

MAZBLATT

KIA DRIFT-CHALLENGE

Länge 00:05:55

Zusammenfassung

Verbrenner oder Elektroantrieb - die Fahrdynamik ist verschieden. In einem eintägigen Drift-Lehrgang versuchen die Teilnehmer herauszufinden, wo die Unterschiede im Fahrverhalten liegen. Kann das blitzschnelle Ansprechen auf Gasbefehle beim E-Auto die sanftere Leistungsentfaltung des Verbrenners kompensieren?

Social Media Teaser

Verbrenner oder Elektroantrieb - wer driftet besser? Wir haben es mit unseren Testern auf einem Profi-Lehrgang herausgefunden.

O-Töne

Name	Funktion
Tim Weber	Drift-Instruktor
Moritz Johann	Teilnehmer

Musik

Titel	Interpret	Komponist	Labelcode
-------	-----------	-----------	-----------

Musik Info

Musik in diesem Beitrag GEMA-frei

Text

00:00:00-00:00:10

Intro ohne Text

00:00:10-00:00:21

Off: Welcher driftet besser? Verbrenner oder Elektropower? Um das herauszufinden hat Kia eine Gruppe von Autotestern eingeladen, um die unterschiedliche Fahrdynamik herauszufinden.

00:00:21-00:00:28

O-Ton: Tim Weber, Drift-Instruktor

„Wie haben hier zwei grundverschiedene Fahrzeuge. Einmal ein Verbrenner, den Stinger GT und dann den EV 6 GT.“

00:00:28-00:01:46

Off: Der EV 6 GT ist ein Elektroauto der allerneuesten Generation. Und eines mit richtig Bumms. Das Fahrzeug hat zwei Elektromotoren, je einen an der Vorder- und Hinterachse. Damit verfügt das Auto über einen Allradantrieb. Zusammen kommen beide Motoren auf 585 PS und 750 Newtonmeter Drehmoment, eine gewaltige Leistung, die - wie bei Elektromotoren üblich - vom ersten Moment an vollständig zur Verfügung steht. Für 69 990 € steht der EV 6 GT in der Preisliste.

Rund 10 000 Euro mehr, als Kia für den Stinger GT verlangt. Mit ihm läutete Kia vor einigen Jahren einen stilistischen Umbruch ein. Mehr Emotion war fortan angesagt und der Stinger lieferte. Vorne leistet ein Sechszylinder-Turbomotor 366 PS bei ebenfalls stämmigen 510 Newtonmeter Drehmoment. Die Kraft wird über ein Achtgang-Automatik ebenfalls an Vorder- und Hinterachse geleitet. Prinzipiell herrscht also nahezu Waffengleichheit, wäre da nicht der Leistungsunterschied.

Nach einer kurzen Einweisung hinter dem Motodrom von Hockenheim geht es auch schon los. Die Teilnehmer machen sich kurz mit den Autos vertraut und dann wird das Testmodul bewässert. Ring frei zur ersten Runde.

00:01:46-00:01:54

O-Ton: Moritz Johann, Teilnehmer

„Jetzt gibt es erste Driftübungen. Wir müssen einen Lastwechsel-Slalom fahren, d.h., das Heck soll ein bißchen ausbrechen. Bin gespannt, wie das so ist.“

00:01:54-00:01:59

Zwischenspiel ohne Text

00:01:59-00:02:00

Off: Ups...

00:02:01-00:02:09

O-Ton: Moritz Johann, Teilnehmer

„Das ist nicht ganz einfach. Man muss schon ein paar mal üben, bis man den richtigen Zeitpunkt für Gas und Bremse herausgefunden hat.“

00:02:09-00:02:14

Off: Jetzt werden die Autos getauscht. Es gilt ja die Unterschiede herauszufinden.

00:02:14-00:02:22

O-Ton: Moritz Johann, Teilnehmer

„Jetzt schaue ich mal was der Stinger so kann, was der Unterschied zwischen Verbrenner und Elektro ist. wahrscheinlich der Schwerpunkt und die Gasannahme. Das wird spannend.“

00:02:22-00:02:27

Zwischenspiel ohne Text

00:02:27-00:02:32

Off: Schnell wird deutlich: Mit dem Stinger kommen die Tester auf Antrieb besser zurecht.

