

CLASSIC DRIVER

25 Jahre BMW M3: Treffen der Generationen



57 Grad Asphalt, 32 Grad Luft, 90 Grad Wasser und 110 Grad Öl: So könnte man die Ausfahrt auf der spanischen Rennstrecke im Ascari Race Resort bei Malaga beschreiben. Auch die menschliche Körpertemperatur liegt schon zu Beginn der Testfahrten jenseits der normalen 37 Grad Celsius. Dem Betrachter bietet sich ein Bild geballter M3-Power aus 25 Jahren Modellgeschichte: Ein Aufeinandertreffen von BMW M-Fahrzeugen, die jedes zu ihrer Zeit ein Superlativ im Sportwagen-Segment darstellten. Angefangen bei der Geburtsstunde des M3 im Jahr 1985, bis hin zur aktuellen Krönung, dem BMW M3 GTS, Baujahr 2010.

Beginnen wir den Track-Test der BMW M-Generationen am besten chronologisch. Im August 1985, also genau vor 25 Jahren, schürten Deutschlands Automagazine große Erwartungen auf den bis dato schnellsten 3er BMW aller Zeiten: den BMW M3. Getrieben durch den Formel 1-Weltmeistertitel 1983 mit Nelson Piquet auf Braham BMW und den 5er-Limousinen mit M-Motor, sollte nun endlich auch ein sportlicher 3er BMW her. Dabei stand und steht das M bis heute für Motorsport. Die so genannte M GmbH ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der BMW AG, die sich um alle besonders sportlichen Renn- und Straßenfahrzeuge sowie Motoren des bayerischen Premiumherstellers kümmert.





Erste Generation: 1985 bis 1991

Nochmal zurück in die Vergangenheit: Auf der IAA 1985 erstmals gezeigt, war es Mitte 1986 endlich soweit, und die erste Generation des M3 wurde an ihre Kunden ausgeliefert. Allein die technischen Eckdaten erfüllten mehr als alle Hoffnungen der damaligen Autoszene, ein 200 PS-Vierzylinder-Aggregat mit 2,3 Litern Hubraum und Vierventiltechnik ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h und einen Spurt von 0 auf 100 km/h in 6,7 Sekunden.





Die Leistung wurde ohne einen Turbolader erreicht und machte den ersten BMW M3 zum erfolgreichsten Tourenwagen der Motorsportszene. Bis Ende 1991 verließen 17.970 Modelle der ersten Generation das Werk, darunter 786 Cabriolets. Beim Track-Test beeindruckt der Ur-M3 durch seine direkte Rückmeldung und knackige Lenkung sowie durch das geringe Leergewicht von 1.200 Kilogramm, das ihn zu einem äußerst schnellen und agilen Sportwagen macht.



Zweite Generation: 1992 bis 1999

Nach diesem Erfolg lag es auf der Hand, den M3 ab 1992 in nun zweiter Generation fortzusetzen. Die größte Neuerung daran war allerdings nicht das neue Design, sondern der Motor: Fortan trug der BMW M3 ein Sechszylinder-Triebwerk als Herzstück und konnte deshalb auch als Wolf im Schafspelz bezeichnet werden. 286 PS leistete das Vierventilaggregat, dank der neu entwickelten Nockenwellen-Steuerung VANOS, dem Kürzel für „variable Nocken Spreizung“. Diese Innovation erlaubte viel mehr Drehmoment und machte mit 320 Newtonmetern bei 3.600 /min das M3-Triebwerk wieder zum Spitzenreiter unter den Saugmotoren. Zum Vergleich: Ab der Leerlaufdrehzahl hatte der M3-Sechszylindermotor so viel Kraft wie der vorherige M3-Motor bei seinem Bestwert von 230 Newtonmetern. Eben genau dieser Fakt wird einem erst bewusst, nachdem man auf der Rennstrecke von der ersten Generation in die zweite wechselt.



Dort spürt man sofort die schiere Kraft des Sechszylindermotors, obwohl diese M3-Generation nur 0,7 Sekunden schneller auf Tempo 100 km/h beschleunigte als ihr Vorgänger. Ab 1995 wurde der Hubraum von 2.990 auf 3.201 Kubikzentimeter vergrößert, so dass nun bis zum Jahr 1999 eine Leistung von 321 PS und 350 Newtonmeter Drehmoment im M3 zur Verfügung stand. Im persönlichen Track-Test auf der Rennstrecke lässt das Leistungsplus von 37 PS den Wagen viel wilder agieren. Beim Rausbeschleunigen aus der Haarnadelkurve auf der Ascari-Rennstrecke genügt ein kleiner Gaspedalstoß, um das Heck leichtfertig zum Ausbrechen zu bringen. Damals noch ohne elektronische Fahrhilfen wie DSC, ist man den Grenzen der Fahrphysik und vor allem der eigenen Fahrzeugbeherrschung schnell ausgeliefert.



