

Im Test

BMW M3 460 cs von a-workx
und AC Schnitzer-Mini JCW

Im Technik-Focus

Audi TT RS
Rennversion



Leichtbau



Serie

Gewichtsoptimierung
in der Serienfertigung



Tuning

Leichtbau-Komponenten
zum Nachrüsten



Motorsport

Der Ursprung des
Leichtbau-Gedankens



Eagle nagelneu

Mit einem Mini in Hockenheim einen Porsche Cayman R versägen? AC Schnitzer lässt den Traum so mancher Mini-Fans wahr werden und entwickelte zusammen mit Schirra motoring den straßenzugelassenen Leichtbau-Renner Eagle auf Basis des Mini JCW

In der Nürburgring-Langstreckenmeisterschaft VLN lehrt der Kleine die Großen schon lange das Fürchten. Regelmäßig taucht dort ein Renn-Mini formatfüllend im Rückspiegel von Porsche 911, R8 und Co.

Fotos: GARGOLOV

auf. Wolf im Schafspelz auch für die Straße? Gibt's nicht, von wegen! In Zusammenarbeit mit Schirra motoring hat Tuner AC Schnitzer einen Sportwagen-Schreck im Mini-Gewand auf die Beine gestellt.

„Wir wollen uns nicht mit fremden Federn schmücken, vor allem in Sachen Leichtbau konnten wir von der Rennentwicklung von Schirra profitieren“, erklärt Roman Fenners, Leiter der Entwicklung bei AC Schnitzer. Vollgetankt wiegt der AC Schnitzer Eagle, der im früheren Leben ein normaler Mini John Cooper Works war, nur 1085 Kilo. Mit seinem austrainierten Body-Mass-Index ist er 95 kg leichter als das Serienfahrzeug (Supertest 4/2009).

Hauptanteil an der Leichtbau-Diät haben zahlreiche Karosserie-Teile aus Karbon, die Schirra einst nur für den Renn-einsatz entwickelt hat, aber nun auch ab sofort auch für Mini-Fahrer vertreibt. Alles was geht: Der AC Schnitzer Eagle trägt neben einer 2,6 Kilo leichten Motorhaube, einer Karbon-Heckklappe (3 kg) auch Kohle-faser-Türen (je 3,5 kg).

Außerdem bestehen Diffusor, Front- und Heckschürze, Kotflügel sowie der Heckflügel aus dem Verbundwerkstoff. Recaro-Pole-Position-Karbon-schalensitze, Makrolon-Scheiben und eine Leichtbau-Batterie von Porsche Motorsport mit Lithium-Ionen-Technik (6 kg,



Leichtbau-Präzisionswaffe: Karbon-Karosserieteile, 1,6-Liter-Turbo mit Leistungssteigerung, Ladeluft- und Wasserkühler aus dem VLN-Renn-Mini von Schirra, Sparco-Sportlenkrad und AC Schnitzer-Schaltwegverkürzung, Recaro-Karbonschalensitze, Rad-Reifen-Alternative: Conti Force Contact auf 18-Zoll-Rädern, Hockenheim-Rundenzeit mit 17-Zoll Dunlop Direzza 03G



RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

2499 Euro) runden die Gewichtsreduzierung ab.

Klack, schon der Türschwung und das Einrasten der federleichten Tür versprüht Motorsport-Duft. Vorher noch schnell am Überrollkäfig mit Türkrenz vorbeigehangelt, den der TÜV bei Karbon- oder GFK-Türen für eine StVZO-Zulassung als Seitenaufprallschutz verlangt. Im Innenraum trifft ein Mix aus edlem Leder mit roten Ziernähten auf nüchterne Rennatmosphäre. Rück Sitzbank? Pfui, da regt ja schon die Nachfrage auf.

Daumen hoch, ein letzter Gruß durch das kleine Plexiglas-Schiebefenster, und die Sintermetall-Rennkupplung

Die Fahrwerksabstimmung des **AC Schnitzer Eagle Mini JCW** grenzt an Perfektion: Neutral und präzise beim Einlenken und ein mitlenkendes Heck bei gezielten Lastwechseln zeichnen das Fahrverhalten aus. Dank mechanischer Differenzialsperre punktet der Mini mit beeindruckender Traktion. Der Fahrer kann so im Kurvenscheitelpunkt wieder sehr früh ans Gas gehen. Zur überraschenden Rundenzeit trägt neben der Leistungssteigerung auch das hohe Gripniveau der Dunlop Direzza 03G-Cupreifen sowie die starke Verzögerungsleistung der AC Schnitzer-Bremsanlage bei. Insgesamt ist der AC Schnitzer Eagle

sogar schneller als der Renn-Mini aus der Clubsportrennserie Mini Challenge (1.13,9 min.) auf Slicks.





