

AUTOSIMTEST

AUDI R8 420 PS, Allradantrieb,
0-100 km/h in 4,4 s, 301 km/h Spitze, 104 400 Euro

BMW M3 420 PS, Heckantrieb,
0-100 km/h in 4,8 s, 250 km/h Spitze, 66 650 Euro

CORVETTE C6 404 PS, Heckantrieb,
0-100 km/h in 4,8 s, 300 km/h Spitze, 65 290 Euro



TEXT Jürgen Schramek FOTOS Bernd Ebener

FRAGE DER EHRE

Mit dem neuen M3 Coupé mit 420 PS will BMW in die Gilde der Supersportwagen vordringen. Die technischen Voraussetzungen sind dank des neuen Triebwerks gegeben. Doch lassen sich die reinrassigen Coupés Audi R8 und die Corvette C6 von einem Viersitzer in die Schranken weisen?



Auch mit ausgeschaltetem ESP ist der R8 gutmütig. Wer es aber übertreibt, kämpft mit dem ausbrechenden Heck

Wer sind die Gegner des neuen BMW M3? Klar: Audi RS 4 und das AMG-Modell der Mercedes C-Klasse. Aber die Produktion des neuen A4 läuft demnächst erst an, und deshalb wird das jetzige Modell des RS 4 nicht mehr produziert. Der neue C 63 AMG kommt erst ab dem nächsten Jahr in den Verkauf. Somit fallen also diese beiden als Gegner derzeit einmal aus. Das ist aber nicht weiter schlimm, denn BMW verkündet vollmundig, dass sich der neue M3 auch vor echten Sportwagen nicht ver-

stecken müsse – das ist eine deutliche Kampfansage. Wir nehmen die Münchner beim Wort und stellen ihn gegen zwei reinrassige Sportcoupés. Der ebenfalls noch neue Audi R8 ist derzeit schlichtweg der Hingucker in der Sportwagen-Szene und aktiviert aus seinem V8-Triebwerk ebenso wie der BMW 420 PS. Auf gleichem Preisniveau wie der Münchner liegt der amerikanische Sportwagen-Klassiker Corvette C6. Der ebenfalls mit einem V8 ausgerüstete Sportler muss sich allerdings mit 404 PS begnügen.

KAROSSERIE Naturgemäß bietet das M3 Coupé das größte Platzangebot

Bei der Karosserie setzt Audi mit dem R8 voll auf Aluminium (Audi Space Frame). Dabei bilden hochfeste Alustrang-Pressprofile und Aluminiumgussknoten eine steife Karosseriestruktur. Die Kollegen in München verwenden beim M3 Kunststoff, Kohlefaser, Aluminium und hochfesten Stahl. Seine tragende Kernstruktur besteht aus verschiedenen Stählen, während weniger belastete Karosserieteile

aus Aluminium (Motorhaube), Kunststoff (Kotflügel) und Kohlenfaser (Dach) gefertigt sind. Die Struktur der Corvette entsteht in Verbundbauweise aus verschiedenen Materialien. Die zentrale Rahmenstruktur aus Stahl wird durch Böden aus Verbundwerkstoffen sowie einen faserverstärkten Mitteltunnel ergänzt. Die Cockpitstruktur besteht aus Aluminium, die nichttragende Karosserie-Außenhaut aus Kunststoff. Während Audi und Corvette nur zwei Sitzplätze im Angebot haben, kann der M3-Pilot drei Pas->

Die Ausstattung mit Alu und Leder ist perfekt



Gute Sitzposition mit Seitenhalt und Komfort



Der V8-Mittelmotor ermöglicht beste Fahrleistungen





Auch beim Slalom zeigt sich der neue M3 gut ausbalanciert und stellt den Fahrer vor keine größeren Schwierigkeiten

sagieren eine Mitfahrgelegenheit in neue Fahrdimensionen bieten. Er stellt auch in der ersten Reihe das großzügigste Platzangebot zur Verfügung. Er hat die größte Innenbreite und die breitesten Sitze. Bei R8 und C6 engen die ausladenden Mittelunnel zudem die Platzverhältnisse ein. Eingeschränkt ist auch das Kofferraumvolumen des Audi. Unter der vorderen Gepäckraumklappe lassen sich lediglich 100 Liter verstauen. Eine 90 Liter fassende Ablage hinter den beiden Sitzen verbessert die Gepäcksituation auch nicht wesentlich. Im-

