



DieselSpeed P440 Evo

AC Schnitzer ACS1 Sport

Dähler 1er M Coupé

Lightweight 1er M Coupé

Wer die Niere im Herzen trägt, hat ihn längst heiliggesprochen: sechs Töpfe akkurat hintereinander aufgereiht – da fallen BMW-Fans aus Ehrfurcht auf die Knie

REIHEN

In den Augen eines echten Fans muss es ja fast schon blasphemisch wirken, wenn er die Haube eines aktuellen M3 öffnet und mit ausgewachsener Skepsis auf das blickt, was da so friedlich zwischen den Stehwänden schlummert. Acht Zylinder – exakt zwei zu viel – und dann noch so komisch angeordnet: wie ein V – da müssen die Kolben doch zwangsläufig seekrank werden.

Ja, die Kollegen der M GmbH hätten es sich mit ihren eingefleischtesten Fans beinahe gewaltig verscherzt, als sie im M3 E92 den Reihensechser gegen eine V8-Urgewalt ersetzen. Da wirkt das neue 1er M Coupé fast schon wie eine Besänftigungstaktik. Das Fahrwerk stammt größtenteils vom M3, die Backen sind derart weit ausgestellt, als wollte der kleine M eine ganze

Packung Luftballons auf einmal aufblasen, und vor allem: Unter der Haube herrscht endlich wieder Sechsen-appeal. Und was für einer. Drei Liter Hubraum, zwei Turbolader, 340 PS – Herz, was willst du mehr? Wenn wir schon so fragen: mindestens 400 Pferdchen, eine noch fettere Optik und ein Sound, dass an der nächstbesten Ampel der Seicento hinter einem ungefragt

Noch sind getunte 1er M Coupés rar. Wir haben gleich sechs davon – und dazu noch einen vorwitzigen 135i, der gerne eines wäre

Kelleners Sport KSI-PS

Manhart MH1 Biturbo



SECHSER

Photos: B. Schmitt

die weiße Fahne aus dem Faltdach schwenkt. Frei nach dem Motto: „Tu mir nix, ich bin unbewaffnet!“

Wenn die sieben Krawallbrüder von AC Schnitzer, Dähler, Dieselspeed, Kelleners, Laptime, Lightweight und Manhart eines nicht sind, dann unbewaffnet: Von 400 PS im Schnitzer bis hin zu gewaltigen 440 PS unter der unauffälligen Die-

selspeed-Haube reicht das Leistungsspektrum. Wenn Sie sich jetzt über den Namen Dieselspeed wundern – keine Panik: Im P440 Evo nagelt kein Selbstzünder. Selbst bei Mönchengladbach lässt man die bayerische Biturbo-Drehorgel munter weiterjubeln – so ist's brav.

Während Dieselspeed den stärksten Vertreter des Septetts stellt, baut

AC Schnitzer mit seinem Komplettumbau den teuersten Quertreiber. 91.507 Euro rufen die Aachener für ihr Valencia-oranges Spielzeug auf. Zwar lassen sich allein in den Recaro-Schalen und der dazugehörigen Volllederausstattung über 7000 Euro versenken, doch auch ohne die Interieur-Spielereien reißt der Schnitzer ein ordentliches Tur- ▶

Laptime LR 135 Sport



AC Schnitzer ACS1 Sport

Ein stufenlos einstellbares Sportfahrwerk sorgt dafür, dass sich der AC Schnitzer auf dem Sachsenring trotz Leistungsdefizits ordentlich schlägt

bo-Loch ins Portemonnaie. Wer dennoch auf die jahrzehntelange Erfahrung der Nordrhein-Westfalen setzt, sollte sich vorher überlegen, an welchen Stellen das Tuning sinnvoll ist und wo man sich besser ein paar Euro sparen sollte.

7270 Euro verlangt Schnitzer für Hochleistungsstopper mit Sechskolben-Festsätteln und geschlitzten 380er-Scheiben vorn – dabei über-

zeugt die Bremse nicht einmal nachhaltig: Bei unseren Messungen kam der Kelleners mit seinen ge-

Schnitzer langt mit über 90 000 Euro gewaltig hin

lochten Serienscheiben 30 bis 40 Zentimeter früher zum Stehen – reproduzierbar. Beim Highspeed-Ankerwurf aus Tempo 200 brachen

die großen AC-Scheiben schließlich vollends ein: 151,7 Meter bis zum Stillstand bedeuten die rote Laterne in dieser Kategorie. Der Bremsstreber von Manhart stand knapp vier Wagenlängen (exakt 17,4 Meter) früher. Grund des Übels: Schnitzer verbaute kurz vor der Anlieferung zum Test neue Beläge, die noch nicht eingefahren waren und verschenkte somit Punkte.

