

Als „treibende Kraft“ wird der neue 3er in den BMW-Werbespots gepriesen. Alles andere als antriebsschwach präsentieren sich auch die **getunten 320d** von AC Schnitzer, Mattig, Wimmer und Wetterauer in unserem Vergleich

FLOTTE DREIER

AC SCHNITZER

WETTERAUER

WIMMER

MATTIG



Vier mal drei in Oschersleben: Während AC Schnitzer und Mattig auch mit Optik-Paketen beeindrucken, setzen Wimmer und Wetterauer auf Zurückhaltung

Hand aufs Herz: Haben Sie nicht auch schon mal davon geträumt? Von einem richtig flotten Dreier? Nein, nicht von einem M3. Der ist ja nur was für Extremsportler und außerdem noch gar nicht im neuen 3er-Dreß der fünften Generation erhältlich.

Wir meinen den familientauglichen BMW 320d, serienmäßig schon recht flott mit 163 Diesel-PS und bis

zu 340 Newtonmeter Drehmoment.

Vor 20 Jahren feierte der Selbstzünder in der 3er-Reihe Premiere, damals als 324d mit – aus heutiger Sicht – bescheidenen 86 PS. Der jüngste Nachfolger bringt mit Turbolader und Chiptuning deutlich mehr als das Doppelte an die Antriebsachse: Jeweils rund 200 PS und 400 Nm holen die Experten von AC Schnitzer, Mattig, Wetterauer

und Wimmer Rennsporttechnik aus dem Zweiliter-Common-Rail-Aggregat heraus. Obwohl die Leistung bei allen vieren praktisch identisch ist, Unterschiede in Sachen Motorcharakteristik gibt's trotzdem.

Und bei Fahrwerkabstimmung und Optik fahren auch nicht alle auf der gleichen Schiene. Äußerlich zurückhaltend beispielsweise kommt der 320d von Wetterauer da-

her. Der Koblenzer Chiptuningspezialist, der für alle gängigen Marken Leistungssteigerungen anbietet, läßt den Basis-3er optisch nahezu unverändert. Eins läßt Wetterauer zum Glück nicht, wie es ist: die Räder. Wir möchten zwar niemanden dazu drängen, an seinen neuen 3er vergoldete 23-Zöller zu montieren. Aber von Haus aus schaut der kleine Bajuware mit den mickrigen 16-



WETTERAUER
Dezenter Feinschliff: Die zweiteiligen 19-Zoll-Räder von RH-Alurad stehen dem Wetterauer 320d blendend. Unter der Carbon-Abdeckung verbergen sich chipgetunte 198 PS. Trotz Federn-Satz bleibt das Fahrverhalten auf Serienniveau

Zoll-Stahlrädern nicht sonderlich eindrucksvoll aus.

Da ist gutes Rad teuer. Mal mehr, mal weniger. Bei Wetterauer eher weniger: 2355 Euro kostet ein kompletter RH-Aluradsatz in 19 Zoll inklusive 235er-Bridgestone-Breitreifen. Unserer Meinung nach eine empfehlenswerte Investition. Dazu noch ein Federnsatz von Eibach sowie eine Carbon-Motorabdeckung

– fertig ist der dezente Wetterauer. Gewohnt auffällig tritt dagegen der 320d von Mattig auf: Frontspoiler, Heckschürze, Seitenschweller, Vierrohr-Auspuff, Scheinwerferblenden – eben das volle Programm. Der Tuner aus Bayern, der mit Til Schweigers Breitbau-Manta aus dem Film „Manta, Manta“ über die Landesgrenzen hinaus Bekanntheit erlangte und schwerpunktmäßig

in der Club-Szene verkauft, will jetzt auch im gehobenen Segment Fuß fassen. Geschäftsführerin Petra Mattig: „Wenn sich der Teileverkauf positiv entwickelt, werden wir einen Body-Kit für den 1er nachlegen.“ Als einziger der vier 3er rollt der Mattig-BMW auf 20-Zoll-Rädern. Die Bereifung ist nicht minder imposant: 285er-Walzen an der Hinterachse sind in dieser Fahrzeug-

klasse absolut rekordverdächtig. Auf Grund des niedrigen Querschnitts der Conti-Sportreifen werden Lenkbewegungen hier am direktesten umgesetzt (weniger Schräglaufwinkel). Auf dem Rundkurs in Oschersleben bestätigt sich der agile Eindruck: Bestzeit für Mattig in 1:53,92 Minuten. Eine Top-Leistung, vor allem wenn man die für Turbos ungünstige Außentemperatur von ▶



