

Weder unpassende Außen-temperaturen, noch falscher Luftdruck oder eine unvollkommene Abstimmungen gelten mehr als Ausrede. Diese Probanden sind fertig, austariert bis ins kleinste Detail; das Wetter ist optimal, die Tester sind hochmotiviert. Hier und heute geht es um alles oder nichts, Sieg oder Sibirien, oder, in der SPORTSCARS-Sprache, um die Krone der Kompaktklasse. Wovon wir reden? Von über 500 PS Leistung und maximaler Performance in Audi RS3, BMW 1er Coupé, Ford Focus RS und VW Golf R. Von Haus aus sind diese vier schon echte Knaller, doch die Tuner haben mit allen erdenklichen und erlaubten Mitteln nachgeheizt. Rothe Motorsport schickt seinen Breitbau-Golf mit 501 PS ins Rennen, Sportec hält mit einem 555 PS starken RS 555 dagegen, TJ-Fahrzeugdesign hofft auf die V10-Power seines 520 PS starken 1ers,

und Wolf will mit seinem 512-PS-Allrad-Umbau auftrumpfen. Alle Autos mit über 500 PS, alle vier auf Sportreifen, Leistungsgewicht zwischen 2,8 und 3,1 Kilo pro PS – es kann losgehen.

Dieser Vergleich beginnt nicht wie üblich mit dem Blick in die Datenblätter – diesmal rollen wir die Geschichte von hinten auf. Und zwar mit der Rennstrecke. Denn

Diese vier Boliden zeigen das maximal Mögliche

dafür wurden diese vier Kandidaten abgerichtet, die Fans interessieren sich mehr für Rundenzeiten als Verbräuche und Newtonmeter.

Sachsenring, 14 Uhr, 16 Grad, Sonnenschein. Der optisch am brachialsten auftretende Kandidat, der Rothe Golf R, tritt als Erster in den Ring. Breitbeinig rollt sich der schwarze VW warm. Trotz leer geräumtem Innenraum deutet noch ►





Höchst reizvoll sind sie alle vier. Doch wer setzt seine gewaltige Power am besten auf dem Sachsenring um?

Wolf Focus RS 500 Allrad

Rothe Golf R 20

Sie sind wild, sie sind laut, sie sind extrem – jeder von ihnen leistet über 500 PS. Doch welcher Über-Kompakte holt sich den Klassensieg und die schnellste Runde am Sachsenring? Bahn frei!

HUNDE



207 Zusatz-PS, Allradantrieb und Sportreifen bringen vier Sekunden Vorsprung auf einen Serien-Focus RS mit Semislicks am Sachsenring



Pirellis P Zero Trofeo R klebt hervorragend. Die Sportbremse ist bissfest



Das ab Werk nicht eben perfekt gestylte Plastikinterieur bleibt weitestgehend unangetastet. Nur eine Alu-Fußstütze hübscht den Fußraum auf



Die Wolf'sche Sportauspuffanlage rotzt und knallt einfach herrlich

nicht viel auf die 501 PS hin. Geschaltet wird per umgearbeitetem DSG. Die Dunlop-Direzza-Semislicks sind nach zwei Runden betriebswarm, jetzt gilt's. Ah, der Golf hat ja doch richtig Stimme. Was beim Einrollen bei unter 3000 Touren noch verhalten klang, ist nun bei Drehzahlen bis knapp 8000 ein wahrer Hörgenuss. Verantwortlich zeichnet die klappengesteuerte

Sportauspuffanlage. Bei jedem Schaltwippen-Zupfer knallt es am Heck. Dazu scheppert und brüllt es im Innenraum mangels Dämmung wie im Rennwagen. Wenn man nicht wüsste, dass es sich hier um einen Zweiliter-Turbomotor handelt, man könnte auf einen gut drehenden Sauger schließen. Untenrum geht der Vierzylinder eher verhalten zur Sache, dafür erhöht

Rothe die Drehzahlgrenze. Vor ein paar Monaten sind wir hier noch mit dem SLS Black Series rumgekurvt und dachten, schärfer kann ein Auto kaum einlenken. Bis heute. Unglaublich, wie der Golf durch die Kurven geht, im Omega dem SLS sieben Zehntel abnimmt. Dank Allrad geht es auch in den schnellen Passagen unglaublich voran. Subjektiv könnte das Auto noch weitaus

mehr Leistung vertragen. Das Bilstein-Fahrwerk wurde so abgestimmt, dass sich das Heck unter Lastwechsel fein eindreht. Die Audi-RS-Bremse kommt ebenso wenig ins Schwitzen wie der Pilot. Nur die Reifen könnten noch mehr Temperatur vertragen. Doch es reicht, um eine gewaltige Duftmarke zu setzen und die drei Konkurrenten zum Staunen zu bringen:



