

SPASS- VERSTÄRKER

Wie immer: Weit vor dem Launch eines neuen M bietet **AC Schnitzer** eine passende Alternative für alle, die es nicht erwarten können. Der Tuner hievt den M240i auf echtes M-Niveau, sagt er

DU WIRST DICH WUNDERN!“ Raunte der AC-Schnitzer-Entwicklungschef Roman Fenners ins Telefon, als wir uns für den Test seines M240i xDrive verabredeten. Vor allem bei Fahrwerk und Reifen habe man große Fortschritte gemacht. Dabei war das doch gar nicht nötig. Zum einen ist das Serienauto schon eine echte Überraschung in Sachen Performance. Und zum anderen steht der neue M2 in den Startlöchern. Wir sind ihn bereits auf dem Salzburgring gefahren, das Ding wird der Hammer. Aber das haben wir ja schon vor ein paar Heften prognostiziert.

Als Tuner will man natürlich immer alles besser

machen als das Werk. Oder kleinere Modelle auf das Niveau der Sportler hieven. Beide Facetten beherrschen die Aachener seit Jahren bestens. Unzählige Rekorde auf dem Sachsenring und diverse Testsiege sprechen für das jahrelange Know-how von AC Schnitzer.

Als nun der neue Zweier auf den Markt kam und auch der M240er die Tunerhallen erreichte, war schnell klar: Hier kann man was draus machen. Die Basis fanden die Macher genauso sensationell wie wir, bei der Optik ginge aber noch was, meinte man. Und bis der neue M2 kommt, sollte ein gemachter M240 genauso viel Freude machen.

Dass die Aachener da mal nicht den Mund zu voll nehmen.

Ohne zu über-treiben: Selten hat die schnelle Runde mit einem Nicht-M so viel Spaß gemacht

Okay, etwas Show fürs Foto, so quer war es bei der Bestzeit nicht. Schräglage gehört aber immer dazu

Kein einfaches Chiptuning, man nimmt sich Zeit, entwickelt, Plakette inklusive

Erstaunlich, wie viel exakter und dennoch agiler der Zweier allein über das Fahrwerk und die Reifen ist



AC Schnitzer
M240i xDrive



Direkt vergleichen kann man die beiden G87er-Modelle maximal subjektiv. Die Motoren sind zwar in etwa baugleich, der eine mit einem, der andere mit zwei Turboladern. Zudem hat der neue M2 Hinterradantrieb und schon von Haus aus 460 PS. Beim Drehmoment kann Schnitzer aber jetzt bereits beim M240i mehr bieten. Im 4562 Euro teuren Leistungskit gibt es neben 46 zusätzlichen PS auch ein Drehmoment-Plus von 500 auf 600 Newtonmeter (M2 G87, 550 Nm). In 3,9 Sekunden soll der Schnitzer-BMW auf 100 gehen, der neue M2

Eine Nummer größer und breiter als die Serie, dazu extrem griffige Conti SportContact 7

in 4,1 Sekunden. Und ich nehme mal die Längsdynamik vorweg: „AC-AC2420“ schafft den Standardsprint in sage und schreibe 3,83 Sekunden.



Die 600 Newtonmeter nutzt der gedopte 240er schon perfekt beim Launch-Start. Zusammen mit den griffigen Reifen gelingt ein perfekter Schuss, da scharrt nichts, da sind keine Ladedruck-Schübe zu spüren, da passt alles. 1,5 Sekunden schneller auf 200 als das Basisauto, 3,8 bis Tempo 250, das ist für so einen „kleinen“ Umbau enorm!

Bemerkenswert ist auch das Bremsvermögen. Man denkt ja immer, die Werkstestwagen und ihre speziellen Reifen können alles am besten. Nichts da, Schnitzer-Entwickler Fenners steckt keine größeren Bremsen auf die



Auf den ersten Blick ein normaler Zweier. Erst beim genaueren Hinschauen sieht man den Frontsplitter. Dazu Fahrwerk und Räder neu

>> Achsen, er spannt nur neue Conti SportContact 7 auf hauseigene 20-Zöller. Ohne ein Zucken steht die Fuhre aus Tempo 100 schon nach sensationellen 30,7 Metern. Das Serienauto mit Michelin kommt erst 1,7 Meter später zum Stehen.

Und wie fährt er sich? Straße, Alltag, Rennstrecke? Mit den größeren Rädern und dem Sportfahrwerk lässt sich das Coupé erstaunlich handzahn bewegen. Da poltert nix bei Löchern, da wippt nichts nach, kein Kopfweh mit der kernig klingenden Sportauspuffanlage, man kann durchaus von extrem satt und dennoch komfortabel sprechen. Einen kleinen Minuspunkt finde ich dennoch, als mich auf der Autobahn bei Tempo 253 (Tacho) ein X5 M überholt. Das

Schnitzer-Auto könnte gefühlt 300 Rennen, wenn da nicht die serienmäßige Vmax-Sperre aktiv wäre. Man arbeite aber an einer Lösung für mehr Speed, keine Sorge.