MATTIG

Volle Breitseite: Der Mattig trägt sein Tuning auffällig zur Schau. Hinten mit 285er-Contis auf 20-Zöllern, Vierrohr-auspuff und komplettem Aerodynamik-Paket. Innen mit teurer Lederpracht. Auf dem Rundkurs ist er der Schnellste



über 25 Grad Celsius berücksichtigt. Das KW-Gewindefahrwerk zeigt deutlich weniger Wankbewegungen als die Konkurrenz, dafür geht's im Stadtverkehr ruppig zu.

Daß eine sportliche Abstimmung keinen kompletten Komfortverzicht bedeuten muß, beweist der 3er von AC Schnitzer. Das mit Stabilisatoren verstärkte Sportfahrwerk, von AC-Schnitzer-Fahrwerkspezialist Man-

fred Wollgarten auf der Nordschleife abgestimmt, bietet die perfekte Balance aus Komfort und Rennstreckentauglichkeit. Auf dem Rundkurs zeigt der ACS3 2.0d eine minimale Tendenz zum Übersteuern, die geübten Fahrern viel Freude bereitet und das Auto deutlich schneller um die Ecke bringt. Daß die Rundenzeit trotzdem nicht Spitze ist, liegt allein an der schwächeren Be-

schleunigung (dazu später mehr). Auf der Autobahn macht er dafür den besten Eindruck. Bodenwellen werden anstandslos gemeistert, dazu rollt der Schnitzer ausreichend komfortabel ab.

Doch nicht nur beim Fahrverhalten, sondern auch in puncto Aussehen verdient das Schnitzer-Paket Bestnoten. Mit zackigem Frontspoiler, typischen Schnitzer-Alus, Heck-

spoiler und angedeutetem Diffusor verwandeln die Aachener das allzu brave Serienauto in eine markante Sportlimousine. Besonders die Heckpartie, optisch ein Schwachpunkt des neuen 3ers, gewinnt an Dynamik und wirkt deutlich bulliger. Innen erstrahlt der ACS3 ebenfalls in vollem Schmuck: Carbon, Aluminium, Chrom und Leder – das sieht alles gut aus, der Preis für diesen



WIMMER

Dunkler Tarnanzug: Bis auf 19-Zöller, Sportfahrwerk und 32 Mehr-PS unterscheidet sich der Wimmer nicht vom Serienmodell. In Beschleunigung und Elastizität setzt der Rheinländer die Bestmarken



Fotos: Christian Bittmann

Luxus liegt allerdings in schwindelerregenden Höhen.

Solch einen finanziellen Overkill müssen die Kunden von Wimmer Rennsporttechnik nicht befürchten. Räder und Fahrwerk, mehr verändert der Tuner nicht. Genau wie Konkurrent Wetterauer setzt Wimmer bewußt auf Understatement.

„Wer möchte, kann bei uns natürlich auch ein Spoiler-Kit ordern“, so

Wimmer-PR-Chefin Gesine Dageförde. „Die meisten Kunden investieren jedoch lieber in Fahrwerkoptimierung und Leistungssteigerung.“ Letzteres ist bei dem unauffälligen Rheinländer mit Blick auf die Meßtabelle besonders gelungen: Bei Beschleunigung und Elastizität erzielt der 320d von Wimmer die besten Werte. Vor allem im Zwischenspur hängt er deutlich besser

am Gas als die Konkurrenz, von 80 bis 120 km/h im fünften Gang beträgt der Vorsprung auf den AC Schnitzer beispielsweise satte zwei Sekunden. Aber auch Mattig und Wetterauer lassen den ACS3 2.0d nicht besonders gut aussehen. Allerdings nur auf den ersten Blick...

