



”oversættelse (forkortet)”

TEST: BMW M3 med Bilstein ”Clubsport” gevindundervogn i AUTO BILD SPORTSCARS

STRASSENRENNFAHRWERK!

En sportsundervogn, testet og afstemt af Walter Röhrl, kan kun være god og hurtig. AutobildSportscar har testet Bilstein ”Clubsport” gevindundervognen på BMW M3.

En Racing undervogn med TÜV godkendelse til landevej? Dette mål forfulgte teknikerne fra Bilstein og udviklede en helt ny undervogn i programmet: Bilstein Clubsport Gevindundervogn.

Hvordan kan undervognen så være Clubsport og samtidig målrettet til motorsport? I motorsport arbejder man ofte med separate udvendige reservoirs for at reducere indbygningshøjden. Det betyder ofte mere vægt, pladsproblemer i hjulkasserne og ekstra produktionsomkostninger. Med Clubsport Gevindundervogn går Bilstein en anden vej. Som altid, baseret på monotube dæmpere med optimal afkøling, med gas-reservoir i støddæmperrøret og med indbygget 2-vejs justeringssystem. Med de to udvendige justeringshjul kan kompression og rebound indstilles uafhængigt af hinanden. Med 10 clicks på hvert hjul kan enhver nemt indstille og ændre støddæmper

settings i detaljer. Om de 10x10 clicks kan udnyttes som fabrikken beskriver, har AUTO BILD SPORTSCARS testet på en BMW M3 (E92) Til afvikling af testen blev Mercedes/Bilstein testbanen i Papenburg syd for Bremen stillet til rådighed.

Inden Clubsport Gevindundervogn blev monteret køres først et par runder med den originale undervogn for at have sammenligningen på dagen. Som så ofte før i testkørsler i Auto Bild Sportscars kæmper undervognen med M3’erens høje vægt. Bilen dykker meget med forenden ved nedbremsning og har tendens til understyring og efterfølgende overstyring.

Med Bilstein Clubsport undervognen monteret fornemmes M3’eren som en helt anden bil. Vægten mærkes ikke og bilen indstyrrer sikkert i sving uden tendens til understyring, hverken på ”Hockenheim” banen eller ved slalomkørsel. Kun ved grov kurvekørsel og godt med

tryk på gaspedalen fremprovokeres overstyring.

Og komforten? Ingen tendens til racer-hårdhed, og selv på ujævne veje og veje med tværriller opleves komforten næsten som i en standard M3.

FACIT

Mere motorsport feeling til gadekørsel findes nok ikke! Med Clubsport gevindundervognen har Bilstein produceret en perfekt racerundervogn til landevej. Alligevel er komforten ved kørsel til og fra banen ganske udmærket.

Medium	Datum
Auto Bild sportscars	12. Dezember 2012
Auflage/ Visits	70.502
Mediengattung	Automotive Medien für Endkunden
Autor, Quelle	Guido Naumann
Überschrift	Straßenrennfahrwerk
Details	



TEST

Straßenrennfahrwerk

Ein Sportfahrwerk, abgestimmt von Walter Röhrl - das kann nur gut und schnell sein. AUTO BILD SPORTSCARS hat das neue Bilstein „Clubsport“-Gewindefahrwerk auf dem BMW M3 getestet

Ein Rennfahrwerk mit Straßenzulassung? Federn und Dämpfer, mit denen man locker auch zum Rennen antreten kann? Und das zu bezahlbaren Preisen? Genau diese drei Ziele verfolgten die Techniker von Bilstein bei der Entwicklung ihres neuesten Coups, des Clubsport-Gewindefahrwerks. Warum der Name Clubsport, und wie Motorsport-tauglich? Im Rennsport wird viel mit außenliegenden Reservoirs (wegen besserer Kühlung) gearbeitet. Das bedeutet oft mehr Gewicht und mehr Platzbedarf im Radhaus. Mit dem Clubsport geht Bilstein einen anderen Weg. Hierbei handelt es sich um ein 2-Wege-Einstellsystem mit integriertem Gas-

druck-Reservoir. Mittels der zwei im eingebauten Zustand zugänglichen Aluminium-Einstellräder lassen sich Zug- und Druckstufe unabhängig voneinander einstellen. Die Grundabstimmung der Dämpfer und Federn hat kein geringerer als Deutschlands einziger Rallye-Weltmeister und Bilstein-Markenbotschafter Walter Röhrl vorgenommen. Die beiden 10-fach-Skalierungen ermöglichen eine schnelle und für jedermann machbare Set-up-Änderung. Ob das Kennlinienfeld mit 10x10 Klicks wie vom Hersteller beschrieben voll erfahrbar ist, hat AUTO BILD SPORTS-CARS auf dem Testgelände ATP Pöppelburg auf einem BMW M3 (E92) getestet.

Vor dem Run mit dem neuen Clubsport ein paar Runden mit dem Serienfahrwerk zum Vergleich. Wie schon mehrfach in AUTO BILD SPORTSCARS beschrieben, hat das Fahrwerk mit dem hohen Gewicht des M3 zu kämpfen; der BMW neigt beim Abbremsen oft zu Untersteuern und anschließend dem Übersteuern. Dann der erste Turn mit dem Bilstein-Fahrwerk. Der M3 ist ein ganz anderes Auto. Das Gewicht ist wie weggeblasen, der Wagen lenkt trotz Straßenreifen zielsicherer ein. Untersteuern in der Slalomgasse oder auf dem Hockenheinkurs - Feilanzeige. Übersteuern ist jetzt nur noch mit viel Gewalt und Geseinsatz möglich. Und der Komfort? Keine Spur

von hartem Rennsport. Auf dem straßenähnlichen Kurs mit vielen Wellen und Querfugen gibt sich der M3 fast so komfortabel wie die Serie.

FAZIT

■ Mehr Motorsport-Feeling für die Straße geht nicht. Bilstein hat mit dem Clubsport-Gewindefahrwerk ein so perfektes wie bezahlbares Set-up für Rennstreckenbesuche geschaffen. Trotzdem bleibt der Komfort auf dem Weg von und zum Track noch ausreichend. Guido Naumann



Das neue Bilstein Clubsport-Gewindefahrwerk kostet für den M3 (E92) 3550 Euro. Auch für die M3-Modelle E36 und E46 ist das Fahrwerk lieferbar



Das vom BMW M3 (E92) bekannte Unter- und Übersteuern lässt sich mit dem Bilstein-Fahrwerk nur noch vorsätzlich provozieren. Ansonsten völlig neutral