



Presse-Information
27. September 2016

30 Jahre BMW M3 – die Geschichte hinter dem Mythos.

Zur Feier des Jubiläums holt die BMW M GmbH vier außergewöhnliche Prototypen aus der Garage.

München. Das Jahr 2016 markiert den 30. Geburtstag einer automobilen Ikone, die mit ihrem Produktionsbeginn 1986 das Segment der sportlichen Mittelklasse revolutionierte. Der erste BMW M3 demonstrierte die neue Referenz, an der sich andere Hersteller messen lassen mussten – und über inzwischen fünf Modellgenerationen auch heute noch messen lassen müssen. Die Konsequenz, mit der die BMW Motorsport GmbH als Vorläufer der heutigen BMW M GmbH bei der Entwicklung der ersten Generation des BMW M3 ungefilterte Rennsporttechnologie einsetzte, suchte ihresgleichen. Im Ergebnis stellte sie damit auf Basis eines Großserien-Modells wie des BMW 3er einen reinrassigen und gleichzeitig uneingeschränkt alltagstauglichen Hochleistungssportwagen auf die Räder. In den folgenden drei Jahrzehnten verfeinerte BMW M sein Maßstäbe setzendes Erfolgsmodell von Generation zu Generation behutsam stetig weiter – bewahrte dabei aber immer den ursprünglichen Charakter des BMW M3. Das Ergebnis: Bis heute vereint wohl kein anderes Automobil derart ausgeprägte Motorsport-Gene und eine uneingeschränkte Alltagstauglichkeit in einem so hochemotionalen Gesamtkonzept.

Das 30-jährige Jubiläum des BMW M3 bietet die ideale Gelegenheit, noch einmal an vier besonders interessante Modellvarianten zu erinnern, die aus verschiedenen Gründen nie über den Prototyp-Status hinauskamen. Als Überraschungsgäste auf der Geburtstagsparty ihres Stammvaters nehmen deshalb teil: der BMW M3 Pickup von 1986, der BMW M3 compact von 1996, der BMW M3 touring von 2000 sowie der zweite BMW M3 Pickup aus dem Jahr 2011.

Einsatz im Tourenwagensport als oberstes Entwicklungsziel der ersten Generation des BMW M3.

Der BMW M3 entstand nicht etwa aus dem Versuch, einer Großserien-Baureihe ein sportliches Topmodell voranzustellen. Die Idee hinter seiner Entstehung war es vielmehr, einen Rennwagen für den Motorsport zu entwickeln, den es auch für die Straße gab. Beim ausgewählten Einsatzgebiet handelte es sich um den serienmäßigen Tourenwagensport nach Gruppe-A-Reglement, wie er beispielsweise auch in der zu jener Zeit gerade aus der Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM) hervorgegangen

Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) betrieben wurde. Die Gruppe-A-Statuten besagten unter anderem, dass zur Homologation eines solchen Rennwagens innerhalb von zwölf Monaten mindestens 5.000 Einheiten mit Straßenzulassung verkauft werden mussten.

Die Chance, die Entwicklung des Serien- und des Rennfahrzeugs zeitlich parallel voranzutreiben, gab den Entwicklern enorme Möglichkeiten, die sie optimal zu nutzen wussten. So waren Achskinematiken, Federung und Dämpfung ebenso optimal auf die späteren Anforderungen im Rennsport hin ausgelegt wie die Bremsanlage, die das serienmäßige ABS mit innenbelüfteten Bremsscheiben vorn und einer vom Motor angetriebenen Hochdruckpumpe kombinierte. Einen deutlichen Hinweis auf die konsequente Orientierung in Richtung Rennsport gaben auch Details wie das Schaltschema des Getriebes mit „links unten“ liegendem ersten Gang.

