

FOTOS: RICHARD MEINERT

# TRIO HERO



BMW 135i ti 500 BY COLLECTION  
BMW 135i BY DÄHLER  
BMW 135i BY EVOTECH

Dieser Reihensechszylinder steht im Gravitationszentrum des Fahrspasses. Mit doppelter Aufladung ringt er uns bereits in ziviler Auslegung Freudentränen ab. Drei Tuner und drei grosso modo verwandte Vorgehen heiligen die Mittel der Überlegenheitsmehrung.



**D**ank des in Mode gekommenen Downsizings, wo gemeinhin kleinvolumigen Triebwerken mittels Abgasaufladung begeisterndes Herzfeuer in CO<sub>2</sub>-Ausdünnung injiziert wird, hockt den Tunern wieder ein breites Lachen im Gesicht. Die Veränderung parametrierter Elektronikbausteine schliesst hier logischerweise den Ladedruck mit ein. So bedarf es eines flüchtigen Fingerschnackelns, und Leistung im Überfluss macht uns besonders interessant für Blechpolizisten. Daraus entstehen Autos, mit denen noch vor dem Einlegen des dritten Gangs im schlechten Fall die Staatskasse um eine Einlage bittet. Aber auch Autos, mit denen

wir gesittet den Alltag meistern, um uns sonntags auf Circuits zu verlustieren.

Obwohl die drei Sportlerherzen dicke unter Druck stehen, veränderte sich an der angeboren beispiellosen Leistungsabgabe nichts Merkliches. Einziges, das mit 360 PS just noch in der 20-Prozent-Limite (DTC-Gutachten) liegt, steckt im ti500 von Collocation. Alle drei Vortriebskanonen schicken aus dem Drehzahlkeller baumstarke Wucht an die Hinterräder. Die ruckfreie Gasannahme wird unter 1000 Umdrehungen zugebilligt.

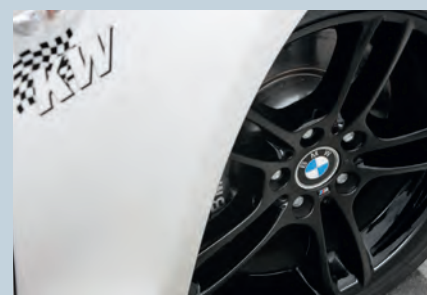
Innerortstempo geht locker vom Hocker in der sechsten Welle vonstatten. Die Linearität von Drehmoment- und Leistungskurve

erinnert hier bei allen an eine achtzylindrige, hubraumfette Saugvariante – dem Aufladeprinzip im Doppelpack sei Dank. Eine fadengerade Umsetzung der Gasbefehle reisst einen vom Sofa direkt in den Beschleunigungsrausch – nüchtern betrachtet stehen wir mit allen in direkter Konkurrenz zu sündteuren Super-Sportgeräten.

Der Collocation-Sechszylinder mit seiner verkürzten Gesamtübersetzung (14%) dreht bei Tempo 120 rund 350 Touren höher (3000/min) als seine Freunde vor Ort. Er handelt sich gerade hinsichtlich unserer Schweizer Topographie, die oft mit kurvi-gen Landstrassen einhergeht, den Vorteil ein, dass wir selbst in engen Biegungen im



**BMW-REIHENSECHSZYLINDER IN DOPPELTER AUFLADUNG** Die Collocation-Komposition glänzt in Paarung mit einer kürzeren Gesamtgetriebeübersetzung mit top Elastizitätswerten, Dähler pflegte obendrein den Look, und Evotech entlockt dem 135i-Heiz als Dritter im Bunde die martialischste Power.



**ALLES IM GRIFF** Die Firma Collection ist eine bekannte Grösse im Sektor Tuning und stellt ihr Metier etwa durch die Vorbereitung der Mini-Challenge-Vehikel unter Beweis. Der ti500 kommt sorgfältig ausbalanciert rüber und hinterliess bei uns in Summe den stärksten Eindruck.

dritten Gang operieren können. Das Gefühl, stets den richtigen Gang zur Hand zu haben, wird hier schlankweg erkannt.

Ein matchentscheidender Vorteil, der den ti500 auf dem Test-&-Training-Track in Lignières zeitmässig vor seine leistungsstärkeren Konkurrenten spülte. Bestzeit auf dem engdrehenden Terrain trotz leichtem Null-hundert-Handicap. Die magische Marke erreichte der Collection nicht wie seine Konkurrenten im zweiten Gang, sondern im dritten. Ob Hockenheim oder eine andere flüssigere Strecke – die Karten würden dort fraglos wieder anders gemischt.

