

powerslide

Historischer Motorsport



25 JAHRE BMW M3

JUBILÄUM DES ERFOLGREICHSTEN
TOURENWAGEN ALLER ZEITEN

WIEDER VEREINT

WALTER RÖHRL UND DER
AUDI S1 BEI DER RALLYE LEGEND
SAN MARINO

60 JAHRE BRM

BEIM GOODWOOD REVIVAL

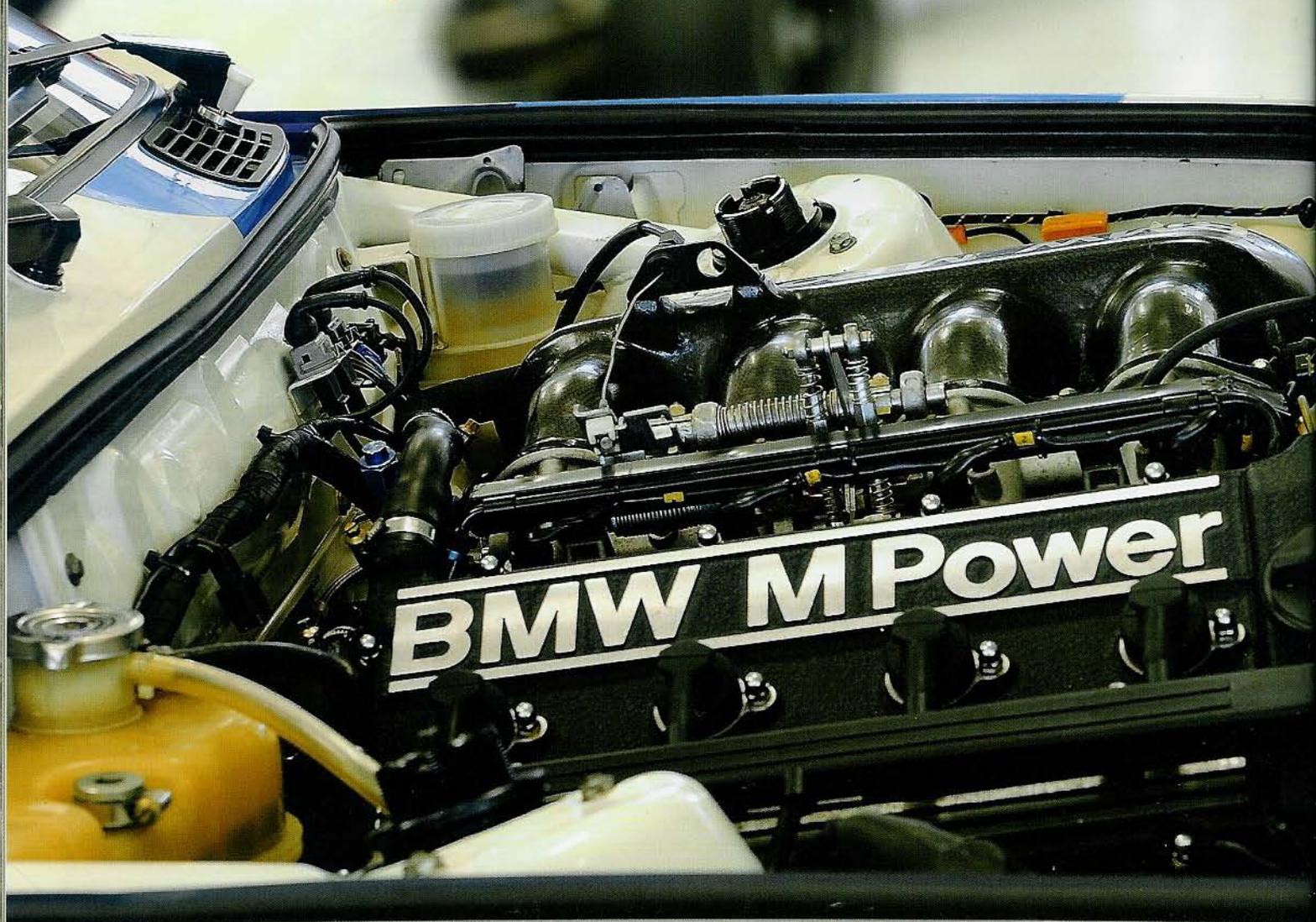
Special
**JOCHEN MASS &
 WOLFGANG KURTH**
 ~ führen die ~
**CARRERA
 PANAMERICANA
 2010**

ZAKSPEED-FORD CAPRI TURBO
**„DAS HAT DIE
 FORMEL 1 BIS HEUTE
 NICHT GEMACHT!“**

THOMAS AMMERSCHLÄGER BERICHTET ÜBER SEIN PROJEKT

4 191500 306801 08





25 YEARS & STILL ON FIRE...

BMW M3 E30 CARS IN DETAIL

Text: Peter GH Sebald / Fotos: BMW, Michael Thier, Sammlung Peter Hoffmann

Anlässlich des 25-jährigen Jubiläums des Münchener Supersportlers widmet powerslide dem BMW M3 E30 die Rubrik Cars in Detail, und blickt zurück, wie der erfolgreichste Tourenwagen aller Zeiten entstanden ist.

„...wir brauchen einen sportlichen Dreier...“. Der Satz ist bereits legendär, und so war das damals: Anfang der Achtziger Jahre erschien BMW Chef Eberhard von Kuenheim zum regelmäßigen Besuch in der seinerzeit noch in München in der Preußenstraße ansässigen BMW Motorsport-Abteilung bei seinem Konstrukteur Paul Rosche, um zukünftige Projekte im Automobilssektor der Bayern zu besprechen. Die sportlichen Modelle der BMW Motorsport GmbH hatten ihren Zenit erreicht, und es wurde ein zeitgemäßes sportliches Gerät gesucht, mit dem die Bayern wieder in der Liga der Sportwagen mitmischen und auch motorsportlich wieder in die Titelkämpfe der nationalen und internationalen Meisterschaften eingreifen konnten. Mit dem Sechser BMW Coupé bestritt BMW noch die Meisterschaften in der Tourenwagen-Liga, aber auch die Zeit des schönen Coupés war gekommen.

