



4 195755 403506

# sportscars

Das Magazin für sportliche Autos

## Das Magazin für sportliche Autos



**1060 PS:** Neuer Ford Focus ST gegen VW Scirocco R, Renault Mégane RS und Opel Astra OPC

**61**  
Autos im  
Heft



**LESERWAHL  
SPORTSCARS 2012**  
Mitmachen und Mercedes  
A 250 Sport gewinnen!



## BLITZ UND DONNER

Zwei Ami-Monster lassen's krachen: Ford Mustang Shelby GT 500 (671 PS) gegen Chevrolet Camaro ZL1 (587 PS)



## Ganz großes Kino



## ALLE NEUEN KOMPAKTSPORTLER

Golf GTI, Civic Type R, Focus RS, RS 3, Leon FR  
Plus: Golf-VII-Tuning von MTM und Oettinger



## Aston Martin Zagato



**Gebraucht noch gut?**  
Check: 911 GT3 & 360 Modena



# VERFOLGUNGSJAGD

Kampf der Power-Limos: Schnappt sich der Dodge Charger SRT8 den BMW 550i xDrive und den neuen Audi S6?

**BRIT-TOP** SECHS TOLLE TYPEN VON DER INSEL



**Auto Bild** sportscars | VERGLEICH

# Die Busse kommen!

Was haben Busse in AUTO BILD SPORTSCARS zu suchen? Eigentlich nichts, wären da nicht die gepushten Zweiliter-TSI-Motoren der VW T5 von Rothe Motorsport und Sportec



**Sportec T5 R 2.0 TSI 4Motion**

606 PS, 900 Newtonmeter – verteilt auf zwei VW Multivan. Sportec und Rothe nutzen den neu ins T5-Programm aufgenommenen 2,0-Liter-Turbomotor und trimmen den Kult-Bus zum ultimativen Intercity-Familienshuttle

58 AUTO BILD SPORTSCARS | Nr. 10 | Oktober 2017



**D**er Audi-A6-Fahrer erzählt bestimmt noch heute von dieser unglaublichen Begegnung auf der Autobahn 9. Sein Kombi war gut in Fahrt, spürte mit Tempo 200 gen München, als im Rückspiegel plötzlich ein kleiner Fleck auftauchte und bedrohlich schnell an Format gewann. Anfangs noch verschwommen, dann sichtbar hochformatig, kurz darauf schließlich als VW Bus erkennbar. Ein solcher Koffer, der bei dem Tempo noch aufschließt? Unmöglich! Doch der Rückspiegel sprach eine andere Sprache. Dort machte sich der Bus inzwischen in Echiformat breit. Er

saß dem Kombi im Nacken, bat freundlich um Freigabe der linken Spur. Als der Audianer bei Tacho 220 das Feld räumte, war die Schmach schließlich besiegt. Der dunkle Brocken zog vorbei, um ebenso locker, wie er sich gerade in den Rückspiegel gezoomt hatte, nun am Horizont zu verschwinden. Der feine Audi, geschlagen von einer wild gewordenen Schrankwand. Wie war das möglich?

Ganz einfach, schließlich bietet VW den T5 seit einiger Zeit auch mit der 2,0 Liter großen TSI-Maschine an, die in der großen VW-Konzernfamilie in den sportlichen Modellen wie GTI,

Skoda RS und Seat Cupra zum Einsatz kommt. Wobei sich der T5 nicht nur in Wolfsburg, sondern – als einziger VW überhaupt – auch in Ingolstadt bedienen darf. Was bedeutet, dass bei ihm auf der Auslassseite das sogenannte Valvelift-System sitzt, welches den Ventilhub variiert und somit ein geschneidiges Drehmoment-Plus von 70 Newtonmetern bewirkt. Ergo arbeiten im T5 350 statt der bei VW üblichen 280 Nm. Die Leistung wird auf 204 PS eingeregelt. Doch auch da geht ja bekanntlich noch etwas mehr.