Auf dem Sachsenring macht der Farbtupfer unseres Vergleichs dagegen eine ordentliche, wenn auch keine überragende Figur. Größtenteils neutral schwänzelt der ACS1 Sport beim Anbremsen oder in schnellen Kurven leicht mit dem Heck – eben genau so viel, dass es sich richtig fix anfühlt, ohne die letzten Sicherheitsreserven vollends über Bord zu werfen. So macht



Dähler kitzelt 408 homogen fahrbare PS aus dem 1er M-Triebwerk



Den Titanauspuff lässt Dähler in Kleinserie fertigen. Die strengen Richtlinien in seiner Heimat zwingen den Schweizer zu einer dezenteren Stimmlage



Auf der Strecke ist der Eidgenosse mit verstärkten Stabis und bissigen Bremsen einer der Schnellisten – und das trotz suboptimaler Continental-Pneus



Dähler ist auch Wiesmann-Importeur für die Schweiz – daher der Gecko



Zurückhaltend: Mit 400 PS liegt AC am unteren Ende der Leistungsskala



Die Schalensitze mit orangen Karo-nähten stützen hervorragend

der AC Schnitzer subjektiv einen deutlich schnelleren Eindruck, als es seine Zeit von 1:39,21 Minuten bestätigt. Mehr als ein Mittelfeldplatz ist damit nicht drin.

Seine Stunde schlägt vielmehr im Alltag: Der Aachener ist eben da zu Hause, wo das stimmige Gesamtpaket an der Eisdielen die Kugeln zum Schmelzen bringt, der kernige Sound an der Ampel die GTI-Frak-



Im Cockpit gibt sich der Schnitzer mit orangefarbenen Akzenten, lackierten Blenden sowie einem griffig in der Hand liegenden Schaltknopf individuell

Der leicht nervöse ACS1 fühlt sich sauschnell an

Augenweite und Popometer-Messinstrument gleichermaßen sind.

Unser nächster Proband wurde zwar – wie der Rest auch – in Mün-

chen geboren, aber dort erzogen, wo es vor kurvigen Serpentinien nur so wimmelt. Der Schweizer Wiesmann-Importeur und BMW-Veredler Dähler greift für seine Interpretation des perfekten 1er M Coupés zu hauseigenen Komponenten, wie einem vielfach einstellbaren Sportfahrwerk, welches mit Eibach-Komponenten verfeinert wurde, einer mächtigen Achtkolben-Bremsan-



Das Heck zieren Echtkarbon und eine elegante Vierrohr-Auspuffanlage



Eine zweite Seitenfinne und firmentypische 19-Zöller prägen die Flanke

ge mit geschlitzten 390er-Scheiben vorn oder dem in Kleinserie in Deutschland gefertigten Titan-Endschalldämpfer. Dabei bleibt der Dähler zurückhaltend – sieht man einmal von seiner werbewirksamen Ganzkörperfolierung ab. Die Abgasanlage ist selbst nach den strengen schweizerischen Richtlinien zulässig und daher nicht zu penetrant, und das Fahrwerk verfügt ▶



Der gut ausbalancierte Dähler ist schwerer aus der Ruhe zu bringen – irgendwann kapituliert aber auch er vor den Driftkünstlern unseres Rennfahrers

FOTOS: R. SCHOEN



Quertreiber: 682 Newtonmeter Drehmoment an der mit verhältnismäßig schmalen 265er-Michelins besohlenen Hinterachse, das kann nur im Drift enden

über ausreichend Restkomfort, um gerade noch als Alltagslösung durchzugehen.

Daher überrascht es, dass die Eidgenossen auch die Piste nicht vernachlässigen. Im Alltag handzahn, auf der Strecke sauschnell: Der Serie nimmt Dähler über eine Sekunde pro Runde ab und bleibt dabei so wunderbar beherrschbar, dass es eine wahre Freude ist – natürlich

immer vorausgesetzt, man verfügt über einen sensiblen Gasfuß und will sich überhaupt beherrschen.

Diskret, aber bestimmt setzt Dähler eine Topzeit

Gerade Letzteres wird mit diesen sieben zur echten Geduldprobe, denn für eine schnelle Runde sind ausufernde Drifteinlagen in etwa so

förderlich wie ein echt bayerisches Weißwurstfrühstück für einen vegetarisch veranlagten Antialkoholiker. Aber es macht einfach so unglaublich viel Spaß – vor allem, wenn, wie bei unserem Fototermin, sanfter Nieselregen den Sachsenring in ein 3,671 Kilometer langes Querzweck-Areal verwandelt.

