

HAFTPFLICHT

GT3-RS-Fahrer aufgepasst! Hier kommt der Reifentest für euren Flieger. Wir haben alle sechs erhältlichen **Semislicks** mit NO-Kennung für euch getestet. Hot Lap, Long Run, Nasshandling, Bremsen

Michelin Pilot Sport Cup 2 (NO)

Michelin Pilot Sport Cup 2 R (NO)

Pirelli P Zero Corsa (NO)

Pirelli P Zero Trofeo RS (NO)

Goodyear Eagle F1 Supersport R (NO)

Goodyear Eagle F1 Supersport RS (NO)

SOMMERREIFEN- und Ganzjahresreifen-Tests hatten wir bereits in den letzten Ausgaben ausführlich beleuchtet. Die Sieger sind wie immer diejenigen, die im Nassen und im Trockenem den besten Kompromiss schaffen und auch in puncto

Geräusch und Rollwiderstand brillieren. Schön und gut, spielt aber bei einem besonderen Auto keine Rolle. Bei diesem Überflieger geht es um nichts anderes als reine Rennstrecken-Performance. Da gibt es keine normalen Sommerreifen, da passen nur Semislicks

drauf. Gemeint ist der Porsche 911 GT3 RS, das aktuell beste und schnellste Tracktool mit Kennzeichen. Die Käufer dieses Fluggeräts werden sich damit hauptsächlich auf der Rennstrecke und bei Trackdays aufhalten. Einige transportieren auf Hängern, andere fahren

Auf diesem Bild sieht man gut die unterschiedlichen Höhen trotz gleicher Dimensionen. Gewichte? Zwischen 51,8 und 57 Kilo (Satz)

auf Achse zum Ring. Genau für diese Klientel ist es auch wichtig, dass man nach einem langen Trackday sicher wieder nach Hause kommt und auch mal einen Regenschauer ohne viele Aha-Erlebnisse übersteht. Kommen wir zum Punkt: Porsche bietet für den GT3

RS sechs verschiedene Reifen mit eigener, speziell auf dieses Auto abgestimmter NO-Kennung an: drei normalere Semis, drei Hardcore-Gummis. Grund genug, einmal alle Pneus auf dem Auto gegeneinander antreten zu lassen. Ist Michelins Cup 2 R wirklich

das Nonplusultra? Kann der neue Pirelli Trofeo RS mithalten? Was können die Goodyear-Pellen? Wie sehen die Reifen nach einem Long Run aus? Was geht im Nassen? Fragen, zu denen wir in Vizzola und Nardó Antworten gesucht und gefunden haben.

MAKING OF

Bei solch einer Geschichte werden viele Reifen und Felgen bewegt – viel transportiert und organisiert. Dazu braucht es ein perfektes **Team**. Danke schön!



Für die „Hot Laps“ wurde die Strecke frühmorgens von 5 bis 8 Uhr für uns exklusiv gesperrt



Porsche schickte Jan Frank (Mitte, Fahrtechnik-Ingenieur GT-Team) und Patrick Ehrlich (rotes Shirt)



Sicher ist sicher: Bevor man in Nardó auf die Strecken darf, muss man einen Tag die Schulbank drücken und alle Befehle können



Porsche-Racer Jörg Bergmeister schaute in Nardó vorbei und gab noch einige Tipps



Damit man beim Räderwechsel keine Zeit verliert, waren beim Ein- und Aussteigen akrobatische Übungen vonnöten



Am Trockenhandling-Kurs in Nardó lebt diese schwarze Katze, bisher unverseht

Nach einer Woche harter Testarbeit haben wir uns mit einem Herzchen beim S-GO 5040 bedankt



Ohne Messwerte keine belastbaren Erkenntnisse. VBox und Co waren immer an Bord



Pirellis Reifenentwickler Emanuele Vanzetti (l.) und Alberto Fantoni erklären zu Testbeginn die Besonderheiten des neuen Pirelli P Zero Trofeo RS

Bremsen Nass und Trocken

Ob trocken oder nass – die sechs Reifen müssen sich auf den Testgeländen beweisen. Nässe spielt beim RS keine große Rolle, aber gut zu wissen, was geht und was nicht

