



DREI KOMPAKTSPORTLER

Hyundai und Ford gegen den neuen Cupra Leon VZ



Auslandspreise:
A 6,20 €; B 6,50 €; CH 9,60 CHF
CZ 235 CZK; DK 57,95 DKK
E 7,20 €; GR 7,20 €; I 7,20 €
L 6,50 €; NL 6,50 €
P (Cont.) 7,20 €; SLO 7,20 €



SUPERTEST M4 CS

BESSER ALS DER CSL?

ERSTER TEST

So schlägt sich
der neue
McLaren GT5



WINTERREIFENTEST

10x 235/35 R 19
Teuer
gegen billig



FERRARI 12CILINDRI

Erste Ausfahrt
mit der neuen
V12-Ikone
aus Maranello



MERCEDES-ROADSTER

Der **AMG SL 63** trifft seinen
Urahn 230 SL aus den 60ern



GROSSES KINO

551 PS in einem Fünfer mit Hybrid
und ohne M-Logo, das geht nur mit
AC Schnitzer und ihrem **550e**. Test!

TRADITIONELL hat Tuner AC Schnitzer immer für alle, die es nicht bis zu den neuen, echten M-Modellen abwarten können, eine Alternative parat. So war das die letzten Jahre schon immer, man denke nur an so potente wie schnelle 2er und 4er Coupés. Die waren im Nachhinein immer gar nicht so weit weg von ihren M-Brüdern. Etwas anders verhielt es sich bisher bei den Fünfern. Hier war nie das Ziel, dem M5 querdynamisch nachzueifern, sondern längsdynamisch und optisch nachzuschärfen. Perfekt gelungen, lautete immer das Fazit. Zum Beispiel 2018 der M550i mit 551 PS und 3,5 Sekunden auf 100. Die Limo war richtig schnell. Und dann letztes Jahr dieser 545e, erstmals ein von Schnitzer angefasster

Sieht dem M5 ziemlich ähnlich, der 550e mit M-Paket, Tieferlegung und Schnitzer-Frontlippe



Hybrid. Weit weg von einem M5. Ein von 394 auf 445 PS aufgemotzter Zweitonner, der dann mal eben in vier null auf 100 spurtet und sogar in den Kurven dem Fahrer ein Grinsen entlockt. Und nun, 2024? Der neue 727 PS starke M5 ist zwar schon konfigurierbar, die Autos werden jedoch erst Ende des Jahres die Kunden erreichen. Bis dahin ist der BMW 550e das stärkste Modell mit Verbrenner und Strom. Einen reinen Benziner gibt es nur noch als 208 PS starken 520i. Und so nahm AC Schnitzer die traditionelle Aufgabe an, aus dem 550e etwas Sportliches zu zaubern.

489 PS Systemleistung und ein System-Drehmoment von 700 Newtonmetern hat so ein Fünfer ab Werk zu bieten. Der drei Liter große Reihensechser ist leider

