

2,20

AUTO

ZEITUNG

**77 AUTOS
IM HEFT**

EXKLUSIVE
NEUHEITEN

IAA



LAMBORGHINI
STRADALE



HYUNDAI i30



FORD FIESTA ST



MERCEDES F125



SKODA
MissionL



SUBARU
XV



SEAT
IBL



CHEVROLET
MALIBU



SUZUKI SWIFT SPORT



AUDI A2
SO SIEHT
ER
AUS

VOLVO YOU



OPEL
RAKe



JAGUAR C-X16

AUDI RS 5



EXKLUSIV

ALLE VW UP

CROSS



GT



BUGGY



LEXUS
GS
450h



AUDI RS 5



AUDI A6 AVANT 3.0 TDI quattro



VERGLEICHSTEST
BMW 118i - AUDI A3 1.8 TFSI



HONDA
CIVIC

TEST
14
WINTER
REIFEN



ERSTE LIGA

Gerade die **Kleinserien-Sportwagenhersteller** sorgen für eine bunte Vielfalt: Artega, RUF, Wiesmann – drei inspirierende Alternativ-Vorschläge made in Germany

[TEXT Johannes Riegsinger FOTOS Daniela Loof]

DEUTSCHE SPORTWAGEN **FASZINATION**



FASZINATION DEUTSCHE SPORTWAGEN

RUF Rt 12 R: **ENDGÜLTIGE LEISTUNG** – KEINE TOLERANZ FÜR MAULHELDEN, DER RUF IST POWER PUR



Diplomatie: Ruf Rt 12 R als Deutschland-Edition in Lackierung „Nationalgold“ – geht bevorzugt nach China oder in den Nahen Osten. So viel zum Thema Völkerverständigung ...



RUF Rt 12 R

ANTRIEB B6-Biturbo, 3746 cm³, 537 kW/730 PS bei 7000/min, 940 Nm bei 3500/min, 6-Gang-Getr; Allrad
AUFBAU+FAHRWERK Selbststr. Stahl-Karosserie mit Alu/CFK-Anbauteilen; Reifen: v. 235/35 ZR 19, h. 325/30 ZR 19
ECKDATEN L/B/H: 4467/1868/1300 mm; Radstand: 2350 mm; 1495 kg leer; 0 - 100 km/h in 3,4 s; 360 km/h Spitze; EU-Verbrauch: 13,5 l SP/100 km; Preis: 279 000 Euro





Kurz, flach, breit: Beim Manta-Rochen-Design des Artega scheint Herr Fisker eine Seventies-Phase gehabt zu haben – Opel GT goes Aston Martin



ARTEGA GT:
EXKLUSIVITÄTS-
FANATIKER KOMMEN
HIER GANZ BESONDERS
AUF IHRE KOSTEN

ARTEGA GT

ANTRIEB V6, 3597 cm³, 220 kW/300 PS bei 6600/min, 350 Nm bei 2400/min, 6-G.-Doppelk.; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Alu-Spaceframe mit Alu/CFK-Anbauteilen; Reifen: v. 235/35 ZR 19, h. 305/30 ZR 19

ECKDATEN L/B/H: 4015/1882/1180 mm; Radstand: 2460 mm; 1285 kg leer; 0 - 100 km/h in 4,8 s; 270 km/h Spitze; EU-Verbrauch: 9,2 l SP/100 km; Preis: 83.900 Euro



WIESMANN ROADSTER MF5:
BESTIALISCHER ABZUG,
SUBJEKTIV UND OBJEKTIV
MIT SPORTLICHKEIT
VOLLGESOGEN



Das Wiesmann-Gesicht ist tatsächlich eine Marken-
Ikone geworden: klassisch irgendwie und
trotzdem verblüffend modern. Vor allem aber richtig sexy



WIESMANN ROADSTER MF5

ANTRIEB V8-Biturbo, 4395 cm³, 408 kW/555 PS b. 5750/
min, 680 Nm b. 1500/min, 6-G.-Autom.; Hinterradantr.

