30 Jahre BMW M3 – Alltagstauglicher Modell-Athlet

- Der BMW M3 (bzw. M4) fasziniert mich heute noch genauso wie vor 30 Jahren. Zusammen mit dem VW Golf GTI spielte er eine wichtige Rolle bei der Entwicklung meiner emotionalen Beziehung zu Automobilen im Allgemeinen und zu sportlichen Modellen im Besonderen. Zumal für den M3/M4 auch rationale Aspekte sprechen: Obwohl auf dem Leistungsniveau des Porsche 911 liegend, ist er rund 30.000 Euro günstiger als der Zuffenhausener. Und verfügt zudem noch über zwei vollwertige hintere Sitzgelegenheiten …

Was war 1986? Helmut Kohl ist Bundeskanzler und Richard von Weizsäcker Bundespräsident gewesen. Das Space Shuttle Challenger explodierte 73 Sekunden nach dem Start. Im Reaktor Block 4 des ukrainischen Atomkraftwerks Tschernobyl gab es ebenfalls eine Explosion, wodurch sich radioaktiver Staub in ganz Europa verbreitete. Der FC Bayern München holte unter Trainer Udo Lattek das Double aus deutscher Meisterschaft und Pokal. Und der BMW M3 kam auf den Markt …

Es gibt Ereignisse, die einem trefflich zeigen, wie schnell die Zeit vergeht. Zum Beispiel wenn die Kinder erwachsen werden oder man in die Altherren-Mannschaft wechselt. Oder der BMW M3 seinen 30. Geburtstag feiert. Denn ich kann mich noch gut daran erinnern, dass die Auto Zeitungen über das gesamte Jahr 1985 hinweg regelmäßig über einen neuen BMW auf 3er-Basis berichteten, der mich nicht nur wegen seiner 200 PS, den ausgestellten Kotflügeln und dem Heckflügel von Anfang an faszinierte. Auf der IAA im September 1985 war's dann soweit – der M3 wurde präsentiert. Bis heute folgten vier weitere M3-Generationen, bei denen sich der Preis und die Leistung um mehr als 100 Prozent steigerten und sich die Zylinderzahl zwischenzeitlich von vier auf acht verdoppelte. Jedes M3-Modell stellte zu seiner Zeit den Maßstab für die Kombination aus Fahrspaß, Agilität und Alltagstauglichkeit dar. Ein Blick auf fünf Generationen M3-Traumwagen:

1986: Mit dem 200 PS starken 2,3-Liter-Vierzylinder mit Vierventil-Technik erreichte der M3 der ersten Generation eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h und spurtete in nur 6,7 Sekunden auf Tempo 100. Werte, mit denen der Zweitürer dem Porsche 911 dieser Zeit ebenbürtig war. Dazu beigetragen hatte auch die Leichtbauweise, schließlich bestanden die vorderen und hinteren Stoßfänger, die Seitenschweller sowie der Kofferraumdeckel inklusive Spoiler aus Kunststoff. Das Ergebnis war ein Gewicht von lediglich 1.200 Kilogramm. Ab 1988 konnte der M3 Evo sogar mit 220 PS begeistern (die Kat-Versionen hatten jeweils 5 PS weniger). Das Highlight der ersten Generation bildete aber im Jahr 1990 der auf 600 Einheiten limitierte und 248 km/h schnelle M3 Sport Evolution.

1992: Der M3 der zweiten Generation verlor sein extrovertiertes Auftreten und war gegenüber den schwächeren 3er-Versionen vor allem durch die aerodynamisch optimierten Außenspiegel mit Doppelstegen zu unterscheiden. Ein Grund für den dezenteren Auftritt war, dass er nicht speziell für den Einsatz im Motorsport entwickelt wurde. Motor-seitig legte er hingegen gewaltig zu: Der 3,0-Liter-Sechszylinder leistete 286 PS und 320 Nm Drehmoment und beschleunigte das Coupé in 6,0 Sekunden auf 100 km/h. 1995 steigerte sich der Hubraum auf 3,2-Liter und die Leistung auf 321 PS. Bereits ein Jahr zuvor erweiterten das Cabrio sowie die viertürige Limousine die M3-Palette. Ab 1996 konnte der Sportler zudem mit einem automatisierten Schaltgetriebe (SMG) geordert werden.

2000: M3 Nummer drei zeigte wieder Muskeln mit einem Powerdome, deutlich verbreiterten Radhäusern, aerodynamisch optimiertem Gepäckraumdeckel inklusive Heckspoilerlippe und den vier Endrohren der doppelflutigen Abgasanlage. Auch die Motor-Daten legten mit 343 PS und 365 Nm Drehmoment zu. Damit erreichte der M3 100 km/h bereits nach 5,2 Sekunden. Kurz nach dem Coupé kam das Cabrio auf den Markt, „das mit seiner tiefen, prägnanten Gürtellinie sogar noch etwas muskulöser wirkte“. DER M3 unter den M3 der dritten Generation hörte allerdings auf den Namen „Coupé, Sport und Leichtbau“ – der M3 CSL. 360 PS stark und 1.385 Kilogramm leicht – u.a. dank eines Dachs aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) – setzte er das fahrdynamische Ausrufezeichen.

2007: Einen großen Sprung stellte die vierte M3-Generation mit einem nach dem Hochdrehzahlkonzept arbeitenden 4,0-Liter-V8 und 420 PS dar. Eine wichtige Rolle spielte zudem das Prinzip des intelligenten Leichtbaus: So wurde die Vorderachse fast komplett aus Aluminium gefertigt und das Dach bestand – wie beim CSL des Vorgänger-Modells – aus CFK. Die Faserstruktur des CFK-Dachs blieb übrigens unter einer Klarlackschicht sichtbar. Das Coupé wurde beim M3 Nr. 4 von einer viertürigen Limousine und dem Cabrio ergänzt. In Verbindung mit dem optionalen BMW M Driver's Package konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h gesteigert werden. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass erst bei 310 km/h auf dem Tacho abgeriegelt wurde …

2014: Bei der aktuellen fünften M3-Generation beschreitet BMW in mehrerlei Hinsicht neue Wege: So läuft nur noch die Limousine als M3 vom Band, während Coupé und Cabrio nun M4 heißen. Zudem kommt erstmals ein Turbolader beim M3/M4-Kraftwerk zum Einsatz: Der 3,0-Liter-Sechszylinder mit Hochdrehzahlkonzept leistet 431 PS, das Drehmoment ist gegenüber dem Vorgänger mit 550 Nm um beinahe 40 Prozent angewachsen. Dagegen sind Verbrauch und Emissionen um ca. 25 Prozent geringer, was auch ein Ergebnis des um rund 80 Kilogramm niedrigeren Leergewichts ist. Dieses wirkt sich auch positiv auf die Fahrleistungen aus, erreichen M3/M4 mit dem 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe 100 km/h doch bereits nach 4,1 Sekunden.

Bildquelle: BMW