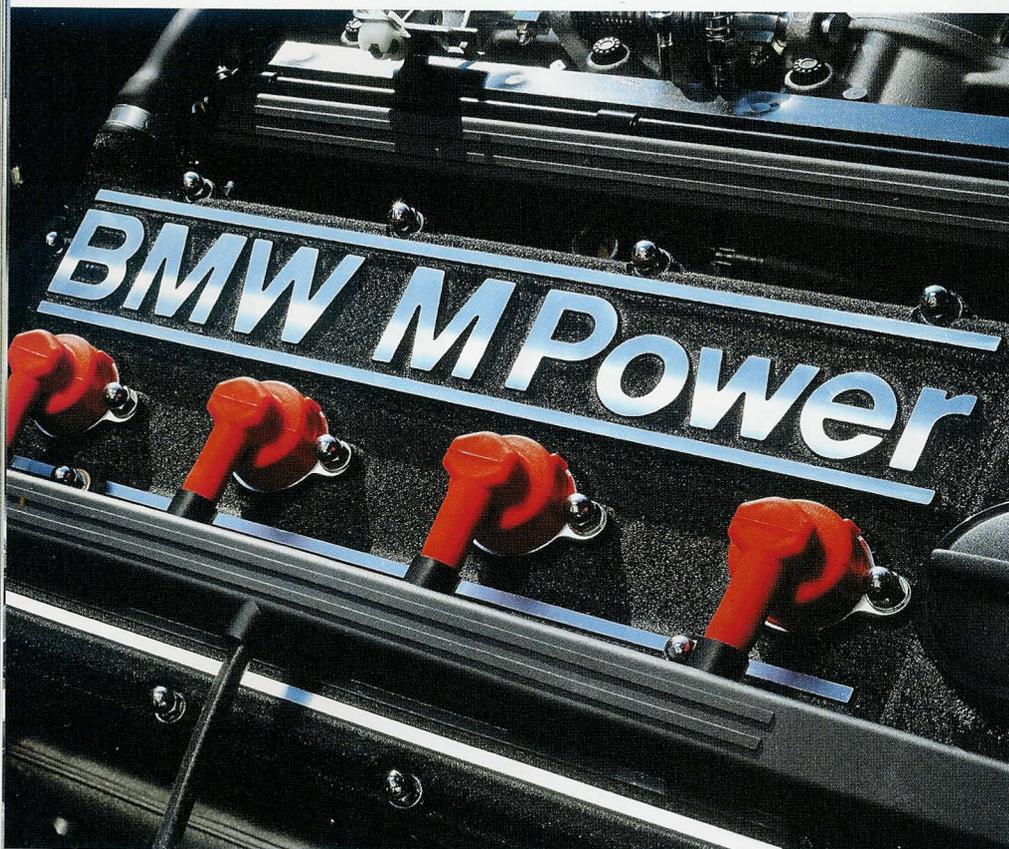
Paul Rosche, bei seinen Fans auch gerne „Nocken-Paule“ genannt, war nicht nur einer der Väter des legendären BMW M1, „Nocken-Paule“ war auch der Entwickler des BMW-Turbos in der Formel 1, mit dem Nelson Piquet anno 1983 Weltmeister wurde. Der Sechszylinder-Motor, der im BMW M1, im M5 und auch im M 635 CSI verbaut wurde, sollte ursprünglich das Grundfundament für die Zukunft sein. Beim Verlassen von Paul Rosche's Motoren-„Hexenküche“

sprach Eberhard von Kuenheim den Satz: „Herr Rosche, wir brauchen einen sportlichen Dreier“. Da der 635 CSI mit Sechszylinder-Motor nicht mehr konkurrenzfähig war, wurde auf den damals aktuellen Dreier der Baureihe E30 gesetzt.

Paul Rosche scharrte seine erfahrene Crew, die Herren Rainer Dippelhofer, Karl-Heinz Öfner, Bernd Kaschner und Raimund Kupferschmid um sich, und sie „kümmerten“ sich um den Motor. Man entschied sich für den „M88“-Motor des BMW M1, denn dieser Sportmotor hatte die idealen Voraussetzungen für den Einsatz im Motorsport. Der neue Dreier sollte einen extrem sportlichen Motor erhalten, allerdings mit vier Zylindern. Die beiden Motorenkonzepte, Sechszylinder Sportmotor und Vierzylinder Serienmotor, mussten nun irgendwie unter einen Hut gebracht werden. Der Motorblock sollte aus der Serie stammen, ein „Zweiliter“ war hier vorhanden. Nur der Kopf – des M1-Motors – hatte noch sechs Brennräume. Der damalige Projektleiter Hans-Werner Frowein – in den Neunziger Jahren dann AUDI-Quattro-Guru – entschied, einen Sechszylinderkopf kurzerhand abzusägen und um zwei Zylinder zu verkürzen. „Nocken-Paule“ und seine Crew schnitten zwei Brennräume ab, setzten auf der abgeschnittenen Seite eine Metallplatte auf die Wasserkanäle und verschlossen so den Zylinderkopf relativ schmerzfrei. Der „kastrierte“ Zylinderkopf wurde auf den Zweiliter-Motorblock gesetzt und fertig war der „sportliche“ Motor. Innerhalb von nur zwei Wochen hatten die Bayern einen Motor, der die Bezeichnung „S14“ tragen sollte.

„WIR BRAUCHEN EINEN SPORTLICHEN DREIER“

EBERHARD VON KUENHEIM



OBEN

Mit diesem Triebwerk begann die 25-jährige Erfolgsgeschichte und der Siegeszug zum erfolgreichsten Tourenwagen aller Zeiten. BMW M Power wurde auch durch den M3 zu einem Marken-ähnlichen Begriff im Sport- und Rennwagensegment

UNTEN

Seit dem BMW M1 1979 schmückt das M die sportlichsten Fahrzeuge der Münchener Motoren-Schmiede



Ganz so problemlos war die Geschichte in diesen zwei Wochen aber nicht wirklich. Im BMW M1 waren die Torsionsschwingungen der Pleuel die Krux allen Übels. Die Pleuel waren am Anfang immer der Knackpunkt, wenn man einen Performance-Motor bauen wollte. Die Schwingungen des Zweiliter-Motors waren bekannt, und das Schwingungsniveau waren Massenkräfte zweiter Ordnung. Der mechanische Wirkungsgrad wurde durch „Nocken-Paule“ und seine Jungs durch Reduzierung des Pleuelgewichtes und durch Verlängern des Pleuels erhöht. Damit ein Anstoßen der Ventile auf dem Pleuelboden verhindert wurde, wurden im Pleuelboden vier Ventiltaschen vorgesehen. Eine neue geschmiedete Pleuelwelle mit acht Pleuelgewichten hatte einen Hub von 84 Millimeter, die Pleuellänge bemaß 144 Millimeter. „Passt scho...“, war die Aussage, als der Testlauf in einem auf 2,2 Liter Hubraum vergrößerten Motor funktionierte. Was bei 2,2 Liter passte, würde wohl auch bei 2,3 Liter passen - dem Hubraum des BMW M3-Motors! Als „Nocken-Paule“ das in einen zivilen Dreier montierte Triebwerk an einem Sonntag Herrn von Kuenheim vorführte, waren das „Okay“ und „Gut, der gefällt mir“ nach einer Probefahrt weitere legendäre Sätze und Meilensteine zur Bildung einer Legende.