Da trifft es sich gut, dass unser nächster Kandidat alle Vorausset-

zungen für ausgedehnte Quereinlagen mit sich bringt: 440 PS und gewaltige 682 Nm Drehmoment, bei denen man sich allen Ernstes fragt, wo Dieselspeed diese Urgewalt eigentlich findet. Dies sind jedenfalls die Garanten dafür, dass die serienmäßigen breiten 265er-Schlappen an der Hinterachse so schnell vor der Reibungsgrenze kapitulieren wie bei keinem anderen unserer



Überzeugendes Gesamtpaket: Im Innenraum bleibt Kelleners dem Außen-design mit geschmackvollen Ledersitzen und weiß lackierten Blenden treu



Für die schicken 19-Zöllner ruft Kelleners vergleichsweise humane 4070 Euro auf – inklusive erfreulich klebriger Michelin-Pilot-Sport-2-Pneus



Unter neuer Führung lebt der ruhmreiche Name Kelleners wieder auf



Namensgeber Ralf Kelleners höchstpersönlich half bei der Abstimmung des in Zug- und Druckstufe einstellbaren Gewindefahrwerks mit



Metallisches Scheppern: Der KS1-RS klingt am ehesten nach Rennwagen



Dieselspeed hatte sich die Bestzeit erhofft – und wurde nicht enttäuscht



Karbondetails rund um die Auspuffanlage runden den dezenten Look ab

1er. Zur Verdeutlichung: Kelleners, immerhin Nummer zwei im Drehmoment-Ranking, kommt nur auf vergleichsweise schwächliche 590 Newtonmeter.

Seinen namensgebenden Leistungswert verdankt der P440 Evo einem zweiten Steuergerät. Dadurch müssen die Nordschleifen-Spezialisten als Einzige mit abgeregeltem Topspeed leben, wobei



Das einstellbare KW-Fahrwerk sorgt für allzeit beherrschbare Manieren und bändigt das bärige Drehmoment sowie den höchsten Leistungswert souverän

Dieselspeed selbst gemessene 260 km/h angibt. Um auf die theoretisch möglichen rund 300 km/h zu

Im Dieselspeed fällt das Querfahren leicht

kommen, wäre ein Eingriff in das Original-Steuergerät erforderlich gewesen – wie es alle anderen Turner vormachen.

Da wir schon beim Leistungstuning sind, bleiben wir doch noch für einen Moment dabei: Ein Blick auf die Datentabelle auf Seite 56/57 verrät, dass Dieselspeed seine Interpretation konsequent auf die Rennstrecke abgestimmt hat. Die Beschleunigung aus dem Stand ist nicht das Metier des P440 Evo – bis Tempo 50 verliert er bereits eine halbe Sekunde auf Schnitzer und



Dieselspeed vertraut auf die 19-zöllige Serien-Rad-Reifen-Kombination

Dähler, und auch auf der Viertelmeile setzt er die langsamste Zeit. Dafür ist er im Beschleunigungsbereich von 100 bis 160 km/h auf einmal wieder bei der Musik, und auch im Durchzug setzt er zusammen mit dem ACS1 Spitzenwerte.

So verwundert es auch nur anfangs, dass der Dieselspeed auf dem Sachsenring wie aus dem Nichts die dominante Bestzeit setzt. Wie ►



Gerade die kurvigen Sektoren der sächsischen Berg-und-Tal-Bahn liegen dem Kelleners. Geht es dagegen bergauf, hüpft er entscheidende Zehntel ein

Foto: R. Sören



Filigrane Motec-Alus in 18 Zoll stehen dem 1er Coupé hervorragend. Die Hankook-S1-Evo-Pneus stellten sich auf der Rennstrecke als Hemmschuh heraus



Die Doppelrohr-Auspuffanlage verrät es: Der Laptime ist eben kein 1er M



Das Performance-Lenkrad mit Schaltpunktanzeige, Stoppuhr und allerlei weiteren Spielereien stammt aus dem BMW-Performance-Programm



Beim Laptime kommt der Grenzbereich recht spät, aber dafür rabiat

kaum eine andere Strecke lechzt das deutsche Motorradmekka nach wendigen Fahrzeugen mit neutralem Handling und möglichst guter Traktion aus mittelschnellen Ecken heraus. Oder anders gesagt: Durchzug ist Trumpf. Im Alltagsbetrieb herrscht wegen des kompromisslosen Ansatzes Licht und Schatten: Während der P440 Evo lange Wel-

len gut schluckt, wird die Angelegenheit im Vorderwagen bei kurzen Schlägen reichlich holprig. Zudem

Der P440 Evo passt perfekt auf den Sachsenring

wirkt das hochgezüchtete Triebwerk beim Herausbeschleunigen aus niedrigen Drehzahlen unrund, ja fast schon ein wenig abgehackt.

Davon abgesehen schnürt Dieselspeed mit 61 049 Euro das mit Abstand günstigste Paket – mitverantwortlich für ein starkes Ergebnis.