00:02:32-00:02:56

O-Ton: Moritz Johann, Teilnehmer

„Der Unterschied ist gewaltig, das hätte ich nicht gedacht. Der Verbrenner ist für mich wesentlich besser einzuschätzen und leichter zu kontrollieren in der Gasannahme und nicht so aggressiv. Das Elektroauto ist natürlich gewaltig in der Leistung das macht schon Spaß. Aber der Grenzbereich ist sehr klein, man muss viel Gefühl im Fuß haben um das kontrollieren zu können. Bis jetzt bin ich daran noch gescheitert.“

00:02:56-00:03:07

Doch schon steht die nächste Übung an: Umsetzen. Das bedeutet von einem gezielten Linksdrift kontrolliert in einen Rechtsdrift umzusteuern. Instruktor Tim zeigt, wie es geht.

00:03:07-00:03:15

O-Ton: Tim Weber, Drift-Instruktor

„Wie Ihr seht, mache ich an der Lenkung fast garnichts. Alle Befehle kommen allein übers Gaspedal.“

00:03:17-00:03:23

O-Ton: Moritz Johann, Teilnehmer

„Das sieht einfach aus. Ich glaube, ich muss das jetzt nachmachen. Wird eine schwere Aufgabe.“

00:03:23-00:03:30

Zwischenspiel ohne Text

00:03:30-00:03:35

Off: In der Tat, der EV 6 GT verlangt des Fahrern alles ab.

00:03:35-00:03:42

O-Ton: Teilnehmer

„Der EV 6 verlangt einem alles ab. Bei ersten Versuch habe ich mich ja sofort gedreht.“

00:03:42-00:03:46

Off: Instruktor Tim erklärt, woran das liegt.

00:03:46-00:03:55

O-Ton: Tim Weber, Drift-Instruktor

„Wir haben beim Elektroauto nur einen Gang, d.h. wir haben ziemlich früh viel Drehmoment und Leistung. Da braucht man ein gewisses Feingefühl.“

00:03:57-00:04:02

Off: Die homogene Leistungsentfaltung des Verbrenners macht die Sache einfacher. Meistens...

00:04:05-00:04:13

O-Ton: Moritz Johann, Teilnehmer

„Mega. Das macht richtig Spaß. Auch durch die gezielten Anweisungen lernt man sehr schnell dazu.“

00:04:16-00:04:37

O-Ton: Tim Weber, Drift-Instruktor

„Es ist halt so: Man lernt 20 oder 30 Jahre lang immer beim Ausbrechen vom Gas zu gehen, Lenkung gerade und sonst nichts machen. Das ist ja auch gut für den Straßenverkehr. Aber hier heißt es plötzlich gegenlenken und Gas geben. Bis man diese Umstellung im Kopf vollzogen hat, das dauert eben ein bißchen.“

00:04:39-00:05:10

Off: Irgendwann klappt es dann eben doch. Übrigens: keine Angst, dass Ihnen so etwas im Straßenverkehr passiert. Das ausbrechen des Autos wird im Normalfall von vom ESP komplett verhindert. Erst wenn man alle Fahrhilfen ausschaltet, ist driften möglich.

Am Ende des Tages darf der RV 6 GT dann nochmal zeigen, wo der Hammer hängt. Null auf 100 schafft er in 3,5 Sekunden, da sollte der Stinger kein Land sehen.

00:05:10-00:05:16

O-Ton: Moritz Johann, Teilnehmer

„Jetzt ist Drag-Race angesagt. Da ist der Stinger leistungstechnisch im Nachteil, aber durch fahrerisches Können werde ich es wettmachen.“

00:05:16-00:05:25

Zwischenspiel ohne Text

00:05:25-00:05:47

O-Ton: Moritz Johann, Teilnehmer

„Der Unterschied zwischen Elektroauto und Verbrenner ist definitiv die Gasannahme. Man muss echt feinfühlig sein mit dem Gas und das viele Drehmoment unten herum. Der Verbrenner ist dagegen viel gutmütiger, er ist feinfühlicher, du kannst mehr spielen und dich herantasten. Aber am Ende war es eine Super-Veranstaltung, hat Spaß gemacht und ich habe echt viel gelernt.“

00:05:47-00:05:55

Ende auf Musik