



Die Wilden & Feinen

Es gibt sie noch, die Luxuskarossen und Sportautos, mit vielen Zylindern, noch mehr PS und um wirklich viel Geld.

VON GUIDO GLUSCHITSCH

Jetzt habe ich gerade die letzten GEWINN-Ausgaben durchgeblättert und dabei bemerkt, dass wir an dieser Stelle vorwiegend über E-Autos, Hybride und vernünftig kleine Autos gesprochen haben. Pah, wir sind politisch und ökologisch so korrekt, dass es fast den Anschein hat, als gäbe es die Autos nicht mehr, nach denen wir uns voller Leidenschaft umdrehen, auch wenn die Hundlinge dabei mitunter so schnell sind, dass es uns im Nacken verreit. Die Luxuswagen, die einem mit ihrem Zwölfzylinder unweigerlich die Haare am Ärmel aufstellen, oder die Achtzylinder, die so rotzig klingen, dass wir innerlich mitknurren. Autos, für die man so viel Geld hinlegen muss, dass sich andere darum ein Haus kaufen. Fahrzeuge, die der schönsten Kategorie des Statussymbols bei Weitem entwachsen sind. Wie der Rolls-Royce Ghost.

Magic Carpet Ride im Ghost

Wer so ein Auto fährt, macht das nicht, um seinen Status darzustellen. Die Einedrahra-Autos sind andere. Dafür ist

ein Rolls-Royce trotz seiner imposanten Erscheinung eigentlich viel zu zurückhaltend – zumindest dann, wenn nicht grad wieder ein Scheich einen psychedelischen Regenbogen als Farbmuster für Außenfarbe und Innenausstattung abgegeben hat. Gut, dort funktioniert er anscheinend noch als Statussymbol. Und da rächt es sich nach unserem Geschmack mitunter, dass man bei Rolls-Royce wirklich jeden Kundenwunsch umsetzt, mit britischer Gelassenheit. Da wird Ihnen keiner sagen, dass die türkisen Sitze nicht zum lila Armaturenbrett passen. Die bauen es einfach.

Dabei tut man gut daran, einen Ghost von der Stange zu kaufen – was ja eh nicht geht, weil man in Goodwood ja von Hand und nicht in Massenfertigung baut. Nehmen Sie ihn in Weiß, mit dunklem Innenraum, wie ihn die Designer angedacht haben. Von mir aus auch in britischem Grün mit hellem Innenraum. Aber keine Kunststückln bitte...

Derer bietet der Ghost ohnedies schon genug. Wir reden da nicht vom 6,75 Liter großen V12 mit 571 PS oder

Rolls-Royce Ghost

Modell: Rolls-Royce Ghost ab 250.000 Euro exkl. Steuern

Technik: V12-Zylinder-Twin-Turbo-Benzinmotor, 6.750 ccm, 571 PS, Acht-Gang-Automatik, Allradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 5.546x2.148x1.571 mm, Kofferraumvolumen 507 Liter

Fahrleistungen: Spitze 250 km/h, Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 4,8 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 15,7 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 358 g/km, Euro 6

Design: Keiner bringt klassische Eleganz und schlichte Moderne so gut auf vier Räder wie Rolls-Royce. Sie werden mir spätestens dann recht geben, wenn Sie sehen, dass die Rückspiegel nicht die breiteste Stelle des Ghost markieren.

Praxis: Wer schöpft wie ein Knecht, soll wenigstens fahren wie ein König. Wenn Sie sich wegen der schierer Länge des Wagens Sorgen machen? Unnötig. Er hat eine Allradlenkung und ist wendig wie ein Kompaktwagen.

Preis: Wenn wir jetzt über den Preis reden müssen, dann ist das nicht Ihr Auto. Klar brauchen Sie Geld für diesen Wagen. Wie viel? Lassen Sie mich Rolls-Royce zitieren, die auf die Frage nach der Leistung ihrer Autos gerne antworten: „Ausreichend.“

der exquisiten Ausstattung. Ich meine das neue satellitenbasierte System, das den Fahrkomfort noch weiter erhöht. Der Ghost scannt optisch nämlich die Fahrbahn vor sich ab und adaptiert dementsprechend das Fahrwerk. Damit aber nicht genug, nutzt er jetzt auch Daten, die er sich via Satelliten holt, um nicht nur das Fahrwerk, sondern auch das Getriebe vorausschauend abstimmen zu können. Magic Carpet Ride nennt Rolls-Royce die Technologie und wirklich, ein fliegender Teppich kann nicht einmal, wenn er handgeknüpft und hochflorig ist, angenehmer zum Reisen sein.