Nass

Wie schon erwähnt, für GT3-RS-Piloten ist das Nässe-Kapitel wahrscheinlich uninteressant. Selten wird das Auto Wasser sehen. Doch wenn man doch mal einen nassen Trackday erwischt, will ich auch wissen, was in Sachen Bremsen geht. Wie das ABS mit den unterschiedlichen Pneus zusammenarbeitet. Hier kommt es auch auf gute Wasserverdrängung, weiche Gummimischung und die Aufstandsfläche an. Hier bietet klar einer der normaleren Semis die beste Performance. In dem Fall überraschend der Goodyear Supersport R. Überraschend? Ja, weil er im Nasshandling gar nicht überzeugte, da sah selbst der Trofeo RS besser aus. Sei es drum, 28,2 Meter aus Tempo 80 sind ein ordentlicher Wert. Dazu bester Geradeauslauf und die wenigsten ABS-Eingriffe. Schlusslicht, auch überraschend, der Michelin Cup 2. Hier scheint ihm die im Vergleich zu Corsa und Goodyear R härtere Gummimischung am meisten wehzutun. Bei ihm verhindert der sich langsam ausbildende Wasserkeil unter der Lauffläche teilweise den Kontakt zur Piste.



Die Nassbremsungen aus Tempo 80 waren für den RS kein Problem, alles stabil

Bis ca. 90 km/h beschleunigen, in die nasse Spur einfahren und voll verzögern. Rechts die zweite Spur für 200-0

Goodyear R	28,2
Pirelli Corsa 2	28,7
Michelin Cup 2	30,7

Pirelli Trofeo RS	29,4
Michelin Cup 2 R	29,8
Goodyear RS	nicht getestet

Bremsweg in Metern aus 80 km/h

Prova Pneumatico Vizzola

Die in der Nähe von Mailand und von Pirelli erbaute Teststrecke dient hauptsächlich dem Nasshandling. Vizzola bietet eine Handlingstrecke mit verschiedenen Layouts, verschiedene Brems- und Geräuschstrecken. Der Kurs verfügt über eine moderne Sprinkler-Anlage, die den Wasserstand immer konstant hält. Beste Bedingungen also für unsere Nass-Tests.



FOTOS: RONALD SASSEN (3)

„Bei Bremswegen von 27 Metern aus 100 km/h denkst du, dir fällt das Hirn aus dem Kopf.“
Guido Naumann, Redakteur

Trocken

15,17 Meter pro Sekunde, diesen Wert hat unsere VBox noch nie gesehen. Zusammen mit 26,79 aus 100 und 98,03 Metern aus 200 km/h sind das Rekordwerte. Wer bessere Bremswege schafft, bitte melden! Das Bremsen auf trockenem Asphalt dürfte für GT3-RS-Fahrer etwas interessanter sein als die nassen Übungen. Eine Vollbremsung bis zum Stillstand ist auf der Rennstrecke eher ungewöhnlich, dennoch decken die Werte und der Weg dahin die Performance der Reifen auf. Der Cup 2 enttäuscht etwas, dessen härtere Gummimischung hat mehr mit dem ABS zu kämpfen als die anderen Reifen und verschenkt einige Zentimeter. Der Pirelli Corsa überrascht mit Werten unter 30 Metern, die Regelelektronik harmonisiert mit dem Italiener gut. Bei den Hardcore-Semis sind alle dicht beieinander, alle um die 27 Meter. Goodyear vorn, Pirellis Trofeo RS schaffte dagegen als einziger die 27er-Marke viermal hintereinander. Die Verzögerungen waren so heftig, dass das Getriebe mit dem Zurückschalten nicht hinterherkam und der Motor verstummte.