Unverkäufliches Konzeptfahrzeug: Der AC Schnitzer Eagle-Technologieträger hat einen Wert von 62 000 Euro



Edelstahl-Auspuff mit Rennkat, Karbon-Diffusor. Laut AC Schnitzer ist nicht nur für den Karbon-Heckflügel, sondern auch alle anderen Leichtbau-Teile eine TÜV-Zulassung möglich

von Sachs schnappt giftig zu. Turbo-zwitschernd faucht der Schnitzer-Mini auf den kleinen Kurs von Hockenheim. Dank Leistungssteigerung und Edelstahl-Abgasanlage samt Rennkat leistet der 1,6-Liter-Vierzylinder statt 211 nun 260 PS.

Das Fahrwerk mit Uniball-Gelenken rundum, dreifach verstellbarer Feder-Dämpfer-Einheit von KW sowie einstellbarem Stabi hinten stammt aus dem VLN-Mini von Schirra, wurde aber für den Hockenheim-Einsatz von AC Schnitzer-Technikleiter und Fahrwerksexperte Manfred Wollgarten speziell abgestimmt. „Der Wagen müsste nun noch eine Sekunde schneller sein“, sagt Wollgarten, der den

Rennzweig mit Straßenzulassung schon beim sport auto-Tuner GP mit schnellen Rundenzeiten bekannt gemacht hat.

Anders als im Serienauto ohne mechanische Differenzialsperre vermiest im AC Schnitzer-Mini mit Drexler-Sperre kein durchdrehendes Vorderrad das Kurvenfeuerwerk. Mit aufgewärmten Dunlop Direzza-Cupreifen krallt sich der Eagle mit slickähnlicher Traktion fest in den Asphalt und zirkelt ultrapräzise um den Kurs.

Jeden Lenkbefehl setzt der getrimmte Mini sofort neutral und ohne eine spürbare Tendenz zum Untersteuern um. Im Gegenteil, bei platzierten

Lastwechseln oder gezielten Bremsimpulsen unterstützen vergnügliche Heckschwenks den Richtungswechsel.

Die rennwagenähnliche Bühnenshow findet ihren Höhepunkt mit einer Rundenzeit, die den Schnitzer-Mini direkt in die erste Liga zwischen Audi R8 V10 (1.11,9 min) und Porsche Cayman R (1.12,4 min) katapultiert. Auch in München bei Mini dürfte der Hausseggen jetzt etwas schief hängen: Mit 1.12,3 min kürt sich der AC Schnitzer Eagle nicht nur zum schnellsten je von sport auto gemessenen Mini mit Straßenzulassung, sondern deklassiert auch den Serien-Mini JCW um 6,2 Sekunden.

Christian Gebhardt

TECHNISCHE DATEN

AC Schnitzer Eagle

Motor Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader, zwei obenliegende Nockenwellen, 4 Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub 77,0 x 85,8 mm, Hubraum 1598 cm³, Verdichtung 10,0:1, max. Ladedruck 1,3 bar **Leistung 260 PS (191 kW) bei 5000/min, max. Drehmoment 340 Nm bei 2950/min, Literleistung 162,7 PS/L**

Kraftübertragung Vorderradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Differenzialsperre, DSC, Übersetzungen: I. 3,31, II. 2,13, III. 1,48, IV. 1,14, V. 0,95, VI. 0,82, Achsübersetzung 3,65

Fahrwerk Einzelradaufhängung mit einstellbaren Stoßdämpfern rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Doppelquerlenker, Längs-

lenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; Bremsen: Scheiben rundum, vorn innenbelüftet und geschlitzt, Durchmesser 328/280 mm, ABS; Bereifung: Dunlop Direzza 03G in der Größe 225/40 R 17 rundum auf 7,0-Zoll-Leichtmetallfelgen

Karosserie Zweitürige Kompaktilimousine, Länge x Breite x Höhe (mm) 3714 x 1683 x 1377, Radstand 2467 mm, Spurweite vorn/hinten 1453/1461 mm, Tankvo-

lumen 50 Liter, Gewicht 1085 kg, Leistungsgewicht 4,2 kg/PS

Messwerte

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim 1.12,3 min

Fahrleistungen* 0 - 100 km/h in 5,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h

Testwagenpreis 62 000 Euro

*Herstellerangaben