

25 Jahre BMW M3 im Supertest:

Die fantastischen vier BMW M3-Generationen

Der BMW M3 hat mit den Baureihen E30, E36, E46 und E92 in 13 Jahren Supertest beeindruckende Resultate eingefahren. Zum 25. Jubiläum des Sportmodells haben wir alle Daten, Rundenzeiten und Messwerte der Supertests zusammengefasst und analysiert.

Als der BMW M3 mit der internen Kennung E30 im Jahr 1985 auf der Internationalen Automobilausstellung Premiere feierte, wurde der Grundstein zu einer großen Geschichte gelegt. Ein Vierteljahrhundert später und in seiner nunmehr vierten Auflage hat der alltagstaugliche Kultsportler aus Bayern nicht an Strahlkraft eingebüßt. Ob als Coupé, Limousine oder Cabriolet, mit Vier-, Sechs- oder Achtzylindermotor - der BMW M3 wird neu wie gebraucht hoch gehandelt. Warum, zeigen die Ergebnisse der sport auto-Supertests.

BMW M3 wird in Zukunft abwärts gehen

Vier, sechs, acht - was sich wie ein übereiliger Count-up liest, beschreibt die Zylinderzahl aus 25 Jahren BMW M3. Eine logische Fortsetzung in Form der zehn hinter dem V wird diese Zahlenreihe jedoch nicht finden. Schließlich hat der hoch drehende Zehnzylinder-Saugmotor mit Einstellung des aktuellen BMW M5/M6 im Konzern unlängst das Zeitliche gesegnet. Vielmehr - so wird gemunkelt und steht angesichts des flächendeckenden Downsizings in der Triebwerkstechnologie auch zu vermuten - wird es mit dem BMW M3 in Zukunft abwärts gehen, wenn auch nur in Bezug auf die Anzahl der Brennräume. Weniger Leistung als die zuletzt im Serien-BMW M3 des Typs E92 zu Gebote stehenden 420 Pferdestärken dürfte dennoch nicht zu fürchten stehen. Mit einem Sechszylinder-Biturbo lässt sich schließlich nicht minder gut zum Angriff blasen als mit einem Achtzylinder-Saugmotor. Wenngleich das für die sportliche Mittelklasse der BMW Sportdependance im Raum stehende neue Motorenkonzept selbstredend eine Zäsur in der Geschichte des legendären hinterradgetriebenen Kultsportlers für jedermann darstellt. Bringt es doch die Abkehr vom für diese Wagengattung über ein Vierteljahrhundert hin arttypischen frei saugenden Hochdrehzahlmotor mit sich.

BMW M3 hat Supertest-Geschichte geschrieben

Aber lassen wir die Zukunftsmusik, der lässt sich später immer noch trefflich lauschen, und beschäftigen uns mit dem, was den BMW M3 der Baureihen E30, E36, E46 und E92 in bald 14 Jahren Supertest ausgezeichnet hat. Nettes Detail am Rande: Der älteste, von sport auto gefahrene und getestete BMW M3 der Spezifikation "Sport Evolution" wurde zwar bereits 1990 gebaut, durfte seine Klasse in Hockenheim und auf der Nürburgring-Nordschleife aber erst zwanzig Jahre später unter Beweis stellen. Der Grund hierfür ist einfach: Die Idee zum sport auto-Supertest wurde anno 1997 geboren - zu einer Zeit also, als der BMW M3 vom Typ E30 bereits gestorben war. Ergo startete das bis heute aufwendigste Testprogramm der internationalen Fachpresse mit dem über einen 3,2-Liter-Reihensechszylinder mit 321 PS verfügenden, welcher dann allerdings der erste Supertest-Kandidat überhaupt war.

Der ab 1992 gebaute, 286 PS starke Vorgänger mit Dreiliter-Reihensechser und die zwischen 1986 und 1990 gebauten E30-Modelle der verschiedenen Ausbaustufen hatten sich der Hardcore-Prüfung noch nicht unterziehen müssen. Somit steht der von der BMW M GmbH liebevoll gepflegte und mit 10.150 Kilometern auf dem Tacho quasi neuwertige BMW M3 Sport Evolution stellvertretend für die umfangreiche Garching Seniorienriege, der sich aus Zeitgründen nicht mehr komplett auf den sportlichen Zahn fühlen ließ.

Macht aber nichts: Mit dem letzten und stärksten BMW M3 des Typs E30 ist das Generationentreffen im Supertest nun mehr komplett. Und ein Erlebnis war der Nachtest mit dem jung gebliebenen M-Rentner allemal. Wer bekommt schließlich schon Gelegenheit, einen trotz seiner 20 Lenze fast fabrikneuen Sportwagen derart kompromisslos auf Herz und Nieren testen zu dürfen? Ob 36-Meter-Slalom, Ausweichtest, 0-200-0-Messung, Rundenzeiten in Hockenheim und auf der Nürburgring-Nordschleife, Windkanal oder Nasshandling - der mit markanten Gummilippen an Frontspoiler und Heckflügel versehene Oldie muss sich in allem beweisen, was auch aktuelle Testwagen fordert. Anfängliche Bedenken ob seiner Haltbarkeit schlägt der 238-PS-Bolide dabei verächtlich in den Wind. Sicher - die etwas schräg anmutende Schaltkulisse des manuellen Fünfganggetriebes, dessen erste Fahrstufe unten statt oben links liegt, ist eingangs gewöhnungsbedürftig. Zumal der Weg vom dritten in den vierten Gang etwas lang ausfällt und einen nachhaltigen Hakenschlag erfordert. Aber sonst? Alles klar auf der Andrea Doria.