Pirelli Corsa	29,5
Goodyear R	30,5
Michelin Cup 2	30,9

Goodyear RS	26,8
Pirelli Trofeo RS	27,2
Michelin Cup 2 R	27,2

Bremsweg in Metern aus 100 km/h

Wow, 100 auf 0 in nur 26,79 Metern! Wir haben auch die 200-0 gemessen. Bester: mit 98,03 Metern auch der Goodyear RS



Handling Nass

Logisch, GT3-RS-Piloten werden versuchen, jedem Regenschauer aus dem Weg zu gehen, oder das Auto auf dem Hänger von daheim zur Rennstrecke transportieren. Doch gut zu wissen, wie die Pneu reagieren, wenn man doch mal überraschend unter die Dusche gerät. Vor allem interessant für die drei Hardcore-Semislicks. Vielleicht lag es an der Strecke oder besser gesagt am italienischen Wasser, das aus den Sprinklern kam, aber der Pirelli P Zero Corsa fuhr hier

auf der 2,8 Kilometer langen Nasshandlingstrecke von Vizzola in einer anderen Liga. Ich bin schon einmal Renn-Regenreifen beim 24h-Rennen gefahren, die Corsa waren vom Gefühl her nicht weit weg. Mal zur Einordnung, der Corsa fuhr im Schnitt drei Sekunden schnellere Rundenzeiten als der Nächstschnellste, der Michelin Cup 2. Wie machte das der Italiener? Sehr gutes Einlenken, ruhige Hinterachse, in engen Kehren kann man Untersteuern mit dem Gasfuß und leichtem Übersteuern gut korrigieren.

Aquaplaning? Schwimmt erst bei Tempo 150 auf, sensationell. Und wir bleiben bei Pirelli, denn deren Trofeo RS fuhr subjektiv nicht viel schlechter als Corsa und Cup 2, schwamm erst bei Tempo 135 auf, begeisterte mit zartem, gut beherrschbarem Übersteuern. Sportsport R und Cup 2 R? Goodyear versetzt oft kritisch über die Längsachse, Michelin schwimmt schon bei 120 auf, die Vorder- passt nicht perfekt zur guten Hinterachse.

Das Nasshandling in Vizzola war öfter ein Ritt auf der Rasierklinge. Nur nicht anecken, Nardó stand anschließend noch auf dem Programm



Sieht schnell aus: Mit dem Pirelli Corsa ging es richtig flott zur Sache. Ein Pneu, der übers Wasser laufen kann

Ist das Kunst? Herrlich, wie die üppigen Spoiler die Gischt verzaubern



Semislicks im Nassen, lustige Rutscherei? Jein, einige PneuS griffen echt gut

„Kaum zu glauben, dass man mit so einem Bestzeit-Gummi wie dem Pirelli Trofeo RS im Nassen so stabil um den Kurs kurvt.“
Guido Naumann, Redakteur

Pirelli Corsa	84,4
Michelin Cup 2	81,8
Goodyear R	80,4

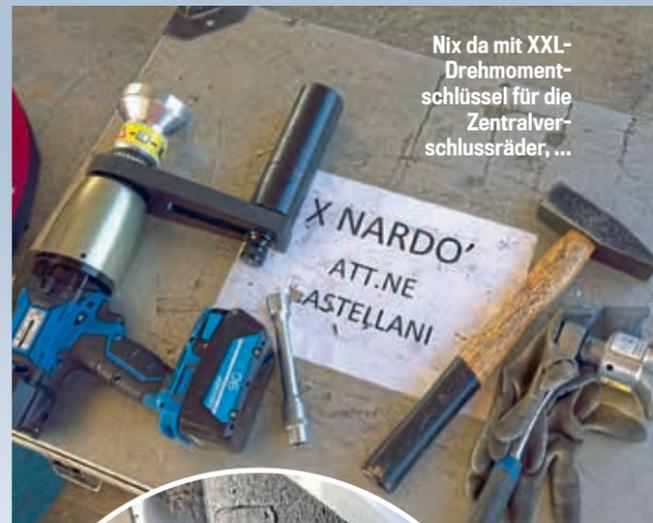
Pirelli Trofeo RS	81,9
Michelin Cup 2 R	78,9
Goodyear RS	nicht getestet

