

GROSS GEGEN KLEIN

Zweimal AMG – reicht auch der Kleine?



BMW



Auslandspreise: € 5,00 €; € 5,20 €; (Cont.) (L.B., I.C.) 5,80 €; 8,20 CHF; 200 CZK; 46,95 DKR; 72,00 SEK



510 PS! AUF DER RENN- STRECKE MIT DEM NEUEN

M4

6 SPORTLER VOR DER RENTE
Die letzte Ausfahrt

FERRARI SF90 STRADALE
Wahnsinnsritt
mit 1000 PS



FERRARI • LAMBO •
MCLAREN • PORSCHE
Die Jagd ist eröffnet

EXKLUSIV IM SUPERTEST

Mini JCW GP kommt groß raus!



Spielomat



Was für eine faustdicke Überraschung letztes Jahr im Mai. BMWs neuer Z4 M40i gab sein Stelldichein und fuhr gleich mal einen Sieg über den Porsche Boxster GTS ein. Klar gewann der Münchner vor allem über das Preiskapitel, doch der Z4 begeisterte mit unerwarteter Fahrdynamik. So fahragil, handlich, leichtfüßig hat sich noch keiner seiner Vorfahren gegeben. Dazu der bekannt sahnige Dreiliter-Sechszylinder-Turbo mit schnell schaltender Wandlerautomatik – wir waren echt verliebt. Und als der Z4 auch noch den Sachsen-

ring in schlanken 1:37 min umrundete, waren wir völlig von den Socken. Nur mal zur Einordnung: Der Vorgänger Z4 sDrive 35is war 2016 sieben Sekunden langsamer! Wie schon gesagt, etwas zu meckern gab es am Serienauto eigentlich nicht. Okay, beim Sound könnte man noch nachlegen, und ab Tempo 200 dürfte es gern noch bisschen kräftiger schieben und drücken.

Genau das dachte sich auch Tuner AC Schnitzer. Dessen Entwicklungschef Roman Fenners hatte sich auch sofort in den neuen Z4 schockverliebt und ihn gleich nach Erscheinen in die Werkstatt verfrachtet. Dort

ließ er dem M40i ein Rundum-sorglos-Tuningpaket angedeihen. Ein Bodykit, bestehend aus Frontsplitter, Seitenschweller sowie Heckkantenspoiler, spannt optisch die Muskeln an. Leichtbau-Schmiederäder in 20 Zoll zielen in Verbindung mit einem einstellbaren Gewindefahrwerk auf höhere Querbeschleunigung ab, während per Zusatzsteuergerät 400 PS und 600 Newtonmeter in den mechanischen Tiefen des Reihensechlers erwachen und per Vierrohr-Sportauspuff klangvoll ins Freie jubeln – inklusive fünfjähriger Garantie ab Erstzulassung auf Motor, Getriebe und Antriebsstrang.

Das Powerplus spürt und hört man schon ab dem ersten Meter. Der Sechszylinder tritt damit noch kraftvoller an und dreht explosiver hoch. Bis 200 km/h hat er den Werks-Z4 M40i um fast zwei Sekunden distanziert. Bis 100 km/h liegt der getunte Roadster dagegen nur gleichauf mit der Serie. Grund: Zum einen schien der Werkswagen recht gut im Futter zu stehen. Zum anderen fehlt dem Schnitzer-Auto beim Sprung aus dem Startblock etwas Anfahrtschlupf. Die vom Tuner montierten Michelin Pilot Sport 4S-Sohlen generieren einfach mehr Grip als die Werksbereifung. Die »

Eigentlich hatte uns schon der Werks-Z4 M40i mit Fahrspaß und Performance überzeugt. Schwer vorstellbar, dass da noch mehr gehen sollte. Tuner AC Schnitzer wagt trotzdem den Versuch

AC Schnitzer ACS4 4.0i



Wenn es doch mal eine echte M-Version des Z4 geben sollte, genau so müsste er klingen: von kernig bis rauchig ist alles dabei. Das Serienauto stand auf 19-Zöllern mit Michelin Pilot Super Sport; die von Schnitzer montierten 20-Zöller mit Michelin Pilot Sport 4S bieten noch mehr Grip und Optik





Die Mehrleistung spürt man vor allem im höheren Tempobereich. Bei 200 und darüber ist der Sechszylinder besser in Form als die Serie



Die Serienpaddel sind okay, die Schnitzer-Pendants liegen noch mal besser in der Hand. Vor allem für Vielschalter empfehlenswert



Mit dem 928 Euro teuren Heckspoiler sieht das Z4-Heck deutlich aggressiver aus. Die Lippe soll das Heck bei Toppspeed beruhigen

