



Text Roman Domes · Fotos Rossen Gargolov, Achim Hartmann

MASPHA

Vier getunte BMW M2 balgten sich im Rahmen der High Performance Days 2017 um den



ALTFIEBER

neuen Markenpokal. Das Ergebnis hätte knapper nicht ausfallen können. Rennbericht.



Laptime-Performance BMW M2 LT

R6-Turbo, 2979 cm³, 425 PS, 560 Nm, 81 000 Euro

Versus-Performance-BMW M2 Competition

R6-Turbo, 2979 cm³, 431 PS, 625 Nm, 93 250 Euro



Hamann-Motorsport-BMW M2

R6-Turbo, 2979 cm³, 420 PS, 530 Nm, 99 000 Euro

TPS-Performance-BMW M2 GTS

R6-Turbo, 2979 cm³, 440 PS, 630 Nm, 100 000 Euro



Am Ende hatten sich wieder alle Gemüter beruhigt, Glückwünsche wurden übermittelt, Hände geschüttelt. So ein Wettbewerb verlangt allen Beteiligten einiges ab. Uns kam es teilweise vor wie bei der Formel 1 – mit all ihrem Glanz und Gloria, aber auch mit ihren Nachteilen, den Anschwärmereien, dem erbarungslosen Kampf um den Titel.

Aber alles der Reihe nach. Wir sind in Hockenheim, die High Performance Days 2017 sind in vollem Gange. In diesem Jahr gibt's zusätzlich zur regulären Klassenwertung einen gesonderten Pokal: die BMW M2 Trophy. Klare Sache: Wir suchen den schnellsten getunten M2 in Deutschland.

Gemeldet haben sich vier Teilnehmer: Da wären Hamann Motorsport aus dem baden-württembergischen Laupheim, deren weißer M2 als einziger Kandidat ohne das Aerodynamik-Hilfsmittel Heckspoiler fährt. 420 PS und 530 Nm leistet der von Kfz-Meister Roland Pfaller gefahrene BMW.

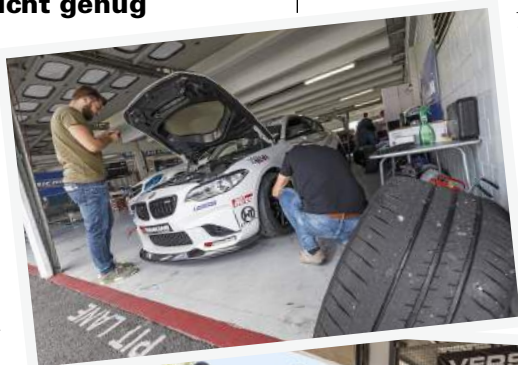
Aus Finsing bei München hat Laptime-Performance einen stärkeren M2 herangekarrt – dank Modifikationen an Software, Ansaugung und Abgasanlage leistet er 425 PS. Aber: Der Versus-BMW ist stärker. Der grau folierte M2 aus Marl in Nordrhein-Westfalen toppt den Laptime-BMW um sechs PS.

Der stärkste Kontrahent stammt derweil von TPS-Performance aus Dachau. 440 PS und 630 Nm wirft der GTS getaufte BMW in Richtung Hinterachse. Damit wäre schon einmal die Gewichtsklasse definiert. Alle M2 fahren auf einem Leistungsniveau mit ihrem größeren Bruder, dem M4. Interessant: Keiner der vier wird handgeschaltet, alle sind mit dem optionalen DKG von BMW ausgerüstet.

370 PS sind nicht genug

Die Jungs von Laptime-Performance rund um Chef Simon Eibl haben ihren LT getauften M2 um etliche Kilo erleichtert. 1450 sind es am Ende aller Tage auf der Waage im DEKRA-Häuschen, erreicht durch sukzessiven Einsatz von Carbon, unter anderem an der Motorhaube. Und dem Ausbau der hinteren Rückbank.

Unterm Blech versteckt sich ein dreifach verstellbares Clubsport-Fahrwerk von KW – quasi Standardausrüstung. Denn damit treten auch die Boliden von Versus und TPS an. Der M2 von Laptime ist im Prin-



M2 am Werk
Bei TPS und Versus werden Reifen gewechselt und Luftdrücke geprüft. Leistungsmäßig lag TPS-Performance mit 440 PS ganz vorn

zip ein alter Bekannter. In sport auto-Ausgabe 1/2017 war ein beinahe identisches Fahrzeug im Rahmen eines Tuning-Vergleichstests bei uns – und auf dem Hockenheimring.

Damals erreichte der schwarze M eine sehr respektable 1.09er-Rundenzeit. „Mal schauen, ob wir diesmal schneller sind“, sagt Chef Simon. Als Fahrer hat er Lucian Gavris dabei. Der fährt – neben seinem normalen Job bei einem großen IT-Unternehmen – in der Rennserie VLN auf der Nordschleife mit. Sein Fahrzeug am Nürburgring: ein Toyota GT86 Cup. Den fährt er zusammen mit Werner Gusenbauer, der an diesen highperformigen Tagen nur ein paar Boxen weiter mit seinem C 63 von MKB parkt.

„Der M2 ist noch ein ziemlich roher Diamant“, sagt Gavris, „prinzipiell eigentlich viel zu schwer, aber damit kann man schon ganz gut arbeiten – sofern man ein bisschen was dran gemacht hat.“ Neben dem schwarzen Laptime-M2 steht sein GT86 Cup, nur 1000 Kilo schwer, stickergebombt, slickbereift und völlig ausgeräumt. Ein Rennauto. Im öffentlich Straßenverkehr undenkbar.