merhin 430 Liter Volumen bietet der BMW, während die Corvette Reisenden sehr beachtliche 634 Liter für ihre Reiseutensilien zur Verfügung haben. Dafür ist die Bedienung des Audi am einfachsten. Hier ist alles da, wo es hingehört. Dies gilt grundsätzlich auch für den M3. Wer allerdings die einzelnen Stufen für die Fahrdynamik individuell justieren will, muss sich konzentriert in die Tiefen des iDrive-Systems begeben. Wenn man sie allerdings einmal entdeckt hat, kann man sie über eine Voreinstellung abspeichern

und per M-Konfigurationsknopf am Lenkrad leicht abrufen. Wer beim Abstellen der Corvette vergisst, den Rückwärtsgang einzulegen, steht am nächsten Morgen mit leerer Batterie da, weil erst durch das Gangeinlegen die elektrischen Verbraucher abgeschaltet werden. Auch bei der Sicherheitsausstattung gerät der Amerikaner ins Hintertreffen, während der BMW-Pilot nahezu alle wichtigen Details serienmäßig oder wenigstens gegen Aufpreis angeboten bekommt. Der R8 glänzt mit Qualitätsanmutung und einer nahezu perfekten Verar-

WWW.AUTOZEITUNG.DE
Infos zur Geschichte des BMW M3
unter Clickcode: M3-HISTORIE

beitung. Dies kann man aber auch erwarten, da er fast 40 000 Euro teurer ist als seine Konkurrenten. Mit ebenso viel Liebe zum Detail ist auch der M3 verarbeitet; allerdings kann er bei der Materialwahl nicht mit dem Ingolstädter mithalten. Mangelnde Passgenauigkeit, Knarzgeräusche aus dem Fahrwerk und billigere Materialien kosten die Corvette C6 wichtige Punkte



Ist das ESP eingeschaltet, ist die C6 absolut fahrsicher, wird es deaktiviert, verlangt der Ami ungeteilte Aufmerksamkeit

FAHRKOMFORT
Als reinrassiger Sportwagen zeigt sich der R8 überaus komfortabel

Die Hinterachse mit den Querblattfedern macht der Corvette auf der Komfortstrecke deutlich zu schaffen. Besonders bei kurz aufeinander folgenden starken Schlägen versetzt das Heck und reicht die Unebenheiten nahezu ungefiltert an die Insassen weiter. Die Vorderachse zeigt zudem deutliche Nickbewegungen, und auch die Lenkung kann die Schläge nicht optimal dämpfen. Das Audi-Fahr-

werk ist zwar straff abgestimmt, lässt sich aber nicht aus der Ruhe bringen und verschont die Insassen weitestgehend vor harten Schlägen oder Fahrwerksgeräuschen. Der unmittelbar hinter dem Fahrgastraum montierte V8 ist zwar akustisch immer präsent, seine Geräuscentwicklung aber nicht unangenehm. Die Sitze bieten viel Seitenhalt, lassen sich optimal für jede Fahrergröße einstellen und ermöglichen auch auf Langstrecken entspanntes Fahren. Noch besser präsentiert sich der BMW, dem auf unebenem Geläuf

anzumerken ist, dass er kein Supersportwagen ist, sondern nur ein Sportcoupé. Wie er Bodenwellen und Schläge verarbeitet, wenn das Fahrwerk auf Komfort gestellt ist, beeindruckt. Im Gegensatz zum Audi bieten die Sportsitze allerdings nicht so viel Seitenhalt.