Elastizität fällt in jeder Fahrstufe ebenfalls besser aus. Das höhere Drehmoment wird breit über das Drehzahlband gestreut, unverändert feinfühlig reagiert das Triebwerk aufs Gas. Dazu röhrt die Sportauspuffanlage kräftig und sonor, röhelt tiefkehlig im Schiebebetrieb und hält sich auf langen Strecken unterhalb der Nervengrenze. Auch das montierte Gewindefahrwerk sorgt keineswegs für nerviges Gehoppel. Im Gegenteil, Autobahntouren gestalten sich so entspannt wie mit dem Serienauto. In schnellen Kurven jenseits der 200er-Marke machen sich aber das Fahrwerk und die französischen Gummis positiv

bemerkbar. Wenn wir hier das Haar in der Suppe suchen würden, dann beim Toppspeed. 250 Sachen sind schnell erreicht, dann bremst abrupt die Elektronik ein. Der Motor hätte subjektiv genug Dampf für 270 km/h und mehr. Schade, dass der Tuner hier keine Vmax-Anhebung anbietet. Übrigens: positiver Nebeneffekt der Leistungssteigerung ist der minimal geringere Verbrauch auf 100 Kilometer.

Am Sachsenring so schnell wie ein M2 Competition

Natürlich muss sich der Schnitzer-Z4 auch am Sachsenring beweisen. Einen großen Zeiteinsparung erwar-

Technische Daten	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	82,0 x 94,6 mm	82,0 x 94,6 mm
Verdichtung	11,0:1	11,0:1
kW (PS) b. 1/min	294 (400) / 6000	250 (340) / 5000-6500
Literleistung	133 PS/l	113 PS/l
Nm b. 1/min	600 / 3000	500 / 1600-4500
Getriebe	8-Stufen-Automatik	8-Stufen-Automatik
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad
Bremse vorn	348 mm innenbelüftet	348 mm innenbelüftet
Bremse hinten	345 mm innenbelüftet	345 mm innenbelüftet
Bremsscheibenmaterial	Stahl	Stahl
Radgröße vorn - hinten	9 x 20 - 10 x 20	9 x 19 - 10 x 19
Reifengröße vorn - hinten	255/30 ZR 20 - 275/30 R 20	255/35 ZR 19 - 275/35 R 19
Reifentyp	Michelin Pilot Sport 4 S	Michelin Pilot Super Sport (*)
Maße L / B / H	4324 / 1864 / 1284 mm	4324 / 1864 / 1304 mm
Radstand	2470 mm	2470 mm
Tank- / Kofferraumvolumen	52 / 281 l	52 / 281 l
Normverbrauch • CO ₂ -Ausstoß	7,4 l SP/100 km • 168 g/km	7,4 l SP/100 km • 168 g/km
Abgasnorm	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp

Messwerte

Beschleunigung		
0- 50 km/h	1,9 s	1,8 s
0- 80 km/h	3,3 s	3,3 s
0-100 km/h	4,3 s	4,3 s
0-130 km/h	6,6 s	6,8 s
0-160 km/h	9,6 s	10,0 s
0-180 km/h	12,0 s	12,8 s
0-200 km/h	14,9 s	16,3 s
0-402,34 m (1/4-Meile)	12,68 s	12,67 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4./5. Gang	3,1 / 4,0 s	2,8 / 3,6 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	3,2 / 4,3 s	3,7 / 4,8 s
80-120 km/h im 7./8. Gang	6,0 / 9,2 s	6,1 / 9,0 s
Bremsweg		
100-0 km/h kalt (m/s ²)	32,3 m (11,9 m/s ²)	34,9 m (11,1 m/s ²)
100-0 km/h warm (m/s²)	31,0 m (12,4 m/s²)	32,8 m (11,8 m/s²)
200-0 km/h warm (m/s ²)	131,8 m (11,7 m/s ²)	126,3 m (12,2 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	9,8 l Super Plus	10,0 l Super Plus
Reichweite	530 km	520 km
Gewichte		
Leergewicht / Zuladung	1574 / 285 kg	1572 / 288 kg
Balance VA / HA	51 / 49 %	51 / 49 %
Leistungsgewicht		
	3,9 kg/PS	4,6 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

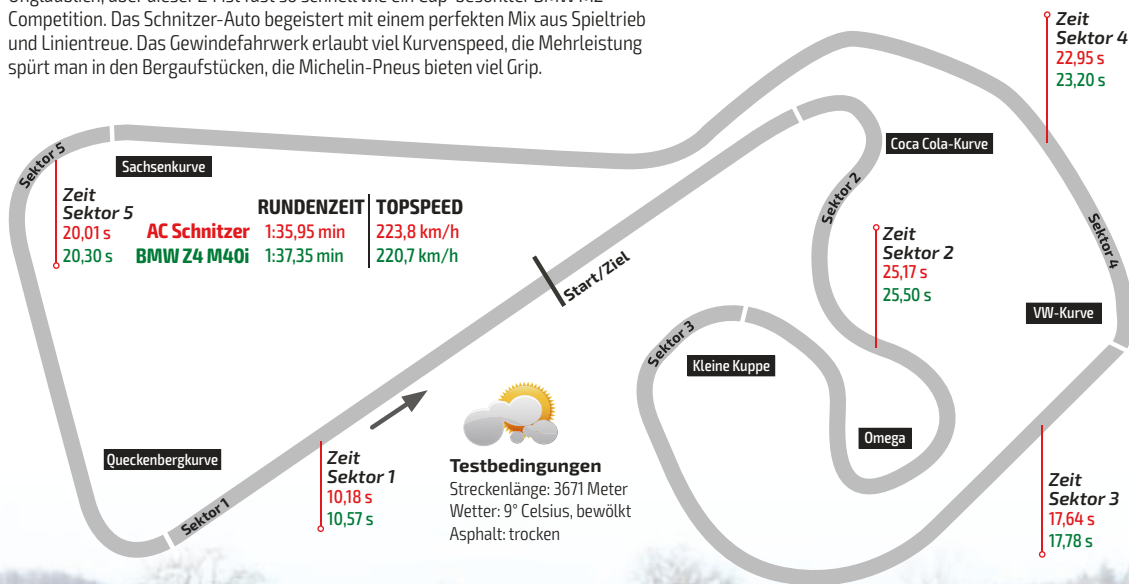
Herstellerangabe	250 km/h (abgeregelt)	250 km/h (abgeregelt)
------------------	-----------------------	-----------------------