Die sportlichste Limousine des Jahres

Mit Ausnahme des nicht an Bord befindlichen Fahrstabilitätsprogrammes DSC ist alles drin und dran, was auch jüngere BMW M3-Modelle zu bieten haben. Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, Klimaanlage und Bordcomputer. Der obere Teil der Mittelkonsole ist etwas stärker zum Fahrer hin gewandt als bei späteren Modellen, weist aber bereits die bis heute überzeugende Logik in der Anordnung der Bedienelemente auf. Rechts unterhalb des Schalthebels findet sich gar ein absolut avantgardistisches Feature: Im von den sport auto-Lesern zur "sportlichsten Limousine des Jahres" gekürten BMW M3 E30 ließ sich ab 1987 mittels eines Drehschalters die Dämpferhärte elektronisch variieren. In den Handling-Disziplinen mutet der durchgängig im Sport-Modus bewegte Zweitürer nicht nur deshalb quicklebendig an. Auch das mit realen 1.295 Kilogramm angenehm geringe Gewicht des mit 4,35 Meter Länge und gerade einmal 1,68 Meter Breite sehr gestreckt wirkenden Hecktrieblers und der grundehrliche Charakter tragen ihren Teil dazu bei, dass dieser BMW M3 die für BMW sprichwörtliche "Freude am Fahren" auch und gerade mit dem Abstand von 20 Jahren ideal transportiert.

Ergo übermitteln die auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim und der Nürburgring-Nordschleife erzielten Rundenzeiten von 1.21,4 und 8.50 Minuten den Spaßfaktor an Bord des kleinen Schwarzen nur unzureichend. Pur und ungefiltert genossen bedarf es gar keiner Fabelwerte, um im siebten Sportfahrerhimmel zu schweben. Ambitionierten Nachwuchs-Piloten ist ein solches Auto nur zu wünschen. Dann würden sie vielleicht weniger blind auf die heute allgegenwärtigen elektronischen Rettungsanker als vielmehr auf die eigenen Fähigkeiten vertrauen.

Zweite Generation des BMW M3 macht Sprung nach vorn

Auch die 1992 vorgestellte zweite Generation des BMW M3 kam noch ohne den elektronischen Alleskönner aus. Lediglich eine mit den Lettern ASC+T gekennzeichnete abschaltbare Traktionskontrolle mischte hier bereits serienmäßig mit, wenn es galt, ohne nervöse Zucker des Hecks schnellstmöglich aus den Startlöchern zu kommen. Aber selbst ohne Mithilfe des neuartigen Systems spritzte der erstmals mit einem sequenziellen Sechsganggetriebe versehene BMW M3 E36 mit dem 321 PS starken 3,2-Liter-Sechszylinder schon deutlich schneller davon als der BMW M3 E30 Sport Evolution mit 2,5-Liter-Vierzylinder und 238 PS. Binnen 26,5 Sekunden sind der Sprint von null auf 200 km/h und der Full Stop zurück auf null erledigt. Der Vorgänger benötigte für die gleiche Übung noch knappe acht Sekunden mehr. In Hockenheim (1.18,4 Minuten) und auf der Nordschleife (8.35 Minuten) fiel der Sprung nach vorn nicht minder deutlich aus, wenngleich die mit den Michelin MXX 3-Pneus der Dimension 225/45-17 vorn und 245/40-17 hinten erzielten Querschleunigungswerte von rund einem g heute keinen mehr vom Hocker reißen.

Subjektiv kann der mit dem Abstand von 13 Jahren auf dem Ascari Race Resort neuerlich gefahrene BMW E36 M3 jedoch zur Gänze überzeugen. Trotz seines gegenüber dem E30 erheblich gestiegenen Gewichts zieht das filigran anmutende gelbe Coupé erfreulich leichtfüßig seiner Bahn. Mehr Auto braucht im Grunde auch heute keiner, zumal das Cockpit mit dem runder gewordenen Dreispeichen-M-Lenkrad immer noch State of the Art ist. Entsprechend laut geriet der Aufschrei der Fan-Gemeinde, als BMW im Jahr 1998 die E46-Baureihe präsentierte. Tatsächlich mutete der neue, rundlicher gewordene Dreier nicht nur pummeliger an als das Vorgängermodell, er war es auch. Als nunmehr 343 PS starker BMW M3 mit manuellem Sechsganggetriebe und Sechszylinder-Reihenmotor brachte der Newcomer ab dem Jahr 2000 schon stramme 1.584 Kilogramm auf die Waage).

