaß

dem Werksmodell über vier Sekunden (20,9 zu 25,0 s) ab.

Im Rahmen der Leistungssteigerungen gingen auch die Vmax-Sperren über Bord. So laufen der Scirocco echte 271, der Golf 265 und der Seat 260 Kilometer pro Stunde.

Auf dem Rückweg geht es über fränkische Landstraßen. Dabei rockt

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



Sachsenring
Motorsport und mehr
www.sachsenring.de
Testbedingungen
Streckenlänge: 3671 Meter
Wetter: 14° Celsius, sonnig
Asphalt: trocken

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

1. TechArt GT Street RS*
1:31,94 min
143,74 km/h
12. Porsche 911 GT3*
1:36,11 min
137,50 km/h
17. Mathilda Racing SciroccoR*
1:37,08 min
136,13 km/h
19. BMW M3 GTS*
1:37,27 min
135,87 km/h
28. BTS Golf RS 20 Edition*
1:38,72 min
133,87 km/h
64. Sport Wheels Golf R*
1:41,34 min
130,41 km/h
70. JE Design Leon Cupra R*
1:42,30 min
129,18 km/h
78. Ford Focus RS*
1:43,36 min
127,86 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



Der Seat vermittelt auf der Rennstrecke dank seines mitlenkenden Hecks den meisten Spaß. Der Scirocco verhält sich linientreu, der Golf narrensicher

der Golf am meisten: Seine herrlich klingende Auspuffanlage verleitet immer wieder zu einem unnötigen Schaltwechsel. Per Klick an den Schaltwippen knallt es hinten raus, dass es eine wahre Freude ist. Etwas weniger kernig klingen die Abgasanlagen von JE Design und Mathilda. Dafür zischt und pfeift es unter

der Motorhaube, wenn die Lader ihrem überschüssigen Druck Luft

Das lebendige Seat-Heck bereitet viel Fahrspaß

machen. Der Sport-Wheels-Golf hechtet von Kurve zu Kurve und ignoriert die Bodenwellen, während

die anderen beiden gefühlsmäßig nur herumspringen; die Fahrwerke von Seat und Scirocco sind für den Alltag etwas zu hart abgestimmt. Und statt flüssig durch Kurven zu wedeln, lenken beide aufgrund aggressiver Sturzeinstellungen an Vorder- und Hinterachse schon bei kleinsten Lenkbewegungen derart zackig ein,

dass kein harmonischer Fahrfluss entstehen kann.

Bevor es zum Sachsenring geht, steht noch die Verbrauchsmessung an. Trotz Leistungen von 330 PS genehmigen sich die Turbos nur 10,4 bis 11,8 Liter Super Plus auf 100 Kilometer. In Anbetracht der Fahrleistungen ist das in Ordnung. ►

TECHNISCHE DATEN	JE DESIGN LEON	MATHILDA SCIROCCO	SPORT WHEELS GOLF
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	243 (330)/6340	244 (333)/6280	243 (330)/6340
Literleistung	166 PS/l	168 PS/l	166 PS/l
Nm bei 1/min	420/3250-4600	458/3380	450/3350
Antriebsart	Vorderrad	Vorderrad	Allrad
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang-Doppelkupplung	6-Gang-Doppelkupplung
Bremsen vorn	345 mm/innenbelüftet	342 mm/innenbel./gelocht	345 mm/innenbelüftet
Bremsen hinten	310 mm	310 mm/innenbelüftet	310 mm/innenbelüftet
Radgröße vorn/hinten	8 x 19	9,5 x 18	8 x 19
Reifengröße vorn/hinten	235/35 R 19	265/35 R 18	235/35 R 19
Reifentyp	Michelin Pilot Sport Cup	Dunlop Direzza 03G	Michelin Pilot Sport Cup
Länge/Breite/Höhe	4315/1768/1418 mm	4248/1820/1394 mm	4212/1786/1461 mm
Radstand	2578 mm	2578 mm	2578 mm
Tankvolumen	55 l	55 l	60 l