Supersport-SUV

Das genaue Gegenteil: BMW X6 M Competition in einer der beiden M-Modi. Da spürst du jedes kleine Steinchen auf der Straße. Das muss aber auch so sein, wenn man die 625 PS in diesem Supersport-SUV fordert. Auf der Rennstrecke will man ganz genau wissen, wo der Grip ist, wo der Grenzbereich anfängt, nur dann ist man schnell. Und das geht sogar mit diesem bulligen SUV. In unter vier Sekunden sprintet der aus dem Stand auf Tempo 100. In Kurven liegt er wie ein Brett. Es ist unglaublich faszinierend, diesen Wagen einmal in einer geschützten Umgebung wie auf einer Rennstrecke zu bewegen.

Noch faszinierender ist aber der Spagat, denn der Supersport X6 schafft. In der Komfortstellung ist er nämlich auf einmal ein Wagen, den man gern im Alltag fährt. Auch wenn man es mit den Bandscheiben hat. Nur andrücken tut er selbst dann noch, dass man meint, seinerzeit im Physikunterricht nicht alles richtig verstanden zu haben. Bleibt unterm Strich ein großer SUV für den Alltag oder ein Sportwagen, der auf der Rennstrecke Striche zieht.

M wie modifiziert

Letzteres kann der neue Ferrari Portofino M auch ganz gut. Sogar ein bisschen besser als der BMW, weil der Ferrari noch mehr dem Sport und so gar nicht dem Alltag verpflichtet auf reinen Hinterradantrieb setzt. Mit 620 PS ist der Unterschied zum X6 M nicht so gewaltig. Und schön ist er auch noch, der modifizierte Portofino – daher das M. ▶



BMW X6 M

Modell: BMW X6 M Competition um 218.166 Euro

Technik: Acht-Zylinder-Twin-Turbo-Benzinmotor, 4.395 ccm, 625 PS, Acht-Gang-Automatik, Allradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.941x2.019x1.693 mm, Kofferraumvolumen 580 bis 1.530 Liter

Fahrleistungen: Spitze 290 km/h, 0 auf 100 km/h: 3,8 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 12,7 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 289 g/km, Euro 6d-Temp

Design: Sportlicher kann ein SUV-Coupé nicht aussehen. Der mächtige Grill mit den großen Lufteinlässen lässt nicht vermuten, wie hochwertig und luxuriös der Innenraum ist.

Praxis: Ein Tausendsassa ist der X6 M, kann er doch alles, was ein großer SUV und ein Sportwagen kann.

Preis: Der X6 startet bei 90.400 Euro, der X6 M bei 165.000 Euro. Mit dem Competition-Paket um 11.175 Euro und ein paar Extras wie der Bowers & Wilkins Diamond Surround-Anlage und Bildschirmen im Fond sprengt man auch die 200.000-Euro-Grenze.



Ferrari Portofino M

Modell: Ferrari Portofino M um sicher mehr als 240.000 Euro

Technik: V8-BiTurbo-Benzinmotor, 3.855 ccm, 620 PS, Acht-Gang-Automatik, Hinterradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.594x1.938x1.318 mm, Kofferraumvolumen 292 Liter

Fahrleistungen: Spitze 320 km/h, 0 auf 100 km/h: 3,45 Sekunden, Durchschnittsverbrauch Liter/

100 km, CO₂-Emissionen g/km, Euro 6d

Design: Ferrari halt. Atemberaubend, kopfverdrehend, seufzendmachend.

Praxis: Naja, um den Nachwuchs in den Kindergarten zu bringen, ist das vielleicht nicht das passende Auto. Aber da fällt Ihnen schon was ein, was Sie mit dem Auto machen, wenn wir Ihnen den für ein Jahr hinstellen täten?

Preis: Zum Preis gibt es noch keine offizielle Info. Unter 250.000 Euro wird das aber ziemlich sicher nix werden.



Mercedes-AMG GT

Modell: Mercedes-AMG GT 63 S
Viertürer-Coupé um 245.686 Euro

Technik: V8-Biturbo-Benzinmotor, 3.982 ccm, 639 PS, Neun-Gang-Automatik, Allradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 5.050x1.870x1.450 mm, Kofferraumvolumen 461 Liter

Fahrleistungen: Spitze 315 km/h, 0 auf 100 km/h: 3,2 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 13,2 Liter/100 km, CO₂-Emissionen 299 g/km, Euro 6

Design: Welch herrliche Kombination

aus Coupé und Viertürer, Rennwagen und Limousine, Langstreckenfresser und Kurvenräuber.