Im Falle des T5 Multivan sind es Rothe Motorsport und ▶



Rothe T5 2.0 TSI 4Motion

TECHNISCHE DATEN	ROTHER	SPORTEC
Motor	R4, Turbo	R4, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1984 cm <sup>3</sup>	1984 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	82,5 x 92,8 mm	82,5 x 92,8 mm
Verdichtung	9,8 : 1	9,8 : 1
kW (PS) bei 1/min	225 (306)/6300	221 (300)/5800
Literleistung	154 PS/l	151 PS/l
Nm bei 1/min	500/3100	400/4000
Antriebsart	Allrad	Allrad
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplung	7-Gang-Doppelkupplung
Bremsen vorn	340 mm/innenbelüftet	340 mm/innenbelüftet
Bremsen hinten	294 mm/innenbelüftet	294 mm/innenbelüftet
Radgröße	8,5 x 19	8,5 x 19
Reifengröße	255/40 R19	255/50 R19
Reifentyp	Pirelli P Zero	Yokohama Advan ST
Länge/Breite/Höhe	4892/1904/1940 mm	4892/1904/2000 mm
Radstand	3000 mm	3000 mm
Tankvolumen	80 l	80 l



Rothe schraubt lediglich am Turbo, Sportec ändert deutlich mehr



Im Sportec-Dachhimmel sitzen Schalter für Licht und Auspuff

MESSWERTE <small>TOUJOURD'HEUR</small>	ROTHER	SPORTEC
Beschleunigung		
0- 50 km/h	2,6 s	3,5 s*
0- 80 km/h	4,9 s	6,2 s*
0-100 km/h	7,1 s	8,9 s*
0-130 km/h	11,4 s	13,6 s*
0-160 km/h	18,0 s	22,4 s*
Viertelmeile		
0-402,34 m	15,20 s	17,10 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	7,2 s	9,5 s
80-120 km/h im 5. Gang	10,2 s	14,9 s
80-120 km/h im 6. Gang	14,9 s	22,6 s
Bremsweg		
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	36,7 m (10,5 m/s <sup>2</sup> )	39,5 m (9,8 m/s <sup>2</sup> )
100-0 km/h warm (Verzögerung)	37,4 m (10,3 m/s <sup>2</sup> )	38,7 m (10,0 m/s <sup>2</sup> )
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	14,5 l Super Plus (100 Oktan)	14,3 l Super Plus
Reichweite	550 km	560 km
Leergewicht	2388 kg	2497 kg
Leistungsgewicht	7,8 kg/PS	8,3 kg/PS
Zuladung	692 kg	583 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	ROTHER	SPORTEC
GPS-Messung <small>(www.totopend.de)</small>	240 km/h	207 km/h

PREISE <small>(Bau inkl. MwSt.)</small>	ROTHER	SPORTEC
Serienfahrzeug ohne Extras	53 330 Euro	
Tuning		
Leistungssteigerung	6800	12 500 (inkl. Auspuff)
Fahrwerk	2100	6000
Radsatz	2800	4500
Auspuffanlage	Serie	in Leistungsskit enthalten
Exterieur	Serie	1600
Interieur	Serie	1035
Preis Testwagen	65 030 Euro	78 965 Euro

\*nach zweiter Beschleunigungsphase ergibt die angegebenen verbesserten Werte

Der Rothe-T5 schießt mit echten 240 Sachen locker am langsameren Sportec-T5R vorbei



Sportec, die sich am Motor zu schaffen und dem ab Werk 197 km/h schnellen VW T5 Multivan 2.0 TSI 4Motion so ordentlich Beine machen. Mit Eingriffen in die Software geben sich die beiden Tuner dabei allerdings nicht zufrieden. Schließlich gilt es, rund 2,5 Tonnen sportlich in Fahrt zu wuchten.