Das Reglement für zukünftige, nationale und internationale Rennsport-Serien wurde zum damaligen Zeitpunkt neu definiert. So richtete die BMW Motorsport GmbH den „sportlichen“ 3er BMW auch ganz auf das Reglement aus. Die M-Visionäre hatten klare Vorstellungen, wie der 3er aussehen sollte. Somit mussten für breite 10-Zoll-Räder große Kotflügel geschaffen werden, im Kampf gegen den Luftwiderstand bei höchstem Tempo war ausgefeilte Aerodynamik erforderlich. Beim Fahrwerk war kein Geringerer als Thomas Ammerschläger – seinerzeit Geschäftsführer für Technik und Produktion der Motorsport GmbH – gefragt. Die



errechnete Dimension der Bremsanlage war das Non-Plus-Ultra in der damaligen Zeit. 280 Millimeter Durchmesser vorn – Scheibendicke 25 Millimeter – und 282 Millimeter am Hinterrad – Scheibendicke 10 Millimeter – sorgten für gewaltige „negative“ Beschleunigung.

Zur Fahrwerksabstimmung kam die Firma BOGE mit einem Transporter angereist und montierte schrittweise Dämpfer in unterschiedlichsten Zug- und Druckstufen, bis Thomas Ammerschläger sein Okay für die Serie gab. Das Getriebe des „sportlichen“ Dreiers stammte aus dem BMW-Regal des Herstellers GETRAG. Das 265/5 aus dem 635 CSI wurde in der Schaltauslegung und Getriebeaufhängung dem „Kleinen“ angepasst.

Gewicht spielte auch in der damaligen Zeit eine „gewichtige“ Rolle. So entwickelte die Motorsport GmbH spezielle Leichtbauteile für den Dreier, wobei die ursprüngliche Karosserie in Blech gebaut wurde, wie bei den Serienfahrzeugen. Die Leichtbau-Anbauteile aus Glasfaser-Polyester und Polyurethan waren an der Front, an der Heckschürze, an den Seitenschwellern, am Flügel, der sogenannten „Heckscheibenbrille“ und am Kofferraumdeckel zu finden. Zur Versteifung der Karosserie wurden Front- und Heckscheibe eingeklebt.

Die ersten Testträger führen noch im Kleid der Serien-Dreier durch München, man fand sie auch auf der Nordschleife wieder, wo bereits im Mai 1984 die ersten Versuchsträger im getarnten Kleid auftauchten. Schon damals war die Grüne Hölle das Test-Refugium der Werke für Dauerläufe. Zahlreiche Komponenten wurden verschlissen, das Fahrwerk wurde millimetergenau austariert. Im Gegensatz zu den 325er-Modellen war der „M“ vorne um 25 Millimeter und hinten um 15 Millimeter „tiefer“ gelegt. Die Stabilisatoren präsentierten sich verstärkt, die Radlager mit wartungsfreien Doppelrillenkugellagern wurden vergrößert.

Bei den mörderischen Tests in der „Grünen Hölle“ blieb fast kein Teil fest. Die Testträger brachten ihre Piloten manchmal zur Verzweiflung. Die größten Probleme zeigte kurz vor Serienanlauf die Abgasanlage, sie riss anfänglich regelmäßig am Krümmer ab. Aber durch eine „kardanische“ Aufhängung – eine Erfindung von Paul Rosche – konnten die Spannungen infolge der Ausdehnung im letzten Moment noch kompensiert werden. Denn bei den Temperaturen – das Abgas kommt mit etwa 750°C „oben“ heraus – gab es bei Maximal-Anspruch eine Längenausdehnung um 25 Millimeter!

Auf der IAA 1985 wurde der M3 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Begeisterung pur war

OBEN

Das sportliche Gesicht der 80er und frühen 90er Jahre: Beim Anblick der M3-Front fühlt man sich gleich in alte DTM-Zeiten zurückversetzt

TECHNIK & DETAILS

ZAKSPEED BMW M3 E30

1987



- ▶ BMW S14
- ▶ 4 Zylinder Reihe
- ▶ 2332 ccm (94x84mm)
- ▶ 4 Ventile pro Zylinder
- ▶ Verdichtung 12:1
- ▶ Benzineinspritzung und Einzeldrosselklappen
- ▶ Motorsteuerung über Motronic
- ▶ ca. 300 PS bei 8.200 U/min
- ▶ Getrag 5-Gang Getriebe, voll synchronisiert
- ▶ ZF Sperrdifferential
- ▶ Stahlkarosserie, versteift, Überrollkäfig
- ▶ gegossene Leichtmetall-radträger vorne
- ▶ modifizierte Serienschräglenker hinten
- ▶ 4-Kolben-Leichtmetall-Festsättel (vorne und hinten)
- ▶ Bremskraftverteilung über Waagebalken
- ▶ Räder LM dreiteilig 9x16 Zoll (max.10x17 Zoll)
- ▶ 960 kg Leergewicht (Mindestgewicht)

zu vernehmen, und die Fachwelt zeigte sich fasziniert vom Produkt der Motorsport GmbH. Im italienischen Mugello fand 1986 die erste offizielle Präsentation auf einer Rennstrecke statt. Der BMW M3 entsprach genau dem Geschmack der Tester, und schon ein Jahr später, als die Produktion bereits auf vollen Touren lief, wurde er zur „sportlichsten Limousine des Jahres“ gewählt.

