

workx-Unterstützung



Es sind die oftmals vordergründig kleinen Schritte, die hintergründig Großes bewirken. Nur ein paar tunerische Handgriffe, die letztlich zu einer schier dramatischen Verwandlung führen. Eine Verwandlung vom betont sportlichen Coupé BMW M3 zum hochkarätigen Fahrdynamiker beispielsweise. Wenn man nur vermag, den richtigen Dreh an den richtigen Stellen zu tätigen.

Letztlich ist weder ein schwülstiges Spoilerwerk vonnöten, um sich im Auge des betrachtenden Kenners einzubrennen. Noch sind ausufernde Leistungsretuschen ein un-

abdingbares Muss, um beim Messprogramm mit beeindruckenden Zahlenwerten aufhören zu lassen.

Es zählt schlichtweg das Wie, um dem BMW M3 ordentlich Beine zu machen. Und natürlich das Was, das sich im Fall des von a-workx modifizierten Coupés auf drei maßgebliche Komponenten konzentriert: eine spezielle Rad-Reifen-Kombination, ein fein ausgetüfteltes Fahrwerk und vor allem eine Auspuffanlage, deren Beitrag zum Gesamtkunstwerk weit über ihre lautmalerischen Qualitäten hinausreicht.

Genau genommen ist dieses hoch entwickelte Röhren- und -Dämpfer-Geflecht bereits ein Kunstwerk in sich. Nur leider verdammt dazu, ein nahezu unsichtbares Leben im Untergrund zu führen. Vier wohl proportionierte Endrohre sind die einzig erkennbaren Indizien der 4950 Euro teuren Investition.

Verstecktes Hightech, hydrogeformt aus einer speziellen Titanlegierung, der auch 900 Grad Celsius nichts anhaben können. Und gegen die eine serienmäßig installierte Auspuffanlage wie ein hoffnungsloser Fall bei den WeightWatchers anmutet.

Werk ist er noch nicht zu haben, aber nach ähnlichem
 rickmuster wie von Tuner a-workx praktiziert dürfte er dann
 schon gerne sein – ein zukünftiger BMW M3 CSL



Mit einem Gewicht von 23 Kilogramm
 wiegt die Abgasanlage von Akrapovic ge-
 ade einmal die Hälfte des Serienpendants.
 Und entwickelt dabei auch noch das Dop-
 pelte an Emotionen.
 Dumpf wummert der Vier-Liter-V8
 nun im Leerlauf vor sich hin. Wartet an-
 gespannt auf den Zugriffsbefehl. Mit des-
 sen Erteilung legt er los. Fräst, bohrt und
 hämmert sich analog zum zunehmenden
 Neigungswinkel des Gaspedals mittig ins
 Stammhirn. Ein M3 CSL? So und nicht
 anders müsste er klingen. Ein Renn-M3

im GT4-Ornat? So und nicht anders klingt
 er auch. Kernig und gewaltig, aber keines-
 wegs dröhnend und nervend. Auch nicht
 auf langen Strecken.

Dort nerven dann höchstens der etwas
 unstete Geradeauslauf und die kernige
 Fahrwerksabstimmung. Wiederum aber
 auch nur diejenigen, denen sich der wahre
 Nutzwert des trockenen Set-Ups und der
 veränderten Spur- und Sturzwerte noch
 nicht erschlossen hat. Schließlich verfolgt
 die unübersehbar breitbeinige Statur des
 a-worx-M3 primär eine Stoßrichtung –



Die perfekt verarbeitete Aus-
 puffanlage von Akrapovic fackelt
 ein Klangspektakel ab und
 bringt zudem rund 23 Kilo-
 gramm weniger auf die Waage

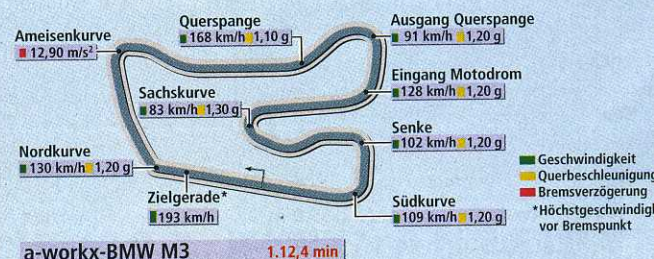
Das einstellbare Fahrwerk
 ermöglicht durch die spez-
 iellen Stützlager höhere
 Sturzwerte. Die OZ-Räder
 reduzieren das Gewicht



RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Ein Fanal für das, was sich mit
 einem BMW M3 auf der Rennstrecke
 anrichten lässt, wenn nur an
 den richtigen Stellen gefühlvoll ge-
 eilt wird. Der **a-workx-BMW
 M3** bricht konsequent mit der Gesetzmäßigkeit der Trägheit der
 Masse. Das straffe Fahrwerk und
 die veränderten Sturzwerte nutzen

das Potenzial der Michelin C
 Reifen optimal aus. Somit wird
 Grenzbereichserfahrung in H-
 ckenheim geprägt durch ein m-
 serscharfes Einlenken, gefolgt v-
 einer faszinierenden Neutral-
 und abgeschmeckt mit gleichb-
 end hohen Verzögerungsw-
 sowie einem markigen Klang.