Preise (inkl. MwSt.)

Grundpreis	61900 €	61900 €*
Leistungssteigerung	3784 €	-
Abgasanlage	3061 €	Serie
Radsatz	7836 €	700 € (19 Zoll)
Fahrwerk	3313 €	Serie (Adaptiv)
Exterieur	2904 €	Serie
Schaltpedal	370 €	Serie
Gesamtpreis	83168 €	62600 €

RUNDENZEITEN SACHSENRING

Unglaublich, aber dieser Z4 ist fast so schnell wie ein Cup-besohlter BMW M2 Competition. Das Schnitzer-Auto begeistert mit einem perfekten Mix aus Spieltrieb und Linientreue. Das Gewindefahrwerk erlaubt viel Kurvenspeed, die Mehrleistung spürt man in den Bergaufstücken, die Michelin-Pneus bieten viel Grip.



HITLISTE AUSZUG

Platz	Modell	Zeit
1	Manthey 911 GT2 RS MR*	1:25,30 min (2019)
95	BMW M4 CS*	1:34,01 min (2018)
137	BMW M2 Competition*	1:35,67 min (2019)
153	AC Schnitzer ACS4 4.0i	1:35,95 min (2020)
182	Porsche 718 Boxster GTS	1:36,62 min (2019)
224	BMW Z40 M40i	1:37,35 min (2019)
366	Lotus Exige S Roadster	1:39,34 min (2015)
618	BMW Z4 sDrive 35is	1:44,45 min (2016)

*Testfahrzeug auf Sportreifen; straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nur bedingt alltagstauglich



Mit den vier Endrohren, Tieferlegung und Spoilern sieht der Schnitzer-Z4 fast aus wie ein echter M

ten wir angesichts der brillanten Fahreigenschaften des Serien-Z4 M40i und der moderaten Mehrleistung des Schnitzer-Autos nicht. Zumal Fenners betonte, dass es ein erster kleiner Schritt wäre.

Doch schon in den ersten beiden Kurven sind wir überrascht. Der Roadster spielt sich gekonnt über die Ideallinie, stets mit einem leichten Hang zum Übersteuern. Kommt uns irgendwie bekannt vor, klar das machte die erste Generation BMW M2 auch so. Und hier wie damals brachte das lebendige Fahrverhalten gute Rundenzeiten mit sich. Die Michelin Pilot Sport 4S bauen zusammen mit dem Fahrwerk eine spür-

bar höhere Querbeschleunigung auf. In Wechselkurven spreizt sich der Z4 noch satter auf die Fahrbahn, bleibt mit leichtem Untersteuern stoisch auf der Ideallinie und feuert mit überlegener Traktion effizienter aus den Ecken. Dazu dreht der Motor in den beiden Bergaufstücken deutlich freier und lustvoller auf als das Serienauto. Kaum zu glauben, schlussendlich eilt der Aachener Roadster 1,4 Sekunden schneller um die sächsische Asphalt-Achterbahn als das Werksauto und ist damit nur drei Zehntel langsamer als ein 410 PS starker M2 Competition auf Michelin Pilot Sport Cup 2-Besohlung!

FAZIT

Guido Naumann

Antrieb	★★★★★	Der neue Z4 M40i überzeugte uns schon vollauf als Serienauto, der Schnitzer-Wagen setzt aber noch eins obendrauf. Die Mehrleistung ist spürbar, vor allem im oberen Speedbereich. Die Auspuffanlage bietet Hörgenuss vom Feinsten, Fahrwerk, Räder und Reifen sorgen für eine sensationelle Rundenzeit. Komfort? Vorhanden! Nur beim Preis kann der Z4 diesmal nicht punkten.
Fahrleistungen	★★★★★	
Bremse	★★★★★	
Handling/Fahrspaß	★★★★★	
Querdynamik	★★★★★	
Komfort	★★★★★	
Alltag	★★★★★	
Preis/Leistung	★★★★★	
Gesamt	(3,9) ★★★★★	