

40 JAHRE BMW M3



→ Fakten

- *Feierte seine Premiere auf der IAA 1985
- *Läuft mittlerweile in der sechsten Generation vom Band
- *Seit Generation fünf fahren das Coupé und das Cabrio als M4 vor, die Limousine und der mit der sechsten Generation eingeführte Touring „firmieren“ weiterhin als M3
- *Errang viele Erfolge im Motorsport, zur Legende avancierte vor allem die erste M3-Generation

→ Favoriten

TOP 1

Bereits die erste M3-Generation (**E30**) war ein automobiler Urknall. Denn genau auf dieses Modell hatten (nicht nur) BMW-Fans sehnlichst gewartet: 200 PS stark (mit Kat 195 PS), 235 km/h schnell, in 6,7 Sekunden auf Tempo 100, designt im Zeitgeist der 1980er-Jahre mit Spoilern, Schwellern und ausgestellten Kotflügeln. Mit diesem Auftritt hatte jeder Opel Manta vor der Dorfdisco bereits Schweißausbrüche, wenn er den M3 schon von weitem nur hörte. Die Optik folgte jedoch einem klaren Ziel – der (erfolgreichen) Teilnahme am seriennahen Tourenwagensport. Zur Homologation als Gruppe-A-Rennwagen mussten 5.000 Fahrzeuge als Serienversion gebaut werden. Diese auch zu verkaufen stellte kein Problem dar, obwohl der M3 mit 58.000 Mark einen stolzen Preis hatte. Letztlich baute BMW von der ersten Generation 17.970 Fahrzeuge, davon 786 Exemplare von der – neben der zweitürigen Limousine – zweiten Karosserievariante, dem Cabrio. Das i-Tüpfelchen auf den phänomenalen „normalen“ M3 waren die Sondermodelle wie der Evo 1 und 2, der Johnny Cecotto oder der 238 PS starke Sport Evolution.



TOP 2

Optisch hätte der Kontrast zwischen der ersten und der zweiten M3-Generation kaum größer sein können, denn dem kompromisslosen Sportgerät, das seine Power mit Wonne präsentierte, folgte mit dem **E36** ein Wolf im Schafspelz, der es aber faustdick hinter den Ohren hatte. Mit sechs Zylindern und 3 Litern Hubraum toppte er seinen Vorgänger ebenso deutlich wie mit seinen 286 PS und den rasanten Fahrleistungen: (Abgeregelte) 250 km/h Spitze und eine Beschleunigung in 6,0 Sekunden auf Landstraßentempo – mit diesen Werten fuhr der M3 in der „Porsche-911-Liga“ weit vorne mit. Seine Power sah man ihm aber wegen seines zurückhaltenden Designs nicht an. Ohne die von einigen als „erotisch“ bezeichneten rundlichen Außenspiegel (sie sahen darin Ähnlichkeiten zu einer wohlgeformten weiblichen Brust ...) und die „fetten“ Reifen wäre der M3 wohl auch als attraktiver 316i durchgegangen. Den eher dezenten Auftritt pflegte das Cabrio ebenfalls, während die erstmals angebotene viertürige Limousine schon etwas mehr die Muskeln spielen ließ. Ausrufezeichen setzte die zweite Generation neben der in British Racing Green lackierten limitierten Kleinserie des M3 GT Coupé vor allem mit dem weiterentwickelten 3,2 Liter-Motor mit 321 PS, den M Compound Bremsen und dem ersten Sequentiellen M Getriebe. 71.242 Kunden gönnten sich zwischen 1992 und 1999 das Vergnügen, brachiale Power mit einem fast schon „braven“ Look zu kombinieren.

TOP 3

M3 Nummer 3 (**E46**) kehrte wieder zum kraftvollen Auftritt zurück: Mit dem Powerdome auf der Motorhaube, den um 20 Millimetern verbreiterten Radläufen, üppigen Breitreifen, markanten M Außenspiegeln, Heckspoiler-Lippe und vier Endrohren der doppelflutigen Abgasanlage signalisierte der 343 PS starke M3 der Baureihe E46 deutlich, dass er zu den ganz Schnellen im Land gehört (Vmax 250 km/h, Spurt auf Tempo 100 in 5,2 Sekunden) – und das galt sowohl für das Coupé wie auch das Cabrio (die Limousine wurde beim E46 als M3 nicht angeboten). Das absolute E46-Highlight war der M3 CSL (steht für Coupé, Sport und Leichtbau): 17 PS stärker (360 PS) und 110 Kilogramm leichter (1.385 kg) beschleunigte er in nur 4,9 Sekunden auf 100 km/h und übertraf den „normalen“ M3 in Sachen Fahrdynamik deutlich. Darüber hinaus hatte der 85.766 Mal produzierte M3 E46 aber noch weitere technische Leckerbissen wie die M Differenzialsperre, den M Track Mode oder die zweite Generation des Sequentiellen M Getriebes mit Schalt paddles am Lenkrad zu bieten.



→ Fazit

Ich habe das große Glück, dass ich bereits alle M3/M4-Generationen fahren durfte: Mit zwei und vier Türen ebenso wie als Cabrio, auf Kurzstrecken und vielen tausend Kilometern, in der Stadt sowie auf Landstraßen und der Rennstrecke. Für alle sechs Baureihen gilt: Wahnsinn, was für eine Power sie haben und wie viel Spaß sie machen. Und dennoch habe ich bei den „TOP’s“ Generationen mit frei atmenden Motoren ausgewählt – als M3-Fan der ersten Stunde schätze ich sie noch ein Quäntchen mehr als die kraftvollen Turbo-Aggregate. Daher hätte ich unter meinen Favoriten auch gerne den M3 der Baureihe E90/92/93 mit acht Zylindern genannt, zudem ist die aktuelle Generation als famoser Touring ebenfalls ein Hammer. Scharf ist jede Baureihe, die Sympathien verteilen sich nach Kriterien wie dem optischen Auftritt, der Karosserieform, der Zylinderzahl oder der Frage, „mit oder ohne Turbo?“. Unabhängig davon steigern die Faszination aber auch und gerade unvergessene M3-Sondermodelle wie der Sport Evo und der CSL. Mein Wunsch für die kommenden M3/M4-Modelle: Sie sollten wieder mit weniger Gewicht und – so weit wie möglich – nicht elektrifiziert vordringen.



(Alle Bilder: BMW)