

## Exklusiv: BMW M3/M4 – das aktuelle Sportstudio

Von Thomas Lang

**Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus. Wenn BMW ein neues Modell mit dem „M“ der „M GmbH“ schmückt, steigt der Pulsschlag bei Fans der Marken und allen Freunden sportlicher Hochleistungslimousinen. Seit 1986 krönen die Bayern ihre 3er-Reihe mit einem M-Fahrzeug. Nun steht bei der Detroit Motorshow (18. bis 26. Januar 2014) die neuste Ausgabe des Topmodells des 2012 vorgestellten jüngsten Dreiers zur Premiere an.**

M3-Jünger müssen künftig umdenken. Die klassische Modell-Bezeichnung „M3“ steht ausschließlich der viertürigen Limousine zur Verfügung. Seit das Coupé in diesem Sommer als 4er eine eigene Reihe begründen durfte, tritt der jüngste „M“ künftig als dynamische Doppel an: M3 und M4. Zwei- und Viertürer sind mit 4,67 Meter gleich lang. Beim Antrieb verabschiedet die M GmbH den V8 des Vorgängers, der als Saugmotor mit vier Liter Hubraum 309 / 420 PS leistete.

Unter der Haube schmiegt sich wieder jenes Motorkonzept, mit dem sich die Marke identifiziert wie vielleicht sonst nur Cadillac mit einem V8. Die nächste Generation des M3/M4 erhält einen Reihensechszylinder mit drei Liter Hubraum. Zur Unterstützung der Leistungsentwicklung von 317 kW/431 PS bei 7600 Umdrehungen pro Minute (U/min) verfügt der Leichtmetallmotor über zwei Abgasturbolader. Die Zwangsbeatmung verleiht dem Sportmotor nicht zuletzt eine Drehmomententwicklung, die auch einen strammen Turbodiesel zieren würden. Bei 3900 U/min stehen 550 Newtonmeter bereit. Das reicht, um aus dem Stand in 4,3 Sekunden auf Tempo 100 zu sprinten. Den Normverbrauch des Vorgängers von 12,7 Liter Super auf 100 Kilometer unterschreitet der neue M3/M4 mit 8,8 Liter dramatisch.

Als BMW 1986 den ersten M3 präsentierte, sollte er die Rolle des Homologationsmodells für die Deutsche Tourenwagenmeisterschaft übernehmen. Dafür mussten 5000 Fahrzeuge entstehen. Kompakte sportliche Limousinen hatten sich bis zu diesem Zeitpunkt längst zum festen Bestandteil der Marken-DNA entwickelt. Nicht erst seit der

Einführung des 3er-Reihe 1975, sondern bereits mit dem Vorgänger, dem BMW 1500, der 1962 die Klasse der kompakten Sportlimousinen begründet hatten. Obwohl Vorreiter der Fahrzeugklasse, kam BMW mit dem M3 einen Schritt zu spät. Mercedes hatte nämlich bereits 1984 mit dem 190 E 2.3-16 eine Steilvorlage geliefert.

Die Schwaben hatten sich seit 1955 konsequent dem Motorsport und dynamischen Imagewerten nach der Katastrophe von Le Mans verweigert, wo der SLR des Franzosen Pierre Levegh in die Zuschauerermenge vor Haupttribüne gerast war, 84 Menschen getötet und damit die schlimmste Katastrophe im Motorsport ausgelöst hatte. Bis Ende der Siebziger des vergangenen Jahrhunderts kämpften die sportlichen Imagewerte der Marke um die Ränge mit Lodenmänteln und Filzpantoffeln. Mit dem 190 reagierten die Schwaben endlich ab 1982 auf die sportliche 3er-Reihe der bayerischen Wettbewerber. Dank 190er war auch der Rennsport aus Sicht der Schwaben kein Tabu-Thema mehr. Der 190 E 2.3-16 war mit einem 136 kW / 185 PS starken Vierzylinder das Topmodell der Reihe, sollte im Tourenwagensport reüssieren und verfügte, damals kaum zu glauben, über einen stattlichen Heckspoiler.

Der erste BMW M3 kopierte das Antriebskonzept. Der Vierzylinder mit 2,3 Liter Hubraum erhielt einen Vierventilzylinderkopf, den die Entwickler vom Sechszylinder des M1 ableiteten. Für den 1165 Kilo schweren Zweitürer standen bei Einführung des Modell 143 kW / 195 PS zur Verfügung. Für die Kraftübertragung an die Hinterräder sorgte ein manuelles Fünf-Gang-Getriebe. Mit einer Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 in 6,3 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h durfte sich der erste M3 zu den wirklich Schnellen auf der Autobahn zählen.

In der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft balgten sich die werkseitig eingesetzten M3 erfolgreich mit den Kollegen aus Stuttgart, Sierra Cosworth von Ford aus Köln, später mit mächtigen Audi V8. Schon 1987 war der erste Titel mit dem belgischen Formel-1-Piloten Eric van de Poele fällig. Im Gleichen Jahr holte Roberto Ravaglia die Tourenwagen-WM nach München.

Was als Homologationsmodell mit 5000 Einheiten gedacht war, entwickelte sich für BMW als echter Bestseller. Bis 1991 entstanden 16 202 Einheiten, die bei der Einstellung der Baureihe 175 kW / 235 PS.

Die zweite, von 1992 bis 1999 gefertigte Generation des M3 war von Beginn an auf breiter Basis angelegt. Das Modell war sowohl als viertürige Limousine wie auch als Cabrio verfügbar. Der Dreiliter-Reihensechszylinder leistete zwischen 210 kW / 286 PS und ab 1996 in einer auf 3,2 Liter aufgebohrten Variante 236 kW / 321 PS. Der nunmehr auf 250 km/h Höchstgeschwindigkeit abgeregelte M3 verführte 71 242 Kunden.

Zwischen 2000 und 2007 vertraute BMW beim M3 auf einen hochdrehenden Reihensechszylinder mit 3,2 Liter Hubraum, der 252 kW / 343 PS bei 7900 U/min entwickelte. Das Modell war sowohl als Coupé wie als Cabrio verfügbar. Trotz der knapp 1600 Kilo Leergewicht, die der M3 dank umfangreicher Komfortausstattung zugelegt hatte, benötigte das Modell nur 5,2 Sekunden für den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100. Besonders begehrt waren die 1400 Exemplare des auf 1385 Kilo abgespeckte Version M3 CSL mit 265 kW / 360 PS.

Die vierte Generation des M3 bot zwischen 2007 und 2013 den einzigen V8 in der Geschichte des Modells. Rund 100 Kilo schwerer als der Vorgänger musste sich der M3 als Limousine, Coupé und Cabrio gegen den RS4 beziehungsweise RS5 von Audi oder den C63 AMG von Mercedes behaupten.

Innerhalb von fünf Generationen M5 hat sich die Leistung von 143 kW / 195 PS auf 317 kW / 431 PS fast verdoppelt. Der Preis freilich auch. Waren 1986 für den ersten M3 noch 58 850 D-Mark erforderlich, liegt der Einstiegspreis für den neuen M3 bei 71 500 Euro. Für den M4 sind sogar 72 200 Euro fällig. (ampnet/tl)

## Bilder zum Artikel

---



BMW M3, erste Generation von 1986.

---



BMW M3 Coupé, zweite Generation.

---



BMW M3 Coupé, dritte Generation.

---



BMW M3 Coupé, vierte Generation.

---



Vier Generationen BMW M3.

---



BMW M3.

---



BMW M4.

---