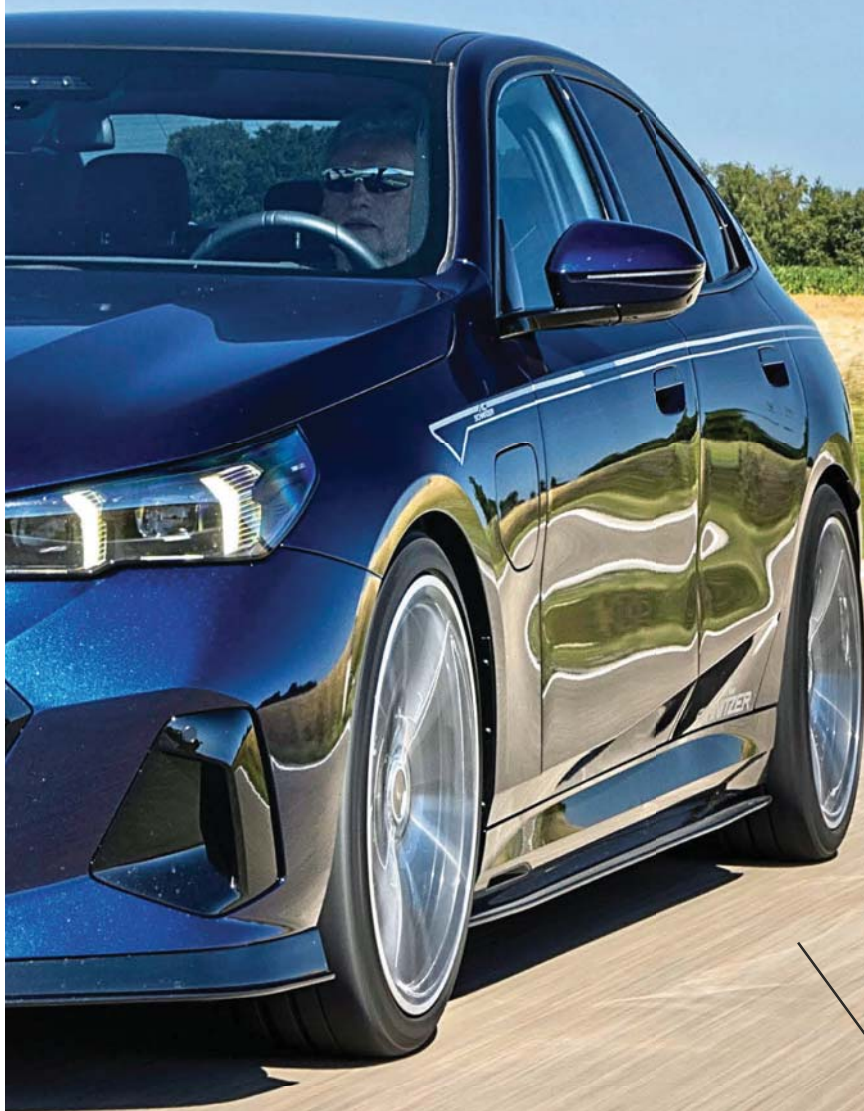
FOTOS: LEWA/WILIGALIS (2)



nicht vom damaligen 545e übernommen, bietet im Alleingang nur 313 PS und 450 Newtonmeter. Ihm steht aber auch noch ein Elektromotor mit 197 PS und 280 Newtonmetern zur Seite. Nicht zufällig die gleichen Eckdaten, die auch beim E-Antrieb des neuen BMW M5 (G90) zum Einsatz kommen. Warum nutzt man einen kastrierten Dreiliter vom X5 und nicht eine Ausbaustufe des aus den 40i-Mo-

Wie angegossen! Anbauteile, Räder, Tieferlegung, die AC-Schnitzer-Teile harmonisieren

dellen bekannten B58-Triebwerks? Dazu konnte (oder wollte) uns BMW keine Antwort geben. Egal, Roman Fenners, seines Zeichen Entwicklungschef von AC Schnitzer, hatte anscheinend keine Mühe, dem Aggregat auf die Sprünge zu helfen, nach der Aachener Kur steht eine Systemleistung von 551 PS auf der Uhr. Auch beim Drehmoment legte man 100 Newtonmeter drauf. Zwar hat die Limo dank Akku und gewachsener Karosserie nun 2,2 Tonnen rumzutragen, dennoch sollte der 550er so gerüstet nicht weniger Spaß machen als der 545e vom Tuner. >>



AC Schnitzer
550e xDrive

Die 21-Zöller und die Sportfedern lassen den Fünfer in Kurven gut aussehen



FAHRZEUGDATEN

AC SCHNITZER

| | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| Motorbauart | R6 |
| Aufladung | Turbo |
| Einbaulage | vorn längs |
| Ventile/Nockenwellen | 4 pro Zylinder/2 |
| Hubraum | 2998 cm ³ |
| Bohrung x Hub | 94,6 x 82,0 mm |
| Verdichtung | 11,0:1 |
| kW (PS) b. 1/min | 405 (551)/5000-6500* |
| Literleistung | 184 PS/l |
| Nm b. 1/min | 800/1750-4500 |
| Getriebe | Achtstufenautomatik |
| Antriebsart | Allrad |
| Bremsen vorn | 348 mm innenbelüftet |
| Bremsen hinten | 345 mm innenbelüftet |
| Bremsscheibenmaterial | Stahl |
| Radgröße vorn - hinten | 9 x 21" - 10 x 21" |
| Reifengröße vorn - hinten | 255/35 R 21 - 285/30 R 21 |
| Reifentyp | Continental SportContact 7 |
| Maße L/B/H | 5060/2156**/1515 mm |
| Radstand | 2995 mm |
| Tank-/Kofferraumvolumen | 60/520 l |
| Normverbrauch · CO ₂ | 1,0 l/100 km + 23 kWh · 23 g/km*** |
| Abgasnorm | Euro 6e |

