



BMW M3 slaví 25 let.

Všechno začalo ještě dříve než v srpnu 1985, kdy se na veřejnost dostaly první informace o tom, že BMW připravuje nejrychlejší verzi modelu BMW řady 3. Již tehdy světový tisk přinesl informace o výkonu 200 koňských sil, nejvyšší rychlosti 230 km/h a zrychlení z klidu na 100 km/h během 6,7 sekundy – všechny tyto údaje byly daleko nad tehdejšími očekáváními. První zákazníci do nejdynamičtějšího BMW řady 3, zaměřeného na poskytnutí radosti z jízdy, usedli až v polovině roku 1986. Od té doby se BMW M3 stalo po celém světě ikonou mezi sportovními vozy své doby, s níž se většina ostatních snažila poměřovat.

BMW M3 E30: zrozeno pro závody.

Projekt M3 však začal o několik měsíců dříve únikem prvních informací na veřejnost. BMW tehdy již nevyrábělo svůj supersportovní model M1 s motorem uprostřed a výkonný ředitel Eberhard von Kuenheim proto rozhodl o nástupci. Při jedné z jeho návštěv sportovního oddělení Motorsport GmbH požádal tehdejšího šéfa vývoje motorů, aby se zamyslel nad motorem pro nejvýkonnější provedení BMW řady 3. Paul Rosche, který svůj um již potvrdil například na přeplňovaném motoru pro Brabham BMW F1 z roku 1983, s nímž Nelson Piquet vyhrál titul šampióna F1, se dal okamžitě do práce.

Rozhodnutí padlo na čtyřválec, který je ve srovnání se šestiválcem lehčí a současně jeho kratší kliková hřídel je tužší a vhodnější pro vysoké otáčky. Motor byl připraven až na 10 000 min⁻¹, což jej předurčilo pro budoucí závodní použití. Původem sériový blok s objemem 2,0 litru byl zvětšen na 2,3 litru a došlo k použití čtyřventilové techniky. Paul Rosche k tomu dodává:

„Čtyřválcový blok měl stejnou rozteč válců jako velký šestiválec, proto jsme pro první testy použili zkrácenou hlavu z motoru pro modely M1 a M635CSi. Věřte nebo ne, ale první funkční motor jsme měli hotový během dvou týdnů. Jel jsem ho ukázat von Kuenheimovi domů, ten se s ním svezl a řekl: ‚Dobře, to se mi líbí.‘ A tak vlastně vznikl základ pro M3.“

Původní BMW M3 bylo navrženo jako homologační automobil pro závody produkčních vozů (skupiny A). Bylo proto potřeba vyrobit během jednoho roku 5000 kusů. BMW se u tohoto vozu rozhodlo jít poněkud jinou cestou, než bylo



obvyklé. Zcela specifický byl proto nejen motor, ale také aerodynamika a podvozek. Charakteristické jsou například vypouklé blatníky, které bez problémů pojmu velká závodní kola, nově řešená je také celá zadní část s širším C sloupkem a více skloněným zadním sklem zlepšujícím aerodynamiku. Nově řešené je také vyšší plastové víko zavazadlového prostoru i dominantní a účinný spoiler. Aerodynamiku podtrhují rovněž nové nárazníky, stejně tak jako prahy. Kompletní přestavbou prošel též podvozek se specifickou kinematikou, odpružením, tlumiči a samozřejmě i výkonnou brzdovou soustavou, u níž bylo standardem ABS.

Nejúspěšnější závodní vůz všech dob.

První generace BMW M3 byla stvořena pro závody. Není proto divu, že zejména v závodech cestovních vozů dosáhla mnoha úspěchů. Příkladem může být hned první rok, kdy BMW M3 nastoupilo do závodů. Vyhrálo nejen titul mistra světa cestovních vozů, ale také evropský titul, stejně tak jako první místo v německém mistrovství cestovních vozů. Celkem BMW M3 první generace zaznamenalo více než 1 100 nejruznějších vítězství na okruzích, ale také na rychlostních zkouškách rallye.