Fotos: L. Barthelmeß


6000 Euro inklusive Auspuff und Kat sind zu viel für 65 PS Mehrleistung

Mathilda vertraut auf die Künste von MTB und schafft mit Auspuff 333 PS

Die Software auf 315 PS kostet nur 799 Euro, 2000 Euro der Auspuff


MESSWERTE	TOUGHBOOK	JE DESIGN LEON	MATHILDA SCIROCCO	SPORT WHEELS GOLF
Beschleunigung				
0- 50 km/h		2,8 s	2,7 s	1,9 s
0-100 km/h		6,1 s	5,5 s	4,7 s
0-130 km/h		8,7 s	7,9 s	7,3 s
0-160 km/h		12,8 s	11,1 s	10,8 s
0-200 km/h		20,9 s	17,3 s	18,1 s
Viertelmeile				
0-402,34 m		14,20 s	13,59 s	12,99 s
Elastizität				
60-100 km/h im 4. Gang		4,0 s	3,2 s ¹⁾	3,6 s ¹⁾
80-120 km/h im 5. Gang		5,2 s	4,3 s ¹⁾	4,9 s ¹⁾
80-120 km/h im 6. Gang		7,7 s	6,1 s ¹⁾	7,2 s ¹⁾
Bremsweg				
100-0 km/h kalt (Verzögerung)		37,7 m (-10,3 m/s²)	41,0 m (-9,4 m/s²)	37,1 m (-10,4 m/s²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)		34,6 m (-11,2 m/s²)	37,1 m (-10,4 m/s²)	34,8 m (-11,1 m/s²)
200-0 km/h warm (Verzögerung)		135,4 m (-11,4 m/s²)	134,8 m (-11,5 m/s²)	156,4 m (-9,9 m/s²)
Testverbrauch				
Ø auf 100 km		11,5 l Super Plus	10,4 l Super Plus	11,8 l Super Plus
Reichweite		480 km	530 km	510 km
Leergewicht		1415 kg	1406 kg	1500 kg
Leistungsgewicht		4,3 kg/PS	4,2 kg/PS	4,5 kg/PS
Zuladung		583 kg	384 kg	530 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	JE DESIGN LEON	MATHILDA SCIROCCO	SPORT WHEELS GOLF
GPS-Messung (www.letspeed.de)	260 km/h	271 km/h	265 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	JE DESIGN LEON	MATHILDA SCIROCCO	SPORT WHEELS GOLF
Serienfahrzeug ohne Extras	30590 Euro	35775 Euro (inkl. DSG)	38700 Euro (inkl. DSG)
Tuning			
Leistungssteigerung	6000 (inkl. Sportkat und Auspuff)	1898 (inkl. Sportkat und Auspuff)	2799 (inkl. Sportkat und Auspuff)
Radsatz	2930	3506 (inkl. Spurverbreiterung)	3490
Fahrwerk	1900	2975	1904 (inkl. Stabi-Set)
Auspuffanlage	900	999	2000
Bremsen	Serie	3595	280 (Sportbeläge)
Anbauteile/Interieur	3600/2300	Serie/Serie	Serie/Serie
Preis Testwagen	47320 Euro	47749 Euro	47173 Euro

1) Gaspedal bei Elastizitätsmessung bis vor den Kickdown-Punkt durchgetreten, um ein Zurückschalten des Getriebes zu vermeiden

Auf dem Sachsenring schlägt nun die Stunde der Wahrheit: Wie ist es um die fahrdynamischen Qualitäten der drei bestellt?

Den Anfang macht Neuling Mathilda. Nach zwei Runden sind die Dunlop-Sportreifen klebrig genug, die Movit-Bremse ist auf Temperatur – jetzt gilt's. Unspektakulär sticht das blaue Coupé in die ersten Kurven. Einlenken und rum, kein Unter- oder Übersteuern, der Sci-

Der Scirocco ist schneller als der neue M3 GTS

rocco fährt wie auf den sprichwörtlichen Schienen. Selbst in der schnellen Bergab-Links, wo man mit Porsche und Co. lupft, kann man voll auf dem Gas bleiben. Auch über die folgende blinde Kuppe bleibt das Mathilda-Auto in der Spur. Das von Raeder abgestimmte Fahrwerk passt perfekt: genügend Federweg, um Wechselkurven zu schlucken, ausreichend hart, um schnelle Biegungen zu Geraden zu machen. 1:37,08 Minuten, unglaublich! Dem Scirocco fehlt nur eine Sekunde auf den 911 GT3 – und er ist 0,2 Sekunden schneller als der M3 GTS.

Was sollen Golf und Leon dagegen noch ausrichten? Auch der Seat bereitet auf den ersten Metern

INFORMATION & FASZINATION

AUTO TEST

Monatlicher Kaufberater

■ Blick in die Zukunft: Alle Mittelklasse-Neuheiten bis 2014. Außerdem in zwei großen Kaufberatungen auf je zwölf Seiten: alles Wissenswerte über Ford S-Max und Galaxy sowie die zweite Generation des Smart Fortwo. Sportliche Kleine im Vergleich: A1 gegen DS3, 500 Abarth und Polo. Plus luxuriöse Diesel-Kombis: A6 gegen BMW 5er und E-Klasse.