Während zukünftige Sportler in der kleinen Baureihe zur Serienreife entwickelt wurde, spielte bereits im Mai 1986 im italienischen Mugello eine Sensation die Geige des Erfolgs. Dem neuen Reglement der internationalen Tourenwagen-Behörde für 1987 entsprechend drehte der allererste Renn-M3 nach Spezifikation der Gruppe A die ersten Rennrunden. Der damalige Entwicklungsingenieur Gerhard Richter (O-Ton Paul Rosche: „...wir hatten einen genialen Entwicklungsingenieur, der auch noch einen schnellen

DIESE SEITE

Carbon-Zeit: Mit Beginn der 80er Jahre zog Carbon in den Rennwagenbau ein, im M3 wurde das neue Leichtbaumaterial bereits konsequent eingesetzt. Dadurch schafften es die Mannen um Thomas Ammerschläger mit dem M3 auf 960 kg Leergewicht

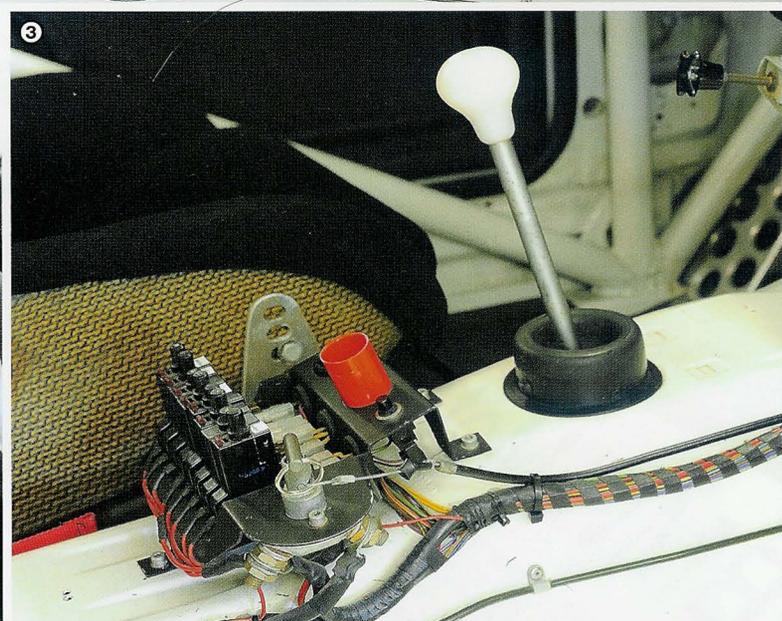
GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

1 Herz, was willst du mehr?! Ein leer geräumter M3 mit Käfig, Schalensitz, Sportgetriebe, Sperre, optimiertem Motor und straffem Fahrwerk. Nord-schleife, ich komme!

2 Kein elektrischer Schnick-Schnack: Alle nötigen Kontrollinstrumente liegen im Blickfeld des Fahrers. Displays und eine Vielzahl bunter Lämpchen brauchte man damals noch nicht

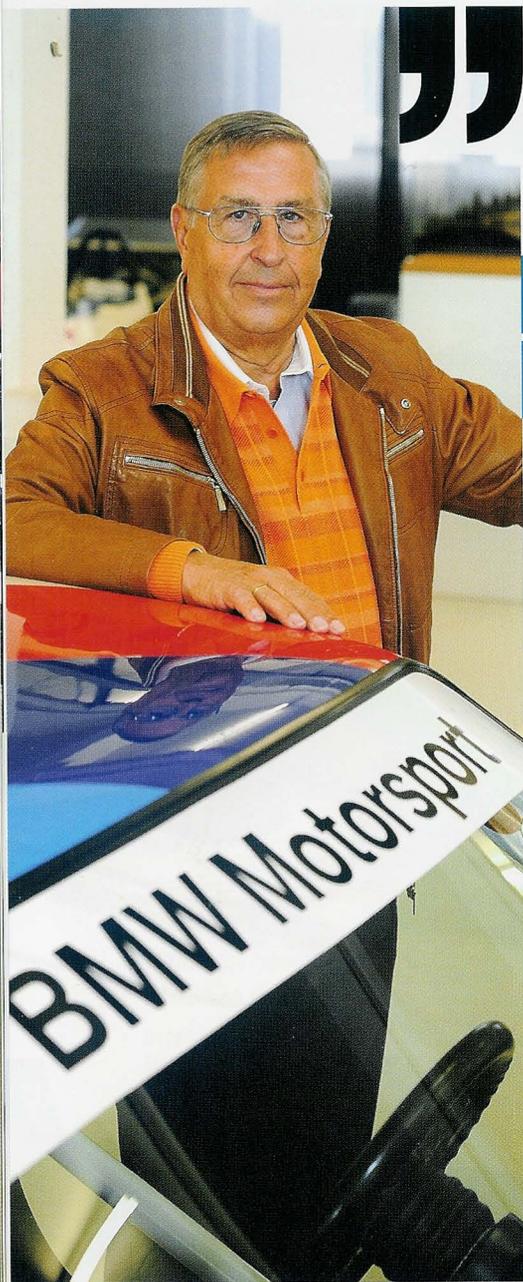
3 Falls die Sicherung mal durchbrennt: Der Fahrer hatte alles direkt im Griff - Schaltkulisse, "Sicherungskasten" und Not-Aus-Schalter

4 Tanken ohne zu stören: Um die Mechaniker beim Reifenwechsel nicht zu stören wurden die Tankstutzen beim Gruppe A-M3 ins Heck verlegt



④ **Das Motorenöl** 



**GEGENÜBERLIEGENDE SEITE****OBEN**

Optisch unterscheiden sich der Serien-BMW M3 (links) und die Gruppe A-Version kaum voneinander, durch aerodynamische Detailarbeit (z.B. an den Außenspiegeln) konnte der cw-Wert der Rennversion aber auf 0,32 gesenkt werden

MITTE

In harten Tests unter Einsatzbedingungen stellte der BMW M3 in Gruppe A-Version seine Leistungsfähigkeit unter Beweis

UNTEN

Auch auf den Rallyepisten dieser Welt macht der M3 von Beginn an eine gute Figur. Hier ist Francois Chatriot in Aktion mit der Rallyeversion des M3 unterwegs (1988)

NIEMAND VON UNS RECHNETE DAMIT, DASS DIESES AUTO DER ERFOLGREICHSTE TOURENWAGEN DER WELT WERDEN WÜRDE“

THOMAS AMMERSCHLÄGER

Rennfahrer abgegeben hätte...“) absolvierte über 500 Runden mit dem ersten Renn-M3 und gab dem zukünftigen Sportgerät die Set-Up's für den als Bausatz lieferbaren M3 Gruppe A. Da die Konkurrenz aus Stuttgart mit dem 190er Mercedes etwas schneller war, war Parallel-Entwicklung angesagt. So ist es heute nicht nur ein Mythos, sondern Wahrheit, dass der BMW M3 zuerst als Rennwagen konzipiert wurde, aus dem dann der Serienwagen reifte...

