

BMW



M3

ENTWICKLUNG | MODELLE | TECHNIK

M4



HEEL

Inhalt

	Vorwort und Danksagungen	6
	Zeitachse M3/M4	8
<i>Einführung</i>	Die Motorsporttradition von BMW samt dem Supersportwagen M1	10
<i>Kapitel 1</i>	Ikone E30 Der erste M3 (1986–1991)	24
<i>Kapitel 2</i>	Die E30 im Motorsport Weltmeister, Europameister und noch vieles mehr	46
<i>Kapitel 3</i>	E36 Die ersten Sechszylinder (1992-1995)	64
<i>Intermezzo</i>	Blutsverwandtschaft Der M5 entwickelt sich zum „Schwestermodell“	82
<i>Kapitel 4</i>	3,2 Liter Neuer Schub für den M3 E36 (1995-1999)	94
<i>Kapitel 5</i>	Baureihe E46 Die Verfeinerung eines großartigen Rezepts (2000-2006)	110
<i>Kapitel 6</i>	Die Modelle der Baureihe E90/E92/E93 Jetzt mit V8 (2007-2013)	134
<i>Kapitel 7</i>	... und noch mehr Motorsport DTM, internationale Rennen, Erfolge in aller Welt	170
<i>Kapitel 8</i>	Faszination F80/F82/F83 Die fünfte M3-Generation und der erste M4 (2014-2019)	190
<i>Kapitel 9</i>	Die Fahrmaschinen G80/G82 Ein mehrfacher Generationenwechsel kündigt sich 2020 an	210
<i>Anhang A</i>	Last but not least Weitere Mitglieder der M-Familie	224
<i>Anhang B</i>	Die BMW-Vierzylindermotoren ab 1961	236
<i>Anhang C</i>	Der seidenweiche Sechszylinder	239
<i>Anhang D</i>	Neue Sechszylindermotoren für das 21. Jahrhundert	242
	<i>Technische Daten</i>	244



Vorwort und Danksagungen

Vor 35 Jahren machte sich BMW an die Produktion eines neuen Autos für den Einsatz im Tourenwagensport – im vollen Bewusstsein, dass für die Homologisierung eine Auflage von mindestens 5000 Exemplaren dieses Typs gefordert wurde. Das Ergebnis war der erste M3, der ab 1986 käuflich zu erwerben war.

Die Münchner erhofften sich natürlich einen Gewinertypen, aber hätten sie jemals davon träumen dürfen, dass diesem charismatischen neuen Modell ein derartiger Erfolg weltweit beschieden sein würde? Oder dass es zum Begründer einer Ahnenreihe würde, die nicht nur das Kürzel „M3“ zur Legende machte, sondern den Startschuss zu mehr als einer Viertelmillion Fahrzeugen dieser Baureihe in den folgenden 30 Jahren gab?

In all diesen Jahren sind mehrere unterschiedliche Typen und Generationen von M3-Straßenmodellen durch meine Hände gegangen, und immer wieder war ich aufs Neue überrascht, wie gut es das Werk stets verstand, eine Kombination aus imposanter Leistung und superber Fertigungsqualität sowie perfekter Straßenlage und komfortablem Fahrverhalten zu schaffen und diese mit einer umfangreichen Ausstattung (die manch einer heute noch für „Spielzeug“ hält) zu versehen, die der Konkurrenz um Längen voraus war.

Angesichts der Leistung dieser Sportlimousine grenzt es an ein Wunder, dass ich meinen Führerschein nie abgeben musste. Immerhin ist es vorgekommen, dass ich auf Rennstrecken oder auf deutschen Autobahnen ohne Tempolimit bislang unbekannt hohe Geschwindigkeiten erzielte. Unbekannt zumindest für mich – schöne Grüße an die Autobahnpolizei.

Natürlich darf man die motorsportlichen Erfolge des M3 nicht unterschlagen. Meinen ersten M3 im Renneinsatz erlebte ich in Silverstone bei Regen und meinen ersten „Werks“-Rallyewagen in vollem Flug auf einer korsischen Serpentinpiste. Beide Male konnte ich kaum glauben, dass dieser Wagen mit seinen Rivalen mit deutlich höherer Leistung mithalten und diese mitunter sogar schlagen konnte – aber er konnte es.

