

# sport auto

AUSGABE 2/2021



PORSCHE TAYCAN UND BMW M8 IM VERGLEICH  
**Elektro-Boost oder V8-Power?**



**Einführungsrunde im Porsche 911 GT3**  
Die Fahrmaschine des Jahres?



**Test: Supra und Z4 von AC Schnitzer**  
Das Geschwister-Duell mit 400 PS



**Vorstellung BAC Mono F mit 330 Turb**  
Englischer Purismus – jetzt mit TÜ



**IM SUPERTEST**

# PORSCHE 911 TURBO S

650 PS • 800 Nm • 330 km/h – ist das der nächste Über-Elfer auf der Nordschleife?



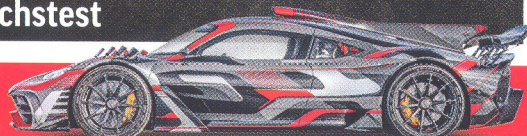
**WER WIRD DER KÖNIG DER KOMPAKTEN?**  
Entscheidung im Mega-Vergleichstest



**EXKLUSIV**

**TOYOTAS NEUE LE-MANS-WAFFE**  
Wir lüften alle Hypercar-Geheimnisse

**MERCEDES-AMG ONE**



Die Technik-Details zum F1-Able



# ROT ALARMSTUFE

ZWEI BRÜDER, DER EINE ZU EINEM COUPÉ GEFORMT, DER ANDERE ZU EINEM CABRIO, VERSCHREIBEN SICH DER SPORTLICHKEIT. MIT AC SCHNITZER NOCH EIN BISSCHEN MEHR. DER TUNER AUS AACHEN VERABREICHT SUPRA UND Z4 MEHR LEISTUNG UND MACHT SIE ZU KNALLHARTEN KERLEN.

TEXT ANDREAS HAUPT FOTOS ROSSEN GARGOLOV



Die kleinen Bedenken nisten sich in der hintersten Ecke des Hinterkopfes ein. Nicht die, in Kurven oder auf Geraden zu langsam zu sein. Die schlürfen und verschlingen die Schnitzer-Buben wie der Engländer Tee und Snacks zur Tea Time. Immer wieder – und immer wieder genüsslich.

Deutschlands Straßen allerdings, egal ob in der Stadt, über Land oder auf der Autobahn, sind nicht topfeben wie ein Serviertablett. Spröder Belag, asphaltierter Flickenteppich, Schlaglöcher als Ozeane für Insekten, Wellen wie im Meer: Da ist alles dabei. Und der Toyota Supra und BMW Z4 M40i von AC Schnitzer bügeln drüber, sodass einem auf dem Fahrersitz manchmal die Zähne klappern.

Beispiel Autobahn A8 von Ulm nach Stuttgart: Die linke Fahrspur hat der getunte Supra mit über 200 abgeritten, doch jetzt sind 120 vorgeschrieben, bergab den Aichelberg. Auf diesen paar Kilometern runter

nach Kirchheim unter Teck gibt es ein paar fiese Asphaltbeulen, die der Fahrerkörper in diesem Sportwagen mit abfedert – als verlängerter Arm der kurzen Federn gewissermaßen. Vom guten Fahrkomfort im Alltag, wie es von AC Schnitzer heißt, kann da nicht die Rede sein. Im Supra noch ein bisschen weniger als im Z4, der wenigstens ein wenig gelenkschonender über Bodenwellen, Gullideckel, Schlaglöcher und Bahnübergänge zu stolzieren scheint. Während man in seinem gefühlt noch trockener abgestimmten Bruder nach Ausweichmöglichkeiten sucht, die aber nicht immer nutzen kann. Die Fahrbahn ist ja keine vier Meter breit. Im Du-den müsste neben der Definition für „bretthart“ ein Bild der beiden stehen.

ABER, wir konzentrieren uns hier bei sport auto nicht auf den Alltagskomfort, sondern auf die Sportlichkeit. Es geht um die Beschleunigung, die Querdynamik und die Frage, ob in diesem Fall der Arbeitsaufwand lohnt

– ob die Maßnahmen fruchten. Sowohl ACS4 M40i als auch Supra treten geduckter, kraftvoller, energischer auf. Und beide bekommen durch die Umbauten einen Schuss Boshaftigkeit mit auf den Weg. Da schauen die anderen an der Tankstelle mit noch größeren Augen hin.

### Tief, tiefer, AC Schnitzer

AC Schnitzer genießt seit 1987 den Ruf als Experte für BMW-Tuning. In diesem Fall machen die Aachener eine der wenigen Ausnahmen von der Regel, weil es sich anbietet. Der Supra trägt den Sechszylinder-Turbo aus München – dieses Sahnestück. Beide Sportwagen wurden Hand in Hand entwickelt. Mit dem Unterschied, dass BMW einen Roadster und Toyota ein Coupé gebaut hat. Es gibt nicht wenige, die sagen, der Toyota sei der bessere BMW geworden. Ein Urteil, das dieser Vergleich ein Stück weit untermauert. Weil in beiden Fällen die gleichen Mittel eingesetzt wur-

#### Frischer Wind für den Z4

Der Roadster kommt in den Genuss von 400 PS und 600 Nm. Die „AC Schnitzer Motoroptik“ stellt den R6-T noch mehr ins Schaufenster. Die Achtgangautomatik beeinflusst der Fahrer über zeigefingergroße Schaltwippen





den: Zusatzsteuergerät, Fahrwerk, Auspuff, Anbauteile für die Karosserie, Räder, Innenraum-Schmuck.