Hinzu kamen umfangreiche Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung. Zwar wurde die Karosserie inklusive der breiten Radkästen traditionell aus Blech geformt, Front- und Heckstoßfänger sowie Seitenschweller, Kofferraumdeckel und Spoiler bestanden hingegen im Zuge des Intelligenten Leichtbaus aus Kunststoff. Und auch in puncto Aerodynamik legten die Experten von BMW Motorsport Hand an. Im Vergleich zur Serienkarosserie lief die C-Säule des BMW M3 etwas breiter und flacher aus, um die Strömung des Fahrtwinds besser auf den markanten Heckspoiler zu lenken.

Verstärkter Hightech-Einsatz auch im Antriebsbereich.

Als Basis für den Motor bedienten sich die Experten der Motorsportabteilung des Zweiliter-Vierzylinders aus der Serienproduktion, dessen bauarttypisches geringes Gewicht und das hohe Drehvermögen optimale Voraussetzungen für einen Rennmotor darstellten. Um aber aus dem braven Alltagstriebwerk einen athletischen Sporttreibsatz zu machen, unterzogen sie ihn einer intensiven Kraftkur.

Als erste Maßnahme vergrößerten sie den Hubraum auf 2,3 Liter, rüsteten ihn zudem auf Vierventilbetrieb um. Dafür bedienten sie sich des entsprechend modifizierten Zylinderkopfs des bereits aus dem BMW M1 bekannten Sechszylinders, dessen Brennräume passenderweise im exakt gleichen Abstand zueinander standen wie die des Vierzylinders. Der Kurbeltrieb des BMW M3 wurde so steif ausgelegt, dass er auch 10.000 Umdrehun-

gen pro Minute und mehr vertragen konnte. Bei einer Nenndrehzahl von 6.750 min⁻¹ für den Serienmotor blieb somit viel Spielraum für Ausbaustufen der Motorsportvariante.

Vom Sportgerät zum Schwertransporter: der BMW M3 Pickup (1986).

Als der BMW M3 der ersten Generation auf den Markt gebracht wurde, weckten seine herausragenden dynamischen Talente nicht nur bei den Kunden, sondern auch innerhalb der für dessen Entwicklung verantwortlichen BMW Motorsportabteilung Begehrlichkeiten. Wäre er doch der perfekte Wagen für den standesgemäßen Transport von Arbeitsgerätschaften und Bauteilen auf dem Werksgelände der heutigen BMW M GmbH in München-Garching. Das Problem: Bei allen erwiesenen Talenten des ersten BMW M3 – der Gütertransport zählte nur bedingt dazu.

Die Lösung für dieses Problem war schnell gefunden: Aus der Karosserie eines BMW 3er Cabriolets entstand ein BMW M3 Pickup. „Die Wahl für eine Cabrio-Rohkarosse als Basis fiel aus zwei Gründen“, erinnert sich Jakob Polschak, Leiter Fahrzeugmusterbau und Werkstätten der BMW M GmbH und seit mehr als 40 Jahren im Unternehmen. „Zum einen hatten wir damals zufälligerweise ein solches Fahrzeug in intaktem Zustand zur Verfügung. Zum anderen eignete sich das Cabrio dank der bereits eingebauten Verstärkungen perfekt für einen Umbau zum Pickup.“

Der erste BMW M3 Pickup verfügt nicht über die markanten ausgestellten Kotflügel des Originals, sondern trägt die schmale Karosserie des zivilen Großserien-Bruders. Unter der Haube kam zunächst der Motor des sogenannten „Italien-M3“ zum Einsatz, der wegen der dort geltenden Steuerbestimmungen auf zwei Liter Hubraum reduziert wurde und 192 PS leistete. „Zu einem späteren Zeitpunkt haben wir dann aber auf den originalen, 2,3 Liter großen Vierzylinder mit 200 PS umgerüstet“, verrät Polschak. Mehr als 26 Jahre verrichtete der BMW M3 Pickup auf dem Werksgelände zuverlässig seinen Dienst, bis er vor vier Jahren in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet wurde.