Dagegen kommt der Kelleners mit 77 346 Euro deutlich teurer, tritt dafür aber mit äußerst rundem Gesamtkonzept an. Zwar hat die heutige Firma Kelleners Sport nur noch wenig mit ihrer klangvollen Historie zu tun, doch auch die neuen Eig-

ner schaffen es, mit dem KS1-RS ein Auto auf die 19-Zöller zu stellen, das dem großen Namen mehr als gerecht wird. Ein optimiertes Motormanagement und die herrlich metallisch klingende Vierrohr-Edelstahlabgasanlage sorgen für 420 PS und die bereits erwähnten 590 Newtonmeter, welche sich im Gegensatz zum Dieselspeed auch auf dem Papier niederschlagen: Die



Auf der Piste ist der Lightweight am leichtesten zu beherrschen – aber leider nicht sehr schnell. Schuld daran: die zu weiche Nordschleifen-Abstimmung

Laptime 1 R 135 Sport



Trotz leicht unterlegener Basis reiht sich der veredelte 135i nahtlos in die Schar der 1er M Coupés ein

Beschleunigungswerte sind – subjektiv wie objektiv – schlicht abartig. Gemessene 4,2 Sekunden auf 100 und unter 15 Sekunden bis Tempo 200, das ist eine Ansage. Einzig der Schnitzer kann in dieser Disziplin annähernd folgen.

Bei der Abstimmung des Fahrwerks half Namensgeber und Ex-Porsche- und -Toyota-Werksfahrer Ralf Kelleners, und das merkt man

auch auf der Strecke. Flink und ein wenig nervös tänzelnd wirft sich der KS1-RS förmlich in enge Ecken und

Der KS1 vernascht Scheitelpunkte zum Frühstück

schnalzt sich mit einer Vehemenz wieder aus dem Scheitelpunkt heraus, dass man aufpassen muss, den Einlenkpunkt zum nächsten Knick

nicht zu verpassen. Einzig an Steigungen, wenn es auf souveränen Durchzug aus mittleren Drehzahlen ankommt, lässt der Kelleners ein paar Zehntel liegen. So spuckt unser Messgerät am Ende die zweit-schnellste Zeit aus – auf die Hundertstel pari mit dem Dähler.

Trotz unbestreitbarer Streckentalente ist das Kelleners-Fahrwerk auf öffentlichen Straßen das mit

dem größten Restkomfort, und auch die Verarbeitung des bildschön gemachten und auf das Außendesign abgestimmten Interieurs lässt keinen Raum für Kritik. Klar, günstig ist das Ganze nicht, doch wie bei Schnitzer erhält der Kunde hier eine gewisse Wertigkeit, ein von vorn bis hinten durchdachtes Konzept und nicht zuletzt ein Stück Individualität für sein Geld. ▶



Im Kurvengeschlängel Omega machte der Lightweight eine gute Figur



Die tollen BMW-Schalensitze sorgen für Seitenhalt bei hohen Kurventempi



Die Hitzeverfärbungen des infernalisch klingenden Titanauspuffs passen perfekt zu den Farben der M GmbH – ist aber purer Zufall, ehrlich



Brechen auch nach zig Runden nicht ein: gelochte Rennsportbremsen

Foto: R. Sasson



Insgesamt ist der MH1 Biturbo ein rundes Gesamtpaket. Die schwache Streckenperformance kostet ihn jedoch eine bessere Gesamtplatzierung

Der mit Sicherheit kurioseste Kandidat im Feld ist der LR 135 Sport aus den Hallen von Laptime Racing im ostfriesischen 3000-Seelen-Örtchen Detern, denn er ist nicht wie die anderen von Geburt an ein 1er M Coupé, das gern ein bisschen mehr Dampf hätte, sondern

ein 135i im 1er-M-Pelz, der die versammelte Performance-Meute ein-

Mit feinen Komponenten wird der 135i zum Biest

mal so richtig mit Anlauf verblasen möchte. Nehmen wir es vorweg: An

diesem Vorhaben scheitert der LR 135 Sport. Nicht dass es ihm an Talent mangeln würde; Laptime Racing verbaut durch die Bank hochwertige Komponenten. Fahrwerk und größere Stabis kommen aus dem Hause KW, die geschlitzten Rennsportbremsen von StopTech

schlagen mit deftigen 6850 Euro zu Buche, und selbst an ein mechanisches Sperrdifferential haben die Nordlichter gedacht.