Die ti500-Maschine drehte oft im noch vortriebsoptimierten Bereich, was entscheidende Zehntel generierte. Wo normal im zweiten Gang gefahren wird, genügte hier der dritte. Damit wird die Kraft weniger aggressiv auf die Hinterräder geleitet. Und so tritt weniger rasch Wheelspin auf. Das wiederum bringt Ruhe ins Handling.

Beim Typ Evotech in höchster Leistungsdichte verpufft dagegen die schiere Gewalt eher in Schall und Rauch. Im Zwischenspur macht sich die Getriebereduktion beim Collection positiv bemerkbar. In allen Kapiteln dieser Disziplin setzt er sich die Krone auf (siehe Box), ohne einen verbrauchsseitig im Schilf stehen zu lassen. Dabei tut er sich tonal als bester Solist des stimmigen Trios hervor.

Der ti500 gibt in Sachen Handling eine in Erinnerung bleibende Figur ab. Lenkpräzision, Vorderradführung und Einflussnah-



TECHNISCHE DATEN	
BMW 135i ti500 BY COLLECTION	
Preis Tuningpaket	Fr. 17 385
Basispreis ab	Fr. 59 100
Zylinder/Hubraum	R6/2979 cm <sup>3</sup>
Leistung (Serie)	225 kW (306 PS) bei 5800/min
Leistung (Collection)	265 kW (360 PS) bei 5740/min
Drehmoment (Serie)	400 Nm 1300–5000/min
Drehmoment (Collection)	500 Nm 2000–5000/min
0 bis 100 km/h (Collection/Serie)	4,6/5,3 s
Spitze (Collection/Serie)	250/250 km/h abgeregelt
Leergewicht	1565 kg
Leistungsgewicht (Collection/Serie)	4,3/5,1 kg/PS
TUNINGKOMPONENTEN	
Motor (Elektronik)	Fr. 2390
Sportauspuff	Fr. 1700
KW-Clubsport-Gewindefahrwerk	Fr. 3856
kürzere Hinterachsübersetzung (rund 14%)	Fr. 3439
Felgen inkl. Bereifung	Fr. 2960
Sportbremsbeläge	Fr. 540
Collection-Optik	Fr. 2500
VERTRIEB	
Jakob Collection AG, 9443 Widnau Tel. 071 727 20 69, www.collection.ch	



**DIE RAKETE AUS BELP** Perfekte Symbiose aus Sportwagen und Edelpcoupé, in hohem Mass alltagszahn, dennoch ein Raubtier auf der Rennstrecke. Mit der Sperre hervorragende Traktion. Übrigens: Die normale Servotronic-Lenkung funktioniert auf allen drei Ablegern perfekt. Drift heil!



#### TECHNISCHE DATEN

##### BMW 135i BY DÄHLER

Preis Tuningpaket	Fr. 25 800
Basispreis	Fr. 59 100
Zylinder/Hubraum	R6/2979 cm <sup>3</sup>
Leistung (Serie)	225 kW (306 PS) bei 5800/min
Leistung (Dähler)	260 kW (367 PS) bei 5950/min
Drehmoment (Serie)	400 Nm bei 1300–5000 min
Drehmoment (Dähler)	520 Nm 1700–4300/min
0 bis 100 km/h (Dähler/Serie)	4,8/5,3 s
Spitze (Dähler/Serie)	280/250 km/h
Leergewicht	1565 kg
Leistungsgewicht (Dähler/Serie)	4,3/5,1 kg/PS

##### TUNINGKOMPONENTEN (geprüft und montiert)

Motorenkit (Elektronik)	Fr. 4200
Sportauspuffanlage, +20 PS-Kit	Fr. 2800
Dähler-Sportfahrwerk (Tieferlegung 25 mm)	Fr. 3300
Differenzialbremse (30% Vortrieb, 70% Brem.)	Fr. 4600
Leder/Alcantara-Polsterüberzüge	Fr. 3300
Felgen Dähler-Edition inkl. Reifen	Fr. 7600

##### VERTRIEB

Dähler Design & Technik, 3123 Belp  
Tel. 031 819 88 77, [www.daehler.com](http://www.daehler.com)

me auf die Hinterräder übers Gas (Lastwechsel, Powerslide) malen das Gelbe vom Ei. Das Clubsport-Fahrwerk hinterlässt einen sehr ausgeschlafenen Eindruck.