Bereits die lange Einsatzzeit des BMW M3 Pickup zeigt: Die hier vorgestellten Unikate sind weit mehr als bloße Spielerei oder eine kleine Fingerübung. Vielmehr sind sie perfekt auf ihren jeweiligen Aufgaben- und Einsatzbereich abgestimmte und optimierte Hochleistungsautomobile, präsentieren sich somit als typische Vertreter der Philosophie der BMW M GmbH. Und sie erfüllen noch einen weiteren Zweck: „All diese Prototypen wurden jeweils unter Mitwirkung unserer Auszubildenden, Diplomanten und Praktikanten

gebaut“, so Polschak. „Die können auf diese Weise wertvolle Praxiserfahrungen sammeln und entlasten gleichzeitig unser Ressourcenmanagement. Eine klassische Win-win-Situation.“

Einstiegsmodell für junge Zielgruppen: der BMW M3 compact (1996).

Dies galt natürlich auch für den BMW M3 compact von 1996. Er entstand aus der Idee, speziell jüngeren Kunden ein Einstiegsmodell in die Welt der BMW M Fahrzeuge zu präsentieren. „In gewisser Weise kann der M3 compact als Urahn des heutigen BMW M2 gelten“, zieht der BMW M Werkstattleiter einen leicht nachvollziehbaren Vergleich mit einem Augenzwinkern. Wäre es zu einer Serienfertigung gekommen, wäre die Leistung des M3 Motors höchstwahrscheinlich noch leicht gesenkt worden. In dem Prototyp aber durften die gesamten 321 PS zu Werke gehen, die mit dem nur 1,3 Tonnen schweren Fahrzeug leichtes Spiel hatten. „Er ist 150 Kilogramm leichter, agiler, straffer, kompromissloser“, zeigte sich das Fachmagazin „auto motor und sport“ (Ausgabe 13/1996) nach Testfahrten begeistert.

Machbarkeitsstudie im Praxistest: der BMW M3 touring (2000).

Auch der Prototyp des BMW M3 touring ist das Ergebnis der Überlegungen zur Serienproduktion eines entsprechenden Modells. Anders als der M3 compact, der als Image-träger und zum Ausloten des Kundeninteresses unter anderem auch Journalisten für Testfahrten zur Verfügung gestellt wurde, diente der M3 touring ausschließlich internen Zwecken. „Wir konnten mit diesem Prototyp zeigen, dass wir einen M3 touring aus rein technischer Sicht weitgehend problemlos in die laufende Produktion des normalen BMW 3er touring integrieren konnten“, erklärt Jakob Polschak. „Wichtig war unter anderem zu beweisen, dass wir die hinteren Türen des Serienmodells an die Breite der hinteren Radhäuser mit Nacharbeit anpassen konnten, ohne dafür neue, teure Werkzeuge zu benötigen.“ Nach dem Durchlauf in der Fertigungsstraße musste der M3 touring nur in geringem Maß per Hand nachbearbeitet werden, um beispielsweise die M spezifischen Anbauteile und Interieurdetails anzubringen.

Der Kreis schließt sich: der BMW M3 Pickup (2011).

Als der anfangs beschriebene BMW M3 Pickup der ersten Generation nach rund einem Vierteljahrhundert im Einsatz langsam doch anfang, erste ernsthafte Verschleißspuren zu zeigen, wurde es Zeit für einen Nachfolger. Wie schon bei der Premiere wählten die Verantwortlichen wegen der bereits vorhandenen Verstärkungen eine Cabrio-Karosserie.

„Nachdem die Umbaumaßnahmen im Frühjahr 2011 zunächst ihren normalen, weitgehend unspektakulären Weg gingen, entstand plötzlich die Idee, das Fahrzeug für den bevorstehenden 1. April als entsprechenden ‚Scherz‘ zu verkaufen“, so Polschak. Zur Vorbereitung darauf tauchten im Vorfeld des Datums unter anderem Erbkönig-Fotos von Abstimmungsfahrten auf der Nürburgring-Nordschleife auf, die die Spekulationen um das vermeintlich geplante Serienmodell anheizten.