Samostatnou kapitolou závodní tradice BMW M3 byla i účast ve vytrvalostních závodech. BMW M3 první generace je jediným vozem, jemuž se podařilo čtyřikrát za sebou mezi roky 1989 až 1992 zvítězit v závodě 24 hodin na Nürburgringu.

Speciální verze oslavovaly úspěchy a ztraktivňovaly nabídku.

Ihned po tom, co se BMW M3 první generace dostalo do prodeje, bylo čtenáři časopisu „sport auto“ označeno za „Nejsportovnější sedan roku“. BMW však tento model neustále vyvíjelo. Například hned rok po jeho uvedení na trh jej bylo možné objednat s novinkou v podobě elektronicky řízených tlumičů s trojicí různých režimů.

Objevily se také další verze a speciální edice. V roce 1988 se jednalo o modely „Evolution“ s výkony zvýšenými o 20 k na 215 (verze s katalyzátorem) a 220 k (bez katalyzátoru), které byly zpočátku nabízené jako speciální edice (například Cecotto), ale později se tyto motory dostaly do standardních modelů. Za pozornost stojí kromě výroby 786 kusů otevřených verzí zejména provedení BMW M3 Sport Evolution s motorem zvětšeným na 2,5 litru a s největším výkonem 238 k. Tohoto vozu se vyrobila pouze limitovaná série 600 kusů.



Výroba první generace BMW M3 skončila v roce 1991 s výrobou 17 970 kusů.

BMW M3 E36: vlk v rouše beránčím.

V pořadí druhá generace BMW M3 je zcela nově vyvinutým vozem s poněkud odlišnou filozofií. V tomto čase totiž skončila éra nekompromisních sportovních vozů zaměřených na závody. Nové sportovní automobily musely nabízet nejen prvotřídní dynamiku a obratnost, ale v neposlední řadě i větší míru komfortu a každodenní použitelnosti. Nové BMW M3 proto přišlo vybavené kultivovaným a mimořádně silným šestiválcem, nabízejícím 210 kW/286 k. Specialitou třilitrového motoru bylo především proměnné časování VANOS, které zajistilo již při 3600 min⁻¹ točivý moment 320 Nm. Právě tento motor vynikal také litrovým výkonem, který činil 97 k/l. Nelze opomenout ani rozsáhlé změny na podvozku oproti standardním modelům BMW řady 3.

Druhá generace BMW M3 byla připravena zrychlit z klidu na 100 km/h během 6,0 s a snadno dosáhnout elektronicky omezené nejvyšší rychlosti 250 km/h. Zbrusu nový motor překvapoval vzhledem k nabízené dynamice i spotřebou paliva, která podle tehdejších norem činila 9,1 l/100 km.

1994: premiéra otevřené verze a sedanu.

Přestože kupé bylo stále považováno za klasickou karoserii pro BMW M3, bylo zřejmé, že někteří zákazníci požadují provedení Cabrio. To se představilo v roce 1994 a vyznačovalo se nejen elektricky ovládanou střechou, ale také například vystřelovacími bezpečnostními oblouky za zadními sedadly. BMW M3 Cabrio vážilo jen o 80 kg více než uzavřený model, takže dopady zvýšené hmotnosti na dynamiku byly jen minimální – zrychlení z klidu na 100 km/h dokázal tento model absolvovat během pouhých 6,2 s.

Ve stejném roce se BMW M3 poprvé představilo také v provedení sedan, což byla dosud nejuniverzálnější verze tohoto modelu. Jízdní vlastnosti sedanu měly stejný charakter jako u kupé, což zákazníci velmi oceňovali. Jistě není bez zajímavosti, že si toto provedení do roku 1999 vybralo 12 435 zákazníků, což je dokonce více, než kolik se jich rozhodlo pro otevřené BMW M3 Cabrio (12 114).