All dies sind die Gründe dafür, dass ich erstmals im Jahr 2011, als der M3 sein erstes Vierteljahrhundert feierte, die Rekorde, die Höhepunkte und die meisten Änderungen am Stammbaum dieses Fahrzeugs dokumentieren wollte. Mir war schon damals klar, dass mein Werk den Umfang der *Encyclopaedia Britannica* erreichen würde, wenn ich jedes Detail erwähnen wollte, aber ich hoffe doch, den richtigen Geschmack und die richtige Ausgewogenheit getroffen zu haben. Da auf der Ahnentafel des M3 noch reichlich Platz ist und regelmäßig neue Generationen geboren werden, werden künftig sicherlich einige Updates erforderlich werden.

Ohne das umfangreiche Wissen und die Fachkenntnisse von M3-Experten hätte mein Buch in dieser Form nicht entstehen können. In den vergangenen Jahren war mir das Privileg vergönnt, die BMW AG in München (und ihr makellos gepflegtes Archiv) zu Rate ziehen zu dürfen, und dieselbe Unterstützung wurde mir auch seitens BMW (UK) Ltd in Bracknell zuteil.

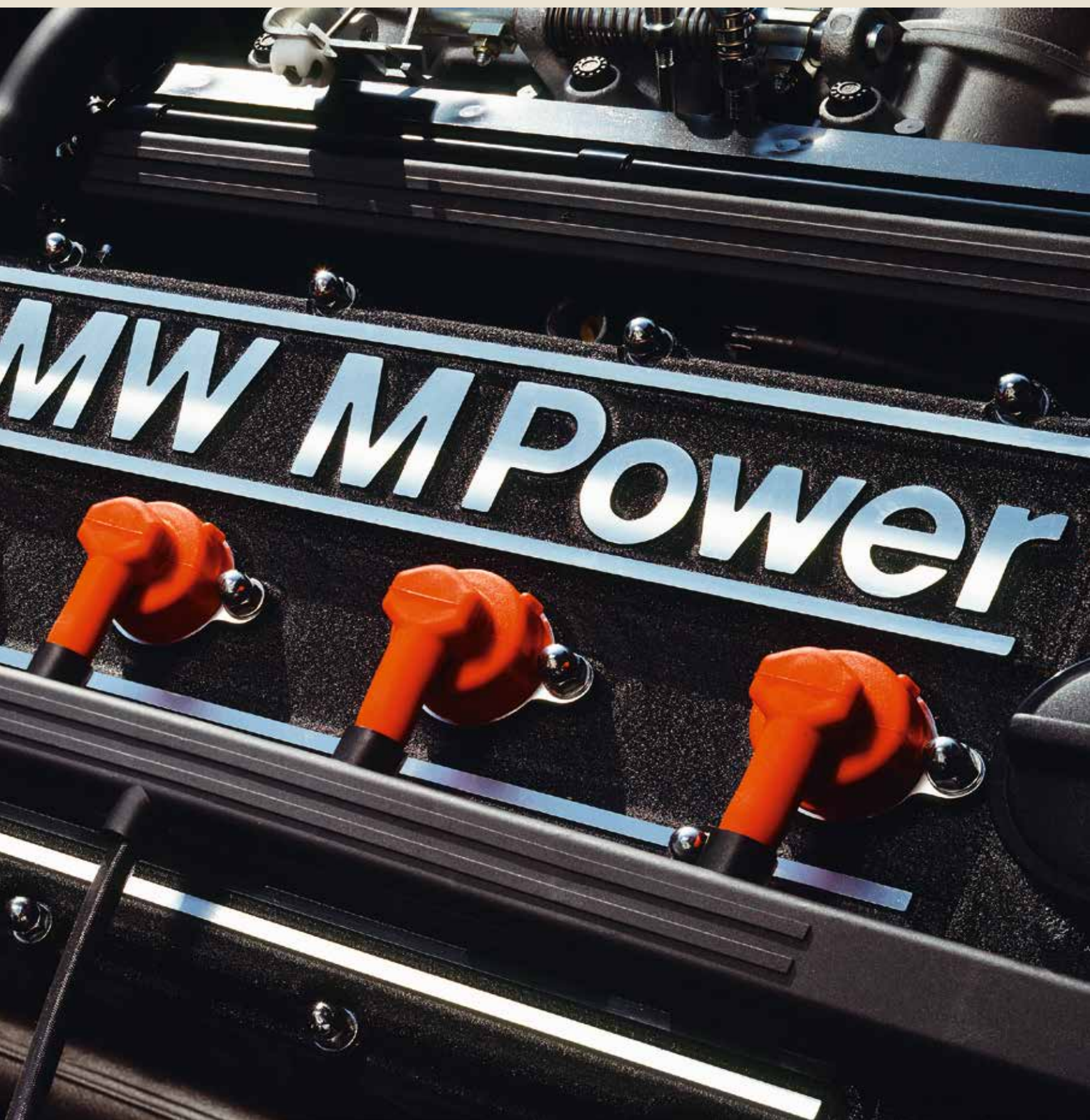
Mein großer Dank gilt auch der unermesslichen Hilfe, die ich sowohl von BMW (UK) als auch von der BMW AG bei der Beschaffung und Sichtung der zahlreichen Abbildungen auf den nachstehenden Seiten erhielt.