Mit Erfolg: Entsprechende Berichte jener Zeit zeigen, dass viele Journalisten und Blogger die Gerüchte ernst nahmen. Auch die am 1. April 2011 veröffentlichte offizielle Pressemitteilung klärte die Angelegenheit eher halbherzig auf, präsentierte den BMW M3 als „vierte Karosserievariante“ nach Limousine, Coupé und Cabrio. „309 kW/420 PS unter der Motorhaube und bis zu 450 Kilogramm Nutzlast über der Hinterachse heben das für BMW M Automobile typische Verhältnis zwischen rennsportorientierter Fahrfreude und Alltagstauglichkeit in eine ganz neue Dimension“, hieß es weiter. Auch wurde darauf hingewiesen, dass der cw-Wert nur knapp über dem des BMW M3 Coupé liege, der Wagen 50 Kilogramm leichter sei als das Cabrio und sich durch Herausnehmen des 20 Kilogramm schweren Targadachs zur zusätzlichen Optimierung der Fahrdynamik der Schwerpunkt weiter senken lasse.

Erst im letzten Absatz folgt der dezente Hinweis, dass es sich um ein Einzelstück für den Einsatz als Werkstatt-Transportfahrzeug handle – das aber im Gegensatz zu seinem Vorgänger sogar über eine Straßenzulassung verfüge.

Der BMW M3: sportliche Ikone und Fahrdynamik-Benchmark seit fünf Generationen.

Vor ziemlich genau 30 Jahren begann die Produktion der ersten Serienfahrzeuge des BMW M3 – und damit eine Erfolgsgeschichte, die in der Automobilwelt ihresgleichen sucht. 147 kW/200 PS leistete der 2,3-Liter-Vierzylinder mit Vierventil-Technik und beschleunigte den nur 1.200 Kilogramm schweren Wagen in lediglich 6,7 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Nochmals leistungsstärker präsentierte sich ab 1988 die Evo-Version, die mit 220 PS bis zu 243 km/h schnell sein konnte. Und 1990 kam dann die maximale Ausbaustufe der ersten Modellgeneration auf den Markt: der auf 600 Exemplare limitierte BMW M3 Sport Evolution mit 238 PS starkem 2,5-Liter-Motor.

Medien-Information

Datum 27. September 2016

Thema 30 Jahre BMW M3 – die Geschichte hinter dem Mythos.

Seite 6

Die zweite, nicht speziell auf den Einsatz im Motorsport hin entwickelte Generation des BMW M3 trat ab 1992 deutlich dezenter auf. Mit seinem 210 kW/286 PS starken Dreiliter-Sechszylinder-Motor inklusive der neuartigen Nockenwellensteuerung VANOS, der ein maximales Drehmoment von 320 Newtonmeter auf die Kurbelwelle wuchtete, stellte er zwei Weltrekorde auf: für die höchste Literleistung (97 PS/l) und das größte spezifische Drehmoment (108 Nm/l) eines Großserien-Saugmotors.

Im Rahmen einer umfangreichen Modellpflege wuchs der Hubraum des Reihen-Sechszylinders im Jahr 1995 von 2.990 auf 3.201 Kubikzentimeter, die Leistung stieg auf 236 kW/321 PS. Außerdem verfügte der neue Motor über Doppel-VANOS, also neben einer stufenlos verstellbaren Einlass- auch über eine vollvariable Auslass-Nockenwellensteuerung. Als erstes Großserien-Fahrzeug stand für den BMW M3 ab Sommer 1996 auch ein automatisiertes Schaltgetriebe zur Wahl, das sogenannte SMG-Getriebe.

