

1/2006 Januar € 3,00

A € 3,25 · CH sfr 5,80 · B L NL F € 3,60 · GR € 4,20 · P € 4,90 · H ft 1030
I E € 3,75 · FN € 4,85 · DK dkr 32,50 · N nkr 44,00 · S skr 42,00 · CZ czk 150,00



VF MEDIEN-GRUPPE MAINZ



4 199 117 703006

0 1

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER



DER KELLERFUND
Unglaublich: Eine 500er Neander von 1928 – aus erster Hand!

SCHLUSS MIT ROST

So hält Ihr Auto ewig!

STREIT UM KFZ-PAPIERE

Mein Brief gehört mir!



DER HEISSESTE DREIER

BMW M3

TRAUMFAHRT



Alpine A110: Leser Rosario Serratore erlebte in der Eifel sein blaues Wunder

SWALLOW DORETTI



Ciao Bello – oder die italienischste Art, einen Triumph TR2 zu fahren

KAUFBERATUNG

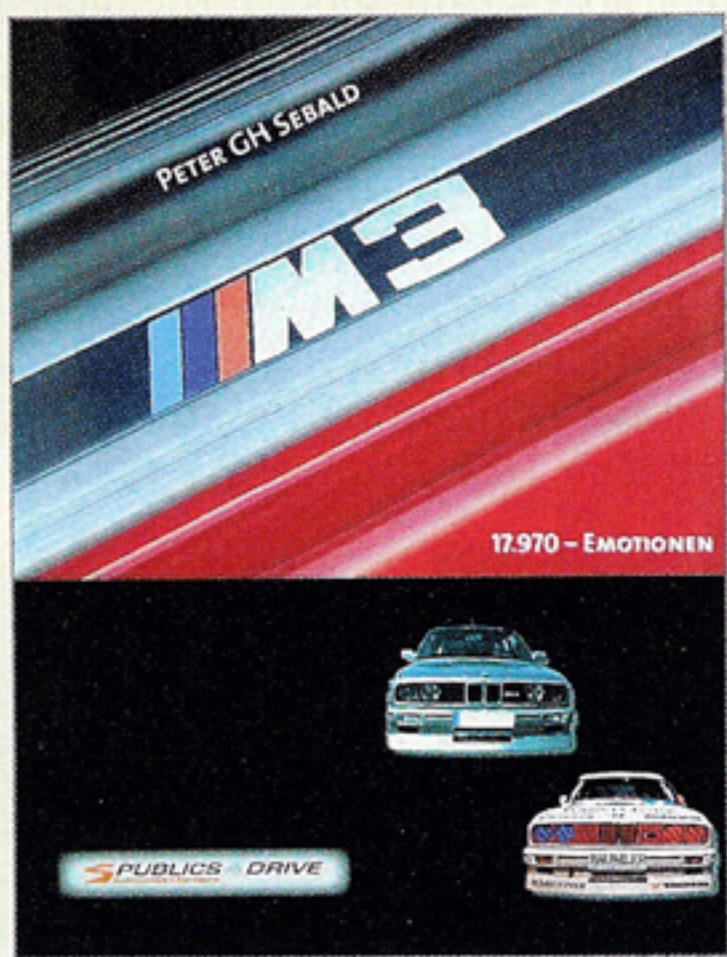


Wartburg 311 und 312: Die Zeit ist reif für den Eisenacher Spätbarock

Technische Daten: BMW M3

Modell	M3 (M3 Kat/Europameister)	M3 Evolution	M3/M3 Cecotto/M3 Cabrio	M3 Sport Evolution
Motor	Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor; wassergekühlt; 16 im Kopf hängende Ventile, über Tassenstößel von zwei oben liegenden, kettengetriebenen Nockenwellen betätigt; fünfach gleitgelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung; Bosch ML-Motronic (Kat-Versionen: Bosch ML-Jetronic)			
Bohrung x Hub	84 x 93,4 mm			87 x 95,5 mm
Hubraum	2302 ccm			2467 ccm
PS bei U/min	200 (195) bei 6750	220 bei 6750	215 bei 6750	238 bei 7000
Kraftübertragung	Vollsynchronisiertes Fünfgang-Sportgetriebe (US-Modelle mit regulärem Fünfgang-Getriebe) Hinterachsgetriebe mit Sperrdifferential			
Karosserie	Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit Kunststoffanbauteilen			
Vorderachse	Einzelradaufhängung an Dreiecksquerlenkern und McPherson-Federbeinen; Drehstabstabilisator			
Hinterachse	Einzelradaufhängung an Dreiecksschräglenkern; Schraubenfedern; Gasdruckstoßdämpfer; Drehstabstabilisator			
Bremsen	Zweikreis-Hydraulik; Scheibenbremsen vorn und hinten (vorn innenbelüftet); ABS			
Länge x Breite x Höhe	4360 x 1675 x 1370 mm			
Gewicht	1200 kg	1200 kg	1200/1360 kg	1200 kg
Verbrauch Ø	10,5 Liter Super/100 km	12 Liter Super/100 km	11,5 Liter Super/100 km	13,5 Liter Super/100 km
Höchstgeschwindigkeit	237 (230) km/h	243 km/h	241/239 km/h	248 km/h
Bauzeit	1986 bis 1989	1988	1989 bis 1990 (Cabrio bis 1991)	1990
Stückzahl	Insgesamt 17.970 Exemplare (davon 148 Europameister, 500 Evolution, 786 Cabrios, 505 Cecotto und 600 Sport Evolution)			