Schnellster VW am Sachsenring

Rothe Golf R 20

1:32,94 min



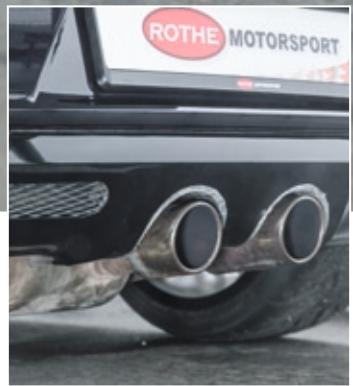
Unglaublich, aber wahr: Dieser Golf rennt schneller um den Ring als ein Mercedes SLS AMG Black Series oder ein Porsche 911 GT2 RS



265er-Dunlop-Sportreifen und ein Super-Fahrwerk für Bestzeiten



Die Rothe-Diät bringt gegenüber dem Serienauto einen Gewichtsvorteil von über 130 Kilogramm. Fahrer und Beifahrer logieren in Recaro-Vollschaalen



Im Alltag dezent; läuft die Uhr, brüllt der Zweiliter seine Freude hinaus

1:32,94 Minuten! Platz sieben in der 350 Autos umfassenden Hitliste.

Abrrrr Vorrsicht, würden nun die Eidgenossen sagen – der Schweizer Tuner Sportec geht als Nächster auf die Seitenjagd. Sein matt folierter, roter RS3 hat es nicht weniger faustdick unterm Blech als der Rothe Golf. Doch hier kann man sich auf der schnellen Runde noch mit Musik und Heizung verwöhnen lassen

und, wenn es sein muss, sogar Passagiere mitnehmen. Doch auf der Bestzeitenjagd bleiben Mitfahrer

**Das Tuning kostet
44 321 bis 75 800 Euro**

draußen, der Testwagen ist mit 1,6 Tonnen ohnehin der Schwerste im Vergleich. ESP off, Schaltung auf manuell, Haldex auf Race. Haldex?

Ja, richtig gelesen. Im RS 555 ist eine elektronisch einstellbare Haldex-Lamellenkupplung verbaut (verteilt automatisch die Antriebskräfte auf Vorder- und Hinterachse). Per Tastendruck kann man zwischen Eco (wie Serie) und Race (Kupplung maximal gesperrt, mehr Kraft auf der Hinterachse, schnellere Schaltzeiten) wählen. Die Michelin-Pilot-Sport-Cup-Gummis sind

genauso aufgewärmt wie die sündhaft teure Sportbremsanlage. Mal schauen, ob sich die Investitionen lohnen. Der Audi lenkt ähnlich aggressiv ein wie der Golf. Doch in lang gezogenen, schnelleren Kurven untersteuert er trotz der Semislacks. Da hilft auch keine Zusatzkraftverteilung zum Heck. Der Soundtrack zur Hatz ist dagegen phänomenal. Fast schon zu laut – ►



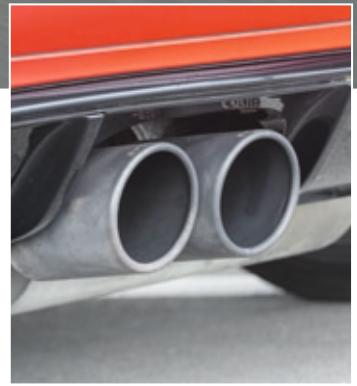
2,3 Sekunden schneller als die Serie für über 70 000 Euro? Viel Geld, trotzdem macht der RS 555 enorm viel Spaß, schiebt mächtig an



Griffige Michelin-Pilot-Sport-Cup-Gummis und eine sehr teure Bremse



Das bereits ab Werk sportive Cockpit wertet der Schweizer Tuner mit größeren Schaltpaddles (320 Euro) und einer Alu-Pedalerie auf



Die Musik dieser beiden Rohre klingt herrlich, ist aber auf Dauer zu laut

jeden Moment erwarten wir die schwarze Flagge vom Sachsenring wegen Lärmbelästigung. Doch man lässt den quattro gewähren, und der schluckt den Kurs sehr gelassen. Das Bilstein-Clubsport-Fahrwerk ist einen Tick zu hart eingestellt, lässt in Wechselkurven und auf Kuppen das Auto nicht genug arbeiten. Die Bremse hält die fünf schnellen Runden durch, doch ihre Ge-

räuschenentwicklung ist unangenehm. Am Ende erscheint im Display eine Zeit von 1:37,62 Minuten. Nicht schlecht für einen RS3 – über drei Sekunden schneller als die Serie und auf Augenhöhe mit einem R8 V10 R-tronic auf Straßenreifen. Doch auf den Rothe Golf fehlen den Schweizern fast vier Sekunden.