Dank Aluminium-Motorhaube mit Powerdome, den deutlich verbreiterten Radhäusern, dem aerodynamisch optimierten Gepäckraumdeckel inklusive Heckspoilerlippe und auch den vier Endrohren der doppelflutigen Abgasanlage trat der BMW M3 der dritten Generation ab 2000 optisch wieder deutlich markanter auf. Als Antrieb diente erneut ein Reihen-Sechszylinder-Saugmotor. Das komplett neu entwickelte Triebwerk schöpfte aus 3.246 Kubikzentimetern eine Leistung von 252 kW/343 PS und ein maximales Drehmoment von 365 Newtonmeter.

Statt mit Reihen-Sechszylinder wie die beiden vorangegangenen Generationen hatte die 2007 vorgestellte vierte Auflage des BMW M3 einen nach Hochdrehzahlkonzept arbeitenden V8-Saugmotor mit 309 kW/420 PS unter der Haube. Zu den umfangreichen Maßnahmen in puncto Intelligenter Leichtbau zählten unter anderem das serienmäßige CFK-Dach und die fast komplett aus Aluminium gefertigte Vorderachse.

Die aktuelle fünfte Generation des BMW M3 kam im Frühjahr 2014 auf den Markt. Analog zur geänderten Nomenklatur der Serienmodelle heißt nur noch die viertürige Limousine M3, das Coupé und das Cabrio tragen die Modellbezeichnung M4. In allen drei Karosserievarianten sorgt ein Reihen-Sechszylinder-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie, Hochdrehzahlkonzept und 317 kW/431 PS für Vortrieb. Konsequente intelligente Leichtbaumaßnahmen umfassen unter anderem den umfangreichen Einsatz von leichten Materialien wie kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff und Aluminium für

Medien-Information
Datum 27. September 2016
Thema 30 Jahre BMW M3 – die Geschichte hinter dem Mythos.
Seite 7

zahlreiche Fahrwerks- und Karosseriekomponenten. Die dadurch erzielte Gewichtersparnis gegenüber dem Vorgänger: rund 80 Kilogramm.

Als besondere Hommage an die 30-jährige Erfolgsgeschichte des BMW M3 legte die BMW M GmbH in diesem Sommer eine exklusive, weltweit auf 500 Einheiten limitierte Sonderedition auf: den BMW M3 „30 Jahre M3“. Mit seiner Außenfarbe Macaoblau metallic schlägt er die Brücke zur ersten Generation des BMW M3, für den dieser Farbton einst erstmals angeboten wurde. Dank des im Lieferumfang enthaltenen Competition Pakets – inklusive umfangreicher Modifikationen im Antrieb- und Fahrwerksbereich – wächst die Motorleistung des Jubiläumsmodells um 14 kW/19 PS auf 331 kW/450 PS.

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Michael Ebner
BMW Group
Konzernkommunikation und Politik
Leiter Kommunikation Österreich

BMW Austria GmbH
Siegfried-Marcus-Strasse 24
5020 Salzburg
Tel. +43 662 8383 9100

BMW Motoren GmbH
Hinterbergerstrasse 2
4400 Steyr
Tel. +43 7252 888 2345
mail: michael.ebner@bmwgroup.at

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI und Rolls-Royce der weltweit führende Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern und Anbieter von Premium-Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen. Als internationaler Konzern betreibt das Unternehmen 31 Produktions- und Montagestätten in 14 Ländern sowie ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Jahr 2015 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von rund 2,247 Millionen Automobilen und rund 137.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern belief sich auf rund 9,22 Mrd. €, der Umsatz auf 92,18 Mrd. €. Zum 31. Dezember 2015 beschäftigte das Unternehmen weltweit 122.244 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert.

Medien-Information

Datum 27. September 2016
Thema 30 Jahre BMW M3 – die Geschichte hinter dem Mythos.
Seite 8

www.bmwgroup.com

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>