MOTOR / GETRIEBE
Der günstige Verbrauch bringt der Corvette die Spitzenposition

Dass V8-Zylinder nicht gleich V8-Zylinder ist und somit die unterschiedlichsten Charaktere entstehen, zeigt dieser Vergleich

deutlich. Beim BMW M3 setzen die Ingenieure, wie nicht anders zu erwarten war, auf das Hochdrehzahl-Konzept. So ermöglicht das Triebwerk bis zu 8400 Umdrehungen. Diese Drehzahl wird in einem Tempo erzielt, das kaum vorstellbar ist – dem Sechszylinder des Vorgängermodells weint niemand nach. Dabei spielt es keine große Rolle, welchen Gang man in der manuell zu schaltenden Sechsgangbox gerade eingelegt hat. Bei nahezu allen Drehzahlen nimmt der V8 willig und gierig die Befehle des Gaspedals an. Im Best->

Typisches Dreier-Cockpit mit dickem Lenkrad



Ausgeprägte Sportsitze mit gutem Seitenhalt



Der 420-PS-V8 fühlt sich bei hohen Drehzahlen am wohlsten



Das Lenkrad ist zu groß, der Handbremshebel sitzt weit rechts



Die Sitze haben einen großen Einstellbereich



Der V8-Small-Block brilliert mit Durchzugskraft





VERGLEICHSTEST SPORTWAGEN

Alle drei Hersteller verzichten auf großes Flügelwerk am Heck, vier Auspuffrohre sind aber Standard



Der BMW M3 schafft stolze 8300 Touren

Die Tachoanzeige des Audi R8 endet erst bei 350 km/h

Die C6 zeigt große Rundinstrumente und viele Informationen

fall schafft der M3 den Spurt von null auf 100 km/h in 4,8 Sekunden und ist in 15,7 Sekunden auf Tempo 200. Seine Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch abgeregelt. Für 2450 Euro kann der Kunde aber das M-Drivers Package ordern, und schon rennt das Coupé 280 km/h. Wie der M3 seine Kraft in Vortrieb umsetzt, ist von den Konkurrenten nicht zu übertreffen, und auch das Getriebe sucht in Sachen Abstufung und Schaltbarkeit seinesgleichen. Die Ausnutzung des vorhandenen Leistungspotenzials fordert natürlich an der Tankstelle Tribut: 14,6 Liter Super Plus laufen im Schnitt pro 100 Kilometer durch die Einspritzdüsen des M-Triebwerks. Aber man kann es auch locker auf 18 bis 20 Liter bringen. Sparsamer ist der Sechsliter-Motor der Corvette. Er begnügt sich im Schnitt mit 13,7 Litern auf 100 Kilometer und verlangt nur Super. Der angesichts der Leistung günstige Verbrauch ist eindeutig eine Folge der Charakteristik des Triebwerks, das nicht auf Drehzahlen, sondern auf Durchzugskraft ausgelegt ist. Den ersten Gang benötigt die Corvette eigentlich nur

zum Anfahren. Danach hat man das Gefühl, auch gleich den sechsten Gang des mit etwas Kraftaufwand zu schaltenden Sechsganggetriebes einlegen zu können. Aus tiefsten Drehzahlen – schließlich hat der V8 mit 546 Newtonmeter das deutlich höchste Drehmoment – agiert der Motor ohne Murren. Am liebsten vermeidet er die hohen Drehzahlen und verlangt auch

schon bei 6000 Umdrehungen nach dem nächsten Gang. Trotzdem kann sich der Amerikaner, wenn es drauf ankommt, auch beim Sprint gut in Szene versetzen. Wie der M3 benötigt er von null auf 100 km/h 4,8 Sekunden und erreicht die 200-km/h-Marke sogar ein Zehntel früher. Auch bei der Höchstgeschwindigkeit zeigt er dem Münchner seinen breiten

Ami-Hintern und schafft glatte 300 km/h. Es wirkt aber alles etwas unwilliger und angestrengter. Sonderlich mühen muss sich der R8 nicht, um in den Fahrleistungen die Bestwerte zu erzielen. In 4,4 Sekunden ist der Mittelmotor-Sportwagen 100 km/h schnell und hält diesen Vorsprung auch bis 200 km/h. In der offenen Schaltkulissee des R8 lassen sich die einzelnen



Alle drei sind mit gelochten und innenbelüfteten Bremsen bestückt

AUSSTATTUNG/PREIS

MODELL			
GRUNDPREIS	104 400 €	66 650 €	65 290 €

AZ-NORMAUSSTATTUNG

Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie	Serie
Fensterheber elektr. vorn	Serie	Serie	Serie
Klimaanlage	Serie	Serie	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie	Serie	Serie
Metalliclackierung	Serie	770 €	750 €
Radio mit CD	Serie	Serie	Serie
Sitzhöhereinstellung	Serie	Serie	Serie
Zentralverrieg. Fernbed.	Serie	Serie	Serie
SUMME	0 €	770 €	750 €