Denn der Vorsprung in Elastizität und Beschleunigung ist mit einer Einschränkung erkauft, die sich für

Kunden nur bedingt bezahlt macht. Bei längeren Vollastfahrten im höchsten Gang auf der Autobahn hatten die 320d von Mattig, Wimmer und Wetterauer in konstanter Regelmäßigkeit mit Leistungsverlust zu kämpfen. Dann sackte die Tachonadel trotz durchgetretenem Gaspedal plötzlich von 240 auf 210 km/h, um Sekunden später wieder nach oben zu wandern. ▶



AC SCHNITZER

Perfekte Darbietung: Der optische Auftritt des ACS3 2.0d ist äußerst gelungen. Der edle Innenraum treibt den Preis heftig in die Höhe. Beim Fahrverhalten ist der Schnitzer das Maß der Dinge, auch der Motor überzeugt



Lediglich der AC Schnitzer fuhr während unseres gesamten Testzeitraums völlig ohne Beanstandung, obwohl das Phänomen dort ebenfalls bekannt ist: „Der Rußpartikelfilter ist das Problem“, erklärt Technikchef Roman Fenners. „Damit der Filter einwandfrei funktioniert, muß eine bestimmte Temperatur vor und hinter dem Rußpartikelfilter gewährleistet sein.“

Diese Temperatur liegt bei zirka 700 Grad Celsius, Schutzparameter in der Motorelektronik verhindern eine Überhitzung. Um den Antritt zu optimieren, erhöhen viele Tuner die Einspritzmenge im unteren Drehzahlbereich. Das Problem: Am Rußpartikelfilter kann es so unter Vollast zum Hitzestau und einem Temperaturanstieg von deutlich



Gute Rundenzeiten trotz der für Turbomotoren ungünstig hohen Temperatur von 25° Celsius

über 700 Grad kommen. „Dann“, so Fenners, „greifen die Schutzparameter der Elektronik ein und reduzieren die Leistung.“ In diesem Fall wird die zu hohe Temperatur als „Fehler“ erkannt und zur „Abhilfe“ die Leistung gedrosselt. Eine Reaktion, die das Auslesen der Fehlerpeicher von uns bei allen Problemfällen bestätigte. „Wir hatten bei unseren ersten Prüfstandsmessungen die gleichen Probleme“, gibt Fenners offen zu. „Letztlich haben wir uns gegen eine bessere Beschleunigung entschieden, aber dafür hält unser System auch unter extremen Vollastbetrieb.“ Gegenüber dem Serienmodell schneidet der AC Schnitzer außerdem immer noch gut ab: Im Spurt auf 100 km/h verbessert sich die „durchzugsschwächste“ Tuningversion im Vergleich von 8,6 auf 8,0 Sekunden. [Ingo Roersch]

Kontakt: AC Schnitzer, Tel. 02 41-5 68 83 01, www.ac-schnitzer.de; Mattig, Tel. 0 85 86-60 60, www.mattig.de; Wetterauer, Tel. 02 61-911 51 10, www.wetterauer.de; Wimmer, Tel. 02 12-2 64 30 00, www.wimmer-rst.de

FAX-ABRUF -Testbericht

► Typ BMW 320d (Serie)