AUFBAU+FAHRWERK Alu-Monocoque mit CFK-Anbau-
teilen; Reifen: v. 245/40 ZR 19, h. 275/35 ZR 19

ECKDATEN L/B/H: 4220/1950/1180 mm; Radstand: 2507
mm; 1410 kg leer; 0 - 100 km/h in 3,9 s; 311 km/h Spitze;
EU-Verbrauch: 10,7 l SP/100 km; Preis: 193 500 Euro



Intensiver Handschweiß durchfeuchtet den Alcantara-Bezug am Lenkrad. Genau dort, mitten auf dem Airbag-Cover, steht, wovon ich mich tatsächlich fürchte: drei schnörkelige, ineinander übergehende Buchstaben – RUF. Die Kenner sprechen das beinahe ehrfürchtig aus, schauen Newcomer dabei geheimnisvoll und lange an. Es gibt Porsche-Tuner. Und es gibt RUF.

BREMSFALLSCHIRM, BITTE!

Langsam schiebe ich das Metall in Richtung Bodenblech – und plötzlich gähnt da dieser grüne, beunruhigend unscharfe Tunnel vor der Windschutzscheibe. Zombie-Bäume stürzen in rasendem Tempo auf mich zu, ganze Maisfelder verwandeln sich in messerscharfe XXL-Rechen, Hecken versuchen sich mit langen Krallen den golden leuchtenden RUF-Porsche einzuverleiben, ein kleiner Hügel verwandelt sich schlagartig in eine senkrechte Wand. Erst als der Rt 12 R wie besessen in die Kompression hineineinbrennt, meldet irgendeine Panikschaltung: „Fuß vom Gas!“ Das kommt bei mir an. Ich tauche wie aus einem Albtraum auf, kippe sofort Eiswasser in den biterbösen 730-PS-Boxermotor, löschen, löschen, dann alle positive Energie in die gierig zupackenden Keramik-Scheibenbremsen – wo war nochmal der Knopf für den Bremsfallschirm!?

Minuten später habe ich immer noch Ruhepuls 180 – einfach unglaublich, was ein so ruhiger, ausgeglichener wirkender Herr wie der Alois Ruf aus einem Turbo-911 macht. Das ist nicht nur etwas Chip-Tuning, RUF ist kein Verdeler, sondern ein anerkannter Autohersteller mit eigener Entwicklungsabteilung.

Heraus kommt ein Auto, das sich ansatzweise wie ein 911 anfühlt, aber geht und liegt wie ein DTM-Renner. Ach was – besser! Etwas unvorsichtig ans Gas, und es ist überhaupt kein Problem, den einen oder anderen Überholvorgang auf gerader Landstraße trotz Allradantrieb mit Schlupf an vier Rädern in leichtem Drift durchzuziehen. Köhner haben hier das ultimative Nordschleifen-Tool mit brutalem Kick und genialem Fahrwerk – oder ein Performance-Gerät, um sich mit heftigen Adrenalin-Dosen selbst immer wieder ein höllisches Vergnügen zu bereiten. Bei Selbstüberschätzung zeigt sich diese Boden-Boden-Rakete aber wenig kulant. Null Verhandlungs-Spielraum.

Gut, dass es da für Liebhaber deutscher Exklusiv-Sportwagen noch mildere Sorten gibt. Einen Artega GT beispielsweise. Der kurze, breite Flachmann aus Norddeutschland favorisiert statt purer Leistungsexstase eher die Balance zwischen moderater Motorisierung und geringem Leergewicht: Ein „nur“ 300 PS starker Saug-V6 aus dem Volkswagen-Regal samt passender Doppelkupplungs-Schaltbox, das ganze Auto wiegt dank Alu-Spaceframe und Kohlefaser-Karosserie keine 1300 Kilo. Im Vergleich zum RUF ist aber sofort zu bemerken, dass es sich beim Artega um eine komplette Neukonstruktion handelt, die nicht aus der Entwicklungs-Vorarbeit eines großen Konzern-Herstellers schöpfen kann. So ist das Interieur des 84 000-Euro-Sportwagens zwar ein Hort des elektronischen Spieltriebs geworden – Klick-Fensterheber im Kurbel-Look, im In-

fest – Geradeausfahrt wird so zum Schlängelkurs, und in lang gezogenen Kurven sägt man sich unfreiwillig durch.