PREIS MIT AZ-NORMAUSSTATTUNG

Grundpreis	104 400 €	66 650 €	66 290 €
GESAMTPREIS	104 400 €	67 420 €	67 040 €

SICHERHEIT/PREIS

SICHERHEITSAUSSTATTUNG

Bremsassistent	Serie	Serie	–
Fahrdyn.-Regelung ESP	Serie	Serie	Serie
Fahrer-/Beifahrer-Airbag	Serie	Serie	Serie
Isofix	Serie	Serie	–
Kopf-Airbag	–	Serie	–
Kurven-/Abbiegelicht	–	450 €	–
Notlauf-Reifen	–	–	Serie
Presafe	–	–	–
Reifenpannen-Anzeige	Serie	Serie	Serie
Seiten-Airbags vorn	Serie	Serie	Serie
Seiten-Airbags hinten	–	–	–
Xenonlicht	Serie	Serie	Serie
Aktive Kopfstützen	Serie	–	–
Adaptive Bremsleuchten	–	–	–
Abstandsradar	–	–	–
Aut. abbl. Außenspiegel	350 €	370 €	–
Aut. abbl. Innenspiegel	250 €¹	Serie	Serie
Berganfahrhilfe	110 €	–	–
Klemmschutz f. Fenster	Serie	Serie	Serie
Lichtsensor	250 €²	Serie	–
Nebelscheinwerfer	–	–	Serie
Regensensor	250 €¹	Serie	–
Rückfahrkamera	–	447 €	–
Tagfahrlicht	Serie	Serie	–
Zusatz-Airbags	–	–	–

¹ automatisch abbildbarer Innenspiegel inklusive Regensensor
² inklusive Fuß- und Motorraumbeleuchtung sowie Regensensor;

WARTUNG/GARANTIE

WARTUNGSINTERVALLE

Ölwechsel	laut Anzeige	laut Anzeige	15 000 km 12 Monate
Inspektion	laut Anzeige	laut Anzeige	30 000 km 12 Monate
Werkstattkosten¹	1031 €	795 €	800 €

GARANTIE/GEWÄHRLEISTUNG

Technik Garantie/Gewährl.	2 Jahre/–	2 Jahre/–	3 Jahre/–
Lack	3 Jahre/–	3 Jahre/–	0 Jahre/–
Durchrostung	12 Jahre/–	12 Jahre/–	6 Jahre/–
Mobilität	unbe-	10 Jahre	3 Jahre

WERTVERLUST

nach 4 Jahren	61 387 €	37 990 €	37 580 €
nach 4 Jahren	58,8%	57,0%	56,7%

FIXKOSTEN

VERSICHERUNG/STEUER PRO JAHR

Haftpflicht Typkl./Kosten	17/517 €	18/542 €	17/517 €
Vollkasko Typkl./Kosten	29/1984 €	30/2350 €	29/1984 €
Teilkasko Typkl./Kosten	29/408 €	29/408 €	30/490 €
Abgasnorm	EU 4	EU 4	EU 4
Kfz.-Steuer	284 €	270 €	405 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschließlich üblicher Verschleißteile ohne Reifen

TECHNIK

MOTOR	AUDI R8	BMW M3	CORVETTE C6
Zylinder/Ventile pro Zylinder	V8 / 4	V8 / 4	V8 / 2
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette
Bohrung/Hub	84,5 / 92,8 mm	92,0 / 75,2 mm	101,6 / 92,0 mm
Hubraum	4163 cm³	3999 cm³	5967 cm³
Verdichtung	12,5 : 1	12,0 : 1	10,9 : 1
Leistung	309 kW / 420 PS bei 7800 /min	309 kW / 420 PS bei 8300 /min	297 kW / 404 PS bei 6000 /min
Maximales Drehmoment	430 Nm bei 4500 - 6000 /min	400 Nm bei 3900 /min	546 Nm bei 4400 /min

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebe	6-Gang-Schaltung, manuell	6-Gang-Schaltung, manuell	6-Gang-Schaltung, manuell
Antrieb	Allrad, permanent	Hinterrad	Hinterrad