Rufnummer **019051616-99541**

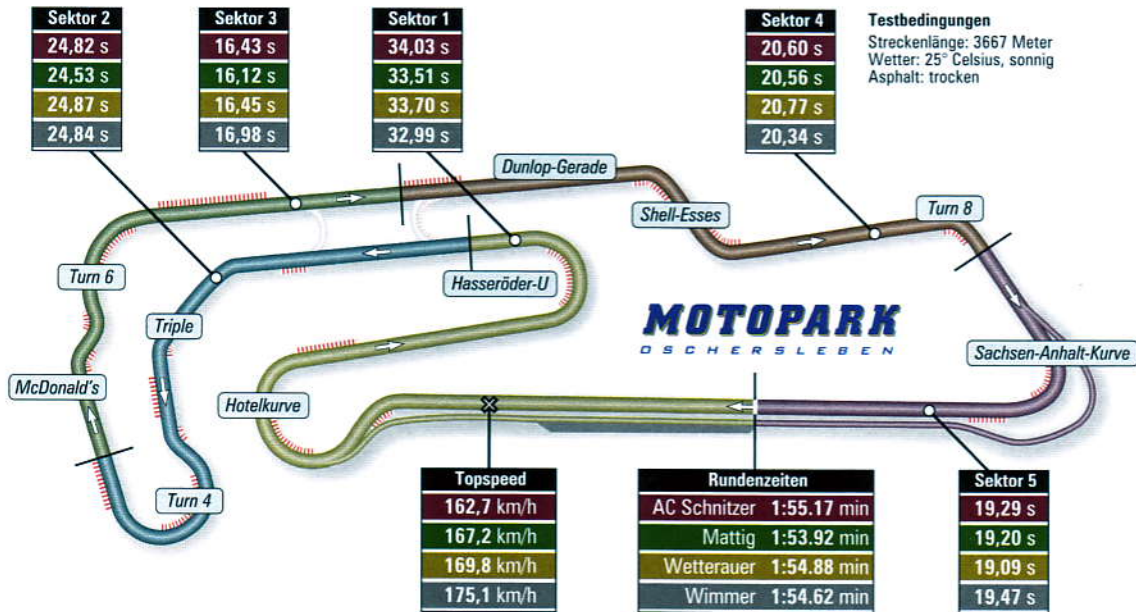
Infos zum Faxabruf (0,62 €/min.) auf Seite 4

Technische Daten	AC Schnitzer	Mattig	Wetterauer	Wimmer
Motor	R4, Turbolader	R4, Turbolader	R4, Turbolader	R4, Turbolader
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1995 cm ³	1995 cm ³	1995 cm ³	1995 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 90,0 mm	84,0 x 90,0 mm	84,0 x 90,0 mm	84,0 x 90,0 mm
Verdichtung	17,0:1	17,0:1	17,0:1	17,0:1
kW (PS) bei U/min	147 (200)/4000	144 (196)/4000	146 (198)/4000	143 (195)/4000
Nm bei U/min	410/2000	408/2000	410/2000	415/2000
Literleistung	100 PS/Liter	98 PS/Liter	99 PS/Liter	98 PS/Liter
Leistungsgewicht	8,0 kg/PS	8,0 kg/PS	7,6 kg/PS	7,9 kg/PS
Bremsen vorn	300 mm/belüftet	300 mm/belüftet	300 mm/belüftet	300 mm/belüftet
Bremsen hinten	300 mm/belüftet	300 mm/belüftet	300 mm/belüftet	300 mm/belüftet
Getriebe	6-Gang	6-Gang	6-Gang	6-Gang
Radgröße vorn/hinten	8,5 x 19 / 9,5 x 19	8,5 x 20 / 10,0 x 20	8,5 x 19	8,5 x 19
Reifen vorn	225/35 ZR 19	235/30 ZR 20	235/35 ZR 19Y	225/35 ZR 19
Reifen hinten	255/30 ZR 19	285/25 ZR 20	235/35 ZR 19Y	225/35 ZR 19
Reifenart	Dunlop SP Sport Maxx	ContiSportContact2	Bridgestone Potenza S-03	Dunlop SP Sport Maxx
Länge/Breite/Höhe	4520/1817/1421 mm	4520/1817/1421 mm	4520/1817/1421 mm	4520/1817/1421 mm
Radstand	2760 mm	2760 mm	2760 mm	2760 mm
Spurweite vorn/hinten	1500/1513 mm	1500/1513 mm	1500/1513 mm	1500/1513 mm
Wendekreis links/rechts	11,6/11,2 m	11,4/11,2 m	11,4/11,1 m	11,6/11,3 m
Tankinhalt	61 l	61 l	61 l	61 l
Leergewicht	1595 kg	1575 kg	1510 kg	1535 kg
Zuladung	340 kg	360 kg	425 kg	400 kg
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h	236 km/h	235 km/h	238 km/h