Kann der potente 1er näher an den VW heranfahren? Die Zutaten

machen gespannt: Gewaltiger Zehnzylinder aus dem letzten M5, die Bremse vom aktuellen sowie Pirelli-Sportreifen sollten für eine gute Zeitsorgen. Doch schon beim Warmfahren regen sich Zweifel. Die Lenkung agiert schwergängig, der Wagen lässt sich nicht fein genug dirigieren. Grund: Die hydraulische Lenkeinheit musste bei der Aggregat-Transplantation aus dem M5

mit übernommen werden. Das Teil harmoniert aber rein gar nicht mit der Elektronik des 1ers. Für einen Hecktriebler mit Übersteuer-Sucht braucht man aber viel Rückmeldung im Volant. Die Start-Ziel-Linie ist überquert, die Uhr läuft. Bremse und Reifen harmonieren gut und lassen spätes Verzögern dauerhaft zu. Doch dann geht es ins Kurvenlabyrinth rund um das Ome-



Viel hilft nicht viel, könnte man meinen, wenn man sich Aufwand und erzielte Rundenzeit des V10-1ers anschaut. Trotzdem, dieses Coupé macht Laune



Hinter den 19-Zöllern mit Pirelli P Zero Corsa sitzt eine M5-Bremse



Auch innen wurde ordentlich versportlicht. Vollschalen sitze aus dem BMW M3 CSL (E46), Lenkrad mit Schaltwippen und Tacho bis 360 km/h



Das originale SMG-Getriebe aus dem V10-M5 schaltet ziemlich ruppig

ga. Mit der harten Lenkung lässt sich der 1er hier nicht sauber positionieren, zu viel Übersteuern und Zeitverlust sind die Folgen. Das SMG-Getriebe knallt die Gänge in der sportlichsten Einstellung derart hart rein, dass das Auto in Kurven leicht versetzt – da bleiben weitere Zehntel liegen. Der Zehnzylinder ist zwar akustisch wie motorisch eine Macht, doch die Zeiten der

Enttäuschende Runden im Zehnzylinder-1er

die 217 km/h Topspeed sprechen dafür. Am Ende reicht es nur zu einer 1:38,61 Minuten. Mit anderen Worten: Dieser V10-1er ist nur so

Drehzahltiere sind vorbei, die Turbo-Konkurrenten mit gleicher Leistung gehen deutlich besser. Auch schnell wie das 440 PS starke Dieselspeed 1er M Coupé auf Straßenreifen und gerade mal 1,57 Sekunden schneller als ein reguläres 1er M Coupé. Schade!

Dem knallgelben Ford Focus RS 500 als Letztem in der Boxengasse kribbelt's in allen vier. Ford hat den Allradantrieb aus dem Ford Kuga in den Focus verpflanzt und erhofft sich zusammen mit den Pi-

relli-P-Zero-Trofeo-R-Pneus eine Toprundenzeit. Die Sitzposition ist im Vergleich zu den anderen drei Boliden etwas zu hoch, das Lenkrad liegt nicht perfekt in der Hand. Doch das sind Werksmarotten. Auf die Kappe des Tuners geht dagegen der Fünfzylinder mit 512 statt 350 PS. Schnaubend und zischend sorgt der Turbomotor schon beim Einrollen für breites Grinsen im Cock- ►