Der Auftritt ganz in Weiss bekommt dem ti500 gut, zeichnet ihn braver, als er ist. Zusätzliche Collaction-Anbauteile, wie der Karbon-Heckspoiler oder Nierenblenden, bleiben eine Frage des Geschmacks. Felgen in Schwarz runden das Bild.

Die Firma Dähler zählt businessmässig immer zu den Frühaufstehern. Entspre-

chend fählig ging man aufs Thema 135i ein. Motortuning und Sound komplettieren Fahrgefühle. Neben dem Dähler-Sportfahrwerk, das die Karosserie tieferlegt, gelangt hier eine mechanische Differenzialbremse zum Einsatz. Doch just diese Bremswirkung erzeugt einerseits am Limit zuerst ein verstärktes Untersteuern, nach dem Lastwechsel und dem erneuten Gaseinsatz ein Übersteuern. So bedarf es für dieses Vehikel der sensiblen Hand und des sensiblen Hinterns, will man mit ihm effizient rennen. Irgend-

wie wollte am Fahrlimit die Michelin-Bereifung nicht so richtig zum Set-up passen.

Optisch beweist die Dähler-135i-Erklärung Klasse. Hier lohnt etwa erweiternd das Öffnen der Motorhaube, um bei seinen Freunden dank der im Karbon-Look gehaltenen Motorenverkleidung Streicheleinheiten einzusacken. Die geschraubten Felgen sind purer optischer Genuss, genauso wie die Karbon-Spoiler-Lippe auf dem Kofferraumdeckel oder die wunderschön aussehende, recht rassig tönende 4-End-Rohr-



auspuff-Anlage, eingeparkt in den Heckdiffusor. Das Alcantara-Leder-Interieur hofiert dem Auge des Betrachters und beherbergt Stilisten adäquat.

Evotech verleiht seiner 135i-Interpretation den Leistungskit III. Die hauseigene Software, eine modifizierte Abgasanlage mit Sportkatalysatoren fördern 95 PS und 130 Nm mehr zutage als die Basis. Das ist eine gehörige Menge. Eine Schweizer Typenprüfung ist im Gange. Trotz der enormen Leistungssteigerung richtete sich das Hauptaugenmerk auch hier auf den Begriff «alltagsfreundlich» und schickt sich auch vollumfänglich in denselben. Schnellster in Beschleunigung bedeutet aber nicht automatisch Schnellster on track – wenigstens was Lignières betrifft. Gerade die elektronische Differenzialbremse, die zwar bei BMW immer besser wurde, kann der Effizienz des Torsenprinzips nicht die Stirn bieten. Evotech ist sich dessen bewusst und bietet ein entsprechendes Fabrikat an.

Motorseitig kickt uns ein gewaltiger Vorwärtsschub aus den Cruiser-Träumen. Er entreisst uns zu jedem Augenblick der Gaspedalbearbeitung jedweder Lethargie und verdichtet Freude an Individualmobilität dieses Timbres hoch. Messerscharfe Lenkpräzision gehört auch hier zur DNA wie sein unverkrampftes Verhältnis zu Schwimmwinkeln mannigfaltiger Grössen. Montiert ist ein Bilstein-Gewindefahrwerk, das persönlichen Bedürfnissen vollumfänglich Rechnung trägt. Was die Optik

**DER GNADENLOS-DAMPFHAMMER** Wer sich den ultimativen 135i-Kick geben möchte, wählt den hier. Der Leistungserguss überwältigt, schießt uns zu jeder Zeit ins Jenseits der Legalität. Deshalb raten wir: Alltags wie die Pfarrerstochter und am Weekend auf dem Track die Sau raus.



#### TECHNISCHE DATEN

##### BMW 135i BY EVOTECH

Preis Tuningpaket	Fr. 19.248
Basispreis	Fr. 59.00
Zylinder/Hubraum	R6/2979 cm <sup>3</sup>
Leistung (Serie)	225 kW (306 PS) bei 5800/min
Leistung (Evotech)	301 kW (401 PS) bei 5400/min
Drehmoment (Serie)	400 Nm 1300–5000/min
Drehmoment (Evotech)	530 Nm bei 1300–5000/min
0 bis 100 km/h (Evotech/Serie)	4,9/5,3s
Spitze (Serie)	303 km/h (250 km/h abgeregelt)
Leergewicht	1565 kg
Leistungsgewicht (Evotech/Serie)	3,9/5,1 kg/PS

