

Vergleich Serie vs. Trackday-Tuning

Brüder im Geiste



Sechs Autos, eine Mission: Mit jeweils der Serien- und einer modifizierten Variante von drei Fahrzeugmodellen auf Entdeckungstour in der Fahrphysik

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Wer den Quereinstieg in den Motorsport sucht, für den sind Trackdays ein möglicher Startpunkt. Doch welche Modifikationen am Auto sind sinnvoll und zielführend? RSR Spa gibt mit dem «Besser als das Original»-Programm Aufschluss. Vergleichstest mit drei sportlichen Autos.

Die Truppe rund um RSR-Chef Ron Simons ist MSa-Lesern bereits bekannt. Im vergangenen Jahr weihte diese, und speziell Instruktor Patrick Heinen, mich in die Geheimnisse des Circuit Spa-Francorchamps ein (siehe Heft 41/2015). Die nach wie vor faszinierende Ardennen-Achterbahn dient heute aber nur als Mittel zum Zweck. Heute sind die fahrbaren Untersätze die Stars. Insgesamt sechs an der Zahl – je drei serienmäßige und modifizierte «Brüder».

Der Sinn: Gemeinsam mit seinen Partnern will Simons einen

Eindruck vermitteln, welche Umbauten am Fahrzeug welchen Effekt erzielen. Welchen Einfluss haben Reifen und Fahrwerk? Wie kann ein Auspuff Leistung und Beschleunigung verbessern? Welchen Unterschied macht geringere ungefederte Masse bei einer leichteren Felge? Wie viel mehr Gefühl gibt eine Sitzschale? Da sich dieses Programm auch und vor allem an Einsteiger richtet, darf ich «Testfahrer» sein. Spürt auch der Laie einen Unterschied? Das gilt es herauszufinden.

Dann mal los! Mein Instruktor ist auch dieses Mal Patrick. Mit dem ersten Auto, einem Renault Mégane RS 265, bin ich auch im vergangenen Jahr meine ersten Runden auf der 7,004 km langen Berg- und Talbahn gefahren. Per se ein sportliches und für Trackdays nicht ungeeignetes Auto. Das bestätigt sich auch schon auf den ersten Runden. Mit gezielter Gaswegnahme lässt sich die Vorderachse in der Kurve wunderbar einknicken, wodurch das Heck herum-

schwenkt. Die Bremse greift ordentlich zu, doch speziell die Vorderreifen bauen nach drei Runden schon stark Grip ab.

Feeling fast wie im Rennwagen

Zum Vergleich nun der modifizierte Mégane, der motorisch jedoch unverändert bleibt. Dafür gibt es Dixcel-Bremsbeläge, ein KW-Clubsport-Fahrwerk, Akrapovic-Auspuff, Michelin Pilot Cup Sport 2, BBS-Felgen, Recaro-Sitz und Vierpunktgurte sowie einen Wiechers-Käfig.

Akustisch sorgt die Auspuffanlage schon im Stand für Rennfeeling. Doch was sagt das Fahrgefühl? Der erste Bremspunkt, jener vor Les Combes, gibt Aufschluss: Die Beläge packen ordentlich zu! Jetzt nicken wir, als beim Tritt aufs Bremspedal die Verzögerung einsetzt. Um die Kurvenkombination selbst geht es mit deutlich weniger Rollbewegung. Dank der Sportreifen zudem ein ganzes Eck schneller. Eine Runde später: Durch Eau Rouge und Raidillon geht so viel weniger

Energie verloren, dass am Ende der Kemmel-Geraden rund 10 km/h mehr Toppspeed anliegen. Wohl gemerkt ohne Veränderung der Motorleistung! Die von Simons selbst herausgefahrenere Differenz in der Rundenzeit beträgt fast sechs Sekunden. Noch eindrucksvoller sind die maximalen G-Kräfte, die der «Race Navigator» aufzeichnet: 1,22 zu 0,93 g auf der Bremse, 1,56 zu 1,36 g in der Kurve!