Die Fähigkeiten von Gerhard Richter in der Abstimmung des Rennfahrzeuges zu nutzen, war eine richtige Strategie. Wenn ein Rennwagen von Rennfahrern abgestimmt wird, ist die Entwicklungsarbeit sehr oft sekundär, da Rennfahrer primär an Rundenzeiten interessiert sind und weniger an den Potentialen der Fahrzeuge. Die Potentiale und Zusammenhänge erkannte Gerhard Richter bestens und so kam es zum Show-Down der besonderen Art: Charly Lamm – Zwillingbruder von Dieter Lamm und Halbbruder von Herbert Schnitzer – liebte das 635er Coupé in der Gruppe-A-Spezifikation mit seinem hubraumstarken Sechszylinder und der wunderschönen Coupé-Form. Er konnte sich schlecht mit einem kleinen Dreier mit hochdrehendem Vierzylinder-Motor anfreunden. Und so kam, was kommen musste: Im Frühsommer 1986 lud Charly Lamm eines seiner besten Coupés in den Hänger und rollte mit dem Team nach Misano. Dort wartete ER, schneeweiß, aufgeblähte dicke Backen, zum Angriff bereit - der M3. Der damalige Testpilot Ivan Capelli testete zuerst den 635er, um dann eine Vergleichsfahrt mit dem neuen Gruppe A-M3 in den italienischen Asphalt zu brennen. Das Ergebnis sprach

Bände, der Zeitunterschied zu Gunsten des M3 war sensationell. Und auch diese Geschichte ist Wahrheit: Charly Lamm setzte sich stilgerecht in den leeren Fußraum auf der Beifahrerseite und drehte mit seinem Piloten ein Abschiedsrunde mit seinem geliebten Coupé. Er streckte eine schwarze Fahne aus dem Fenster ... der Bann war gebrochen.

Als die Serienentwicklung der BMW M3 abgeschlossen war, wurden die echten Zahlen genannt. Im kantig gezeichneten kleinen Sportwagen verrichtete ein Reihenvierzylinder mit 2,3 Liter Hubraum und 200 PS (mit Katalysator 195 PS) seinen Dienst. Die Höchstdrehzahl lag bei 6.750 Umdrehungen und bei 4.750 Touren stellte der hochdrehende Vierzylinder ein Drehmoment von 240 Nm bereit. Anno 1986/1987 bot der BMW M3 damit für eine Limousine eine bislang ungeahnte fahrdynamische Qualität, welche als Messlatte für den Sport anerkannt wurde.

Die ersten Serien-M3 wurden noch 1986 ausgeliefert, um die für die Homologation benötigten 5.000 Exemplare zu produzieren. In der ersten Produktionsphase zwischen Februar und Mai 1987 gab es auch bereits den ersten Evolutions-schritt beim Motor, der motorsporttechnische kleine Feinheiten am Zylinderkopf, an den Drosselklappenstutzen, am Drosselklappen-Zwischenflansch, am zweiteiligen Abgas-Fächerkrümmer und an der Ansaugtrichterleiste mit Zusatzangüssen erhielt. Die für die Homologation produzierten Evo's wurden nur in einer für diese Homologation erforderlichen Menge von 505 Exemplaren gebaut und hatten keinen Leistungsvorteil zum Serienaggregat.



„Besserwisser“ bezeichnen dieses Homologationsmodell gerne als „Evo 1“, in den internen Unterlagen werden die Bauteile jedoch auch als E1-Modell gekennzeichnet.

Auf der IAA 1987 wurde auch erstmals eine Cabrio-Version des BMW M3 E30 zu Testzwecken ausgestellt. Sie entstand in Anlehnung an den Wunsch eines Schweizer Kunden, der ein 325ix Allrad Cabrio als Einzelanfertigung haben wollte. Die Resonanz war überzeugend und so lieferte BMW ab Mai 1988 auch die ersten BMW M3 Cabrios aus.

Im März 1987 fand der Einstand im Rennsport beim ersten Rennen zur Tourenwagen-WM 1987 statt. Die Platzierungen nach dem Rennen ließen die Mitbewerber vor Respekt erstarren. Die Plätze 1 bis 6 gingen ausschließlich an den BMW M3, der noch nie zuvor ein Rennen bestritten hatte. Die M3 gingen einfach infernalisch, und schon im ersten Jahr wurden alle internationalen und nationalen Titel errungen. In der Weltmeisterschaft ging der Titel an Roberto Ravaglia, in der Europameisterschaft an Winnie Vogt, den Titel in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft errang Eric van de Poele. Der M3 war eigentlich nicht für den Rallyesport konzipiert und geplant, aber Bernard Beguin holte sogar einen Sieg beim Rallye-Weltmeisterschaftslauf auf Korsika.

Die Titel erforderten Fortschritt. Im Serien-M3 wurden zwischen April und Oktober 1988 exakt 500 Modelle des „echten“ Evo gebaut. Die Evolutionsstufe des Gesamtfahrzeugs umfasste aerodynamische Modifikationen am Frontspoiler durch eine zusätzlich aufgesetzte Lippe und eine



zusätzliche Abrisskante unter dem Heckflügel und natürlich gewichtssparende Modifikationen an erleichterten Bauteilen. Die serienmäßigen Nebelscheinwerfer entfielen zugunsten von Bremskühlungskanälen. Zudem stand der M3 nun auf serienmäßigen 16 Zoll-Rädern mit Reifen der Dimension 225/45 ZR16. Motortechnisch war höchste Präzision gefragt. Durch die Optimierung und minutiös austarierte Mechanik und Elektronik in Verbindung mit neuen Kolben, Nockenwellen mit geänderten Steuerzeiten und härteren Ventilfedern zeigte das Leistungsdiagramm 220 PS bei unveränderten 6.750 Umdrehungen. Gekennzeichnet war der erste „echte“ Evo durch weiß lackierte Ventildockel und Luftsammler sowie den auflackierten

drei M-Streifen. Die in der Mittelkonsole verschraubten Plaketten aus Aluminium waren einzeln durchnummeriert und mit vier Blechschrauben verschraubt. Den ersten Evolution gab es nur in den Farben Misanorot, Nogarasilber und Macaoblaumetallic.