* Systemleistung; ** Breite mit Außenspiegeln; *** kombiniert nach WLTP-Norm

KOSTEN/GARANTIEN

| | |
|-----------------------------|----------------------|
| Steuer pro Jahr | 60 € |
| Typklassen HPF/VK/TK | 17/29/26 |
| Werkstattintervalle | nach Anzeige/2 Jahre |
| Wartungskosten von/bis | keine Angabe |
| Garantie/Gewährleistung | Gewährleistung |
| Technik/km-Begrenzung | 3 Jahre/ohne |
| Garantie gegen Durchrostung | 12 Jahre |
| Mobilitätsgarantie | 5 Jahre |

MESSWERTE

AUTO BILD SPORTSCARS testet bei der

| | |
|---|----------------------------------|
| Beschleunigung | |
| 0-50 km/h | 1,7 s |
| 0-80 km/h | 3,0 s |
| 0-100 km/h | 4,1 s |
| 0-130 km/h | 6,4 s |
| 0-160 km/h | 9,1 s |
| 0-180 km/h | 11,5 s |
| 0-200 km/h | 14,0 s |
| 0-402,34 m (Viertelmeile) | 13,32 s |
| 100-200 km/h | 9,84 s |
| Elastizität | |
| 60-100 km/h im 4./5. Gang | 2,3/4,0 s |
| 80-120 km/h im 5./6. Gang | 3,8/5,2 s |
| 80-120 km/h im 7./8. Gang | 6,2 s/nicht messbar |
| Bremsweg | |
| 100-0 km/h kalt (m/s ²) | 35,4 m (10,9 m/s ²) |
| 100-0 km/h warm (m/s ²) | 32,3 m (11,9 m/s ²) |
| 200-0 km/h warm (m/s ²) | 137,3 m (11,2 m/s ²) |
| Testverbrauch | |
| Ø auf 100 km | 5,6 l Super Plus + 11,2 kWh |
| Reichweite | 645 km + 78 km elektrisch |
| Gewichte | |
| Leergewicht/Zuladung | 2242/563 kg |
| Balance Vorderachse/Hinterachse | 51/49 % |
| Leistungsgewicht | 4,1 kg/PS |
| Höchstgeschwindigkeit (lt. Hersteller) | 250 km/h |

PREISE/AUSSTATTUNG

| | |
|--------------------------------|---------------------|
| Modell | BMW 550e xDrive |
| Grundpreis | 77 300 € |
| Leistungssteigerung | 4762 € |
| Radsatz | 5753 € |
| Federnsatz | 1672 € |
| Exterieur | 5565 € ¹ |
| Alu-Pedalerie | 291 € |
| Testwagenpreis (wird gewertet) | 95 343 € |

1) Frontsplittler (1663 Euro), Seitenschweller (1025 Euro), Dachheckspoiler (1064 Euro), Heckspoiler (1113 Euro), Lackierung schwarz (700 Euro)

» Checken wir gleich. Vorher noch ein Blick auf die Optik, denn hier hat sich auch einiges getan. Das Aero-Programm bringt nicht nur die bekannte Schnitzer-Optik, sondern soll auch den Abtrieb erhöhen. Frontsplittler, Schweller, Dachheckspoiler und Heckspoiler-Lippe bleiben dabei dezent und schärfen das sportliche Profil eher auf den zweiten Blick. Dazu Dekor-Beklebung für Kotflügel und Türen und natürlich Leichtmetallräder, in dem Fall 21-zöllige AC3 mit 255er und 285er Contis. Damit das wuchtige Rund nicht verloren im Radhaus steht, gibt es einen Sportfedernsatz für Tieferlegung und natürlich für mehr Kurvenspaß. Das serienmäßige Adaptivfahrwerk bleibt dabei völlig aktiv. Was noch?