Auftrieb entgegenwirken sollen Frontsplitter, Seitenschweller und der zweigeteilte Heckspoiler für den Z4. Dem Supra bauen die Experten eine zweite Lippe unter der Nase an, dazu einen Flügel im Heck, der sich auf zwei geteilte Streben stützt. In die Motorhaube stanzt AC Schnitzer zwei „Bonnet Vents“ aus Kohlefaser, also Entlüftungsschächte, um die Abluft des Motors aus der Verkleidung zu leiten. Der Sechszylinder atmet hinten hier wie da durch einen haus-eigenen Sportauspuff aus.

Beide bewegen sich auf 20 Zoll großen Rädern. Beide legt ein Gewindefahrwerk tiefer. Wenn man dessen Maximum ausreizt, verlieren sie 30 bis 40 Millimeter an Höhe. Um es greifbarer zu machen: Karosserie und Untergrund trennen bei unseren Testwagen, die mit allem Drum und Dran mehr als 90 000 Euro kosten, et-

wa zehn Zentimeter. Zwischen Reifen und Lack passt gerade so ein Daumen.

### Z4 erst getunt besser als Supra

Mithilfe eines Zusatzsteuergeräts steigt die Leistung des Turbomotors von 340 auf 400 PS. Das maximale Drehmoment klettert um 100 auf insgesamt 600 Newtonmeter, die der Hinterachse bei 3000 Touren zusetzen. Eine eher moderate Zugabe, die aber ihren Zweck zu einhundert Prozent erfüllt. Beide Sportwagen legen in der Beschleunigung zu. Ihre Leistung rufen sie zuverlässig ab. Sowohl unter voller Belastung während der Messvorgänge als auch im Alltag gab es keinerlei Aussetzer.

Druck entfacht schon der Serienmotor blitzschnell und reichlich. Jetzt schwitzt die Kurbelwelle noch ein bisschen mehr. Der Twin-Scroll-Lader quittiert erhöhten Gaspedaleinsatz, indem er schon bei niedrigen Drehzahlen unverblümt und direkt zur Sache kommt. Ab 2000 Umdre-

hungen heizt er Roadster und Coupé besonders ein. Und diese Euphorie lässt bis etwa 7000 Touren ebensowenig nach wie der Schub.

So wie im Vergleich der Serienbrüder ist der aufgetakelte Supra noch spritziger als der Bayer mit dem Stoffverdeck. Das Sportcoupé sprintet in 4,2 Sekunden auf 100 und in 15,4 Sekunden auf 200 km/h. Im Vergleich zur Serie (sport auto 8/2019) feilt der Rotschopf von AC Schnitzer 0,2 beziehungsweise 1,5 Sekunden von der Stoppuhr.

Auch den Z4 heben die Aachener auf ein höheres Niveau: 4,6 Sekunden von null auf 100; 16,2 Sekunden von null auf 200 km/h. Zur Einordnung die Werte des Serien-Z4: 4,9 und 17,6 Sekunden – gemessen im Supertest 10/2018. Zusammenfassung der Längsdynamik: Der Supra hat die feinfühligeren Launch Control, bringt die Leistung damit besser auf den Boden und profitiert von seinem um mehr als 60 Kilogramm geringeren

### Supra in Szene gesetzt

AC Schnitzer plustert den BMW-Motor im Supra mit einem Zusatzsteuergerät auf. Neben Aero-Teilen gibt es neue Räder.

Innen verschraubt man u. a. neue Pedale und einen haus-eigenen Dreh-Drück-Steller

**FAZIT**

Durch das Tuning von AC Schnitzer gehen Z4 und Supra ernster durchs Leben. Ihre gesteigerte Leistung rufen beide zuverlässig ab. Für meinen Geschmack ist das Fahrwerk zu hart für den Alltag geworden – etwas weicher, dafür mehr Spiel im Heck wäre der passende Mittelweg.



**DATEN & FAKTEN**

**AC Schnitzer-BMW Z4 M40i**

**Motor** Sechszylinder-Reihenmotor mit Turbolader, Bohrung mal Hub (mm) 82,0 x 94,6, Hubraum 2998 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 11,0:1, Leistung 400 PS (294 kW) bei 6000/min, Drehmoment 600 Nm bei 3000/min

**Kraftübertragung** Hinterradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe, Differenzialsperre, DSC

**Bremsen** Innenbelüftete Scheiben rundum, Durchmesser 348/345 mm, ABS

**Bereifung** 255/30 R 20 vorn und 275/30 R 20 hinten auf 8,5- und 10,0-Zoll-Leichtmetallfelgen, Michelin Pilot Super Sport