Unglaublich, der kleine Zweiliter leistet satte 501 statt 270 PS



Größerer Turbo, Auspuff und Elektronik entlocken dem Fünfzylinder 555 PS



Mit Carbon-Airbox leistet der 5,0-Liter-V10 520 PS statt ehemals 507 PS



Größerer Lader und komplett neue Auspuffanlage für 512 statt 305 PS

TECHNISCHE DATEN	ROTHE	SPORTEC	TJ	WOLF
Motor	R4, Turbo	R5, Turbo	V10	R5, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn längs	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1984 cm ³	2480 cm ³	4999 cm ³	2521 cm ³
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm	82,5 x 92,8 mm	92,0 x 75,2 mm	83,0 x 93,2 mm
Verdichtung	8,0 : 1	10,0 : 1	12,0 : 1	8,5 : 1
kW (PS) bei 1/min	369 (501)/7700	408 (555)/6600	382 (520)/7750	376 (512)/3650
Literleistung	253 PS/l	224 PS/l	104 PS/l	203 PS/l
Nm bei 1/min	602/3850	650/3800	520/6100	627/3650
Antriebsart	Allrad	Allrad	Hinterrad	Allrad
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplung	7-Gang-Doppelkupplung	7-Gang sequenziell	6-Gang manuell
Bremsen vorn	370 mm/innenbel./gelocht	396 mm/innenbel./gelocht	400 mm/innenbel./gelocht	365 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	310 mm/innenbel./gelocht	342 mm/innenbel./gelocht	350 mm/innenbel./gelocht	302 mm
Radgröße vorn - hinten	10,5 x 18	8,5 x 19	9 x 19 - 10 x 19	8,5 x 19
Reifengröße vorn - hinten	265/35 R 18	235/35 R 19	255/35 R 19 - 285/30 R 19	235/35 R 19
Reifentyp	Dunlop Direzza O3 G	Michelin Pilot Sport Cup	Pirelli P Zero Corsa (MO)	Pirelli P Zero Trofeo R
Länge/Breite/Höhe	4214/1986/1411 mm	4302/1794/1377 mm	4380/1803/1380 mm	4402/1842/1458 mm
Radstand	2578 mm	2578 mm	2660 mm	2658 mm
Tankvolumen	60 l	60 l	53 l	75 l

MESSWERTE	ROTHE	SPORTEC	TJ	WOLF
Beschleunigung				
0- 50 km/h	3,3 s	1,3 s	2,0 s	2,1 s
0-100 km/h	5,3 s	3,4 s	4,4 s	4,8 s
0-130 km/h	7,0 s	5,2 s	6,1 s	7,2 s
0-160 km/h	9,2 s	7,6 s	8,5 s	10,3 s
0-200 km/h	13,6 s	12,2 s	12,8 s	16,3 s
Viertelmeile				
0-400,34 m	13,09 s	11,49 s	12,15 s	13,11 s
Elastizität				
60-100 km/h im 4. Gang	5,0 s	6,0 s	3,5 s	4,1 s
80-120 km/h im 5. Gang	7,4 s	8,5 s	4,2 s	5,0 s
80-120 km/h im 6./7. Gang	12,9 s/-	12,4/17,4 s	5,1/7,0 s	9,3 s/-
Bremsweg				
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	34,6 m (11,2 m/s ²)	35,9 m (10,7 m/s ²)	34,6 m (11,2 m/s ²)	34,2 m (11,3 m/s ²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	33,5 m (11,5 m/s ²)	34,3 m (11,2 m/s ²)	33,6 m (11,5 m/s ²)	32,0 m (12,1 m/s ²)
200-0 km/h warm (Verzögerung)	130,0 m (11,9 m/s ²)	142,5 m (10,8 m/s ²)	135,0 m (11,4 m/s ²)	126,7 m (12,2 m/s ²)
Testverbrauch				
Ø auf 100 km	nicht ermittelt	11,9 l Super Plus	18,2 l Super Plus	14,1 l Super Plus
Reichweite	nicht ermittelt	500 km	290 km	530 km
Leergewicht	1380 kg	1661 kg	1593 kg	1539 kg
Leistungsgewicht	2,8 kg/PS	3,0 kg/PS	3,1 kg/PS	3,0 kg/PS
Zuladung	600 kg	474 kg	307 kg	321 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	ROTHE	SPORTEC	TJ	WOLF
Herstellerangabe	282 km/h	295 km/h	320 km/h	288 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	ROTHE	SPORTEC	TJ	WOLF
Serienfahrzeug ohne Extras	38 275 Euro (2012)	49 900 Euro (2012)	33 950 Euro (2013)	35 900 Euro (2010)
Tuning				
Leistungssteigerung	25 000	30 000	35 000 (inkl. Motor)	19 350 (inkl. Kühler)
Fahrwerk	2800	9140 (inkl. Haldex, Stabi-Kit)	4500	4050 (inkl. Sperre)
Bremsen	4200	14 500	4200 (Vorderachse, M5)	3500
Radsatz	4800	4000	4000	1396
Auspuff	3800	3800 (in Leistung enth.)	4200	1950
Exterieur/Interieur	10 000 (Breitbau) / -	8250/498	15 000 (M-Karosse)/8900	13 900 (Allrad)/175
Preis Testwagen	88 875 Euro	116 288 Euro	109 750 Euro	80 221 Euro