Die Driving Stability Control (DSC) war beim sportlichen Flaggschiff inzwischen ebenso wenig wegzudenken wie das 18-, optional auch 19-Zoll große, mit Michelin Pilot Sport besohlte Schuhwerk. Performanceseitig fiel der Fortschritt vom E36 zum E46 besonders bei der negativen Beschleunigung ins Auge. Supertest-Autor von Saurma bestätigte der Bremse, die bis dato durchaus ein Thema war, der "Leistung nunmehr gewachsen zu sein". So gerüstet umrundete der M3 der dritten Generation den Kleinen Kurs in Hockenheim acht Zehntelsekunden schneller als der M3 E36. Auf der Nürburgring-Nordschleife machte das Coupé mit 46er-Kennung 12 Sekunden gut. Beim Sprint auf Landstraßentempo näherte sich der zweitürige BMW M3 der Fünf-Sekunden-Marke - herzerweichender Sechszylinder-Sound inklusive.

BMW M3 CSL mit neuem Maß an Performance

Und doch: So richtig eins wurde die Sportfahrerfraktion mit dem Newcomer erst, als die M GmbH anno 2003 die Serienversion eines Concept Cars auf den Markt brachte, das zwei Jahre zuvor bereits auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt für Furore gesorgt hatte - den BMW M3 mit dem griffigen Kürzel CSL. Die Lettern standen für Coupé, Sport und Leichtbau und versprochen ein bisher ungekanntes Maß an Performance. Ermöglicht werden sollte dies durch eine bewusste Gewichtsreduzierung an den neuralgischen Stellen (zum Beispiel CFK-Dach zur Absenkung des Fahrzeug-Schwerpunkts) und erstmals in der Serie eingesetzter minimal profilierter Hochleistungsreifen vom Typ Michelin Pilot Sport Cup. Dies und der gründlich überarbeitete und in der Folge 360 PS starke Sechszylinder-Saugmotor bescherten dem ausschließlich als Coupé gebauten BMW M3 CSL ein beeindruckendes Leistungsgewicht von gerade einmal 3,9 Kilogramm pro Pferdestärke.

Das BMW Fahrstabilitätsprogramm namens DSC erhielt mit dem M Track Mode eine für den ambitionierten Laien gedachte Zusatzfunktion. Sie lässt sich über eine Taste am Lenkrad aktivieren und verschiebt die Eingriffsschwellen des Systems nach oben. Die beeindruckenden Supertest-Ergebnisse wurden freilich ganz ohne elektronischen Rettungsanker erzielt. Mit Rundenzeiten von 7.50 Minuten auf der Nordschleife und 1.13,5 Minuten auf dem Kleinen Kurs zauberte der BMW M3 CSL vom Typ E46 Werte auf den Asphalt, denen sich später sogar der Nachfolger mit V8-Motor beugen musste.

1.608 Kilo Lebdgewicht gehen eben auch an einem BMW M3 nicht spurlos vorbei. In Anbetracht der Manier, mit welcher der V8-BMW neutral und auch ohne DSC über die Maßen verlässlich seiner Bahn zieht, verdient sich das noch aktuelle, 420 PS starke Coupé jedoch trotz der mit 8.05 und 1.14,3 Minuten auf der Nordschleife und am Hockenheimring nicht ganz an den E46 CSL heranreichenden Ergebnisse allen nur erdenklichen Respekt. Dies gilt umso mehr, als das wollüstige Achtzylinder-Brummeln Gänsehaut erregend und die Pneus der Spezifikation Michelin Pilot Sport Cup + weniger stark auf Trockengrip hin optimiert sind als die nahezu identisch bezeichneten UHP-Reifen des Leichtbau-Vorgängers, von dem der aktuelle BMW M3 das CFK-Dach übernommen hat.

Aktueller BMW M3 ist ein Rückschritt

Der vermeintliche Rückschritt zwischen BMW M3 CSL E46 und dem 420 PS starken V8-M3 geht auch deshalb in Ordnung, weil die M GmbH ihren Kunden mit dem just präsentierten BMW M3 GTS einen würdigen Nachfolger offeriert. Allein - der Einstieg in die limitierte Sonderserie gerät mit 136.850 Euro inzwischen deutlich teurer als ehedem beim CSL. Diese Hürde und die geringe Stückzahl von maximal 150 gebauten Autos dürften einem überzeugenden Siegeszug des orangefarbenen V8-Uhrwerks nachhaltig im Wege stehen.

Fahrzeug	0-200-0 km/h (s)	Rundenzeit Nordschleife (min)	Durchschnitts- geschwindigkeit Nordschleife (km/h)	Rundenzeit Hockenheim kleiner Kurs (min)
BMW M3 (E30)	34,3	8.5	139,9	1.21,4
BMW M3 SMG (E36)	26,5	8.35	144,0	1.18,4
BMW M3 (E46)	23,2	8.22	147,7	1.17,6
BMW M3 CSL (E46)	21,4	7.5	157,8	1.13,5
BMW M3 (E92)	20,5	8.05	152,9	1.14,3
BMW M3 GTS (E92) (mit Sportreifen)	18,8	7.48	158,5	1.12,5

Link zum Originalartikel: <http://bit.ly/gMwwKa>