Speciální verze v počtu jen 350 kusů.

Na jaře 1995 byla představena limitovaná edice 350 kusů BMW M3 GT. Tato kupé, lakovaná tmavě zelenou barvou British Racing Green, byla vyrobena jako homologační série pro americkou závodní sérii IMSA GT. Kromě motoru se



zvýšeným výkonem na 217 kW/295 k bylo zajímavostí aerodynamické řešení, které zahrnovalo například možnost, aby řidič měnil úhel předního spoileru při jízdě.

Nic není tak dobré, aby to nemohlo být ještě lepší: motto modernizace druhé generace BMW M3.

V polovině roku 1995 BMW oznámilo celkovou modernizaci modelu M3. Zatímco zvenku se změny omezily pouze na bílé směrovky, černou střední část nasávacího otvoru v předí a u kupé ještě nový design kol, po technické stránce šlo o značný posun.

Srdcem vozu byl mnohem propracovanější motor s objemem zvětšeným na 3,2 litru, který poprvé dostal dvojité časování sacích i výfukových ventilů Double VANOS. Zvýšení výkonu na 236 kW/321 k při 7400 min⁻¹ bylo zajištěno především použitím zcela nově vyvinuté superrychlé elektroniky MSS 50, schopné během jediné sekundy zpracovat 20 milionů příkazů. Pozoruhodnou vlastností nového motoru byla také síla v nízkých a středních otáčkách, otáčky nejvyššího točivého momentu 350 Nm totiž klesly až na 3250 min⁻¹.

Kromě motoru byla novinkou rovněž šestistupňová manuální převodovka s rozšířeným rozpětím převodových stupňů. V roce 1997 však byla jako alternativa nabízena také sekvenční převodovka SMG s automatizovaným ovládáním. Jednalo se o jeden z prvních systémů tohoto druhu, který řidiči nabízel kromě sportovního sekvenčního řazení i automatický provoz. Zpočátku poněkud skepticky přijímaná převodovka se nakonec stala velkým hitem, bylo jí vybaveno přibližně každé druhé BMW M3 této generace.

Významnou novinku z roku 1995 představovalo také zavedení výkonnější brzdové soustavy, jejíž srdce tvořily pokrokové brzdové kotouče, kombinující hliníkovou střední část a dutý ocelový kotouč jako takový. Toto řešení bylo přínosem nejen pro lepší odvod tepla, ale také pro nižší hmotnost.

Druhé generace se ve třech karoseriích vyrobilo 71 242 kusů, přičemž její technika byla použita rovněž na speciálních verzích modelu BMW Z3 – M Roadsteru a M Coupé.

Třetí M3: mimořádná výkonnost a přesnost ve vzrušujícím kabátě.

Komunita nadšených řidičů modelu M3 nemusela po ukončení výroby druhé



generace čekat nijak dlouho. V září 1999 se představil koncept další generace a v Ženevě o půl roku později sériová verze. Nová generace byla nejen výkonnější, ale přidala také na vizuální stránce. Třetí M3 se totiž na první pohled výrazně lišila od standardních provedení BMW řady 3 Coupé. Specifický byl nejen přední nárazník s výraznými vstupy vzduchu a integrovanými mlhovkami, ale například také hliníková kapota motoru s vyboulením ve střední části, které poskytl více prostoru pro motor.

Kromě toho byly i po vzoru první generace o 20 mm rozšířeny blatníky, jež ukrývaly větší kola s průměrem 18 palců. Charakteristické jsou také otvory v předních blatnících za předními koly, ale také vnější zpětná zrcátka, prahy, odtrhová hrana na víku prostoru pro zavazadla a v neposlední řadě i funkční dva páry koncovek výfuku.

Řadový šestiválec s výkonem 105 k/l.