Meßwerte	AC Schnitzer	Mattig	Wetterauer	Wimmer
Beschleunigung				
0–100 km/h	8,0 s	7,7 s	7,6 s	7,5 s
0–130 km/h	13,5 s	13,0 s	12,3 s	12,1 s
0–160 km/h	20,9 s	19,7 s	18,6 s	18,3 s
0–200 km/h	40,3 s	36,1 s	35,0 s	34,1 s
AUTO BILD SPORTSCARS-Spurt				
100–200 km/h	32,3 s	28,4 s	27,4 s	26,6 s
Elastizität				
60–100 km/h im 4. Gang	6,7 s	6,4 s	6,0 s	5,3 s
80–120 km/h im 5./6. Gang	8,9/12,5 s	8,3/12,5 s	7,4/11,2 s	6,9/10,7 s
Bremsweg (Verzögerung)				
100–0 km/h kalt	37,4 m (–10,3 m/s ²)	37,4 m (–10,4 m/s ²)	36,7 m (–10,5 m/s ²)	36,6 m (–10,4 m/s ²)
100–0 km/h warm	37,6 m (–10,3 m/s ²)	38,0 m (–10,1 m/s ²)	37,2 m (–10,3 m/s ²)	37,7 m (–10,3 m/s ²)
Verbrauch auf 100 km				
minimal/maximal	5,4/12,1 l	5,3/11,2 l	5,2/13,6 l	5,6/12,5 l
Durchschnitt	7,4 l Diesel	7,1 l Diesel	7,7 l Diesel	7,6 l Diesel
Reichweite	820 km	860 km	790 km	800 km

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	AC Schnitzer	Mattig	Wetterauer	Wimmer
Serienfahrzeug	29 650	29 650	29 650	29 650
Tuning				
Leistungssteigerung	1852	1142	1167	825
Fahrwerk	Preis noch offen	969	399 (Federn)	930
Bremsen	Serie	Serie	Serie	Serie
Rad einzeln	ab 649	ab 1135	522	850
Radsatz inkl. Reifen	4505	4899	2355	3950
Anbauteile	2174	1100	Serie	–
Auspuff	314 (Blende)	1099	59 (Blende)	–
Motorabdeckung	–	–	649	–
Lenkrad	1311	–	–	–
Sitze	–	3990	–	–
Innenausstattung	2690	–	–	–
Preis Testwagen	42 496 Euro	42 849 Euro	34 279 Euro	35 355 Euro





Hitliste

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

1. Koro 4.6 RM S
1:39.65 min
132,41 km/h 
83. B&B VW Golf GTI
1:53.89 min
115,91 km/h 
84. Mattig BMW 320d
1:53.92 min
115,90 km/h 
95. Digit Power VW Golf GTI
1:54.57 min
115,22 km/h 
96. Wimmer BMW 320d
1:54.62 min
115,20 km/h 
100. Mercedes CLK 55 AMG
1:54.84 min
114,99 km/h 
101. Wetterauer BMW 320d
1:54.88 min
114,90 km/h 
105. AC Schnitzer ACS3 2.0d
1:55.17 min
114,60 km/h 

► Der Motopark Oschersleben ist unsere Teststrecke. In fünf Sektoren messen wir die erzielten Zeiten, dazu das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die Rundenzeit. In Sektor 1 geht's um Topspeed. In Sektor 2 kommt es vor allem darauf an, wenig Lastwechselreaktionen zu haben. Sektor 3 stellt das Fahrwerk erneut auf eine harte Probe: Ist es zu weich, schaukelt sich der Testwagen auf. Sektor 4 lotet die Standfestigkeit der Bremsen aus. Der Zeit in Sektor 5 kommt ein möglichst neutrales Fahrverhalten zugute, vor allem Untersteuern kostet etliche Zehntelsekunden.