

# SPORT

## KOMPAKT

Seat Leon, VW Golf GTI und Honda Civic: Das sind die Protagonisten der Kompaktklasse, die in der neuen Tourenwagen-Rennserie TCR im Rahmen des ADAC Masters am Start stehen.

AUTO ZEITUNG-Redakteur Gregor Messer fuhr alle drei

[ TEXT Gregor Messer FOTOS Klaus Huber-Abendroth ]



### SEAT LEON CUP RACER

Motor: Reihenvierzylinder mit Abgasturbolader, Hubraum: 1964 cm<sup>3</sup>, Leistung: 243 kW/330 PS bei 6200/min, maximales Drehmoment: 410 Nm bei 2500/min; Getriebe: DSG, wahlw. sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe; Preis: 110.000 €



### VW GOLF GTI

Motor: Reihenvierzylinder mit Abgasturbolader, Hubraum: 1964 cm<sup>3</sup>, Leistung: 243 kW/330 PS bei 6200/min, maximales Drehmoment: 410 Nm bei 2500/min; Getriebe: sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe; Preis: 110.000 €



### HONDA CIVIC

Motor: Reihenvierzylinder mit Abgasturbolader, Hubraum: 1998 cm<sup>3</sup>, Leistung: 243 kW/330 PS bei 7500/min, maximales Drehmoment: 415 Nm bei 3000/min; Getriebe: sequenzielles Sechsgang-Renngetriebe; Preis: 98.000 €

# D

as Rezept scheint ganz einfach zu sein: Man nehme sportliche Vertreter der Kompaktklasse, verändere Motorleistung und Fahrwerks-

technik nur rudimentär, verpacke alles in ein großzügiges Sicherheitspaket plus ein optisch attraktives Kleid, und fertig ist der Renner. Mit der Touring Car Racing-Serie (TCR) kommt im Rahmen des ADAC Masters Neuland auf den deutschen Motorsport-Fan zu. International läuft die Serie bereits seit vergangem Jahr; nun etabliert sich die Kategorie auch in nationalen Rennsport-Veranstaltungen.

Das technische Reglement ist simpel. Zweiliter-Reihenvierzylinder mit Turbolader sind Pflicht. Nur viertürige Autos mit Frontantrieb dürfen an den Start. Seriennähe wird groß geschrieben. Anders wäre auch der Kaufpreis der neuen Renntourenwagen nicht zu halten: um die 100.000 Euro, mehr nicht. Vorläufig drei Modelle treten hierzulande an: VW olf, Seat Leon und Honda Civic. Opel kommt später dazu. Andere womöglich auch: Alfa Romeo Giulietta, Subaru STI, Kia cee'd, Peugeot 308 GTi sind international zum Teil schon im Einsatz. Und Mercedes denkt an ein Konzept mit der A-Klasse.

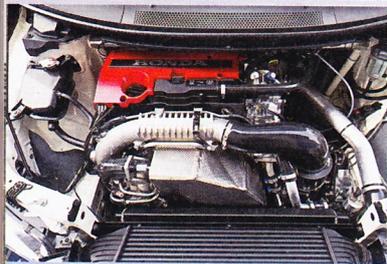
Also los: Als erstes ist der Golf GTI dran. Bullig in der Erscheinung mit weit ausgestellten Kotflügeln und mit einer um 40 Zentimeter breiteren Spur verspricht das Gerät schon äußerlich größte Lust auf echtes Racing. Das gilt für seine beiden Kontrahenten natürlich ganz genauso.

Das abnehmbare Lenkrad arretiert, die Gurte straff gezogen, die Bordelektrik hochgefahren und die Zündung angestellt: Jetzt muss ich nur noch den roten Knopf unten rechts auf dem Multifunktions-Lenkrad drücken. Sofort feuert der Golf auf allen vier Zylindern, sonor brabbelnd fährt der kompakte Wolfsburger aus der Boxengasse – schon mal ein gutes Rennwagen-Feeling, zumal auch der Innenraum mit Überrollkäfig und Multifunktions-Display dem hohen und modernen Konstruktionsstand der TCR-Autos entspricht.

Erst mal richtig auf der Piste, spürt man schnell: Gar nicht so einfach zu fahren, so eine TCR-Kiste. Es ist das leidige Konzept eines frontgetriebenen Renntourenwagens, das fordert – das Sportgerät immer bei Laune halten, sprich: Stets schön am Gas bleiben, weil die instabile, zunächst Grip-arme Hinterachse erst >



Feine Verarbeitung: Der Honda überzeugt auch im Innenraum durch hohe Qualität. Der Fahrersitz baut deutlich höher als die Schalen im Golf und Seat



Der Zweiliter-Turbo ist starr gelagert, verplombt und hält eine ganze Saison. Zur Revision muss er zu JAS. Das Display stammt von Motec und ist frei programmierbar



mal die nötige Reifentemperatur entwickeln muss, um ein gewisses Maß an Vertrauen in das Auto zu bekommen. Des Öfteren keilt der Golf aus – so ein Sidekick ist nur bedingt lustig, etwa nach der schnellen Dreifach-Links von Oschersleben, die etwas heikel in die Hotelkurve mündet: Hier muss ich das Auto blitzschnell gerade stellen, denn der Lastwechsel in die folgende enge Rechts will kontrolliert angegangen sein. Der Golf wie auch der Seat und der Honda fordern von mir archaische Talente: Eine Traktionskontrolle gibt es ebenso wenig wie ein Anti-Blockier-System. Also ist Feeling gefragt.