Pod kapotou byla opět umístěna klasická pohonná jednotka BMW – řadový šestiválec. Jednalo se však o nový motor s objemem 3246 cm³, který dodával výkon 252 kW/353 k při 7900 min⁻¹. Točivý moment vrcholil hodnotou 365 Nm při 4900 min⁻¹. Motor se sníženým třením a opět zbrusu novou elektronikou včetně elektronicky řízených šesti samostatných škrticích klapek, nebyl postaven pouze jako samostatný stavební prvek celého vozu, ale jako jeho nedílná součást. Spolu se specifickým, relativně krátkým zpřevodováním byl totiž schopen naplno využít svoji vysokootáčkovou koncepci k mimořádně agilní akceleraci (0–100 km/h během 5,2 s), kterou i tato M3 stanovovala nová měřítko. Praktickou zajímavostí byla také možnost nastavení sportovní nebo komfortnější charakteristiky motoru.

Světové prvenství pro M3: aktivně řízený M diferenciál.

Účinný přenos síly na vozovku s různou trakcí, rychlejší výjezdy z ostrých zatáček, ale také citlivější chování při sportovní jízdě. To jsou jen některé z předností nového M diferenciálu, který se představil ve třetí generaci BMW M3 a byl do té doby světovým unikátem. Tento systém totiž na základě rozdílů otáček jednotlivých zadních kol mění svornost diferenciálu v rozpětí od 0 do 100 procent – tedy přesně podle dané jízdní situace.

Ve výzbroji této M3 se objevila také druhá generace sekvenční automatizované převodovky SMG, která byla schopná řadit během pouhých 80 ms. Ve srovnání s předchozím systémem se jednalo o zcela přepracovanou konstrukci. Novinkou byly také řadící páčky umístěné na volantu.



BMW M3 GTR především pro USA.

V roce 2001 BMW postavilo několik speciálních závodních vozů BMW M3 GTR vybavených osmiválcovým motorem s výkonem 330 kW/450 k, jež byly určeny pro americkou závodní sérii ALMS (American Le Mans Series). Právě tyto modely byly v daném roce mimořádně úspěšné, protože ve třídě GT získaly nejen titul pro jezdce, ale také pro značku. V únoru 2002 BMW připravilo rovněž sériovou verzi tohoto vozu s výkonem sníženým na 258 kW/350 k, kterou prodávalo za 250 000 eur. Provedení určené pro silnice ve značné míře odpovídalo závodnímu speciálu, a to nejen kvůli motoru s osmi válci, ale například také mnoha prvkům karoserie vyrobeným z uhlíkových kompozitů.

V letech 2004 a 2005 se BMW M3 GTR zúčastnila také evropských vytrvalostních závodů – a nutno říci, že s velkým úspěchem. Vyhrála totiž 24hodinové závody na trati Spa-Francorchamps, ale rovněž na slavném Nürburgringu.

BMW M3 CSL: 110procentní automobil.

Coupé, Sport, Leichtbau. M3 CSL, které se představilo v roce 2003, bylo opravdovou senzací. Účinným snižováním hmotnosti se podařilo standardní M3 odlehčit o celých 110 kg, takže pohotovostní hmotnost činila jen 1385 kg. Současně s tím došlo díky použití například karbonové komory sání ke zvýšení výkonu na 265 kW/360 k. Výkonová hmotnost jen 5,41 kg/kW přinesla zvýšení dynamiky i ještě více radosti z jízdy. Specialitou tohoto modelu byl nejen speciální režim M Track Mode stabilizačního systému, určený pro jízdu na okruhu, ale také rozsáhlá aplikace moderních lehkých materiálů. Ve velké míře se využívaly kompozity vyztužené uhlíkovými i skelnými vlákny.

Čtvrtá M3: osmiválec s výkonem 420 k.