Als Hommage auf den extrem erfolgreichen Werksfahrer Roberto Ravaglia fertigte die BMW Motorsport GmbH von Oktober 1988 bis November 1988 eine limitierte Sonderserie von exakt 148 „Sondermodellen“ der Edition „Europameister 1988“. Alle Fahrzeuge entsprachen technisch dem Serienmodell mit 195 Kat-PS, waren jedoch alle in Macaoblaumetallic lackiert und wiesen 16-Zoll-Räder, erweiterte Lederausstattung und M-Technik-Features auf.

In der Weiterentwicklung der Serienmodelle folgten ein dreifach verstellbares Fahrwerk namens EDC, zusätzliche Evo-Kits, die ab Werk für die ersten 195 PS- und 200 PS-Modelle geordert werden konnten. Nachdem Johnny Cecotto 1988 die italienische Tourenwagen-Meisterschaft souverän gewann, widmete BMW dem Helden auch ein Sondermodell „CECOTTO“. Leistungsmäßig entsprach dieses CECOTTO-Modell den ab 1989 gebauten Serien-M3 mit jetzt Kat-215 PS (Resultat des „Evolution“: 220 PS ohne Kat) mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen in Farbe und zusätzlichen „Goodies“ der Gewichtsersparnis sowie kleineren Zugaben.

Und so ging es Jahr für Jahr weiter. Der Rennsport ist in der Entwicklung eine Never Ending Story, und Stillstand ist Rückschritt. Die Entwicklung erforderte 1990 die Aufstockung mit mehr Leistung. Aus 2,3 Liter wurden 2,5 Liter Hubraum mit 238 PS, mit dem auf 600 Exemplare limitierten Homologationsmodell Sport Evolution präsentierten die Münchener die letzte Ausbaustufe des BMW M3. Im letzten Rennjahr 1992 wurden Leistungsspitzen von 375 bis 390 PS und Drehzahlen von weit über 11.000 Umdrehungen gemessen.

Ende der Saison 1992 ging der Renn-BMW M3 E30 mit dem S14-Motor in Ruhestand und nach über 1.500 Siegen weltweit, unzähligen Titelergebnissen und einer Historie, die vermutlich nie wieder erreicht werden wird, in die Geschichte ein. Nach 17.970 gebauten Exemplaren (inklusive 786 Cabrios) ist der „erste“ BMW M3 eines der wertvollsten und meistgesuchtesten Sportmodelle aus München geworden. Mit ihm schuf BMW einen Mythos, der durch neue Modelle in der Folgezeit und im Rennsport bisher nie wieder getoppt werden konnte.

Die Erfolgsgeschichte des M3 wurde zum 20. Geburtstag des BMW M3 bereits 2006 in ein umfassendes Buch gebunden, denn der Mythos lässt sich auch 25 Jahre nach seiner Präsentation nicht auf ein paar Seiten niederschreiben. Das BMW M3-Buch „17.970 Emotionen“ erschien im Verlag Publics4Drive.com und ist in der englischen Version in streng limitierten Editionen analog der gebauten Sondermodelle erhältlich unter www.publics4drive.com. ■

OBEN

Ein letztes Mal Vollgas vor dem Ruhestand: 1992 gewannen Steve Soper, Christian Danner und Jean-Michel Martin mit dem Bigazzi-M3 die 24h Spa Francorchamps. Dabei wurde die Konkurrenz ganz schön abgeledert. Der erste nicht-M3 auf Platz 4 war der Porsche Carrera 2 von Georges Cremer, Philip Verellen und Thierry Van Dalen mit 28 Runden Rückstand

UNTEN

Sieg beim 24-Stunden-Langstreckenrennen in Spa 1990 für den Schnitzer-M3 von Johnny Cecotto, Markus Oestreich, Fabien Giroix





25 JAHRE BMW M3

Die Vorfreude begann bereits im August 1985, als Deutschlands Automagazine heiße Erwartungen auf den schnellsten Dreier aller Zeiten schürten. Die Eckdaten verrieten in der Tat einen Sportwagen, der weit oberhalb seiner Klasse wildern würde: 200 PS, Höchstgeschwindigkeit über 230 km/h, aus dem Stand in 6,7 Sekunden auf Tempo 100. Bis Mitte 1986, so hieß es, müssten sich die „Dynamischsten unter den BMW-Dreier-Fahrern“ allerdings noch gedulden. Soweit sollten die Propheten recht behalten. Nur in einer Vorhersage lagen sie völlig daneben: „Wer in der Gruppe A was werden will, muss einen Turbo unter der Haube haben.“ Musste nicht. Der M3 wurde der erfolgreichste Tourenwagen in der Motorsportgeschichte. Mehr als 1.500 Rennsiege, 60 Landesmeisterschaften bei Straßen-, Bergrennen und

im Rallyesport, sieben Berg-Europameisterschaften und acht Siege bei den 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und in Spa schlugen zu Buche. Bereits das erste Einsatzjahr 1987 wurde zum Triumphzug: Roberto Ravaglia gewann die Tourenwagenweltmeisterschaft, Winfried Vogt die EM und Eric van de Poele die DTM. Die Entwicklung, die für Rennsiege von Nöten war, und das daraus gewonnene Know how wurde bis zum heutigen Tag stets in die Serienfahrzeug-Entwicklung übertragen, sofern man bei einem M3 von einem Serienfahrzeug sprechen kann. Heute, im Jahr 2010, heißt das Modell der Begierde M3 GTS, stammt aus der Baureihe E92 und entzückt durch 450 PS und 440 Nm aus 4,4 Litern Hubraum. Wenn das nicht wieder der Traum der „Dynamischsten unter den BMW-Dreier-Fahrern“ ist!