Werde ich auch künftig über den M3 und M4 schreiben können? Wenn BMW weiterhin so traumhafte Autos verkauft, habe ich daran keinen Zweifel ...

GRAHAM ROBSON

RECHTS: Mit Abstand am besten im Futter unter den M3-Vierzylindern stand der 238 PS starke Motor mit 2467 cm³, der in die 600 Sport-Evolution-Modelle von 1989/1990 eingebaut war.







Zeitachse M3 & M4

1978	Präsentation des ersten BMW mit M-Emblem, des Mittelmotor-Supersportwagens M1. Zwischen 1979 und 1981 wurden nur 494 Exemplare gebaut.
1981	Das neue Projekt „M3“ wird in München in Angriff genommen.
Juli 1985	Offizielle Vorstellung des neuen M3. Das Fahrzeug soll ab 1986 käuflich zu erwerben sein.
September 1986	Der Verkauf des M3 beginnt.
Februar 1987	Der M3 „Evolution I“ (Auflage: 505 Stück) kann geordert werden.
März 1987	Motorsporthomologation erteilt für Teilnahme an Rennen und Rallies in der Gruppe A.
März 1988	Der „M3 Evolution II“ (220 PS) gelangt in den Verkauf (501 Stück produziert).
Mai 1988	Ankündigung des M3 Cabriolets.
April 1989	M3 Cecotto/Ravaglia mit Änderungen am Fahrwerk, Verkauf in begrenzter Auflage.
September 1989	M3 (215-PS-Version), Verkauf in begrenzter Auflage.
Dezember 1989	Der M3 Sport Evolution III mit 238 PS gelangt in den Verkauf (600 Stück produziert).
Dezember 1990	Einstellung der Produktion des M3 E30 mit 2,3-Liter Vierzylindermotor.
Juni 1991	Einstellung der Produktion des M3 E30 Cabriolets.
Ende 1992	Vorstellung der zweiten Generation des M3 auf Grundlage des neuen E36 mit 3,0-Liter-Sechszylindermotor.
Januar 1994	Vorstellung des M3 E36 Cabriolets.
Juli 1994	Vorstellung des M3 E36.
Dezember 1994	Vorstellung des M3 GT (Homologations-Sonderauflage) in begrenzter Zahl mit 295 PS.
1995	Vorstellung des M3 Lightweight (LTW), einer Sonderversion ausschließlich für den US-Markt.
Juli 1995	Vorstellung des M3 mit 3,2-Liter-Motor.
Anfang 1996	Sequenzielles Schaltgetriebe (SMG) als Option erhältlich.
Mai 1998	Einstellung der Produktion der M3 Limousine.
September 1999	Einstellung der Produktion des M3 E36 – das Cabriolet ist das letzte Modell.
Oktober 2000	Vorstellung des neuen M3 Coupé E46. SMG zunächst nicht erhältlich.
Frühjahr 2001	Vorstellung des neuen M3 Cabriolets.
Sommer 2001	Sequenzielles Schaltgetriebe (SMG) wieder als Option erhältlich.
Mai 2003	Der M3 CSL gelangt in den Verkauf.
Februar 2004	Einstellung der Produktion des M3 CSL.
Sommer 2006	Die Produktion von Coupé und Cabriolet läuft aus.
Sommer 2007	Vorstellung der neuen Generation des M3 Coupés E92 mit V8-Motor.
Anfang 2008	Vorstellung der viertürigen Limousine E90 und des Cabriolets E93 mit Hardtop. Mit halbautomatischem 7-Gang-Getriebe erhältlich.
November 2009	Vorstellung des M3 GTS Coupés in begrenzter Auflage (135 Stück).
Juni 2011	Vorstellung der Limousine CRT in begrenzter Auflage. Nur 67 Stück werden gebaut.
Ende 2011	Produktionsende für die Limousine M3 E90.
Januar 2014	Einführung des neuen M3 F80, M4 Coupés F82 und M4 Cabrios F83. Beide erhalten einen neu entwickelten Reihensechser mit M TwinPower Turbo-Technologie.
Oktober 2018	Produktionsende für M3 Limousine F80.
September 2020	Vorstellung neue M3-Generation (G80) und neue M4-Generation G82/G83.