Kat-Nachrüstung	Kat-Nachrüstung ist bei den frühen Modellen mit Originalteilen möglich, ab 1989 haben alle Modelle serienmäßig Kat			

Die M3-Bibel



Peter GH Sebald: *M3 – 17.970 Emotionen*, 458 Seiten, über drei Kilo schwer, mehr als 600 Fotos! Format 23,5 x 29,5 cm, Festeinband, fünf verschiedene limitierte Versionen im Schubert mit den entsprechenden Plaketten der M3-Sondermodelle. 199 € im Schubert. Das Buch ist leider nicht im Buchhandel erhältlich und kann nur über das Internet unter www.M3-klassik.de bestellt werden – dieses Buch lässt keine Fragen offen.



1990 gibt es für die Tourenwagen der Gruppe A eine Hubraumerweiterung auf 2,5 Liter – ein Horrorszenario für BMW, denn der Vierzylinderblock gilt unter den Motorspezialisten des Münchner Werks als völlig ausgereizt. Es ist also wieder einmal an der Zeit, dass Eberhard von Kuenheim bei Paul Rosche vorstellig wird. Der BMW-Boss fragt vorsichtig nach, ob es nicht vielleicht doch eine Alternative gebe. Rosche grinst verschmitzt: „Wenn Ihnen Donnerstagnachmittag Recht ist, können Sie den 2,5 Liter Probe fahren!“ Wieder einmal hatte *Nocken-Paule* die Zeichen der Zeit rechtzeitig erkannt und im stillen Kämmerlein Ernst gemacht... Der auf 600 Exemplare limitierte M3 Sport Evolution ist in etlichen Details modifiziert, um in der Homologation (mindestens 500 Exemplare waren gefordert) die Überlegenheit der weißblauen Marke auch weiterhin zu gewährleisten.

Den DTM-Titel 1990 müssen die Bayern dann allerdings den Landsleuten aus Ingolstadt überlassen, die mit dem Audi V8 Quattro ein

ganz heißes Eisen im Feuer haben – zu heiß, wie ein langwieriger Streit vor dem ONS-Sportgericht später entscheidet. Denn die Kurbelwelle des Audi-Riesen entspricht – zumindest im Protest-Jahr 1992 – nicht dem Reglement. Auch Mercedes hat inzwischen nachgelegt, und mit dem 190 E 2,5 16 Evo II gezeigt, wohin der Weg des Erfolges gehen würde: mehr Elektronik, neue Aerodynamik, noch mehr Entfernung vom Serienauto. Angesichts der gereizten Stimmung, die sich allenthalben in der DTM breit macht, entschließt sich BMW zum Ausstieg und widmet sich stattdessen dem neuen Straßen-M3 (E36) für ambitionierte Sportfahrer. Von den Zwängen des Rennsports befreit, sind alle folgenden M3 immer noch sehr ernst gemeinte Automobile – mit säuseligen Sechszylindermotor. Da darf es dann auch gern Metallic sein...

Text: Peter Steinfurth
Fotos: Andreas Beyer
BMW-Medienarchiv