FAHRWERKE

Fahrwerk	vorn: Doppelquerlenker, Federn, adaptive Dämpfer (Magnetic Ride), Stabilisator hinten: Doppelquerlenker, Federn, adaptive Dämpfer, Stabilisator; ESP	vorn: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker, Stabilisator hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator, Differenzialsperre; DSC (ESP)	vorn: Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Dämpfer, Querblattfeder, Stabilisator hinten: Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Dämpfer, Querblattfeder, Stabilisator; ESP
Lenkung	Zahnstange; Servo, hydraulisch	Zahnstange; Servo, hydraulisch	Zahnstange; Servo, hydraulisch
Wendekreis l / r	11,9 / 11,8 m	12,0 / 11,9 m	12,5 / 12,2 m
Bremsen	rundum: gelochte, innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: gelochte, innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	rundum: gelochte, innenbelüftete Scheiben; ABS
Serienbereifung	vorne.: 235 / 40 ZR 18 Y hinten.: 285 / 35 ZR 18 Y	vorne.: 245 / 40 ZR 18 Y hinten.: 265 / 40 ZR 18 Y	vorne.: 245 / 40 ZR 18 Y hinten.: 285 / 35 ZR 19 Y
Testbereifung	vorne.: 235 / 35 ZR 19 Y hinten.: 295 / 30 ZR 19 Y	vorne.: 245 / 35 ZR 19 Y hinten.: 265 / 35 ZR 19 Y	vorne.: 245 / 40 ZR 18 Y hinten.: 285 / 35 ZR 19 Y
Felgen	v.: 8,5 x 19, h.: 11,0 x 19	v.: 8,5 x 19, h.: 9,5 x 19	v.: 8,5 x 18, h.: 10,0 x 19
Reifenmarke	Pirelli P Zero	Michelin Pilot Sport Cup+	Goodyear Eagle F1

MESSWERTE

GEWICHTE

Leergewicht Werk / Testwert	1560 / 1661 kg	1580 / 1626 kg	1523 / 1545 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1830 kg	2080 kg	1745 kg
Effektive Zuladung	169 kg	454 kg	200 kg
Anhängelast gebr. / ungebr.	– / – kg	– / – kg	– / – kg
Dachlast / Stützlast	– / – kg	– / – kg	– / – kg

FAHRLEISTUNGEN

0 - 40 km/h	1,1 s	1,7 s	1,4 s
0 - 60 km/h	1,8 s	2,6 s	2,3 s
0 - 80 km/h	3,3 s	3,7 s	3,4 s
0 - 100 km/h	4,4 s	4,8 s	4,8 s
0 - 120 km/h	6,4 s	6,6 s	6,4 s
0 - 140 km/h	8,0 s	8,4 s	8,0 s
0 - 160 km/h	10,3 s	10,3 s	10,1 s
0 - 180 km/h	12,5 s	12,8 s	12,6 s
0 - 200 km/h	15,2 s	15,2 s	15,6 s
60 - 100 km/h	2,6 s	2,3 s	2,5 s
80 - 120 km/h	3,1 s	3,0 s	3,1 s
Höchstgeschwindigkeit	301 km/h	250 km/h¹	300 km/h
Handling	1 : 39,8 min	1 : 40,1 min	1 : 44,2 min
Slalom Pylonenabst. 18 m	66,8 km/h	70,4 km/h	62,3 km/h

BREMSWEGE

Bremsweg aus 100 km/h kalt	35,0 m	35,6 m	35,9 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	35,2 m	34,9 m	36,0 m

GERÄUSCHE

Standgeräusch	51 dB(A)	53 dB(A)	64 dB(A)
Vorbeifahrgeräusch	74 dB(A)	75 dB(A)	74 dB(A)
Innen bei 50 km/h 3. Gang	67 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
Innen bei 100 km/h höchst. G.	74 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
Innen bei 130 km/h höchst. G.	79 dB(A)	76 dB(A)	76 dB(A)
Innen bei 180 km/h höchst. G.	83 dB(A)	81 dB(A)	82 dB(A)