BÄRENSTARKER BITURBO-V8

Ausgerechnet die guten Leute von Wiesmann nehmen den Artega in Schutz: „So ein gutes Auto mit diesem Budget in der Zeit hinzubekommen, ist eine Meisterleistung!“ Und die Wiesmänner sollten wissen, wovon sie reden. Bis auf die in der Dülmener Manufaktur eingesetzten BMW-Motoren sind die handgefertigten Roadster und Coupés komplette Eigenentwicklungen. Angefangen vom kleinen MF3 bis hinauf zum Über-Roadster MF5. Und genau der wartet nun als Letzter auf die Testfahrt.

Was für ein Gerät! Die lange Motorhaube schließt gerade so noch über dem mächtigen, bärenstarken BMW-Biturbo-Achtzylinder,

beim Druck auf den Startknopf macht das Tier sofort klar, wer hier der Chef ist: Tiefes, bassiges Rumpeln mit kernig aggressiver Note – große Achtzylinder sind einfach ein Muss, möge uns St. Christophorus stets vor dem bösen Downsizing-Fluch behüten.

Ach, ist das hier wunderschön gemacht. Alles im klassischen Stil ohne bieder zu wirken. Bi-Color-Lederschalsitze mit Rautensteppung, Liebe bis ins Detail, herrliche Rundinstrumente, sanft klickende Klimaregler. Da verkraften wir den „Faust-auf-Auge“-Navigationsmonitor vom Media Markt noch so gerade ...

Selbst das Thema Funktionalität wurde im Wiesmann nicht außer Acht gelassen: Der Kofferraum fasst ein ordentliches Reisegepäck, das Dach flutscht mit wenigen Handgriffen in die hintere Horizontale, und die Persenning ist ohne Fummelei aufzubringen – manche Großserien-Hersteller schaffen nicht mal das. Dann den Wählhebel auf D, und plötzlich hat man diesen Fahrtwind im Cockpit, der Roadster-Fahren erst so richtig schön macht. Nackenheizung? Windschott? Nein danke!

Dazu der bestialische Abzug des Turbo-V8, das subjektiv und objektiv mit Sportlichkeit vollgesogene Handling – in diesem Vergleich gewinnt der Große aus Dülmen, der Wiesmann Roadster MF5. Die Leistung des RUF ist in diesem Universum kaum zu händeln, bis man einen Artega empfehlen kann, dürften noch ein paar Monate vergehen. Schön aber, dass es sie alle gibt. Made in Germany. ■



PLÖTZLICH HAT MAN DIESEN LUFTWIRBEL IM COCKPIT, DER ROADSTER-FAHREN ERST SO RICHTIG SCHÖN MACHT

nenspiegel integrierte Mini-Bildschirm-Navigation, monitorbasierte Eigenbau-Bedienoberfläche für Radio, Klima und Co. Gleichzeitig sind Ergonomie und Funktionalität des Ganzen aber eher sperrig, und die Verarbeitungsqualität kann sich trotz des optionalen Lederpakets nicht am Preis messen lassen. Auch die Ersatzstücke aus diversen Volkswagen-Modellen (Passat, Golf) wirken eher unexklusiv.

Aufs Fahren reduziert, kann der Artega aber durchaus gefallen: federleichtes Handling, gelungenes Fahrwerks-Set-up. Der Motor klingt mit rauchigem Timbre super und wirkt richtig energisch. Höchstens die Lenkung sollte nochmal zurück in die Entwicklung: Einmal in Bewegung ist sie viel zu leichtgängig, in Ruhelage jedoch „klebt“ das Lenkrad regelrecht

WWW.AUTOZEITUNG.DE

Weitere interessante Faszinations-Geschichten gibt es unter autozeitung.de/faszination