**Karosserie** Zweisitziges Cabrio, L x B x H (mm) 4324 x 1864 x 1280, Radstand 2470 mm, Tankvolumen 52 Liter, Gewicht 1589 kg, Leistungsgewicht 4,0 kg/PS

**Messwerte**

Slalom 18 m	70,4 km/h
Beschleunigung 0-100/200 km/h	4,6/16,2 s
Bremse 100-0 (warm)	35,2 m/11,0 m/s <sup>2</sup>
Bremse 200-0 (warm)	143,9 m/10,7 m/s <sup>2</sup>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Elastizität (4./5./6./7./8. Gang)	
80-120 km/h	2,7/3,5/4,8/6,3/10,0 s
80-160 km/h	6,8/7,5/9,7/12,6/20,0 s

<b>Grundpreis</b>	65 926 Euro
<b>Testwagenpreis</b>	91 597 Euro

**AC Schnitzer-Toyota GR Supra**

**Motor** Sechszylinder-Reihenmotor mit Turbolader, Bohrung mal Hub (mm) 82,0 x 94,6, Hubraum 2998 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 11,0:1, Leistung 400 PS (294 kW) bei 6000/min, Drehmoment 600 Nm bei 3000/min

**Kraftübertragung** Hinterradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe, Differenzialsperre, DSC

**Bremsen** Innenbelüftete Scheiben rundum, Durchmesser 348/345 mm, ABS

**Bereifung** 255/30 R 20 vorn und 275/30 R 20 hinten auf 9,0- und 10,0-Zoll-Leichtmetallfelgen, Michelin Pilot Sport 4S

**Karosserie** Zweisitziges Coupé, L x B x H (mm) 4379 x 1854 x 1270, Radstand 2470 mm, Tankvolumen 52 Liter, Gewicht 1522 kg, Leistungsgewicht 3,8 kg/PS

**Messwerte**

Slalom 18 m	71,0 km/h
Beschleunigung 0-100/200 km/h	4,2/15,4 s
Bremse 100-0 (warm)	33,5 m/11,5 m/s <sup>2</sup>
Bremse 200-0 (warm)	132,2 m/11,7 m/s <sup>2</sup>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Elastizität (4./5./6./7./8. Gang)	
80-120 km/h	2,6/3,5/4,7/6,0/9,5 s
80-160 km/h	6,8/7,3/9,5/12,1/19,0 s

<b>Grundpreis</b>	66 926 Euro
<b>Testwagenpreis</b>	91 537 Euro

Gewicht. Erst ein nachgerüsteter Z4 ist schneller als der Serien-Supra.

Auch auf der Bremse und im Slalom ist der Japaner vorn. Der Schnitzer-Supra wuselt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71 km/h um die Pylonen – mit weniger aktionsfreudigem Heck wegen des härteren Fahrwerks. So schnell wie der Serien-Supra in unserem Test 8/2019 im Slalom war, so schnell ist der Schnitzer-Z4 jetzt: 70,4 km/h (Serien-BMW: 69,5 km/h). Es hätte wohl noch ein bisschen flotter gehen können, hätte auch der Roadster den Michelin Pilot Sport 4S auf den Achsen gehabt – den etwas griffigeren Nachfolger des Super Sport, den der Z4 trug.

**Weniger Spiel im Heck**

Landstraßen verputzen die beiden zum Wohlwollen des Fahrers. Im Vergleich zu den jeweiligen Serienmodellen fällt auf, dass die Karosserie kaum wankt. Einlenken, minimale Seitenneigung, viel Ruhe im Fahrwerk, Gas geben: Vor allem in Kurven mit langen Radien glänzen Schnitzer-Supra und Schnitzer-Z4 mit Stabilität.

Für beide gilt gleichermaßen, dass sie Kurven wegen der größeren Nähe zur Straße mit einem festeren Händedruck begegnen, dass sie durch das Gewindefahrwerk stärker zubeißen, ohne dabei zu verspannen. Der Spieltrieb, wie ihn vor allem der Serien-Supra mit seinem beweglichen Heck hat, weicht einer größeren Ernsthaftigkeit. Schließlich zielen die Optimierungen darauf ab, dem System mehr Leistung einzubläuen. Lieber ein agiles Heck oder doch die kürzere Leine und eine eher auf die Straße geklebte Hinterachse? Das muss jeder Kunde für sich selbst entscheiden. Anderer Fahrer, andere Vorlieben.

In jedem Fall wirkt die Lenkung des BMW etwas aufgesetzter, etwas künstlicher. Gaslupfer in Wechselkurven erzeugen bei beiden einen leichten Eindreheffekt im Heck. Der Hintern schubst sie gewissermaßen so rein, dass man den erhöhten Vortrieb am Ausgang schneller ausspielen kann. Damit die hinteren Kotflügel die Luft auch mal per Seitfallzieher nehmen, müsste man schon gezielt schärfer einlenken und gleichzeitig stärker aufs Gas gehen.

So kommt ein letzter Gedanke vor der nächsten Bodenwelle auf: Upgrade geglückt, aber auf der Rennstrecke bräuchte es vermutlich etwas gedehntere Sehnen im jeweiligen Bewegungsapparat. ☺