VERBRÄUCHE

Testverbrauch	15,7 l SP / 100 km	14,6 l SP / 100 km	13,7 l S / 100 km
Tankinhalt	80 l	63 l	69 l
Reichweite	509 km	431 km	504 km
EU-Verbrauch	15,1 l SP / 100 km	12,4 l SP / 100 km	13,0 l S / 100 km

ABGAS-EMISSIONEN

Kohlendioxid CO₂	360 g/km	295 g/km	310 g/km
Kohlenmonoxid CO	0,734 g/km	0,583 g/km	0,778 g/km
Kohlenwasserstoff HC	0,073 g/km	0,056 g/km	0,050 g/km
Stickoxid NOₓ	0,043 g/km	0,020 g/km	0,022 g/km
Rußpartikel	–	–	–

¹ elektronisch abgeregelt

GESAMTBEWERTUNG

KAROSSERIE

Raumangebot vorn	100 ¹	67	69	61
Raumangebot hinten	100	0	26	0
Übersichtlichkeit	70	25	36	28
Bedienung/Funktion	100	88	85	70
Kofferraumvolumen	100	0	33	56
Variabilität	100	0	3	0
Zuladung/Anhängel.	50/30	1	22	4
Sicherheitsausstatt.	150	71	88	59
Qualität / Verarbeitung	100/100	192	186	165
KAPITELWERTUNG	1000	444	548	443

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	140	138	119
Sitzkomfort hinten	100	0	29	0
Ergonomie	150	130	134	108
Innengeräusche	50	5	7	6
Geräuscheindruck	100	90	90	76
Klimatisierung	50	36	35	33
Federung leer	200	135	139	117
Federung beladen	200	135	138	114
KAPITELWERTUNG	1000	671	710	573

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung	200	191	187	187
Zwischenspur	75	69	70	70
Höchstgeschwindigk.	200	171	135	170
Getriebeabstufung	100	96	98	82
Schaltung				
Kraftentfaltung	50	46	47	45
Laufkultur	100	91	94	91
Verbrauch	250	91	105	116
Reichweite	25	8	6	8
KAPITELWERTUNG	1000	763	742	769

FAHRDYNAMIK

Handling	150	113	112	97
Slalom	100	84	102	62
Lenkung	100	90	95	76
Geradauslauf	50	41	39	36
Dosierbarkeit der Bremse	25	23	24	19
Bremsweg kalt	150	100	94	91
Bremsweg warm	150	98	101	90
Traktion	100	78	56	48
Fahrsicherheit	150	115	120	109
Wendekreis	25	8	7	4
KAPITELWERTUNG	1000	750	750	632

UMWELT/KOSTEN

Emissionswerte	100	73	78	77
Grundpreis	650	39	82	83
AZ-Normausstattung	25	25	17	18
Wertverlust ²	50	3	8	8
Werkstattkosten ³	20	10	12	12
Versicherung	40	20	16	20
Steuer	10	7	7	6
Kraftstoff	55	16	19	23
Garantie/Gewährleist.	50	28	23	20
KAPITELWERTUNG	1000	221	262	267

SUMME	5000	2849	3012	2684
--------------	-------------	-------------	-------------	-------------

PLATZIERUNG

213

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² ermittelt durch die DAT, ³ ermittelt durch den ADAC



Die Motoren

Audi R8

Der 420 PS starke Achtzylinder-Mittelmotor-Direkteinspritzer kommt ohne Turbolader aus und stammt im Prinzip aus dem RS 4, wurde aber auf Trockensumpf-Schmierung umgestellt. Die vier Ventile pro Zylinder werden über je zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen betätigt. Die Steuerzeiten des langhubig ausgelegten Motors sind variabel. Durch die Direkteinspritzung wird eine hohe Verdichtung ermöglicht, die den Wirkungsgrad des Motors fördert. Der Motorblock aus einer Aluminium-Silizium-Legierung benötigt spezielle Laufbuchsen für die geschmiedeten Kolben.



BMW M3

Der 420 PS starke V8 basiert in vielen technischen Details auf dem V10-Triebwerk des M5. Die Kraftausbeute des kurzhubigen Hochdrehzahlkonzept-Motors (bis 8400 Umdrehungen) ergibt sich unter anderem durch das feine Zusammenspiel von Ansaugluftführung und variablen Steuerzeiten ein- und auslassseitig (Doppel-Vanos). Einzeldrosselklappen werden über zwei Stellmotoren bewegt und sorgen für ein bissiges Ansprechverhalten. Im Gegensatz zum Audi besitzt der M3 keine Trockensumpf-Schmierung, sondern einen ausgeklügelten Ölkreislauf mit zwei Pumpen.