Woran liegt es dann, dass für den 400 PS starken Normalo-1er nur die fünftschnellste Rundenzeit herauspringt? Punkt eins: Beim Serien-

Kelleners und AC Schnitzer werten die 1er M-Front mit verchromten Grilleinsätzen auf. In der Mitte: Serienkonfiguration am Manhart





Auch an der deutsch-niederländischen Grenze setzt man auf das LED-bestückte BMW-Performance-Sportlenkrad, von dem sich Rundenzeiten, Fliehkräfte sowie Öl- und Wassertemperatur ablesen lassen



Am Heck des MH1 entweichen die Abgase über ein vierflütiges System mit Sportkat. Manhart schraubt es unter den hauseigenen Karbondiffusor



Manhart veredelt die BMW-Schalen mit Firmenlogo und roten Nähten



Die einteiligen 20-Zoll-Schmiedräder Concave One kosten 7489 Euro

1er M sorgen kleinere Räder an der Vorderachse für ebenjenes leichtfüßige Einlenkverhalten, welches dem LR 135 Sport ein wenig abgeht. Er will vielmehr mit Gewalt in die Kurve geworfen werden und verzieht eine nicht ganz exakte Linienwahl unwilliger als der Rest der

Truppe. Zudem schleifen die breiten 285er-Schlapfen an der Vor-

Die 285er vorn haben mehr Nach- als Vorteile

derachse bei großem Lenkeinschlag im Radkasten – wie übrigens auch

beim Lightweight. Punkt zwei: Die unter die Karosserie geschnallten S1-Evo-Pneus von Kooperationspartner Hankook erwiesen sich als weitau weniger haftungsfreudig als die originalen Michelin Pilot Sport PS2. Zudem lassen die umfangreichen Karosseriemodifikationen den LR

135 kaum günstiger dastehen als den Lightweight. Mit Dähler, Kelleners und Manhart liegt er preislich sogar auf einem Niveau.

Ein Schnäppchen ist er also nicht und somit eigentlich nur für Kunden interessant, die nicht auf das 1er M Coupé warten wollten oder ▶

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN

SEKTOR 5
20,49 s
20,46 s
20,67 s
20,68 s
20,79 s
20,72 s
20,64 s

TOPSPEED
216,3 km/h
218,9 km/h
219,5 km/h
217,4 km/h
215,3 km/h
217,9 km/h
215,8 km/h

SEKTOR 4
23,59 s
23,64 s
23,80 s
23,65 s
23,91 s
23,76 s
24,25 s

SEKTOR 2
25,66 s
26,16 s
25,77 s
25,86 s
25,72 s
25,80 s
25,71 s

RUNDENZEITEN
Dieselspeed P440 Evo 1:38,46 min
Dähler 1er M Coupé 1:39,09 min
Kelleners KS1-RS 1:39,09 min
AC Schnitzer ACS1 Sport 1:39,21 min
Laptime LR 135 Sport 1:39,25 min
Lightweight 1er M 1:39,39 min
Manhart MH-1 Biturbo 1:39,51 min

SEKTOR 1
10,59 s
10,38 s
10,56 s
10,71 s
10,65 s
10,48 s
10,65 s

SEKTOR 3
18,13 s
18,45 s
18,29 s
18,31 s
18,18 s
18,63 s
18,26 s

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugswise die Hitliste der Rundenzeiten

48. Dieselspeed P440 Evo
1:38,46 min
134,22 km/h
58. Dähler 1er M Coupé
1:39,09 min
133,37 km/h
58. Kelleners Sport KS1-RS
1:39,09 min
133,37 km/h
61. AC Schnitzer ACS1 Sport
1:39,21 min
133,21 km/h
62. Laptime LR 135 Sport
1:39,25 min
133,15 km/h
65. Lightweight 1er M Coupé
1:39,39 min
132,97 km/h
67. Manhart MH-1 Biturbo
1:39,51 min
132,81 km/h
78. BMW 1er M Coupé
1:40,18 min
131,92 km/h

▶ **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximalen Grip an der Vorderachse.