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h

Long Run

Insgeheim ist diese Disziplin die wichtigste in unserem Reifentest. Dass die Hardcore-Semis Hot Laps drauf haben, wissen wir, sehen wir gleich. Viel wichtiger in der Trackday-Szene ist die Ausdauer. Nach wie vielen Runden bricht die Performance ein? Wie sieht der Gummi nach einem Tag Rennstrecke aus? Was machen Luftdruck und Temperaturen? Einen kompletten Trackday haben wir zwar nicht simuliert, dennoch sind wir sechs Runden auf einem 80-Prozent-Level gefahren, alle sechs Pneu auf gleichem Niveau. Warum nur sechs Runden? Der Nardó-Asphalt ist rauher und anspruchsvoller als zum Beispiel die Nordschleife. Die gefahrene Distanz kann man in etwa mit einer Belastung von 10-15 Runden Sachsenring vergleichen. Bei den normaleren Semis ist der Michelin Cup 2 ganz vorn. Mit seiner im Vergleich zur Konkurrenz härteren Gummimischung ist er anfangs zwar noch nicht wach, zur Hälfte der Distanz sind aber Kurvenstabilität und Speed so stabil, dass er bis zum

Schluss auf einem schnellen Niveau fährt. Und mit dem Reifenbild kann man noch entspannt im Regen nach Hause fahren. Der Pirelli Corsa ist hier das Schlusslicht, der Pneu fällt ab Runde drei immer wieder mit Übersteuern auf. In der Hardcore-Gruppe überzeugt dagegen der Trofeo RS. Der neue Semi bleibt quasi von Runde zwei bis sechs auf einem extrem stabilen und schnellen Niveau. So gut, dass er in der vierten Runde noch eine schnelle Runde raushaut, ohne danach über die Temperaturen einzubrechen. Cup 2 R und Goodyears RS? Beiden merkt man an, dass sie für eine schnelle Runde konzipiert, dementsprechend weich sind und nur am Anfang brillieren. Dann fangen sich beide viel Pickup ein, den man bis zum Schluss nicht mehr losbekommt, den RS oft ins Schlingern bringt. Der Michelin hat dabei am meisten Probleme mit den Reifenstückchen. Beim Druck sind sich alle einig, mit 1,7 bar rundum gestartet, alle sechs hatten am Ende 2,0/2,3 bar (VA/HA).



Nix da mit XXL-Drehmoment-schlüssel für die Zentralver-schlussräder, ...



... Porsche brachte zum schnellen Wechsel eine Eigenkonstruktion mit einstellbarem Drehmoment mit nach Nardó

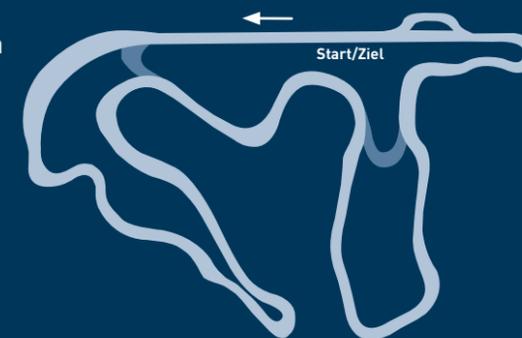


Bei den Temperatur-messungen nach den Runden waren nur die Goodyears mit teilweise über 90 Grad (HA) auffällig

RUNDE	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Pirelli Corsa	2:31,3 min	2:26,7 min	2:25,7 min	2:25,4 min	2:27,1 min	2:29,1 min
Michelin Cup 2	2:31,1 min	2:28,3 min	2:25,7 min	2:25,4 min	2:24,4 min	2:24,7 min
Goodyear R	2:27,4 min	2:24,8 min	2:26,8 min	2:25,9 min	2:25,7 min	2:26,6 min
Pirelli Trofeo RS	2:23,0 min	2:22,3 min	2:22,7 min	2:21,8 min	2:22,4 min	2:22,5 min
Michelin Cup 2 R	2:22,1 min	2:26,0 min	2:26,8 min	2:25,0 min	2:27,9 min	2:30,1 min
Goodyear RS	2:24,4 min	2:23,3 min	2:26,0 min	2:26,4 min	2:26,8 min	2:27,0 min

Nardó Trockenhandling

Der Kurs wird vom Asphalt her als sehr grob und extrem fordernd bezeichnet. Die Strecke ist 6222 Meter lang, besitzt 16 Kurven (7 rechts, 9 links) mit verschiedenen Radien und möglichen Geschwindigkeiten, wird gegen den Uhrzeiger-sinn gefahren, die längste Gerade ist 1000 Meter lang.