pit. Die italienischen Gummis und das Triebwerk sind warm, Vollgas. Der Focus schiebt tierisch an. Doch die Schaltung ist zäh und trübt die Freude beim Beschleunigen. Viel mehr Spaß kommt dagegen in Kurven auf. Wo das Serienauto mit einem Gemisch aus Unter- und Übersteuern Zeit liegen lässt, fährt der Wolf Focus dank Allrad und H&R-Fahrwerk wie auf Schienen, lässt sich nur in den schnellen Kurven auf hilfreiche Heckschwenks ein, immer wieder untermauert vom Turbo-Zwitschern. Nicht nur subjektiv klingt das sauschnell, die Uhr bestätigt's. Zwar kommt der Wolf-Focus nicht an den Rothe Golf heran und ist mit 1:39,04 Minuten auch Langsamster in diesem Quartett, doch enteilt das Wolf-Auto dem seriennäßigen Focus RS auf Semislacks um vier Sekunden.

Damit geht das Kapitel Querdynamik souverän an den Golf. Was kann dieses schwarze Monster noch vom Thron stoßen? Vielleicht die Längsdynamik. Hier schlägt die Stunde des Sportec RS 555. Null auf hundert in 3,4 und auf zweihundert in 12,2 Sekunden – grandios. Das Serienauto braucht dafür 4,2 und 16,7 Sekunden. Ähnlich zügiger als sein Original geht auch der Wolf: 0,7 Sekunden schneller auf 100 und 3,2 bis 200. Der V10 im BMW überfordert die Hinterräder, so verliert der 1er bis 100 viel Zeit. Doch auf 200 macht er dann genau vier Sekunden auf die Serie gut. Aber auch der Golf hat beim Anfahren seine Mühe. Die seriennäßige Launch-Control ist aufgrund der immensen Leistung nicht aktiv, das tiefe Turboloch hemmt bis 50 km/h den Schub. Unglaublich dagegen, wie der VW aus höherem Tempo angast und dem 270 PS starken Serien-R so fast zehn Sekunden bis 200 abnimmt. Diese Disziplin geht klar an Sportec vor Rothe, Wolf und TJ-Fahrzeugdesign.

Wie schaut's nun bei den Preisen aus, was erhält man für sein Geld? Die Umbauten sind aufwendig und teuer. Kleinere Turbos werden durch größere ersetzt, Krümmer ►

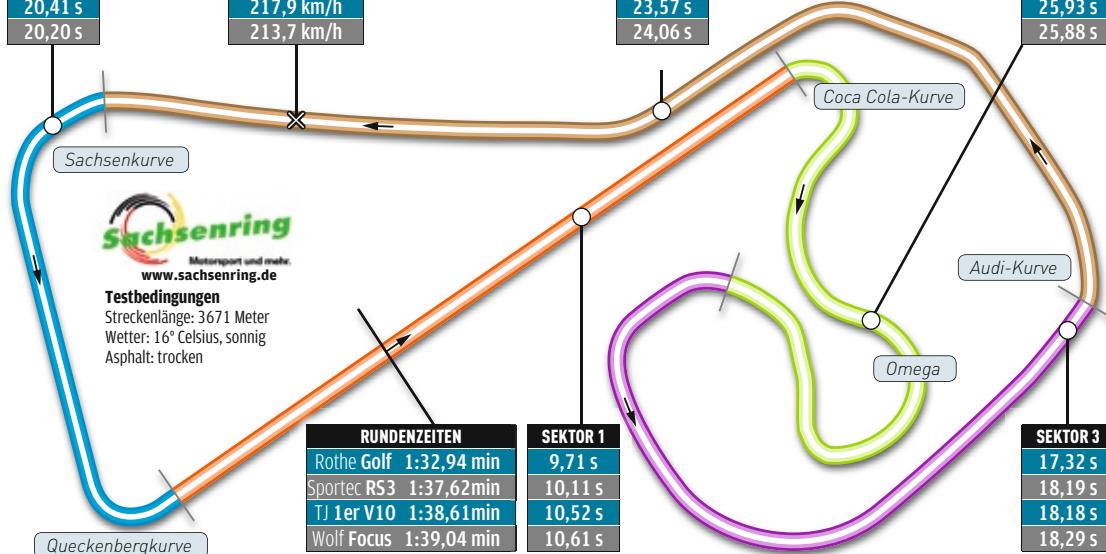
GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN

SEKTOR 5
19,20 s
20,14 s
20,41 s
20,20 s

TOPSPEED
227,2 km/h
221,1 km/h
217,9 km/h
213,7 km/h

SEKTOR 4
22,52 s
23,30 s
23,57 s
24,06 s

SEKTOR 2
24,19 s
25,88 s
25,93 s
25,88 s



► **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.