TECHNISCHE DATEN	AC SCHNITZER	DÄHLER	DIESELSPEED	KELLENNERS	LAPTIME RACING
Motor	R6, Biturbo	R6, Biturbo	R6, Biturbo	R6, Biturbo	R6, Biturbo
Einbaulage	vorn längs	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	4 pro Zylinder/2
Hubraum	2979 cm ³	2979 cm ³	2979 cm ³	2979 cm ³	2979 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 89,6 mm	84,0 x 89,6 mm	84,0 x 89,6 mm	84,0 x 89,6 mm	84,0 x 89,6 mm
Verdichtung	10,2 : 1	10,2 : 1	10,2 : 1	10,2 : 1	10,2 : 1
kW (PS) bei 1/min	294 (400)/6100	300 (408)/5800	324 (440)/5720	309 (420)/5700	294 (400)/5950
Literleistung	134 PS/l	137 PS/l	148 PS/l	141 PS/l	134 PS/l
Nm bei 1/min	560/1500-3500	540/3600	682/1875	590/3100	570/4500
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell
Bremsen vorn	380 mm/innenbel./geschl.	390 mm/innenbel./geschl.	360 mm/innenbel./gelocht	360 mm/innenbel./gelocht	355 mm/innenbel./geschl.
Bremsen hinten	355 mm/innenbel./geschl.	356 mm/innenbel./gelocht	350 mm/innenbel./gelocht	350 mm/innenbel./gelocht	345 mm/innenbel./geschl.
Radgröße vorn - hinten	8,5 x 19 - 9,5 x 19	8,5 x 20 - 10 x 20	9 x 19 - 10 x 19	8,5 x 19 - 9,5 x 19	10 x 18
Reifengröße vorn - hinten	235/35 R 19 - 265/35 R 19	245/30 R 20 - 305/25 R 20	245/35 R 19 - 265/35 R 19	245/35 R 19 - 265/35 R 19	285/35 R 18
Reifentyp	Michelin Pilot Super Sport	Continental Sport Contact 5P	Michelin Pilot Sport PS2	Michelin Pilot Sport PS2	Hankook Ventus S1 Evo
Länge/Breite/Höhe	4380/1803/1390 mm	4380/1803/1395 mm	4380/1803/1390 mm	4380/1803/1400 mm	4380/1803/1420 mm
Radstand	2660 mm	2660 mm	2660 mm	2660 mm	2660 mm
Tankvolumen	53 l	53 l	53 l	53 l	53 l



MESSWERTE TOUGHBOOK	AC SCHNITZER	DÄHLER	DIESELSPEED	KELLENNERS	LAPTIME RACING
Beschleunigung					
0- 50 km/h	1,9 s	1,9 s	2,4 s	2,0 s	2,0 s
0-100 km/h	4,4 s	4,6 s	4,6 s	4,3 s	4,7 s
0-130 km/h	6,9 s	7,2 s	7,1 s	6,7 s	7,4 s
0-160 km/h	9,6 s	9,7 s	9,9 s	9,3 s	10,4 s
0-200 km/h	15,4 s	15,5 s	16,3 s	14,8 s	16,8 s
Viertelmeile					
0-402,34 m	12,62 s	12,87 s	13,23 s	12,70 s	13,05 s
Elastizität					
60-100 km/h im 4. Gang	3,5 s	3,6 s	3,4 s	3,7 s	4,2 s
80-120 km/h im 5. Gang	3,8 s	4,4 s	3,9 s	4,3 s	5,1 s
80-120 km/h im 6. Gang	5,2 s	5,7 s	5,1 s	5,6 s	6,3 s
Bremsweg					
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	36,3 m (-10,6 m/s ²)	33,7 m (-11,4 m/s ²)	35,8 m (-10,8 m/s ²)	36,0 m (-10,7 m/s ²)	35,7 m (-10,8 m/s ²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	35,2 m (-11,0 m/s ²)	34,6 m (-11,2 m/s ²)	34,9 m (-11,0 m/s ²)	34,8 m (-11,1 m/s ²)	36,7 m (-10,5 m/s ²)
200-0 km/h warm (Verzögerung)	151,7 m (-10,2 m/s ²)	138,7 m (-11,1 m/s ²)	137,5 m (-11,2 m/s ²)	138,7 m (-11,1 m/s ²)	147,8 m (-10,4 m/s ²)
Testverbrauch					
Ø auf 100 km	12,2 l Super Plus	12,3 l Super Plus	11,6 l Super Plus	12,2 l Super Plus	11,7 l Super Plus
Reichweite	430 km	430 km	460 km	430 km	450 km
Leergewicht	1492 kg	1516 kg	1508 kg	1526 kg	1527 kg
Leistungsgewicht	3,7 kg/PS	3,7 kg/PS	3,4 kg/PS	3,6 kg/PS	3,8 kg/PS
Zuladung	408 kg	384 kg	392 kg	374 kg	368 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	AC SCHNITZER	DÄHLER	DIESELSPEED	KELLENNERS	LAPTIME RACING
Herstellerangabe	300 km/h	300 km/h	260 km/h (abgeregelt)	300 km/h	306 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	AC SCHNITZER	DÄHLER	DIESELSPEED	KELLENNERS	LAPTIME RACING
Serienfahrzeug ohne Extras	50 500 Euro	50 500 Euro	50 500 Euro	50 500 Euro	40 350 Euro
Tuning					
Leistungssteigerung	4500	3900	1249	7667	3999
Fahrwerk	3782	2850	2450	2179	5750 (inkl. Sperrdiff.)
Bremsen	7270	3920	2150	Serie	6850
Radsatz (inkl. Reifen)	7510	4960	Serie	4070	2990
Auspuffanlage	1490	2400	1075	2919	1100
Anbauteile (inkl. Innenausstatt.)	16455	3400	3625	10011	16190
Preis Testwagen	91 507 Euro	71 930 Euro	61 049 Euro	77 346 Euro	77 229 Euro