### Viel Drehmoment im Golf

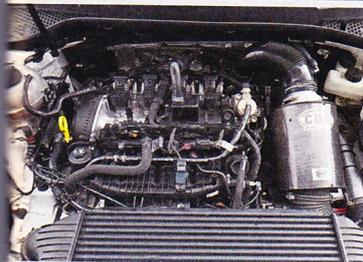
Bei der Gangwahl setzt VW auf ein Getriebe des französischen Herstellers Sadev. Die sequenzielle Sechsgang-Box kostet um die 15.000 Euro und wird samt elektromechanischem Schaltblock und Schaltwippen geliefert. Ich gewöhne mich schnell an sie, auch weil es richtig Spaß macht. Noch ein Wort zu den Bremsen: Ich hätte doch glatt etwas später bremsen können. Aber nur nicht übertreiben! Der Motor hat in jeder Lebenslage eine wunderbare, spritzige Elastizität. Kein Wunder bei einem Drehmoment von 410 Newtonmetern. In Oschersleben jedoch ist der sechste Gang obsolet, auch wenn die Schalllampen auf dem Dashboard (fast wie in einem >



HECKFLÜGEL, BREITE SPUR –  
DIE BULLIGEN TCR-RENNER MACHEN SCHON  
ÄUSSERLICH **LUST AUF RICHTIGES RACING**



Der Seat Leon Cup Racer ist identisch zum Golf GTI – bis auf das Getriebe: In diesem Leon wird per DSG geschaltet



Der quer eingebaute Zweiliter-Vierzylinder-Turbo im Seat leistet 330 PS. Die Sicherheitszelle mit Rohrverstreben dominiert den Innenraum



Hermann Tomczyk, 58, fungiert seit 1997 als Sportpräsident des ADAC

## „STIMMIGES PREIS-LEISTUNGS-VERHÄLTNIS“

Deutschland ist ein Land mit vielen Tourenwagen-Serien, wie etwa DTM, VLN und RCN plus die vielen Markenpokale. Braucht man da noch eine weitere Rennserie?

Wir beim ADAC sind dieser Meinung: An einem Rennwochenende mit Sprintrennen im GT- und Formel-Sport bietet die TCR eine ideale Ergänzung.

### Was überzeugt am TCR-Konzept?

Zunächst die einfache Basis der Autos. Die sind durchaus bezahlbar. Und sie sind in einem relativ simplen technischen Reglement verankert. Da hat TCR-Chef Marcello Lotti einen guten Job gemacht, denn aufwändige Evolutionsstufen lässt das Reglement nicht zu. So lassen sich diese Rennwagen über mehrere Saisons unverändert einsetzen.

### Worauf legt der ADAC mehr Augenmerk: Auf die Nachwuchsarbeit, die sich mit dieser Serie gestalten lässt – oder auf den Aspekt Breitensport?

Zu Beginn unserer Planungen im vergangenen Jahr hatten wir eher den Aspekt Breitensport im Blick. Doch nun erkennen wir, dass die Plattform ADAC GT Masters auch ein erreichbares Ziel für junge Fahrer darstellt.

### Opel ist erstmal nicht am Start. Wie viele Autos sind zu Beginn dabei?

Ich gehe von 18, 19 Autos aus. Ab der dritten Veranstaltung Mitte Juni sollten es dann über 20 Autos sein. Die TCR wächst weltweit und wird auch in Deutschland schnell wachsen.

### Welche Anreize bieten sich, in der TCR an den Start zu gehen?

Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist sehr stimmig. Anschaffungs- und Einsatzkosten sind überschaubar, das ADAC GT Masters bietet insgesamt eine attraktive Plattform. Denkbar ist durchaus, dass ein GT-Team oder ein Formel-4-Team auch zwei TCR-Autos einsetzt. Nicht zu vergessen: Die Rennen werden live von unserem Fernsehpartner Sport1 übertragen. Zu guter Letzt gibt es auch noch einen Preisgeldtopf: Am Ende des Jahres werden 150.000 Euro in Geld und in Sachleistungen ausgeschüttet.

# AUTO

ZEITUNG



BMW  
5er Touring

**EXKLUSIV**  
Neuer  
**VW**  
**TOUAREG**



## EXKLUSIV – DIE NEUEN KOMBIS

SPARSAMER · KOMFORTABLER · GRÖßER



Mercedes  
E-Klasse T-Modell



Audi A6 Avant



Skoda Octavia Combi



VW Passat Variant



Opel Insignia Sports Tourer



Ford Focus  
Turnier



**WER BAUT DIE BESTE IMPORT-LIMOUSINE?**  
Renault Talisman · Kia Optima · Skoda Superb · Mazda 6 · Peugeot 508



Erste Sitzprobe  
**Renault Scenic**



**LESERWAHL  
DIE SPARSAMSTEN  
AUTOS**

**1. PREIS  
TOYOTA PRIUS**



Ferrari 488 GTB · Audi R8 V10 plus · McLaren 570S

**EXKLUSIV**



**OPEL ASTRA  
SCHLÄGT DIE PREMIUM-LIGA**

Vergleichstest gegen Mercedes A 220 d und BMW 118d



**ERSTER VERGLEICHSTEST**

Neuer **VW TIGUAN** · **BMW X1** · **FORD KUGA** · **HYUNDAI TUCSON**

AT 2,90 €; CH 5,00 CHF; BE 3,00 €;  
NL 3,20 €; IT PT (Cont.); ES 3,70 €;  
SK 3,60 €; FR, GR, ES-CN 3,80 €;  
PL 4,70 €; CZ 128 Kč; HU 110 HUF



1 905331 702505 1 0