Dritte Generation: 2000 bis 2006

Die dritte Generation des M3 fährt sich subjektiv gesehen viel sicherer und erwachsener als all ihre Vorgänger. Nicht nur Dank der nun serienmäßigen dynamischen Stabilitäts-Kontrolle, sondern auch durch die variable M Differentialsperre, die die schiere Antriebskraft des noch stärkeren und nun 343 PS leistenden Motors unterschiedlich stark auf die hinteren Antriebsräder einzeln verteilt – je nachdem, welches Rad momentan die bessere Traktion hat. Damit beschleunigt der Straßenrennwagen selbst als Cabriolet in 5,5 Sekunden auf 100 km/h. Ein nettes Gimmick in der Armaturentafel ist der Drehzahlmesser, dessen Grenzbereich anhand roter Leuchtdioden dem Wärmezustand des Hochdrehzahl-Saugmotors angepasst wird. Bei optimaler Befeuern darf der Bleifuß des Piloten die Drehzahl bis fast 9.000 /min treiben. Dies bedeutet vor allem im Cabriolet einen Sound-Genuss der Extraklasse. Optisch signalisieren die vier Endrohre der

doppelflutigen Abgasanlage eindeutig, dass dieses Modell ein Mitglied im Kreis der M-Familie ist. Außerdem fällt dem Betrachter die aus Aluminium gefertigte Motorhaube ins Auge, da sie sich mittig zu einem markanten Powerdome wölbt.



Vierte Generation: 2007 bis heute

Im Jahr 2007 zeigte BMW auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf das neueste M3 Konzept, dessen Triebwerk für großes Erstaunen sorgte: Kein Sechszylinder, sondern ein Achtzylinder-Motor schlummerte nun unter der noch stärker gewölbten Motorhaube, deren so genannter Powerdome beinahe an amerikanische Muscle-Cars erinnerte. Tatsächlich debütierte die vierte Generation des BMW M3 wenige Monate später und hielt all das, was die Studie versprochen hatte: Der neu entwickelte Achtzylinder-Motor in V-Anordnung schöpfte aus vier Litern Hubraum eine Leistung von 420 PS und ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmetern.





Dementsprechend beschleunigte der rund 1.600 Kilogramm schwere M3 in 4,8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Beeindruckend war vor allem auch das Gewicht des von der M GmbH entwickelten V8-Motors: Mit nur 202 Kilogramm war der Motor sogar leichter als das Sechszylinder-Triebwerk des Vorgängermodells. Zum Fahrerlebnis lässt sich nur so viel sagen: Eine scheinbar unendliche Antriebskraft schiebt den aktuellen M3 dank seiner elektronischen Fahrprogramme und Dämpferkontrolle wie auf Schienen über die Rennstrecke und hält ihn optimal in der Ideallinie.



Generation Straßen-Rennwagen 2010: BMW M3 GTS

Gekrönt werden die vier Generation des BMW M3 zum 25-jährigen Jubiläum 2010 mit einer Clubsportvariante: dem BMW M3 GTS. Mit 450 PS markiert dieser M3-Rennwagen mit Straßenzulassung die Spitze aller bisherigen M-Entwicklungen in der Dreier-Baureihe. Knapp 150 Exemplare werden laut Dr. Kay Segler, Vorsitzender der BMW M GmbH, produziert – leider sind alle M3 GTS schon an ausgesuchte Kunden vergeben.



Sollte man ein Sportwagen nennen, der vergleichbar gut, schnell und auch für den Clubsport geeignet ist, gibt es nur eine Alternative zum M3 GTS: den [Porsche GT3 RS](#). Dieser Straßenrennwagen ist der momentan stärkste Konkurrent, sowohl auf der Straße als auch auf der Rennstrecke. Das der BMW M3 in der Liga der ganz großen Rennwagenlegenden mitspielt, bewies die M GmbH erst kürzlich wieder, als im Mai 2010 der BMW M3 GT2 auf Anhieb den Sieg beim [24 Stunden Rennen am Nürburgring](#) holte.

Zukünftig wird BMW auch eine M-Version der Einser-Reihe anbieten, die unter dem Namen BMW 1er M Coupé auf den Markt kommt. Classic Driver durfte bereits mit Albert Biermann, dem Entwicklungsleiter der BMW M GmbH, eine erste Rennrunde im Erlkönig drehen. Mehr dazu lesen Sie [hier](#).

Text: [Tassilo C. Speler](#)

Fotos: Tassilo C. Speler / BMW

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/25-jahre-bmw-m3-treffen-der-generationen>
© Classic Driver. All rights reserved.