Kariéra v pořadí čtvrté generace BMW M3 začala na jaře 2007 představením matně stříbrného konceptu. O několik měsíců později vyjel za svými zákazníky sériový vůz, který nabídl vše, co koncept sliboval. Tedy nejen svalnatější vzhled daný funkcí, ale především také osmiválcový motor s objemem 4,0 l a výkonem 309 kW/420 k. Použití motoru takového kalibru bylo výsledkem změn, které se udály na trhu sportovních automobilů. BMW M3 zkrátka potřebovalo zůstat na jeho vrcholu a jiná cesta než osmiválec nebyla možná.

Nabízený dynamický potenciál je skutečně mimořádný a je reprezentován například zrychlením z klidu na 100 km/h během pouhých 4,8 s a nejvyšší



rychlostí 250 km/h. Motor s točivým momentem 400 Nm zaujme kromě síly v celém spektru otáček rovněž maximem, do něhož je možné jej vytáčet – 8400 min⁻¹. Vzhledem k tomu, že se jedná o zcela nový motor s celohliníkovou konstrukcí, je dokonce lehčí než menší šestiválec předchozí generace. Navíc jeho uspořádání do V zkracuje délku motoru, což je dalším přínosem pro zlepšení obratnosti a dosažení potřebného optimálního vyvážení mezi nápravami.

Lehký podvozek umožňuje účinné využití nabízeného potenciálu.

Ve srovnání se standardními modely BMW řady 3 Coupé došlo u modelu M3 k takřka kompletnímu přepracování podvozku. Samozřejmě bylo potřeba zvýšit celkovou tuhost zavěšení, ale důraz se kladl i na jeho další odlehčení. Takřka všechny komponenty podvozku jsou proto vykované z hliníku. Například v konstrukci zadní nápravy, v níž je použito pouze jediné rameno ze standardních modelů, se podařilo uspořit přibližně 2,5 kg neodpružených hmot. Dalšího odlehčení se dočkala také brzdová soustava s kombinovanými brzdovými kotouči. Ve výbavě samozřejmě nechybí ani elektronicky řízený samosvorný M diferenciál, který spolupracuje se stabilizačním systémem DSC (Dynamic Stability Control).

Supermoderní komplexní elektronika.

BMW M3 čtvrté generace je navrženo především pro to, aby nabídlo tu nejvyšší možnou radost z jízdy. I přesto je však pro řidiče připravena další možnost, jak automobil přizpůsobit vlastnímu jízdnímu stylu. K dispozici je totiž podvozek s aktivními tlumiči, stejně tak jako komplexní systém řízení různých systémů vozu M Drive, který kromě jiného umožňuje volit mezi trojicí map řízení osmiválcového motoru.

Exkluzivně: karbonová střecha.

Vrcholné technologie použité v BMW M3 Coupé se dávají na odiv také střechou vyrobenou pokrokovými procesy z plastu zesíleného uhlíkovými vlákny. Přínosem použití karbonu právě na tomto místě je snížení hmotnosti, s nímž v tomto případě přichází také snížení těžiště automobilu. Jeho příspěvek k obratnosti zejména v rychle projížděných zatáčkách je zřetelný.

Sedan, Cabrio a dvouspojková M převodovka na sebe nenechaly dlouho čekat.

Jen osm měsíců po kupé se BMW M3 představilo také s karoserií sedan a zanedlouho rovněž jako Cabrio. To vše přispělo k fenomenálnímu



obchodnímu úspěchu osmiválcové generace BMW M3, který prozrazuje skutečnost, že jen v prvním plném roce výroby si tento vůz zakoupilo téměř 18 000 řidičů. Jistě k tomu přispěla i zcela nová dvouspojková M převodovka, představená v roce 2008. Tento druh řazení je dalším pokračováním na cestě automatizovaného řazení v modelu M3, jež přináší zcela nové jízdní zážitky, evokující závodní automobily, a současně nabízející prvotřídní jízdní komfort.

Vítězný návrat: M3 je zpět na závodních tratích.