Pirelli ist schneller

Alle teilnehmenden M2 sind für den Straßenverkehr zugelassen – das behaupten zumindest die uns zur Verfügung gestellten Unterlagen: stapelweise TÜV-Einzelabnahmen, ABEs, das Übliche.

Bei den ersten gezeiteten Runden am Samstag zeigt sich ein klares Bild. Vorn liegen der Versus-M2 mit Nordschleifen-Freak Alex Hardt und nur wenige Sekundenbruchteile dahinter: Lucian mit dem M2 von Laptime. Dahinter folgen Dominik Bettin von TPS-Performance und Roland Pfaller mit dem Hamann-M2.

Erste Erkenntnis: Die von Pirelli ziemlich radikal auf Trockengrip ausgelegten Trofeo-R-Reifen, die sowohl Versus als auch Laptime montiert haben, scheinen auf eine Runde schneller zu sein als der alltagstauglichere Cup-2-Semi-Slick von Michelin, mit dem TPS und Hamann unterwegs sind.

„Wir hatten echt Glück“, sagt Versus-Chef Tobias. „Unser Lieferant hatte Schwierigkeiten, uns die Reifen in der passenden Größe zuzuschieken.“ Gut, dass es geklappt hat. Dafür offenbart

sich bald ein anderes Problem, das nichts mit den Reifen zu tun hat, sondern mit der Zulassungsfähigkeit des Versus-M2. Irgendwoher macht das Gerücht die Runde, der graue M2

TIRENDO TYRE CHALLENGE

**JETZT ANMELDEN,
MITMACHEN UND
GEWINNEN**

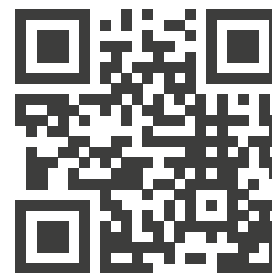


FALKEN
High Performance Tyres

Ihr 5%-Code
bis zum 22. September 2017

SAFLK2

#tirendotyrechallenge



www.tirendo.de

führe ohne Katalysator. Als „völlig haltlos“ bezeichnet Tobias Badziong die Vorwürfe, und in der Tat: In den TÜV-Unterlagen findet sich ein Gutachten für einen Sportkatalysator. Prüfen konnten wir das allerdings nicht.

Ein ganz anderes Problem hatte Roland Pfaller mit dem Hamann-M2. Und zwar konnte er partout nicht das elektronische Reifendruck-Control-System adaptieren. Problem: Das ESP lässt sich dann nicht deaktivieren. Womöglich liegt das an der neuen, größeren Rad-Reifen-Kombination als Serie. Die Konsequenz aus der ganzen Chose: Schneller als 1.18,2 Minuten ging es nicht. Hamann

Motorsport landet letztlich auf dem vierten Platz. Ein Blick auf die Zeitentabelle verrät indes, dass die Entscheidung zwischen Versus Performance und Laptime ausgetragen wird.

Am ersten Tag fuhr Alex Hardt von Versus Performance eine Durchschnittszeit (drei schnellste Runden) von 1.11,1 Minuten. Luke Gavris von Laptime kam auf 1.11,2 Minuten. „Wir ändern jetzt noch ein paar Kleinigkeiten, aber an die 1.09 aus eurem Test kommen wir nicht ran“, sagt Simon Eibl von Laptime, „dafür ist die Strecke nicht schnell genug.“ Für eine Verbesserung an Tag zwei reicht es aber trotzdem: Gavris knabbert ein Zehntel

von seiner Schnittzeit ab: 1.11,1 Minuten lautet das Ergebnis seiner sechs schnellsten Runden, so schnell wie Alex Hardt am Samstag. Problem an der Sache – zumindest für Gavris: Hardt wurde ebenfalls schneller, packt die 1.11,0 Minuten. TPS-Performance schnitt bei seiner ersten Teilnahme mit 1.12,3 Minuten im Sechser-Durchschnitt auch sehr gut ab – Potenzial nach oben bleibt.

„Wir freuen uns auf nächstes Jahr, da werden wir schneller sein!“, sagt TPS-Chef Toni bei der Siegerehrung. Den schnellsten BMW M2 baut 2017 Versus Performance. Herzlichen Glückwunsch! 2018? Kann kommen. ■

1.11,0 zu 1.11,1 Minuten: Eine Zehntelsekunde entschied am Ende über Sieg und Rang zwei



Sieger und Gewinner

Erste Reihe, von links nach rechts: Dominik Bettin (TPS-Performance), Lucian Gavris (Laptime-Performance), Alex Hardt (Versus Performance) und Roland Pfaller (Hamann Motorsport) mit Support

ERGEBNIS: BMW M2 TROPHY 2017

	Fahrer	schnellste sechs Runden im Schnitt [min]	Hubraum [cm³]	Leistung [PS]	Gewicht [kg]	Reifen
Versus Performance BMW M2	Alex Hardt	1.11,011	2979	430	1558 (1/4 Tank)	Pirelli P Zero Trofeo R
Laptime-Performance BMW M2	Lucian Gavris	1.11,146	2979	425	1450 (3/4 Tank)	Pirelli P Zero Trofeo R
TPS-Performance BMW M2	Dominik Bettin	1.12,308	2979	440	1494 (vollgetankt)	Michelin Pilot Sport Cup 2
Hamann Motorsport BMW M2	Roland Pfaller	1.18,241	2979	370	1612 (vollgetankt)	Michelin Pilot Sport Cup 2