FOTOS: RONALD SÄSSEN (6)



Ex-Racer und Porsche-Marken-botschafter Jörg Bergmeister gab Strecken-Tipps



Fakt ist, mit allen sechs Reifen hat man beim Trackday Spaß und ist immer schnell. Nur bei Cup 2 R und Goodyear RS muss man bei Pickup aufpassen

Hot Lap

Normalerweise nennen wir diese Kategorie Trockenhandling, im Fall dieses Reifentests haben wir das in „Hot Lap“ umbenannt. Die Überschrift passt besser und sagt alles, in dieser Disziplin geht es um beste Rundenzeiten, quasi genau das, wofür drei der sechs Semislicks extra gebaut wurden: auf eine, maximal zwei Runden besten Grip abliefern. Genau diese Art von Pattex-Gummis, mit denen das Potenzial dieses GT3 RS erst vollends zur Geltung kommt. Das Prozedere? Die normalen Semislicks Corsa, Cup 2 und Supersport R werden ungeheizt mit 1,7 bar rundum auf die schnelle Runde geschickt, Trofeo RS, Supersport RS und Cup 2 R wurden vorher in Heizdecken auf 85 Grad angewärmt und mit 1,85/1,90 bar (VA/HA) losgeschickt. Zuerst durften die normalen Semis ran, auch damit die nicht mit etwaigem Pickup der schnelleren Pellen zu

kämpfen hätten. In der ersten Gruppe sticht der Michelin Cup 2 deutlich heraus, glänzt mit Stabilität an Vorder- und Hinterachse, feiner Rückmeldung, nur minimalem Untersteuern, insgesamt narrensicher. Corsa und Supersport R fühlen sich ähnlich präzise, gefühlvoll und schnell an, es fehlt bei zwei, drei Ecken an Seitenführung. In der zweiten Gruppe der Semis ist der Pirelli Trofeo RS der schnellste. Zwar nur knapp vor den anderen beiden, aber der Reifen begeistert mit dem gefühlt höchsten Gripniveau und breitem Grenzbereich. Und das auch in der zweiten Runde. Da sind Goodyear und Michelin schon weg von ihrem Peak. Der Supersport RS bietet



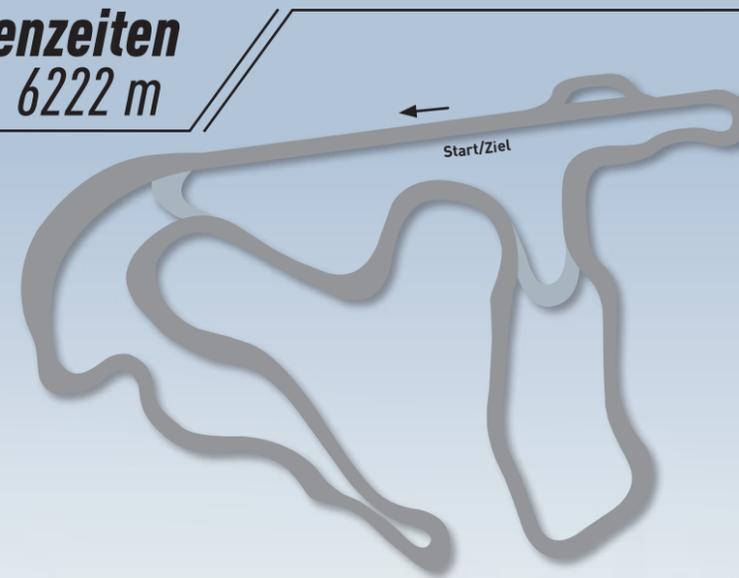
Hier die drei Hardcore-Semislicks nach den zwei schnellsten Hot-Lap-Runden. Auffällig ist vor allem, wie gut der Pirelli Trofeo RS nach dem Stress noch aussieht. Und man sieht auch, dass Goodyear und Michelin mit ihren etwas weicheren Gummimischungen schon in der zweiten Runde Probleme mit Pickup bekommen.