LIGHTWEIGHT	MANHART RACING
R6, Biturbo	R6, Biturbo
vorn längs	vorn längs
4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
2979 cm ³	2979 cm ³
84,0 x 89,6 mm	84,0 x 89,6 mm
10,2 : 1	10,2 : 1
295 (401)/5600	305 (415)/k. A.
135 PS/l	139 PS/l
555/1500-3300	600/k. A.
Hinterrad	Hinterrad
6-Gang manuell	6-Gang manuell
372 mm/innenbel./gelocht	360 mm/innenbel./gelocht
371 mm/innenbel./gelocht	350 mm/innenbel./gelocht
9 x 18 - 11 x 18	9,25 x 20 - 10,5 x 20
265/35 R 18 - 285/35 R 18	245/30 R 20 - 295/25 R 20
Pirelli P Zero	Continental Sport Contact 5P
4380/1803/1390 mm	4380/1803/1390 mm
2660 mm	2660 mm
53 l	53 l

Sollten Sie jemals eines dieser sieben Geschosse auf der Straße antreffen, gewöhnen Sie sich schon mal an diese Perspektive



LIGHTWEIGHT	MANHART RACING
2,1 s	2,2 s
4,7 s	4,6 s
7,3 s	7,2 s
10,0 s	10,0 s
16,0 s	15,9 s
13,02 s	12,97 s
3,5 s	3,6 s
4,2 s	4,2 s
5,2 s	5,4 s

36,5 m (-10,6 m/s ²)	34,5 m (-11,2 m/s ²)
35,7 m (-10,8 m/s ²)	34,6 m (-11,1 m/s ²)
142,0 m (-10,9 m/s ²)	134,3 m (-11,5 m/s ²)
11,7 l Super Plus	11,9 l Super Plus
450 km	450 km
1474 kg	1509 kg
3,7 kg/PS	3,6 kg/PS
426 kg	391 kg

LIGHTWEIGHT	MANHART RACING
300 km/h	300 km/h

LIGHTWEIGHT	MANHART RACING
50 500 Euro	50 500 Euro
1699	3900
2590	2580
7325	Serie
6500	7489
5280	3799
5749	9309
79 643 Euro	77 577 Euro

konnten und sich die Zeit bis dahin mit einem 135i versüßt haben. All jenen bietet Laptime nun eine Upgrade-Möglichkeit.

In auffälliger M-Kriegsbemalung und mit Aufklebern übersät bollert die Lightweight-Interpretation in die Boxengasse. Das Bilstein-Fahrwerk ist nord-schleifenerprobt, und unter der Heckschürze schimmert es bläulich. Ähnlich wie Dähler

Auf der Suche nach der richtigen Dröhnfrequenz

vertrauen auch die Spezialisten aus der Nähe von Gießen bei ihrer Auspufflösung auf den ultraleichten und dennoch festen Werkstoff Titan. Nur dass sich der 1er M aus der Alpenrepublik akustisch angenehm zurückhält, während man beim Lightweight permanent auf der Suche nach der erträglichsten Dröhnfrequenz ist. Bei 4000 Touren ist an eine Unterhaltung mit dem Beifahrer nicht mehr zu denken, und als Serienausstattung wären Ohropax und eine Packung Aspirin in der Mittelkonsole eine gute Idee. Auf Nachfrage versicherte uns Lightweight aber, dass alle Fahrzeuge mit einer Klapp-

pensteuerung zum Endkunden kommen werden. Gut, denn ohne die wäre eine TÜV-Abnahme utopisch, und sind wir mal ehrlich: Geil klingt der 1er M schon – nur bitte nicht permanent.

Auf der Straße wirkt der Lightweight wie ein 100-Meter-Sprinter auf Kopfsteinpflaster: Es hoppelt, es knarzt, es quietscht. Nein, für den Alltag ist er wahrlich nicht gebaut. Auf der Rennstrecke dagegen fühlt sich der Paradiesvogel am direktesten an und bleibt dabei so herrlich neutral, dass auch heikle Ecken wie die hängende Links vor der Audi-Kurve voll auf Anschlag und ohne Mucken gehen. Dabei ist die neutrale Abstimmung – der Lightweight erschien zum Test in Nordschleifen-Konfiguration – Segen und Fluch zugleich: Die Fahrbarkeit sucht ihresgleichen, die Rundenzeit wäre mit einem etwas härteren Fahrwerk aber einige Zehntel schneller ausgefallen. So bleibt für Lightweight nur ein Platz im hinteren Drittel des enorm eng beieinanderliegenden Testfeldes.