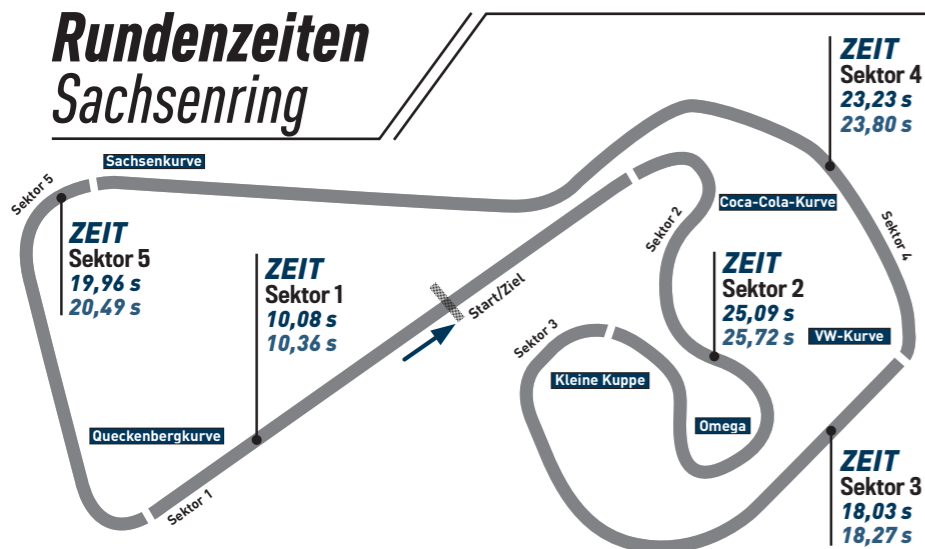
Fahrwerk komfortabel – klingt nicht nach Rennstrecke? Oder doch? Fenners ist ein Fuchs, er weiß, welches Setup der Sachsenring braucht. Genauso ist es, dieser Zweier swingt noch mal definierter um den Radius als die Serie. Der Vorbau folgt Lenkimpulsen ohne Verzug, biegt haftstark in den Winkel, während die Hinterachse die Mehrleistung perfekt in Vortrieb umsetzt, ohne sich dabei gänzlich ruhigstellen zu lassen. Der Schnitzer-Zweier bevorzugt die subtile Instabilität und holt sich dennoch über zwei Sekunden auf die Serie.

Ach, noch was Löbliches. Wieder mal beweist ein Tuner, dass mehr Power auch zu weniger Spritverbrauch führen kann. Da macht der Spaß gleich noch mehr Spaß! ☺



Nur 46 PS mehr, aber sauschnell 3,8 Sekunden schneller auf Tempo 250, echt krass! Das 100-Newtonmeter-Plus ist hier mitentscheidend für die Längsdynamik.

Rundenzeiten Sachsenring



	RUNDENZEIT	TOPSPEED
AC Schnitzer	1:36,39 min	222,1 km/h
Serie	1:38,64 min	217,6 km/h

Das Serienauto ist schon kein Kind von Traurigkeit. Lebendig und dennoch kurvenstabil. Das AC-Schnitzer-Auto kann das noch viel besser. Das Drehmoment-Plus spürt man vor allem bei den bergigen Ecken. Mit den Conti-Pellen und dem Fahrwerkumbau hat die Vorderachse noch mehr Biss, das Heck swingt noch genügend mit, die Rundenzeit ist richtig schnell, auf dem Niveau eines Porsche 718 Cayman S.

Alu-Pedale (282 Euro) und Fußstütze (271 Euro) sind ein Muss bei einem AC-Schnitzer-Umbau. Den Rest überlassen die Aachener der modernen Serienausstattung