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

1. Geiger Corvette ZR1*
1:30,74 min
145,64 km/h
7. Rothe Golf R 20*
1:32,94 min
142,20 km/h
63. Sportec RS 555 Sportback*
1:37,62 min
135,40 km/h
92. TJ 1er Coupé 5.0 V10*
1:38,61 min
134,00 km/h
101. Wolf Focus RS 500 Allrad*
1:39,04 min
133,40 km/h
127. BMW 1er M Coupé
1:40,18 min
131,92 km/h
152. Audi RS 3 Sportback
1:40,96 min
130,90 km/h
201. Ford Focus RS*
1:43,46 min
127,86 km/h

*Testfahrzeug auf Sportreifen; straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber bedingt alltagstauglich

Mit Sportreifen und hochgezüchteten Motoren gehören diese Kompakten auf die Rennstrecke. Im Alltag lässt sich der Sportec RS 555 noch am besten bewegen





**Das Video zur
Golf-Rekord-
runde: jetzt aufs
Smartphone**



Trotz Nuller in der Alltagswertung reicht es für Rothe mit unglaublichen Leistungen auf der Rennstrecke und im Sprint zum Sieg

und Auspuffanlagen angepasst, Einlasstrakte optimiert, Getriebe modifiziert (DSG), Sportbremsen installiert, allerfeinste Clubsport-Fahrwerke verschraubt und, und, und. Bei TJ-Fahrzeugdesign kommt noch der Umbau vom 123d Coupé auf die M-Karosserie dazu, bei Sportec die breiteren Hinterachskotflü-

gel, der Allrad bei Wolf und der Breitbau bei Rothe. Macht unterm Strich? Wolf verlangt 44321 Euro, Rothe 50 600, Sportec 70 188 und TJ 75 800 Euro inklusive Motor. In Anbetracht der gebotenen Performance geht der Sieg hier an Rothe.

Selbst die Nullrunde im Alltagskapitel kann den Golf nicht mehr ein-

bremsen. Rothe tritt zwar mit einer nicht zulassungsfähigen Rennausstattung an. Doch die anderen haben ebenfalls ihre Tücken. Sportecs Auspuffanlage klingt verboten gut, lärm aber auf Dauer zu viel, genau wie die Bremsen. Dem extrem durschtigen 1er-BMW fehlt die Rückbank, während sich der Wolf-Antriebs-

strang beim Einlenken derart stark verspannt, dass Parkmanöver und enge Kehren zur Tortur werden.

Kontakt: Rothe Motorsport, Tel. 0 6073-68 98 42, www.rothe-motorsport.de; Sportec, Tel. +41-4 34 11-43 00, www.sportec.ch; TJ-Fahrzeugdesign, Tel. 0 6195-96 13 58, www.tj-fahrzeug-design.com; Wolf Racing, Tel. 0 79 42-9 44 60, www.wolf-racing.de

FAZIT

1



2



3



4



TESTWERTUNG	ROTHE	SPORETEC	WOLF	TJ
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★ (3,7)	★★★★★ (3,6)	★★★★★ (3,5)	★★★★★ (3,2)

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

Bekannt wie bunte Hunde sind sie alle, spätestens nach diesem Test. Der Golf beeindruckt mit seinem Auftritt genauso wie mit seinen Zeiten. Der RS 3 zeigt, dass auch ein Fünftürer schnell

sein kann. TJs 1er begeistert mit herrlichem Zehnzylinder-Sound, und Wolf baut den Allräder, den Ford sich nie traute. Am Ende gewinnt der Rothe Golf knapp, trotz null Punkten im Alltag.

Rundenzeit und Fahrleistungen sprechen für sich. Sportec ist in fast jeder Disziplin top und sauschnell, verliert den Sieg nur über den Preis. Der Wolf Focus beschleunigt nicht so vehement wie

die anderen, ist aber um Welten schneller als die Serie. Der TJ 1er ist eine interessante Idee, die in der Praxis aber nicht so gut funktioniert, wie sie in der Theorie klingt. Guido Naumann