Halten wir fest: Fahrgefühl viel direkter, Soundkulisse «raceriger», Bremse packt beherzter zu und ist standfester. Rollbewegungen minimiert, Kurven speed erhöht. Jetzt werden Sie sagen: Das ist doch logisch! Ja, natürlich ist es das, aber das Gefühl ist mit diesen Modifikationen schon deutlich näher am Rennwagen, als man denkt.

Auf zu Runde zwei und damit zum jüngsten Vertreter im Testwagen-Trio: BMW M235i. Der «Baby-M» gibt fahrerisch keine Rätsel auf und ist schon vom Werk aus fast perfekt ausbalanciert. Ab und zu ist das entlas-

tete Heck ein wenig launisch, doch die Elektronik lässt nie Panik aufkommen. So steht am Ende sogar eine Rundenzeit von unter drei Minuten!

Wie gut das Serienmodell ist, zeigt sich im Vergleich mit der modifizierten Variante. Neben KW Clubsport und BBS-Felgen gibt es diesmal Michelin Super Sport 3 Reifen montiert. Wieder sind die Wankbewegungen reduziert, wengleich der Unterschied nicht so groß ist wie beim Mégane. Sogar unspektakulärer als beim Standardmodell sind die Kurvenfahrten, die der M235i «RSR Edition» völlig unaufgeregt erledigt. Auch Patrick attestiert: «Sehr präzises Einlenkverhalten, und der Komfort hat trotz der Tuningmaßnahmen nicht merklich gelitten.» Mein Unterschied auf der Uhr: nur zwei Sekunden.

Nun gibt es Heavy Metal – im wahrsten Sinne des Wortes. Der BMW M3 Baureihe E92, welcher als letzter Kandidat in den Startlöchern steht, ist mit über 1,8 Tonnen und dem großen V8



FROZENSPEED

Wenig Bewegung: Im modifizierten Mégane wird die «Eau Rouge» eine runde Sache



Muss: Fahrwerk, Bremse, Reifen



FROZENSPEED

Richtig stark: Serien-M235i



FROZENSPEED

Erst mit Modifikationen ein echter Spaßbringer: BMW M3 E92

unter der Motorhaube ein störrischer Rennstreckengefährte. Speziell in der Bergab-Rechts namens Bruxelles sowie der langen Doppel-Links Pouhon drängt die Vorderachse nach außen. Ich komme trotz fast 100 Mehr-PS nicht unter die Zeit des Standard-M235i. Hier spürt man zwei Dinge. Erstens: Leistung ist nicht alles. Zweitens: Fast zehn Jahre Arbeit in Fahrwerks- und Motorenentwicklung sind nicht wegzureden. «Ein überlebtes Konzept», kommentiert Patrick.

Altes Auto = viel Potenzial

Umso mehr schlagen sich die Modifikationen am ältesten der drei Testwagen nieder. Die «RSR Edition» hat bis auf Auspuff und Bremsbeläge die gleiche Frischzellenkur durchlebt wie der Mégane. Und die zeigt enorme Wirkung: Das starke Wanken und die um Gnade winselnden Reifen des Standard-M3 sind weg, und mit den Änderungen entsteht ein messerscharfes Renngerät. Allein das Fahrwerk scheint geradezu

die physikalischen Gesetze zu umgehen und gibt dem Auto einen gefühlten Entwicklungsschub von 30 Jahren. Weil alles so direkt ist, kann man den mit Uralt-Elektronik ausgestatteten M3 stets an der Grenze des ESP (respektive DSC) bewegen. Der Unterschied auf der Uhr beträgt am Ende fast zehn Sekunden – wohl gemerkt auch hier ohne Mehr-Motorleistung!

Nach insgesamt 36 Runden in Spa – je sechs pro Auto – lässt sich ein zweigeteiltes Fazit ziehen. Zum einen: Wer in den Rundstreckensport einsteigen möchte, dem sind Trackdays sehr zu empfehlen. Bevor man jedoch am Auto modifiziert, sollten die fahrerischen Grundlagen (ggf. mit Instruktor) verinnerlicht worden sein.