Die „dunkle Schrankwand“ von Rothe hat es also eher in statt an

sich. Optisch tritt der Bus dezent auf. Eine Tieferlegung um 30 Millimeter per Bilstein-B14-Gewinde-fahrwerk und schicke Azev-Räder in 19 Zoll müssen zur Zierde reichen. Mehr Aufwand steckt dagegen in der Technik. Dem Zweiliter entwendet Rothe den Serienlader und verbaut stattdessen einen abgeänderten K04-Turbo. Und da beim T5 TSI unter anderem wegen



Mit dem von der Firma Goldschmitt installierten Vierkanal-Luftfahrwerk ist der Sportec-T5 zwar höhenstellbar, in Kurven aber unsportlich





Rothe Motorsport belässt es beim Verbau eines Bilstein-B14-Gewindefahrwerks und eines Satzes Azev-Räder in 19 Zoll. Das Zusammenspiel mit den Direllis schafft viel Kurvenpaß



der höheren Anhängelasten auch das Doppelkupplungsgetriebe des Audi TTRS verbaut wird, schaltet

### Mit Luftfahrwerk ist der Sportec T5 unhandlich

Rothe kurzerhand noch die vom sportlichen Ingolstädter hinterlegte Launch-Control frei. Am Ende der Rothe-Kur lodern summa summa-

rum 306 PS und 500 Newtonmeter in den vier Töpfen.

Kaum weniger Power bietet die deutsche Sportec-Vertretung Elmerhaus. Der norddeutsche Veredler besückt seinen roten, auf T5R getauften, Bus mit jeder Menge feiner Technik. So werden ein neuer Turbo T3R300, Sportkat, Auspuffanlage mit Klappensteuerung und ein größerer Ladeluftkühler ver-

pflanzt. Dazu gibt es eine geänderte Einspritzung, Ansaugung und Luftführung. Auf dem Papier: 300 PS und 400 Newtonmeter. Auch in Sachen Optik ist die Liste etwas länger als bei Konkurrent Rothe. Besonders auffällig sind die höhergelegte Karosserie und die voluminösen Räder. Zudem ist das Kundenfahrzeug von Elmerhaus mit einem Goldschmitt-Luftfahrwerk ausge-

rüstet; via Fernbedienung kann man die Höhe einstellen. Das Fahrwerk dient aber eher dazu, das Niveau des T5 je nach Beladung zu regulieren oder in einem höheren Offroad-Modus zu fahren. Eine Härteeinstellung gibt es nicht. Eher off- als onroad erscheinen auch die montierten Räder. Die Schmidt-Felgen messen 8,5x19 Zoll, die aufgezogenen Yokohama-Pneus ▶



Die Schmidt-„Racelite“-Räder messen 8,5 x 19 Zoll, die eher griparmen Yokohamas 255/50 R 19. Mittels Fernbedienung lässt sich das Luftfahrwerk einstellen, Zusatzanzeige in der A-Säule







In welchen Bus man einsteigen möchte, entscheidet wie immer der Geschmack - Speed im Rothe-T5 oder Optik im roten Sportec T5 R

sind mit einem 50er-Querschnitt zu hoch und unsportlich für den Multivan.

Wo wir beim Fahrwerk sind: Beide T5 lassen sich freilich nicht so zügig wie ein sportlicher PKW um die Kurven scheuchen. Dennoch macht der Rothe-T5 in dieser Wertung den deutlich besseren Eindruck. Mit seinem Bilstein-Fahrwerk, dem tieferen Schwerpunkt und den griffigen Pirelli-P-Zero-Pneus ist der T5 fast schon handlich und vermittelt einen Hauch Sportlichkeit. Im Sportec-T5 wirkt dagegen alles viel zu steif und unharmisch. Das Luftfahrwerk lässt nicht genügend Federweg zu, in Kurven schiebt die Fuhre oft untersteuernd geradeaus. Die Reifen führen für die Masse viel zu unpräzise. Zudem war beim Test ein leichtes Poltern an der Vorderachse aufgefallen.