Testbedingungen
Streckenlänge: 3671 Meter
Wetter: 17 °C, sonnig
Asphalt: trocken

FAHRZEUGDATEN

	AC SCHNITZER	SERIE
Motorbauart	R6	R6
Aufladung	Turbo	Turbo
Einbaulage	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	2998 cm ³	2998 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 90,0 mm	84,0 x 90,0 mm
Verdichtung	16,5:1	16,5:1
kW (PS) b. 1/min	309 (420)/6000	275 (374)/5500
Literleistung	140 PS/l	125 PS/l
Nm b. 1/min	600/3000	500/1900-5000
Getriebe	Achtstufenautomatik	Achtstufenautomatik
Antriebsart	Allrad	Allrad
Bremsen vorn	374 mm innenbelüftet	374 mm innenbelüftet
Bremsen hinten	345 mm innenbelüftet	345 mm innenbelüftet
Bremsscheibenmaterial	Stahl	Stahl
Radgröße vorn - hinten	8,5 x 20"	8 x 19" - 8,5 x 19"
Reifengröße vorn - hinten	245/30 R 20 - 255/30 R 20	245/35 R 19 - 245/35 R 19
Reifentyp	Continental SportContact 7	Michelin Pilot Sport 4 S (*)
Maße L/B/H	4548/2068*/1384 mm	4548/2068*/1404 mm
Radstand	2741 mm	2741 mm
Tank-/Kofferraumvolumen	52/390 l	52/390 l
Normverbrauch · CO ₂	8,4 l/100 km · 198 g/km**	8,4 l/100 km · 198 g/km**
Abgasnorm	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6d-ISC-FCM

* Breite mit Außenspiegeln; ** kombiniert nach WLTP-Norm

KOSTEN/GARANTIEN

Steuer pro Jahr	332 €	332 €
Typklassen HPF/VK/TK	17/27/27	17/27/27
Werkstattintervalle	nach Anzeige/2 Jahre	nach Anzeige/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	300/700 €	300/700 €
Garantie/Gewährleistung	Gewährleistung	Gewährleistung
Technik/km-Begrenzung	3 Jahre/ohne	3 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	5 Jahre	5 Jahre

MESSWERTE

AUTO BILD SPORTSCARS testet bei der DEKRA

Beschleunigung	AC Schnitzer	Serie
0-50 km/h	1,5 s	1,6 s
0-80 km/h	2,7 s	2,9 s
0-100 km/h	3,8 s	4,1 s
0-130 km/h	5,9 s	6,3 s
0-180 km/h	11,3 s	12,1 s
0-200 km/h	13,5 s	15,0 s
0-250 km/h	21,1 s	24,9 s
0-402,34 m (Viertelmeile)	12,01 s	12,26 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4./5. Gang	2,7/3,8 s	3,1/4,3 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	3,6/5,3 s	4,2/6,1 s
80-120 km/h im 7./8. Gang	7,4/12,8 s	7,6/12,3 s
Bremsweg		
100-0 km/h kalt (m/s ²)	32,0 m (12,1 m/s ²)	33,7 m (11,4 m/s ²)
100-0 km/h warm (m/s ²)	30,7 m (12,6 m/s ²)	32,4 m (11,9 m/s ²)
200-0 km/h warm (m/s ²)	124,1 m (12,4 m/s ²)	130,1 m (11,9 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	9,7 l Super Plus	10,4 l Super Plus
Reichweite	530 km	500 km
Gewichte		
Leergewicht/Zuladung	1713/452 kg	1723/442 kg
Balance Vorderachse/Hinterachse	53/47 %	53/47 %
Leistungsgewicht	4,1 kg/PS	4,6 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit (lt. Hersteller)	250 km/h	250 km/h

PREISE/AUSSTATTUNG

Modell	BMW M240i xDrive	BMW M240i xDrive
Grundpreis	58 200 €	58 200 €
Leistungssteigerung	4562 €	-
Radsatz 19/20 Zoll	-/4945 €	S/-
Sportfahrwerk/Bremse	2588/320 € ¹	550/320 € ¹
Sportauspuffanlage	4109 €	S
Exterieur	3628 €	S
Testwagenpreis	78 352 €	59 070 €

S = Serie; 1) M-Technik-Paket mit optimiertem Kühlpaket und M-Sportbremse mit 374-mm-Scheiben an der Vorderachse



Die zwei kleinen Heckspoiler-Ecken sehen nach Spielerei aus. In Wahrheit sorgen sie für mehr Ruhe bei Topspeed



4109 Euro sind viel Geld, aber diese Auspuffanlage mit Carbonblenden ist jeden Cent wert. Klingt richtig männlich

Wertung

	Punkte max.	AC-SCHNITZER
Karosserie	15	11
Qualität	10	8
Sitze/Sitzposition	25	21
Ausstattung	10	8
Motoreigenschaften	20	17
Fahrleistungen	50	38
Getriebe/Schaltung	20	17
Sound	10	7
Fahrkomfort	10	8
Fahrsicherheit	20	17
Handling	30	26
Rundenzeiten	50	29
Lenkung	20	17
Bremsen	30	28
Unterhalt	10	4
Verbrauch	20	14
Preis	50	35
GESAMTWERTUNG	400	305



Fazit
Guido Naumann

Wer den M2 nicht erwarten kann oder wem er zu teuer ist, greift zum AC-Schnitzer-Paket. Damit wird der schon von Haus aus lustige M240i noch viel spaßiger, ohne an Speed zu verlieren oder ein Tracktool zu werden.