

1,90

AUTO

ZEITUNG

BMW M1 HOMMAGE

10
30.4.2008



EXKLUSIV

70 DEUTSCHE STARS BIS 2012 NEUHEITEN

BMW X4



MERCEDES E-KLASSE



VW TOURAN

VORSTELLUNG



OPEL INSIGNIA



GEWINNEN SIE EINES VON 11 TOP-AUTOS!



Audi A3 Cabrio BMW 1er Cabrio Hyundai i30 cw Mazda6 Sport Kombi Mercedes SLK Nissan Dashiqal Opel GT Renault Laguna Grandtour Suzuki Swift Sport Toyota Auris VW Tiguan

MACHEN SIE MIT BEI DER GROSSEN IMAGE-UMFRAGE

EXKLUSIV GEFAHREN! ERSTER HYBRID VON MERCEDES



GLK BLUETEC HYBRID



Q5



A3-FACELIFT

ZWEI NEUE TOP-AUDI

ERSTER VERGLEICHSTEST



BMW M3 CABRIO > MERCEDES CLK 63 AMG CABRIO



KEINE KOMPROMISSE

AC Schnitzer verwandelt den Mini Cooper S in ein straßentaugliches Renngerät. 225 PS stark, über 240 km/h schnell, Rennsportfahrwerk plus Semi-Slick-Bereifung – die Heimat dieses Mini ist der Grenzbereich

Die Kleine auf dem Tretroller erkennt ihn sofort: „Schau mal, ein Mini-Auto.“ Was die Vierjährige nicht weiß: Hinter der freundlich dreinblickenden Frontmaske dieses Mini Cooper S schlummert ein Vulkan in Gestalt eines gedopten Turbomotors. Statt der 175 Serien-PS lauern bei der AC-Schnitzer-Version 225 PS. Mehr bietet nicht einmal die künftige John-Cooper-Works-Version. Diese 218-PS-Variante kommt im August für 27700 Euro. Bei AC Schnitzer kann dagegen schon jetzt jeder Cooper-S-Besitzer sein Auto abgeben. Will er die komplette Packung, dann muss er

sich auf einen straßentauglichen Rennwagen einstellen – allerdings auch auf eine gepfefferte Rechnung, denn AC Schnitzer gehört zu den Topadressen und ist kein Tuning-Discounter. Und das merkt man beim ersten Anblick und auf jedem Meter.

Leder-Schraubstöcke

Optisch unaufdringliche Anbauteile in Hersteller-Qualität überzeugen auch Skeptiker. Besonders die Heckschürze mit dem mittigen Endrohr ist eine Augenweide. Innen gibt es nicht nur diverse Alu-Elemente, sondern auf Wunsch auch in Leder gekleidete Sitzscha-

len von Recaro. Nur die Führung des Serien-Dreipunktgurts über die hohen Seitenwangen ist nicht optimal, diese Sitze schreien nach Vierpunktgurten. Per Knopfdruck startet der zunächst brummige Turbo-Vierzylinder, der Edelstahlschalldämpfer bemüht sich noch um akustische Zurückhaltung – noch. Diese legt er vollends im mittleren Drehzahlbereich zwischen 2000 und 3500 Umdrehungen ab. Dann ist es selbst für Hartgesottene kernig im Auto. Dafür steht der Motor immer gut im Saft und baut Leistung mit nur minimaler Verzögerung auf – besonders, wenn die Sporttaste gedrückt ist.

Aus dem Stand geht der Mini los wie eine Rakete. Bei Volllast erreicht das Triebwerk bis zu 285 Nm Drehmoment (Serie: 240 Nm). Die aufwendig konstruierte variable Differenzialsperre sorgt zusammen mit den montierten Semi-Slicks von Hankook für eine gute Traktion, solange die Straße trocken ist. In 6,4 Sekunden sind 100 km/h erreicht, rund eine Sekunde früher als mit dem Serienauto. Allerdings machen sich starke Antriebseinflüsse in der Lenkung bemerkbar. Ablesbar ist das Tempo auf dem mittigen Tachometer mit integrierter iDrive-Funktion übrigens kaum. Die Höchstgeschwindigkeit von