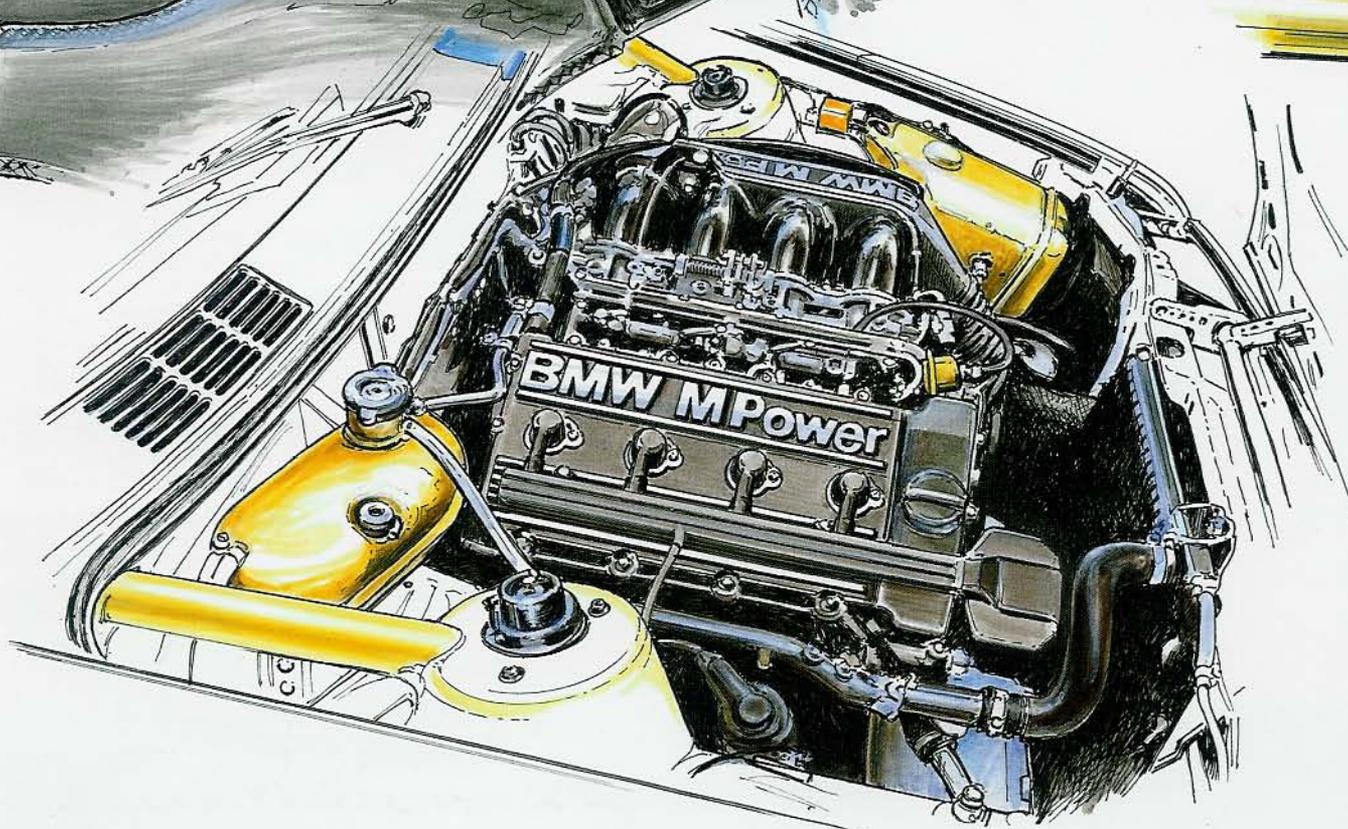
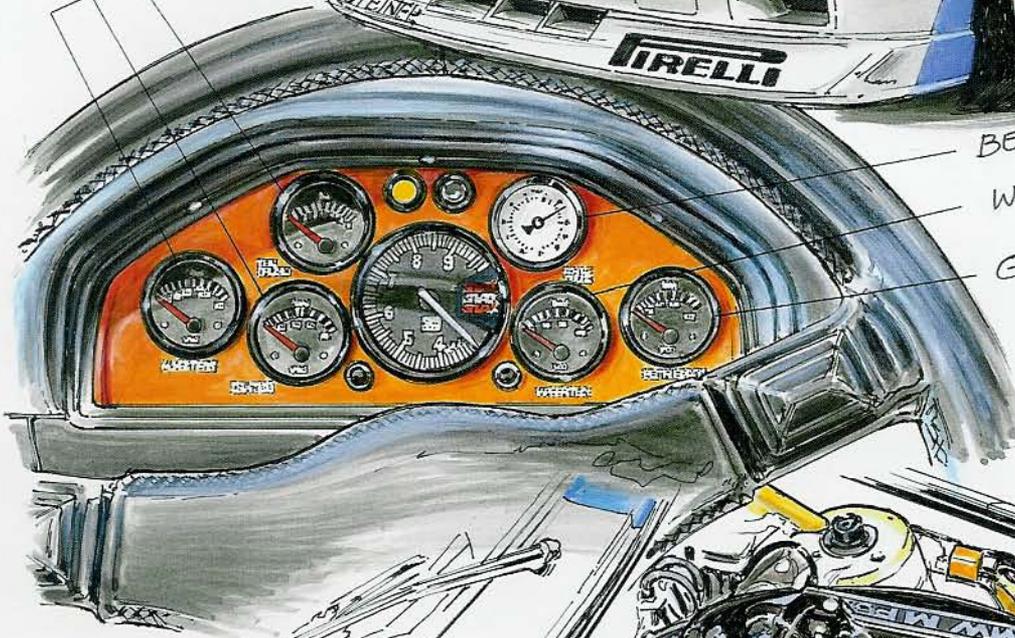