DAS KOSTET DAS TUNING

Titan-Auspuffanlage	4950
Clubsport-Fahrwerk	2329
19-Zoll-Radsatz inklusive Michelin Pilot Sport Cup	3599

*zuzüglich Montage

HERSTELLER

a-workx GmbH Sportwagen Zentrum, Argelsrieder Feld 1a, 82234 Wessling,
 Telefon 081 53/98 45 50, www.a-workx.com

TECHNISCHE DATEN

a-workx-BMW M3 SPAX* 4,1

Motor
Wassergekühlter Achtzylinder-90-Grad-V-Motor, je zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Steuerung, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 92,0 x 75,2, Hubraum 3999 cm³, Verdichtung 12,0:1
Leistung.....441 PS (324 kW) bei 7150/min
Drehmoment.....430 Nm bei 4590/min
Literleistung.. 110,3 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung
Hinterradantrieb, automatisiertes Siebenganggetriebe, DSC, Übersetzungen: I. 4,78, II. 2,93, III. 2,15, IV. 1,68, V. 1,39, VI. 1,20, VII. 1,00; Achsübersetzung: 3,15

Fahrwerk
Einzelradaufhängung rundum, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Stabilisator; hinten Doppelquerlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator
Bremsen.....Innenbelüftete Scheiben rundum, Durchmesser 360/350 mm, ABS
Räder.....235/35 ZR 19 vorn und 265/30 ZR 19 hinten auf 8,5- und 10,0-Zoll-Felgen Michelin Pilot Sport Cup

Karosserie
Viersitziges Coupé
L x B x H.....4615 x 1804 x 1418 mm
Radstand.....2761 mm
Spur vorn/hinten.....1538/1539 mm
Tankinhalt.....63 Liter

Preise
Grundpreis.....67 950 Euro
Testwagenpreis.....86 193 Euro

Unterhaltskosten
Kfz-Steuer.....430 Euro
Haftpflichtversicherung TK 18.....1265 Euro
Teilkaskoversicherung TK 30.....1594 Euro
Vollkaskoversicherung TK 29.....5861 Euro

MESSWERTE

Gewicht
Fahrzeug voll getankt.....1595 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten.....52,0/48,0 %
Leistungsgewicht.....3,6 kg/PS

Fahrleistungen
Beschleunigung
0 - 40 km/h.....1,6 s
0 - 60 km/h.....2,3 s
0 - 80 km/h.....3,4 s
0 - 100 km/h.....4,6 s
0 - 120 km/h.....6,1 s
0 - 140 km/h.....7,8 s
0 - 160 km/h.....9,9 s
0 - 180 km/h.....12,4 s
0 - 200 km/h.....15,5 s

Elastizität
im 4./5./6./7. Gang aus 80 km/h
bis 100 km/h.....2,0 s / 2,4 s / 3,2 s / 4,1 s
bis 120 km/h.....4,0 s / 4,8 s / 6,0 s / 8,0 s
bis 140 km/h.....6,2 s / 7,4 s / 9,0 s / 11,9 s
bis 160 km/h.....8,5 s / 10,1 s / 12,2 s / 15,9 s
bis 180 km/h.....11,0 s / 13,1 s / 15,6 s / 20,4 s
Höchstgeschwindigkeit.....315 km/h

Fahrdynamik
Kleiner Kurs Hockenheim.....1.12,4 min
Slalom (18 m).....69,2 km/h

Bremsweg
aus 100 km/h (kalt).....35,6 m
Verzögerung.....10,8 m/s²
aus 100 km/h (warm).....35,0 m
Verzögerung.....11,0 m/s²
aus 200 km/h (warm).....138,9 m
Verzögerung.....11,1 m/s²

Testverbrauch Super Plus
Minimalverbrauch.....14,3 L/100 km
Maximalverbrauch.....23,6 L/100 km
Durchschnittsverbrauch.....17,2 L/100 km

Messbedingungen:
Lufttemperatur.....26° Celsius
Asphalttemperatur.....37° Celsius
Luftdruck.....1017 mbar

*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung: [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX



Breitbeinig und in geduckter Haltung wedelt der a-workx-M3 um die Pylonen

die Perfektion der per se nicht gerade unterentwickelten Fahrdynamik.