AUTO BILD VAN-EXTRA

Modelle für die Familie

■ Vans – eine Klasse für sich. Lesen Sie in der großen Sonderausgabe für nur 3,90 Euro: So sieht die Zukunft der Hochdachautos bis 2014 aus – vom A2 bis zum Polo-Van. Das Duell: Galaxy gegen Sharan. Diesel-Kastenwagen im Vergleich: Berlino gegen Doblò und Tourneo. Im Mängelcheck: 15 Gebrauchte ab 4900 Euro. Plus: 16 Extra-Seiten Ford-Vans.



AUTO BILD ALLRAD

4x4 der Fortbewegung

■ Aktuell: So fährt sich der neue BMW X3. Im Vergleich: vier kompakte Diesel-SUV mit Automatik von Ford, Kia, Toyota und VW. Das sportliche Duell: X5M gegen Cayenne Turbo. Mit 100 000 Kilometern auf dem Tacho: Dauertestkandidat Mercedes GL 420 CDI. Im Zugfahrzeugtest: Touareg Hybrid. Der Santa Fe im Gebrauchtwagencheck. Blick in die Zukunft: Volvo XC 90 – die zweite Generation.



Alle drei Kandidaten bereiten jede Menge Fahrspaß. Den Scirocco macht nicht nur seine Rundenzeit zum Sieger

reichlich Freude, wozu die manuelle Schaltung ihren Teil beiträgt. So kann man vor manchen Ecken einen Tick später „in die Eisen steigen“ und die Radbremsen per Motorbremse unterstützen. Das KW-Fahrwerk lässt der Hinterachse viel Spielraum, bleibt aber gut beherrschbar. Kerbs werden sauber geschluckt. Dennoch, in allen Sektoren ist der Scirocco fixer, im schnellsten Abschnitt sind es 10 km/h. Mit 1:42,30 Minuten schiebt sich der Seat zwischen nicht minder potente Geräte wie RS6 und S4.

Der Golf R von Sport Wheels tritt genau wie JE Design auf Michelin-Cup-Reifen an. Das Fahrwerk-Set-up von KW samt Stabi-Set erweist sich als sehr neutral und im Vergleich am weichsten abgestimmt. Untersteuern ist dem Golf genauso fremd wie ein mitlenkendes Heck. Der Allrad hilft dem VW in jeder Ecke, doch sein Mehrgewicht von knapp 100 Kilo gegenüber Scirocco und Leon kann er nicht kaschieren. Und dann macht ihm auch noch die Bremse einen Strich durch die Rechnung. Sportbeläge von Hawk entpuppen sich im

Test als Fehlbesetzung, die Verzögerung ist nicht aggressiv genug. Nach drei Runden fällt das Bremspedal sogar durch. Subjektiv gehen dadurch mindestens ein bis zwei Sekunden verloren. Dass es mit Serienbremsbelägen besser funktionieren kann, zeigte der Hohenester Golf R (Ausgabe 6/10) mit einer Zeit von 1:39,99 Minuten.

■ **Kontakt:** JE Design, Tel. 07131-20384-0, www.je-design.de; Mathilda-Racing, Tel. 0221-96256121, www.mathilda-racing.de; Sport Wheels, Tel. 02233-397711, www.sport-wheels.de

FAZIT

1



2



3



TESTWERTUNG	MATHILDA	SPORT WHEELS	JE DESIGN
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★	★★★★★	★★★★★

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

■ Was für eine Performance, und das beim ersten Test! Mathilda-Racing fährt mit dieser tollen Rundenzeit und dem Gesamtauftritt nicht nur auf Platz eins dieses Vergleich, sie sichern sich auch

die Sachsenring-Titel „Schnellster Fronttriebler“ und „Schnellster VW“. Der Golf von Sport Wheels ist kaum weniger sportlich, doch behindern ihn sein Mehrgewicht und schwächelnde Bremsbeläge.

Der Seat von JE Design bereitet zwar viel Fahrspaß, im Vergleich ist das Leistungsplus jedoch zu teuer und kann sich subjektiv zu wenig vermitteln. **Guido Naumann**



JETZT IM HANDEL!