BMW M3 se zrodila díky motoristickému sportu – tam je jeho původní zaměření. Dr. Mario Theissen, ředitel sportovních aktivit BMW, k tomu říká: „Sportovnost je jedním ze základních genů každého BMW M3. Právě to pro nás byla motivace, abychom vyvinuli závodní verzi tohoto vozu.“ Proto vznikly nejen téměř sériové závodní vozy BMW M3 GT4, ale také ještě rychlejší provedení určené zejména pro vytrvalostní závody – BMW M3 GT2. Právě tento vůz potvrdil své kvality v květnu 2010, kdy zvítězil ve slavném závodě 24 hodin Nürburgringu. Tím navázal na nejlepší tradice vozu s označením BMW M3.

Ryzí M3: BMW M3 GTS.

V letošním roce byla zahájena produkce limitované edice vozu BMW M3 GTS, který může být považován za oslavu závodních úspěchů modelu M3. Automobil vyráběný výhradně v jasné oranžové barvě je vybaven zvětšeným motorem s vyšším výkonem, zdokonalenou aerodynamikou a přepracovaným podvozkem. Cílem vývoje bylo také snížení hmotnosti, kterou se podařilo i přes instalaci ochranného rámu za předními sedadly a standardní sedmistupňovou dvouspojkovou M převodovku snížit o 70 kg. Kromě například titanového tlumiče výfuku se v automobilu hojně využívají plasty vyztužené uhlíkovými vlákny CFRP.

Použitý motor vychází ze sériového motoru, prodloužením zdvihu došlo ke zvětšení objemu z 3999 cm³ na 4361 cm³. Díky tomu narostl výkon na 331 kW/450 k při 8300 min⁻¹ a točivý moment na 440 Nm při 3750 min⁻¹. Přírůstek dynamiky je jasně patrný, protože BMW M3 GTS je schopné z klidu na 100 km/h zrychlit za 4,4 s, kilometr s pevným startem absolvovat během 22,5 s a dosáhnout nejvyšší rychlosti 305 km/h. Na motor navazuje sedmistupňová dvouspojková M převodovka s upravenou charakteristikou řazení.

Specifický podvozek se vyznačuje možností individuálního nastavení pro různé trati. Měnit lze světlou výšku, sbíhavost, ale obousměrně také tlumiče.



Zvýšené dynamice a zamýšlenému používání na závodních okruzích odpovídá rovněž posílená brzdová soustava se šestipístkovými třmeny vpředu a čtyřpístkovými vzadu, které pracují se zvětšenými odvětrávanými kotouči (+18 mm vpředu, +30 mm vzadu).

S nastavitelným podvozkem souvisí také proměnná aerodynamika, která využívá zkušeností získaných z modelů BMW 320si, účastnících se Mistrovství světa cestovních vozů (WTCC). Měnit lze nejen nastavení zadního spoileru, ale podle potřeby je možné také vysouvat lízátko předního nárazníku.

Charakter BMW M3 GTS vysvětluje ředitel společnosti BMW M GmbH, Dr. Kay Segler: „BMW M3 je ikonou a celosvětově uznávaným symbolem nejvyšší možné dynamiky. I proto bylo naším cílem vyvinout verzi, která tuto pověst dále vyzdvihne nejen na silnicích, ale také na závodních okruzích. BMW M3 GTS nabízí ryzí M zážitek, v němž jsou všechny hodnoty naší společnosti koncentrovány v nejvyšší možné míře.“

Data se mění, ale myšlenka M3 zůstává již 25 let stále stejná...

BMW M3 (1986–1991): řadový zážehový čtyřválec, zdvihový objem: 2302 cm³, výkon: 143–162 kW/195–220 k při 6750 min⁻¹, točivý moment: 230–245 Nm při 4750 min⁻¹, pohotovostní hmotnost: 1200 kg, zrychlení 0–100 km/h: 6,7–6,9 s, nejvyšší rychlost: 230–243 km/h, průměrná spotřeba ECE: 8,0–8,8 l/100 km.