Mal sehen, ob sich der unrunde Eindruck des Sportec T5 R bei der Performance-Messung verbessert. Für den Sprint auf 100 genehmigt sich der Bus 9,5 Sekunden und liegt so immerhin eine Sekunde unter der Werksangabe. Der Rothe-T5 passiert die 100er-Marke deutlich früher. Der Bus startet mit Launch-Control bei etwa 4000 Touren. Das bringt im Vergleich zum Sportec ohne die Starthilfe etwa sieben bis

acht Zehntel. 7,1 Sekunden vergehen bis 100, 18 Sekunden bis 160. Dieses Tempo erreicht der Sportec-Bus erst glatte sieben Sekunden später. Trotz des Mehrgewichts und weniger Drehmoment ist das eine Welt. Der Tuner schreibt die bescheidenen Fahrleistungen dem

### Beide T5 schlucken vier Liter mehr als die Serie

unsauber schaltenden DSG zu. Wenigstens zu den Beschleunigungsmessungen durfte Elmerhaus mit einem aufgefrischten Fahrzeug daher nochmals antreten. Tatsächlich kann der VW Boden gutmachen: 0 bis 100 km/h dauern noch 8,9 Sekunden, bis 160 vergehen 22,4 Sekunden.

Die besseren Werte von Rothe sind aber nicht ausschließlich auf die Launch-Control zurückzuführen. Schließlich rennt sein Bus auch schneller. Wie unser Audi-Fahrer eingangs bereits schmerzhaft erfahren musste, erreicht der Rothe-VW echte 240 km/h, im fünften Gang bei rund 6500 Touren. Trotz kerniger Auspuffanlage und üppigem Laderpfeifen sieht der Sportec-Bully nicht mal mehr dessen Rücklichter. Mehr als 207 km/h (Serie 197 km/h) waren hier nicht drin.

Zugegeben, das Rothe-Auto wiegt weniger. Doch 100 Kilo Unterschied bei 2,5 Tonnen Lebergewicht spielen keine so große Rolle und bedingen keine solchen Unterschiede in der Performance. Den entscheidenden Vorteil von Rothe sehen wir eher im Drehmoment-Plus von 100 Newtonmetern und dem deutlich besseren Ansprechverhalten des Turbomotors.

Und Rothe hat noch einen Trumpf im Ärmel. Während seine 306 PS nur 6800 Euro kosten, verschlingt der Sportec-Motorumbau 12 500

Euro. In Anbetracht der Fahrleistungen herrscht hier verkehrte Welt. Doch es gibt auch einen Punkt, in dem sich die beiden Tuner nichts schenken. Auf der Verbrauchsrunde schluckten die „Trans-Sportler“ 14,3 und 14,5 Liter Super Plus und damit spürbar mehr als die Serie. Die Mehrkosten sind beim Rothe-T5 allerdings besser angelegt, schaffen deutlich mehr Fahrspaß.

**Kontakt:** Rothe Motorsport, Tel. 0 60 73-68 98 42, [www.rothe-motorsport.de](http://www.rothe-motorsport.de); Sportec Deutschland/Elmerhaus, Tel. 0 42 05-79 07 90, [www.elmerhaus-automobiltechnik.de](http://www.elmerhaus-automobiltechnik.de)

## FAZIT

TESTWERTUNG	1 ROTHE	2 SPORTEC
Langsdynamik	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★ (3,9)	★★★★★ (2,8)

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

■ Mit einem VW Bus sportlich um die Ecken und mit 240 Sachen geradeaus? Das geht, wenn man seinen T5 2.0 TSI zu Tuner Rothe schafft. Nach dessen Eingriff avanciert der „Bully“ zum Sport-

Transporter. Sportec kann seine teure Zusatzpower nicht in gute Fahrleistungen ummünzen. Auch das Fahrwerk enttäuscht.

Guido Naumann