FOTOS: RONALD SASSEN (7)

das beste Gesamtfeeling in der ersten Runde, Grip wie ein Slick. Der Cup 2 R ist nah dran, beide brechen aber in Runde zwei leicht ein. Die Außenschultern (hinten rechts) werden zu heiß, zartes High-speed-Übersteuern ist die Folge.

Normal sind bei dieser Kuppe und Tempo 200 die Autos etwas in der Luft, der GT3 RS lacht nur drüber, die Aero lässt den Flieger am Boden

Rundenzeiten Nardó, 6222 m



Die Paradedisziplin der Hardcore-Semislicks in diesem Test. Die drei alltagstauglicheren Semis wie erwartet zwei bis drei Sekunden langsamer. Überraschend: nicht die Bestzeit des Trofeo RS, sondern dass der Goodyear RS so nah an der Benchmark Cup 2 R dran ist.

	RUNDENZEIT	TOPSPEED
Pirelli Trofeo RS	2:18,92 min	254,3 km/h
Goodyear RS	2:19,33 min	249,9 km/h
Michelin Cup 2 R	2:19,42 min	254,1 km/h
Michelin Cup 2	2:21,39 min	251,4 km/h
Goodyear R	2:22,01 min	251,0 km/h
Pirelli Corsa	2:22,12 min	250,6 km/h



Porsche überließ nichts dem Zufall, mit drei Sätzen Heizdecken wurde jeder Pneu gleichwertig behandelt

Penibel wurde morgens um 6 Uhr angefangen, die drei Hardcore-Semislick-Sätze auf 85 Grad vorzuheizen



Der Kurvenspeed erhöht sich mit Trofeo RS, Supersport RS und Cup 2 R auf ein kaum vorstellbares Niveau



Michelin Cup 2	156,3
Goodyear R	153,4
Pirelli Corsa	153,3

Pirelli Trofeo RS	159,1
Goodyear RS	158,6
Michelin Cup 2 R	158,5

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h

„Sind Sie schon mal Slicks gefahren? Nichts anderes ist das mit Trofeo RS, Supersport RS und Cup 2 R.“
Guido Naumann, Redakteur

Diese Reise wurde unterstützt von Goodyear, Michelin, Pirelli. Unsere Standards zu Transparenz und journalistischer Unabhängigkeit finden Sie unter go2.as/unabhaengigkeit.



Überraschung eins: Weltrekord (ohne Notar) für den Goodyear Supersport RS: 100-0 km/h in nur 26,79 Metern!



Überraschung zwei: der Pirelli Trofeo RS, im Nasshandling beinahe so stabil wie die normalen Semis, auf Cup-2-Niveau



Druck? Rundum 1,7 bar nicht vorgeheizt, mit 85 Grad Heizung vorn 1,85, hinten 1,90 bar Startluftdruck

SEMISLICK-REIFEN DER DIMENSIONEN: 275/35 R 20 – 335/30 R 21

		TESTSIEGER			VORBILDLICH		
		MICHELIN	PIRELLI	GOODYEAR	MICHELIN	PIRELLI	GOODYEAR
		Pilot Sport Cup 2 (NO)	P Zero Corsa (NO)	Eagle F1 Supersport R (NO)	P Zero Trofeo RS (NO)	Pilot Sport Cup 2 R (NO)	Eagle F1 Supersport RS (NO)
		102/109 Y** D/D/B*** 53,0 kg****	102/109 Y** D/A/B*** 55,6 kg****	102/109 Y** C/C/B*** 57,0 kg****	102/109 Y** C/B/B*** 56,0 kg****	102/109 Y** C/D/B*** 51,8 kg****	102/109 Y** C/D/B*** 55,6 kg****
		ca. 2000 Euro/Satz	ca. 1790 Euro/Satz	ca. 2000 Euro/Satz	ca. 2440 Euro/Satz	ca. 3200 Euro/Satz	ca. 2720 Euro/Satz
Gewichtungen in Prozent							
Trocken	Handling*	35	2	2-	2-	1+	1-
	Haltbarkeit ¹	35	1+	3+	2	1+	3
	Bremsen*	30	3+	2	2-	1	1+
Kapitelnote		80	2+	2-	2-	1+	2+
Nass	Handling*	60	2-	1	3	2-	- ²
	Bremsen*	40	3-	2-	2+	3+	3
	Kapitelnote	20	3+	2+	2-	2-	3-
Urteil			vorbildlich	vorbildlich	gut	vorbildlich	gut
Platzierung			1. Platz	2. Platz	3. Platz	1. Platz	2. Platz
Gesamtnote			2,1	2,4	2,6	2,0	2,6