BMW M3 Sport Evolution (1990–1991): řadový zážehový čtyřválec, zdvihový objem: 2467 cm³, výkon: 175 kW/238 k při 7000 min⁻¹, točivý moment: 240 Nm při 4750 min⁻¹, pohotovostní hmotnost: 1200 kg, zrychlení 0–100 km/h: 6,5 s, nejvyšší rychlost: 248 km/h, průměrná spotřeba ECE: 8,8 l/100 km.

BMW M3 Coupé (1992–1995): řadový zážehový šestiválec, proměnné časování VANOS, zdvihový objem: 2990 cm³, výkon: 210 kW/286 k při 7000 min⁻¹, točivý moment: 320 Nm při 3600 min⁻¹, pohotovostní hmotnost: 1460 kg, zrychlení 0–100 km/h: 6,0 s, nejvyšší rychlost: 250 km/h, průměrná spotřeba ECE: 9,1 l/100 km.

BMW M3 Coupé (1995–1999): řadový zážehový šestiválec, proměnné časování Double VANOS, zdvihový objem: 3201 cm³, výkon: 236 kW/321 k při 7400 min⁻¹, točivý moment: 350 Nm při 3250 min⁻¹, pohotovostní



hmotnost: 1440 kg, zrychlení 0–100 km/h: 5,5 s, nejvyšší rychlost: 250 km/h,
průměrná spotřeba ECE: 8,7 l/100 km.

BMW M3 GT Coupé (1995): řadový zážehový šestiválec, proměnné časování
VANOS, zdvihový objem: 2990 cm³, výkon: 217 kW/295 k při 7000 min⁻¹,
točivý moment: 323 Nm při 3900 min⁻¹, pohotovostní hmotnost: 1460 kg,
zrychlení 0–100 km/h: 5,9 s, nejvyšší rychlost: 250 km/h, kombinovaná
spotřeba ECE: 9,1 l/100 km.

BMW M3 Coupé (2000–2006): řadový zážehový šestiválec, proměnné
časování double VANOS, zdvihový objem: 3246 cm³, výkon: 252 kW/343 k při
7900 min⁻¹, točivý moment: 365 Nm při 4900 min⁻¹, pohotovostní hmotnost:
1495 kg, zrychlení 0–100 km/h: 5,2 s, nejvyšší rychlost: 250 km/h,
kombinovaná spotřeba EU: 11,9 l/100 km, emise CO₂: 287 g/km.

BMW M3 CSL (2003): řadový zážehový šestiválec, proměnné časování
double VANOS, zdvihový objem: 3246 cm³, výkon: 265 kW/360 k při 7900
min⁻¹, točivý moment: 370 Nm při 4900 min⁻¹, pohotovostní hmotnost: 1385
kg, zrychlení 0–100 km/h: 4,9 s, nejvyšší rychlost: 250 km/h, kombinovaná
spotřeba EU: 11,9 l/100 km, emise CO₂: 287 g/km.

BMW M3 Coupé (od 2007): vidlicový zážehový osmiválec, proměnné
časování Double VANOS, zdvihový objem: 3999 cm³, výkon: 309 kW/420 k
při 8300 min⁻¹, točivý moment: 400 Nm při 3900 min⁻¹, pohotovostní
hmotnost: 1580 kg, zrychlení 0–100 km/h: 4,8 s, nejvyšší rychlost: 250 km/h,
kombinovaná spotřeba EU: 12,4 l/100 km, emise CO₂: 290 g/km.

BMW M3 GTS (od 2007): vidlicový zážehový osmiválec, proměnné časování
double VANOS, zdvihový objem: 4361 cm³, výkon: 331 kW/450 k při 8300
min⁻¹, točivý moment: 440 Nm při 3750 min⁻¹, pohotovostní hmotnost: 1530
kg, zrychlení 0–100 km/h: 4,4 s, nejvyšší rychlost: 250 km/h, kombinovaná
spotřeba EU: 12,7 l/100 km, emise CO₂: 295 g/km.