##### TUNINGKOMPONENTEN

Motorleistung: Evotech-Software, Einbau von Sportkatalysatoren, Aufhebung V-max	Fr. 10.990
Bilstein B16 PSS10-Gewindefahrwerk (verstellbar) mit Tieferlegung (30 bis 50 mm)	Fr. 3.268
Fahrwerkseinbau und Achsvermessung	Fr. 890
OZ-Felgen (Ultraleggera) 8 x 18" und 9 x 18"	Fr. 4.990
Sperrdifferenzial (nicht getestet)	auf Anfrage

##### VERTRIEB

Evotech Schweiz, 8472 Ohringen  
Tel. 052 335 58 58, [www.evotech.ch](http://www.evotech.ch)





# Drei unter Strom: Die Schlagkraft motorischer Potenz bezirzt lustvoll.

angeht, belies es Evotech bei der OZ-Räder-Zierde.

Die knappen Zeitabstände auf dem Circuit dokumentieren das Bild, was in der Praxis gefühlt wird: Alle drei Gerätschaften, die hervorragend bremsen (Serie), aktivieren bei uns nicht bloss beim Betrachten den Puls. Die Praxis beweist: Hier rührt die Pfefferschote in all unsern Sinnesorganen und bringt das Blut in Wallung. Supersportler, die einen Kofferraum und kommode Sitzgelegenheiten im Fond für zwei ausgewachsene Personen nebenher als praktische Dreingabe mitliefern und trotzdem das hübsche BMW-Coupé geblieben sind. In dieser Hinsicht müssen Lambo und 911er definitiv passen. +

ANDREAS STÖCKLIN



## TESTWERTE

MODELL TUNER		BMW 135i ti500 COLLECTION	BMW 135i DÄHLER	BMW 135i EVOTECH
<b>VERBRAUCH L/100 KM</b>				
Durchschnitt		13,4	13,3	14,1
Min./Max. (auf Rundstrecke)		9,8/32,6	9,6/29,9	8,8/34,0
<b>BESCHLEUNIGUNG</b>				
0 bis 50 km/h	s	2,1	2,3	2,2
0 bis 80 km/h	s	3,9	3,9	3,7
0 bis 100 km/h	s	5,4	5,0	4,9
0 bis 120 km/h	s	7,0	6,8	6,7
0 bis 160 km/h	s	11,3	11,8	10,9
0 bis 200 km/h	s	17,8	18,3	17,0
0 bis 220 km/h	s	23,0	23,8	22,0
400 m mit stehendem Start	s	13,4	12,9	13,0
1 km mit stehendem Start	s	24,0	23,8	23,6
<b>ELASTIZITÄT</b>				
40–80 km/h im 5. Gang	s	4,6	5,6	5,6
80–120 km/h im 5. Gang	s	4,3	4,6	4,6
40–80 km/h im 6. Gang	s	5,7	7,8	7,0
80–120 km/h im 6. Gang	s	5,0	5,8	5,6
<b>FAHRDYNAMIK (LIGNIÈRES, TCS-TEST UND TRAINING)</b>				
Handlingparcours 1250 m	s	54,0	54,3	54,4
Ø-Tempo/max. g-Wert	km/h/g	83,3/1,07	82,8/1,05	82,7/1,07
<b>BREMSWEG (100–0 KM/H)</b>				
Min./Max.	m	35/38	34/38	34/38

ai-Messungen (20 °C): BMW 135i by ti500 Collection, km-Stand: 6000, Bridgestone Potenza; BMW 135i by Dähler, km-Stand: 4500, Michelin Pilot Sport 2; BMW 135i by Evotech, km-Stand: 12 300, Bridgestone Potenza.

## auto ILLUSTRIERTE FAZIT

**135i ti 500 Collection:** In Weiss mimt der Wolf das Schaf. Eine stimmige Freude-am-Fahren-Förderung, die sich vor allem in der hügeligen Schweiz mit der verkürzten Gesamtübersetzung ausbezahlt. Nebenher wahr er in Elastizität und auf dem Lignières-Track die Benchmark.

**135i by Dähler:** Wer das schnittige Coupé noch weiter veredeln möchte, bekommt hier viel stylisches Zubehör – aussen wie innen. In Fahrperformance dank Sperre effizient, verlangt aber Feingespür im Kurvensalsa. Sparsamstes Motor-Tuning des Trios.

**135i by Evotech:** Topp, die Wette gilt! Der Stärkste im Bunde. Die Schweizer Abnahme ist im Gange. Super in Beschleunigung. Allerdings bedürfte es der mechanischen Sperre, damit der Vortrieb unter dem Strom von 530 Nm nicht im Schlupfmehr ersäuft.