Der exakt vorgetragene Schuss verfehlt das Ziel um keinen Millimeter. Ein Volltreffer mit nachhaltiger Wirkung auf den Piloten. Die erste Landstraßenkurve hebt die Brauen, weitet die Pupillen. Die zweite maximiert das Grinsen. In der dritten ist der freudige Gesichtsausdruck zementiert. Und der Ausflug nach Hockenheim entfacht wahre Jubelstürme.

Allein der Gedanke an den Einlenkpunkt scheint als probates Mittel auszureichen, um die Masse von immerhin 1595 Kilogramm auf den nächsten Scheitelpunkt einzustimmen. Nahezu digital, jedenfalls höchst penibel und punktgenau erfolgen auf kleinste Lenkbefehle unverzüglich umgesetzte Kurswechsel.

Träge war gestern, heute ist Fahrspaß. Auf höchstem Niveau und mit einer im Grenzbereich vorherrschenden Neutralität, der man heimlich ein paar Freudentränen opfert. Erst recht, wenn sich die subjektive Handlichkeit auch objektiv

erschließt. In einer hervorragenden Rundenzeit, die satte 2,5 Sekunden unter der eines identisch bereiften, ansonsten aber serienmäßigen BMW M3 mit DKG liegt.

Zweifellos, der a-workx-M3 hegt und pflegt seine Liebe zu den Kurven. Die Geraden degradiert er zu schmückendem Beiwerk. Obgleich er auch dort Boden gutmacht. Immerhin soll das Titan-Kunstwerk dem 420 PS starken Achtzylinder rund 20-Mehr-PS und ein in etwa ebenso großes Plus an Drehmoment entlocken.

Den Beweis dafür erbringt er ad hoc. Beim Spurt auf 200 km/h nimmt er der Serie eine knappe Sekunde ab. Bei den Elastizitätsmessungen fällt der Vorteil noch deutlicher aus.

Und last but not least gibt sich der vordergründig unscheinbare weiße Riese auch bei der negativen Beschleunigung keine Blöße. Er verzögert giftig und standfest. Dank anderer Bremsbeläge – ein weiterer technisch kleiner Schritt mit letztlich ebenfalls großer Wirkung.

Jochen Übler

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Gewusst wie, und die Verwandlung ist perfekt. a-workx bedient sich exakt der Stilmittel, die dem BMW M3 fahrdynamisch extrem auf die Sprünge helfen. Die stimmungsgewaltige Auspuffanlage von Akrapovic sorgt für dezente Extrapower und reduziert das Gewicht. Auch die OZ-Räder sind von der leichteren Sorte und tragen gripfreudige Michelin Pilot Sport Cup-Pneus. Um die Reifen maximal zu nutzen, ermöglichen spezielle Stützlager von KW höhere Sturzwerte. Von KW stammt auch das einstellbare Gewindefahrwerk, in Zug- und Druckstufe fein abgestimmt.

Der Alltag zeigt sich sodann hart, aber herzlich, viel Komfortreserven hat das trockene Set-Up nicht mehr zu bieten. Der Geradeauslauf bleibt ebenfalls etwas auf der Strecke, die Bremsbeläge geben beim zarten Anlegen schrille Töne von sich. Und wenn schon – der gebotene Fahrspaß ist gewaltig. Bleibt nur noch ein Wunsch offen, der nach einem mechanischen Sperrdifferenzial.



sport auto-Redakteur Jochen Übler

a-workx-BMW M3

sport auto-Wertung (objektiv)

Kleiner Kurs Hockenheim	1.12,4 min	9
Slalom (18 m)	69,2 km/h	9
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	4,6 s	8
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	35,0 m	9
Leistungsgewicht	3,6 kg/PS	9
Preis-Leistungs-Verhältnis	166 Euro/PS	9
Summe (maximal 60 Punkte)		53

sport auto-Wertung (subjektiv)

Fahrspaß	10
Alltagstauglichkeit	8

maximal je 10 Punkte

KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste

AC Schnitzer-BMW M3	55 Pkt.
Corvette C6 6.2 V8	54 Pkt.
a-workx-BMW M3 Coupé	53 Pkt.
BMW M3 Coupé	52 Pkt.
Audi R8 4.2 FSI	51 Pkt.
Ferrari F430	51 Pkt.
Lexus IS-F	49 Pkt.