Praxis: Über Fahrdaten brauchen wir nicht reden. Erstaunlich, wie groß der Kofferraum ist und was da alles rein geht, obwohl jetzt 461 Liter nicht nach einem Raumwunder klingen. Doch das ist er, auch in der zweiten Reihe.

Preis: Zu Redaktionsschluss überarbeitete Mercedes-Benz die Preisliste. Gut möglich, dass die jetzt schon online ist. Nur: Unter 200.000 Euro sollten Sie gar nicht darüber nachdenken, wenn Sie einen fetten V8 haben wollen.



Porsche Taycan

Modell: Porsche Taycan Turbo S um 214.469 Euro

Technik: E-Synchronmotoren vorne und hinten, 761 PS, Automatik, Allradantrieb

Abmessungen: LängexBreitexHöhe 4.960x1.970x1.380 mm, Kofferraumvolumen 81 + 366 Liter

Fahrleistungen: Spitze 260 km/h, 0 auf 100 km/h: 2,8 Sekunden, Durchschnittsverbrauch 25,7 kWh/100 km, Reichweite bis 412 km

Design: Schon mutig, aber gelungen.

Ein Stück weit hat man sich vom legendären 911er entfernt, obwohl man ihn im Taycan immer noch sieht.

Praxis: Zwei Kofferräume, vier Sitzplätze, und 400 Kilometer Reichweite: Das degradiert jedes andere Auto schnell zum Zweitwagen.

Preis: Wie heißt es bei den E-Autos so schön? Die Anfangsinvestition ist ein bisschen höher, aber nach ein paar Jahren rechnet sich das wieder. Wie viele Jahre das bei einem Taycan sind, den es ab 110.034 Euro gibt, können wir aber erst nachrechnen, wenn Sie uns Ihr Referenzauto nennen.

Was passierte bei dem Update? Der V8 hat nun 20 PS mehr und ein neues Getriebe. Die ersten sieben Gänge sind kürzer übersetzt, der achte Gang als Overdrive ausgelegt. Damit lassen sich auch längere Autobahnetappen geschmeidig zurücklegen, während man am Rundkurs noch schneller ist.

Auf Knopfdruck Rennauto

Am Rundkurs durfte ich noch vor Corona den Mercedes-AMG GT bewegen. Allein bei der Erinnerung daran steigt der Puls immer noch. Der hat noch einmal mehr Leistung. 639 PS drängen aus dem vier Liter großen V8 auf die Räder. In der Rennstreckeneinstellung ist der Wagen so kompromisslos, dass man es mit der Angst zu tun bekommt – was unnötig ist, weil er sich selbst im Kampfeinsatz einfach dirigieren lässt und nie dem Fahrer was aufzwingt. Aber wenn du mit 300 auf der Uhr auf eine Kurve zuschießt, und du weißt, dahinter ist eine Kurve, die du nicht siehst, vergisst du ganz schnell, dass es sich in den letzten drei Runden auch leicht ausgegangen ist und du wieder zu früh vom Gas gegangen bist, weil dir der Mut fehlte. Du vergisst, dass du gestern mit dem Wagen noch den Wocheneinkauf erledigt hast, ohne dass die Bierflaschen aus der Kiste gehüpft sind oder die Eier beim Anbremsen auf der Windschutzscheibe zu einem Kunstwerk wurden.

Man mag gar nicht glauben, wie die besten Hersteller zwei komplett unterschiedliche Autos in ein Fahrzeug packen. Rennauto – Knopfdruck – Alltags-Limousine – Knopfdruck – Morddrohungen vom Beifahrersitz.

E-Supercar

Das kann einem im Porsche Taycan auch passieren. Der prescht in 2,8 Sekunden von 0 auf 100. Da drückt es Ihnen die Luft – im besten Fall – aus den Lungen. Mit Taycan ist Porsche in die E-Mobilität gestartet und zeigt, dass die Porsche-Philosophie nicht am Boxermotor hängt. Ein Porsche ist auch dann ein echter Porsche, wenn er einen leisen und emissionslosen Antrieb hat. Und wir zeigen damit, dass wir ganz aus dem Öko- und E-Mobilitäts-Eck nicht mehr rauskommen, auch wenn wir über die aktuellen Supercars reden. **G**