Sportauspuff gibt es nicht, will laut Fenners kaum eine Fünfer-Kunde. Alu-Pedalerie dagegen schon, denn ab Werk ist es innen ziemlich trist, Pardon, futuristisch.

Und plastisch, wie wir beim Einsteigen merken. Es ist übrigens mein Erstkontakt mit dem neuen Fünfer (G60). Die Tür fällt ziemlich leicht zu, in meinen Augen nicht wertig und satt genug. Manche Materialien wirken zu billig, manches zu weit in der Zukunft. Der inzwischen ikonische Dreh-Drück-Steller im Kristalllook erfordert etwas Eingewöhnung, um Kippbewegungen auszuführen. Startknopf und los? Vergessen Sie's. Klar, erst mal geht es elektrisch vorwärts, paar Fingerwischer im großen Display auf die





Für unseren Geschmack etwas zu futuristisches Cockpit plus traditionelles Alu für die Füße

Sport-Programme, und man hört endlich den Sechszylinder. Dann noch die ellenlange Fahrassistentenpalette konfigurieren und deaktivieren. Und wenn es dann endlich mal rollt, ist man doch überrascht. Dieser 5er hat beinahe den Komfort eines 7ers, fährt sich aber so agil wie ein 3er. Trotz Sportfedern und großer Räder darf er sich durchaus noch bewegen, wirkt nicht zu steif. Die Lenkung ist zwar etwas leer, aber informativ genug. Generell ist das Handling voll auf Neutralität ausgelegt. Kündigt sich leicht an der Vorderachse an, bleibt dann aber sauber auf Kurs. Auch wenn man die 551 PS voll ausnutzt. Das kann man oft und ziemlich früh in der Kurve tun, der 550e bleibt dank Allrad stabil, generiert

In Anbetracht der Dimensionen und der Qualität sind die 5753 Euro für den Radsatz gut angelegtes Geld

Die sportlichen Schürzen gehören zum 3000 Euro teuren M-Paket, die Dach- und Heckspoilerlippe sind vom Tuner

lieber Vortrieb. Viel und lockerleicht. Auf jeden Gaspedalbefehl folgt mühe- und verzögerungslos Vortrieb. Das Teamwork von E- und Verbrennermotor funktioniert geschmeidig und schubst den 5er unter Boosthilfe lässig in Richtung 200 km/h. Genauer gesagt in 14 Sekunden. Die vier null auf 100 sind auch aller Ehren wert, zumal der Hersteller für das Serienauto 4,3 Sekunden angibt. Lößlich ist auch der Verbrauch. Auf unserer 100-Kilometer-Runde Stadt, Land, Vollgas nahm er nur 5,6 Liter Super Plus und 11,2 kWh. Was rein theoretisch knapp 1000 Kilometer Reichweite bedeutet. In der Realität waren es aber circa 600, wenn man sich hauptsächlich im fahrsportlichen Bereich bewegt. ➔



Der Sechszylinder bekommt 41 zusätzliche PS und 100 Nm

Wertung

| | Punkte max. | AC SCHNITZER 550e |
|----------------------|-------------|-------------------|
| Karosserie | 15 | 13 |
| Qualität | 10 | 7 |
| Sitze/Sitzposition | 25 | 23 |
| Ausstattung | 10 | 10 |
| Motoreigenschaften | 20 | 16 |
| Fahrleistungen | 50 | 37 |
| Getriebe/Schaltung | 20 | 17 |
| Sound | 10 | 4 |
| Fahrkomfort | 10 | 8 |
| Fahrsicherheit | 20 | 18 |
| Handling | 30 | 24 |
| Rundenzeiten | (50) | - |
| Lenkung | 20 | 15 |
| Bremsen | 30 | 24 |
| Unterhalt | 10 | 2 |
| Verbrauch | 20 | 20 |
| Preis | 50 | 31 |
| GESAMTWERTUNG | 350 | 269 |



Fazit
Guido Naumann



Trotz 200 kg Mehrgewicht gegenüber dem zuletzt getesteten AC Schnitzer 545e kommt die gleiche Freude am Fahren auf. Dieser 550er bietet guten Speed, Kurvenkönnen, wenig Verbrauch und sieht klasse aus.

FOTOS: LENA WILLAGAUS (6), L. WILLAGAUS