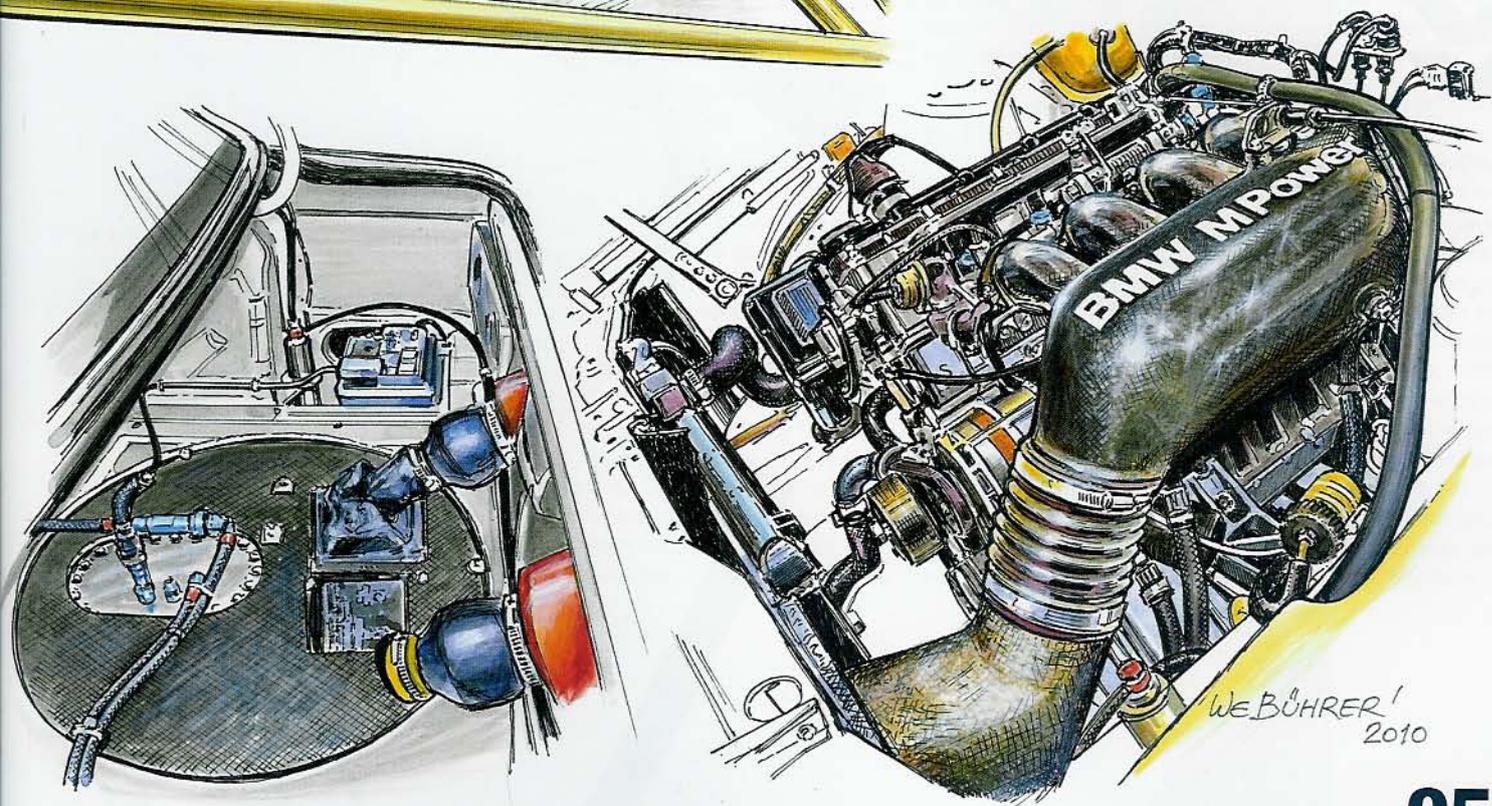
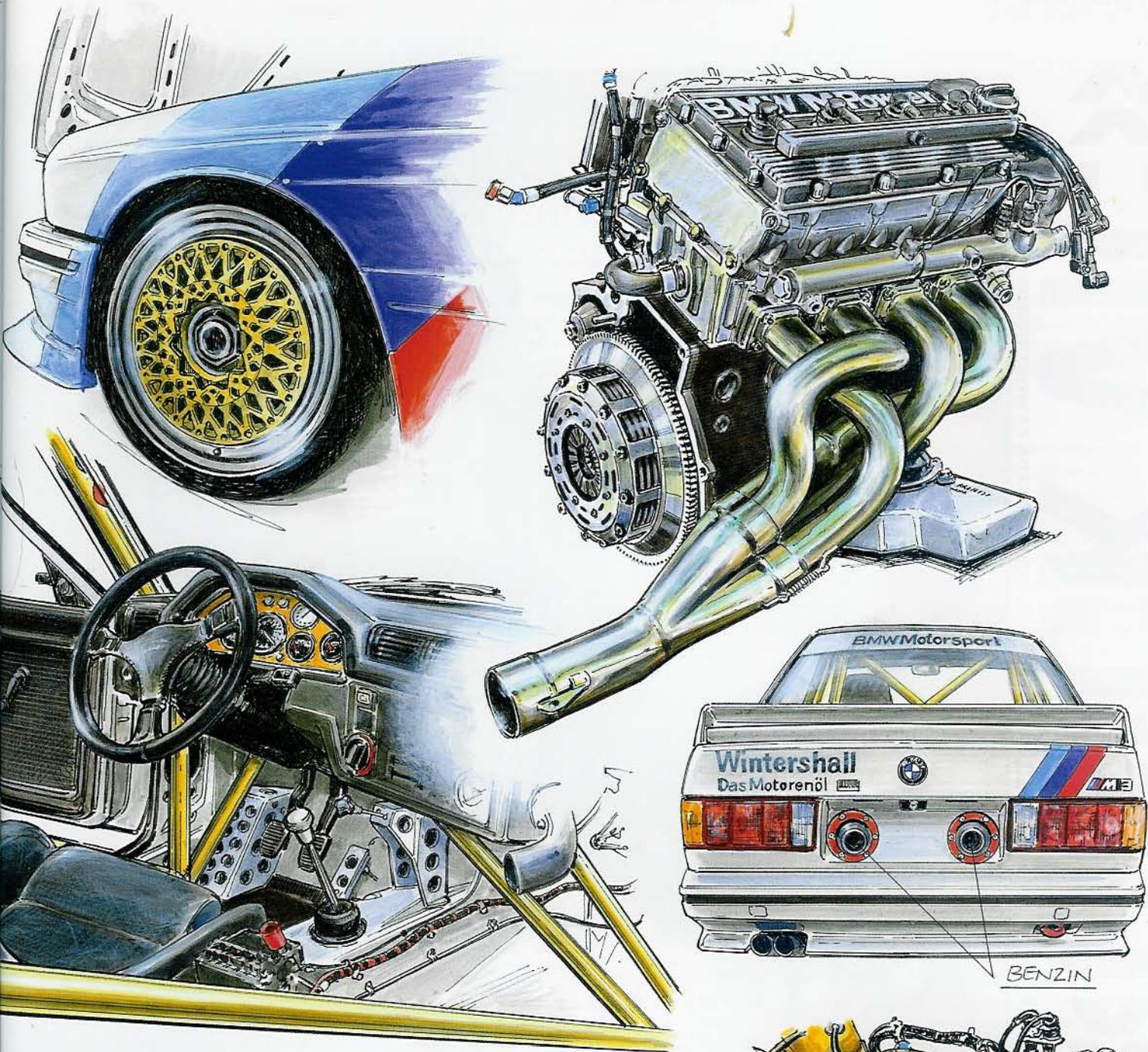
1986-1991



OEL DRUCK
OEL TEMP
ACHS TEMP

BENZIN DRUCK
WASSER TEMP
GETRIEBE TEMP





WE BÜHRER!
2010