* = sicherheitsrelevante Disziplin
 ** Last- und Speedindex
 *** EU-Label Rollwiderstand/Nassgriff/Geräusch
 **** Gewicht pro Satz
¹ Long Run, sechs Runden Nardò à 6,2 km auf 80 Prozent
² Nicht zum Test angetreten

Stärken
 Überzeugend sportliches Handlingverhalten, neutrale Balance, sehr viel Ausdauer bei Long Runs, gute Nässeperformance
Schwächen
 Kritisches Verhalten beim Nassbremsen, zu viel Bremsweg und ABS-Eingriffe im Trockenen

Stärken
 Im Nasshandling die absolute Nummer eins, so gut wie normale Sommerreifen, gute Rückmeldung im Trockenen
Schwächen
 Lenkt in Long Run und Hot Lap nicht ganz so präzise ein wie die Konkurrenz

Stärken
 Bester Nassbremsen aller sechs Reifen, etwas lenkträge und nicht ganz so präzise wie die anderen beiden
Schwächen
 Trotz gutem Nassbremsen versagt er im Nasshandling, das ist echt gefährlich

Stärken
 Brilliert im Trockenen in jeder Kurve, wie auf Schienen trifft es perfekt, zwei Runden Peak bei Hot Lap, Nasshandling deutlich fahrbarer als die anderen, Günstigster in der Gruppe
Schwächen
 Nassbremsen zu viele ABS-Eingriffe

Stärken
 Sauschnell, extrem präzise einlenkend, gut rückmeldend im Trockenen, Peak aber nur auf eine Runde, kurze Bremswege, leichtester Reifen
Schwächen
 Sehr Pickup-anfällig, nur eine Runde vollen Peak, teuerste Reifen

Stärken
 Auf die eine, erste Hot-Lap-Runde breiter Grenzbereich und gute Rückmeldung, so schnell wie die anderen
Schwächen
 Durch weiche Gummimischung sammelte er im Long Run am meisten Pickup auf, dann Über- und Untersteuern

Die Noten berechnen sich nach folgendem Schema

Noten	1+	1	1-	2+	2	2-	3+	3	3-	4+	4	4-	5+	5	5-	6
Punkte	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0

So haben wir bewertet:

Die Bewertung erfolgt in Schulnoten von 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend. Die Prozentzahlen hinter den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Die Kapitelbewertungen fließen mit 80 und 20 Prozent in die Gesamtbewertung ein.



Fazit
 Guido Naumann

Wie sagt man? Ein guter Reifen muss unter allen Bedingungen Leistung zeigen, auch im Regen. Und so haben wir auch alle sechs für den Porsche 911 GT3 RS zugelassenen Reifen baden lassen. Mit dem Ergebnis, dass man mit einem Extremisten wie dem Pirelli Trofeo RS im Nassen keine Angst haben muss. Der neue Italiener ist auch sonst eine Offenbarung, fährt die schnellste Runde, im Long Run am stabilsten, kostet einige Hundert Euro weniger als die Konkurrenz. Goodyear überrascht mit dem Supersport RS und seiner perfekten Trockenperformance. Michelins Cup 2 R ist wie gewohnt sauschnell, strauchelt im Nassen, der zivilere Cup 2 ist dagegen die Benchmark der normaleren Semis in diesem Vergleich.