Corvette C6

Von seiner Bauart scheint der 404 PS starke Achtzylinder eher antiquiert. Statt auf hohe Drehzahlen setzen die Amerikaner auf Hubraum. Durch die Ventilsteuerung über eine zentrale Nockenwelle und über Stößelstangen baut der Zylinderkopf gegenüber obenliegenden Nockenwellen schmaler und leichter; zudem rückt der Schwerpunkt nach unten. Dank akribischer Weiterentwicklung im Detail (Werkstoffe, Leichtmetallgehäuse, Ansaugluftführung, Motorelektronik) braucht sich der Sechsliter-V8-Motor nicht hinter der Konkurrenz zu verstecken. Durch das hohe Drehmomentangebot bei niedrigen Drehzahlen ist die Corvette in der Praxis sogar sehr sparsam.

Gänge nicht so gut einlegen wie beim BMW, aber exakter als bei der Corvette. Zwar verlangt der R8 die meiste Schaltarbeit, die Getriebeabstimmung harmonisiert aber bestens mit dem Direkteinspritzer. Mit 15,7 Liter Super Plus auf 100 Kilometer hat der R8 neben den höchsten Anschaffungskosten auch den höchsten Verbrauch.

FAHRDYNAMIK

R8 und M3 liegen auf einem Niveau, die Corvette C6 fällt ab

Die Performance, die der Audi und der BMW auf der Handling-Strecke an den Tag legen, ist einfach beeindruckend. Die möglichen Kurventempi liegen mit beiden Fahrzeugen jenseits der normalen Vorstellungskraft, wobei man erwähnen muss, dass der M3 in der 19-Zoll-Option mit Sportreifen ausgestattet ist, die eine bessere Haftung ermöglichen. Mit seinem Hinterradantrieb zeigt er dem Allradler R8 in schnellen Kurven das Heck. Sein bis zu 100 Prozent sperrendes Differenzial erlaubt, bevor

es reagiert, so viel Schlupf, dass das Heck sanft nach außen drängt. Mit der leichtgängigen und messerscharf agierenden Lenkung lassen sich Richtungswechsel und Korrekturen einfach und schnell ausführen. Dies zeigt sich besonders beim Slalom, wo der M3 mit 70,4 km/h durch die Pylonen wieselt. Da kann selbst der R8 nicht mithalten, der nur 66,8 km/h schnell ist, dafür aber auf dem Handling-Parcours knapp die Bestzeit erzielt. Wer ihn am Limit bewegt, sollte bei ausgeschaltetem ESP aber auf heftige Reaktionen des Hecks bei Lastwechseln gefasst sein. Die Corvette fällt mit ihrer nicht so direkten Lenkung, den bei Beanspruchung nachlassenden Bremsen und der ohne elektronische Kontrolle mangelnden Traktion ab.

UMWELT/KOSTEN

Die Anschaffungspreise bringen BMW und Corvette nach vorne

Mit fünf Bestwerten (Preis, Wertverlust, Versicherung, Kraftstoff) sichert sich die C6 den Kapitelsieg

vor dem auf gleichem Preisniveau liegenden BMW, der die besten Emissionswerte aufweist. Der hohe Grundpreis wirft den Audi zurück. Bei Garantie und Normausstattung liegt er aber vorne.

FAZIT

Jürgen Schramek



Der neue BMW M3 sichert sich den Sieg, weil er neben seiner Performance mit dem Sahnemotor auch noch den höchsten

Alltagswert bietet. Die Münchner haben ihr Vorhaben, ein Familienauto als Supersportwagen zu entwickeln, umgesetzt. Der hohe Preis und das eingeschränkte Platzangebot lassen für den R8 nur den zweiten Platz übrig. Er begeistert fahrdynamisch, und optisch ist er sicherlich das Highlight in diesem Vergleich. Auch die Corvette hält sich wacker, kann aber in Sachen Fahrdynamik nicht mithalten. Leistungsentfaltung und Preis sind aber gute Kaufgründe.