Bleibt zum Schluss noch Manhart, deren MH1 ein außergewöhnlich rundes Produkt ist, der aber nur beim Bremsentest ▶

Der schwarze Kelleners KS1-RS überzeugt am Ende mit dem ausgewogensten Gesamtpaket von allen



ein Ausrufezeichen setzen kann. Auf dem Sachsenring hagelt es die langsamste Zeit – hier kostet das früh leicht werdende Heck im vierten Sektor viel Zeit. Schuld daran sind ein für den Sachsenring zu übersteuernd ausgelegtes Fahrwerk und die holzigen 20-Zoll-Contis. Dafür steht der MH1 Bitur-

bo als Einziger auf geschmiedetem 20-Zoll-Fuß, und auch der eigens konstruierte Diffusor und der ul-

Der Manhart überzeugt mit den besten Bremsen

tratiefe Frontsplitters aus Karbon machen ihn einzigartig.

Also im Grunde alles eitel Sonnenschein? – Mitnichten. Mit Ausnahme des Dähler, der über eine komplette Zulassung in der Schweiz verfügt, lieferten alle Tuner ihre Fahrzeuge mit mindestens einer, teils sogar mehreren nicht eingetragenen Modifikationen zum Test an. Der TÜV des Laptime

war sogar seit einem halben Jahr abgelaufen, sodass wir den LR 135i per Trailer an den Sachsenring karren lassen mussten.

Klar, das 1er M Coupé ist noch nicht lange auf dem Markt, und die Erzeugnisse der Tuner sind dementsprechend noch frischer. Daher verwundert auch der universell



Wehe, wenn sie losgelassen: Durch diese 26 Endrohre schreien 2884 wild gewordene Pferde ein wahrlich infernalisches Gebrüll in die Welt hinaus



gültige Tonus zum Thema TÜV-Eintragung nicht: Das Ob sei generell kein Problem, das Wann in Anbetracht der kurzen Vorlaufzeit schon eher. So bleibt uns als Tester nur zu hoffen, dass die Tuner ihre Versprechen halten und alle Bauteile zum Verkaufsstart zulassungsfähig hinbekommen.

In Sachen Haltbarkeit erwies sich die Kupplung als Achillesferse, denn das hohe Drehmoment

Das hohe Drehmoment ist Gift für die Kupplung

lässt das Serienbauteil mitunter gewaltig rudern. Bei Dieselspeed,

Kelleners und Lightweight – mit Abstrichen auch bei Manhart – war die Kupplung bei den Beschleunigungsmessungen teils bis in den vierten Gang heftig am Rutschen. Unverhältnismäßig hoher Verschleiß ist die Folge.

Dennoch: Sieben scharf gemachte 1er mit über 400 PS – ab sofort

tragen auch wir ein Stück Niere im Herzen. Danke an BMW für dieses kompakte Stück Sechser-Appeal und Respekt an die sieben Tuner, die allesamt das komplexe Kunststück vollbracht haben, diesem faszinierenden Herzfrequenzbeschleuniger noch ein paar Schläge obendrauf zu packen.

FAZIT

	1	2	3	4	4	6	7
TESTWERTUNG	KELLENER	DÄHLER	DIESELSPEED	AC SCHNITZER	MANHART	LIGHTWEIGHT	LAPTIME
Längsdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Querdynamik	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Alltag	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Preis/Leistung	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Emotion	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
gesamt	★★★★★ (4,1)	★★★★★ (4,0)	★★★★★ (3,8)	★★★★★ (3,7)	★★★★★ (3,7)	★★★★★ (3,6)	★★★★★ (3,5)

★★★★★ = traumhaft, ★★★★ = macht an, ★★★ = akzeptabel, ★★ = könnte besser sein, ★ = schwach

■ So knapp war es selten: Sechs Zehntel entscheiden zwischen Sieg und Niederlage. Emotional ist der Lightweight unschlagbar, doch der infernalische Sound kostet entscheidende Punkte in der Alltags-

wertung. Etwas dezenter im Klang und mit angepasstem Fahrwerk wäre auch für ihn das Podest realistisch. So gewinnt der pfeilschnelle und dabei manierliche Kelleners vor dem ausgewogenen Dähler. Bei

Dieselspeed überzeugen der günstige Preis und die Streckenperformance, im Detail wirkt der P440 Evo aber weniger ausgereift als die Konkurrenz. AC Schnitzer und Manhart finden sich im unauffälligen

Mittelfeld wieder, wobei Ersterer allein durch seinen Preis Boden verliert. Laptime zeigt, dass auch für 135i-Fahrer 1er-M-Performance kein Traum bleiben muss. Alexander Bernt