Zum anderen die Auswahl des Autos: Je neuer es ist, desto besser ist es bereits. Das hat der M235i bei diesem kleinen Vergleichstest eindrucksvoll bewiesen. Doch wer sein neues Auto verständlicherweise nicht bei Trackdays verheizen möch-

te, der hat ja noch die für die meisten ohnehin attraktivere Variante: Altes Eisen kaufen und unterm Blechkleid in Modifikationen investieren.

Die Entwicklungen, die die Zubehörfirmen machen, überleben schnell die serienmäßig verbauten Teile, welche zudem bei jedem noch so sportlichen Auto auch immer den Spagat zwischen Sportlichkeit und Alltagsnutzen schaffen müssen.

Zum Abschluss noch meine persönliche Top 3 der absoluten Muss-Modifikationen: Der größte Unterschied beim Fahren ist beim Fahrwerk spürbar, deshalb ist hier das erste Geld sicher am besten investiert. Bei wirklich «rennmäßigem» Bremsen sind auch unbedingt Nachrüstbeläge fällig. Für mehr und längeren Grip auf der Rennstrecke sind zudem Sportreifen (schwarzes) Gold wert.

Wer das alles einmal selbst erleben oder sich bei einem Trackday professionell coachen lassen möchte, wird u.a. auf www.rsrspa.com fündig. ♦

Rennspiel «F1 2016»

Der Weg zur F1-Legende

Mit «F1 2016» erscheint am Freitag (19.8.) das offizielle Spiel zur laufenden Formel-1-Saison. Wie hoch Realismus- und Spaßfaktor sind, durfte MSA bereits testen.

Entwicklungspunkte, die dann für die Verbesserungen am Fahrzeug eingesetzt werden können. Zudem gilt es, anhand der Performance in den freien Trainings die ideale Rennstrategie herauszufinden.

Ansprechende Fahrphysik

Jetzt aber rein ins virtuelle Cockpit. Natürlich handelt es sich nicht um eine Hardcore-Simulation. «Wir müssen schließlich so viele Spieler wie möglich ansprechen», sagt der Spieldesigner. Nach ein paar Runden in Hockenheim, das natürlich als Teil des Kalenders integriert ist, kann man behaupten, dass dieses Ziel erreicht wurde. Der Spaßfaktor ist hoch, trotzdem liegt der fahrerische Anspruch nicht zu niedrig. Ohne Fahrhilfen werden die Turbo-Hybriden sogar richtig zickig. Hier wurde ein guter Mittelweg gefunden!

Dazu dürfen die Spieler sich auf weitere Neuheiten freuen. Neben dem Haas-Team und der sehr schön umgesetzten Strecke von Baku u.a. auch über das manuelle Startprozedere, die Rückkehr des Safety Cars sowie sogar das Virtual Safety Car. Die Preise: 49,99 Euro (PC) bzw. 69,99 Euro (PS4/XBox). ♦ MBR

Eines steht schon vor den ersten Runden fest: Entwickler Codemasters hat sich für den neuen Jahrgang mächtig ins Zeug gelegt. Herzstück ist ein wiedereingeführter und überarbeiteter Karriere-Modus. Hier kann jeder selbst zur Legende werden. Bei den verschiedenen Schwierigkeitsstufen und mit der Möglichkeit, bei jedem Team eine bis zu zehn Saisons andauernde Karriere anzufangen, ist für jeden Spieler Langzeitmotivation garantiert.

«Der Entwicklungssektor ist zudem viel größer geworden», erläutert Spieldesigner Gerard Talbot. Mit anderen Worten: Der Spieler selbst ist ein viel größeres Zahnrad im großen Entwicklungsuhrwerk. So kann man durch umfassende Entwicklungsarbeit sogar Hinterbänkler-Teams wie Manor oder Sauber an die Spitze führen. «Jede Session zählt», erklärt Talbot. Mit dem Erfüllen von Fahrprogrammen verdient man



Natürlich auch im Spiel dabei: Das Haas-Team als F1-Neuling



Wieder mit dabei: Safety Car und neu sogar Virtual Safety Car