



Presse-Information
27. April 2012

Der Champion im Tourenwagensport. Vor 25 Jahren startete der BMW M3 seine einzigartige Siegesserie.

München. Im August 1985 machte ein Gerücht in Auto-Deutschland die Runde, das sich um einen neuen Sportwagen rankte: Ein Gruppe A-Auto von BMW, das nach Reglement auch in einer Version für den Alltag auf die Straße kommen sollte. Die Spekulationen über den zivilen Traumwagen für die „Dynamischsten unter den BMW Dreier-Fahrern“ waren schon recht zutreffend; nur über das Motorsportauto lagen die Vorhersagen völlig daneben: Wer „in der Gruppe A etwas werden will, muss einen Turbo unter der Haube haben,“ war man überzeugt. Musste nicht. Der BMW M3 hatte einen Saugmotor. Und er wurde der erfolgreichste Tourenwagen in der BMW Geschichte.

Begonnen hatte das Projekt M3 nur wenige Monate früher. Die Produktion des Mittelmotor-Sportwagens M1 war schon eine Weile ausgelaufen und der damalige BMW Chef Eberhard von Kuenheim gab die Konzeption eines Nachfolgers in Auftrag. Kurz und knapp, wie die Legende erzählt: Nach einem seiner üblichen Besuche bei der Motorsport GmbH in der Münchner Preußenstraße sagte er praktisch beim Rausgehen: „Herr Rosche, wir brauchen für die Dreier-Reihe einen sportlichen Motor.“ Sein Wunsch lag in guten Händen: Die Motorsport GmbH mit ihrem technischen Geschäftsführer Paul Rosche hatte nicht nur mit den legendären 5er Limousinen mit M Motoren ihre Kompetenz bewiesen, sondern auch jenen Formel-1-Turbomotor entwickelt, mit dem der Brasilianer Nelson Piquet 1983 auf Brabham BMW die Weltmeisterschaft gewonnen hatte.

Kraftquelle: ein Vierzylinder mit 2,3 Litern Hubraum und Vierventiltechnik.

Mit diesem hatte der neue 3er-Motor eines gemeinsam: Das Kurbelgehäuse. Es stammte aus der Großserie und bildete eigentlich die Basis für den Zweiliter-Motor mit vier Zylindern. Vier Zylinder bedeutete wenig Gewicht und hohes Drehvermögen, ideale Voraussetzungen für einen Sportmotor in der angepeilten Hubraumklasse. Der Serien-Vierzylinder war freilich viel zu zahm für einen Sportmotor. Um aus dem braven Alltagstriebwerk einen athletischen Sporttreibsatz zu machen, war eine umfangreiche Kraftkur notwendig. Die BMW Konstrukteure erhöhten den Hubraum auf 2,3 Liter und wandten ein Rezept an, mit dem sie schon seit vielen Jahren beste Erfolge erzielt hatten – und noch immer erzielen: Die Vierventiltechnik. Zudem hatte die Entscheidung für einen Vierzylinder und gegen den im BMW 3er eingeführten Sechszylinder einen weiteren Grund: Die längere Kurbelwelle des großen Triebwerks geriet mit steigenden Drehzahlen wesentlich früher in Schwingungen als die Vierzylinder-Welle. Die Konstrukteure legten den Kurbeltrieb des BMW M3 so steif aus, dass auch 10.000 Umdrehungen pro Minute und mehr machbar waren. Im Vergleich zu dem in der Serie verbauten Vierzylinder war dies eine Steigerung um rund 60 Prozent. Die Nenndrehzahl für die Straßenversion des BMW M3 lag mit 6.750/min noch deutlich unter dem kritischen Bereich und bot somit genügend Spielraum für Weiterentwicklungen.

Firma
Bayerische
Motoren Werke
Aktiengesellschaft

Postanschrift
BMW AG
80788 München

Telefon
089-382-27797

Internet
www.bmw.com

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 27. April 2012
Thema Der Champion im Tourenwagensport.
Seite 2

Paul Rosche erinnert sich: „Wir haben uns sofort an die Arbeit gemacht. Uns kam entgegen, dass der große Sechszylinder original den gleichen Zylinderabstand hatte wie der Vierzylinder. Also sind wir hingegangen, haben am Vierventil-Zylinderkopf des M88 zwei Brennräume abgeschnitten und eine Platte über das Loch an der hinteren Stirnseite geschraubt.“ Damit hatte der neue Vierzylinder seinen zweiten Paten: Den Sechszylindermotor, der erstmals im M1 für Furore gesorgt hatte und mittlerweile den M635CSi zu einem der schnellsten Coupés der Welt machte. Paul Rosche: „Ob man es glaubt oder nicht – wir hatten innerhalb von zwei Wochen ein ausgezeichnetes Vierzylinder-Triebwerk für die 3er Reihe geschaffen, das unter dem Entwicklungsnamen S14 noch für Schlagzeilen im Sport und in der Serie sorgen sollte. Ich bin dann sonntags zur Wohnung von Kuenheims gefahren und habe ihm das Auto für eine Probefahrt überlassen. Als er zurückkam sagte er: >Gut, der gefällt mir.< So ist der M3 entstanden.“

Anders als der Mittelmotor-Sportwagen sollte der M3 nicht in kleiner Stückzahl von Hand, sondern als Großserienfahrzeug auf dem Band gefertigt werden. Seine Bestimmung: Einsatz im seriennahen Tourenwagensport, genauer als Gruppe A-Rennwagen, gemäß Anhang J zum internationalen Automobilsport-Gesetz als „Produktionswagen“ definiert, von dem innerhalb von zwölf aufeinanderfolgenden Monaten mindestens 5.000 Einheiten gebaut werden müssen.

300 PS für den Wettbewerbseinsatz.

Eine ganze Reihe verschwand allerdings gleich wieder zum Umziehen in den Garagen und Werkstätten. Der M3 war als Rennauto konzipiert und er sollte den Beweis antreten, dass er das auch konnte. 1987 wurde erstmals die Weltmeisterschaft der Tourenwagen ausgetragen. Und genau dafür war der M3 gebaut. Allerdings nicht ganz so, wie er auf die Straße kam: Statt 200 PS leistete der 2,3 Liter Motor in den Wettbewerbsautos bis zu 300 PS bei 8.200/min und lag damit auf einer Ebene mit den BMW M635CSi. BMW ging nicht mit einem eigenen Team an den Start, sondern unterstützte eine Reihe namhafter Rennställe wie Schnitzer, Linder oder Zakspeed. Als Fahrer griffen unter anderem Markus Oestreich, Christian Danner, Roberto Ravaglia und Wilfried Vogt ins Steuer, dazu mit Annette Meeuvissen und Mercedes Stermitz erstmals zwei Damen.

Roberto Ravaglia auf M3: erster Tourenwagen-Weltmeister.

Das erste Rennen der Tourenwagen-Weltmeisterschaft 1987 startete am 22. März in Monza – und endete mit einem Eklat: Alle M3 wurden von der Wertung ausgeschlossen. Unter chaotischen Bedingungen waren die Fahrzeuge geprüft und aufgrund angeblich regelwidriger Blechstärken disqualifiziert worden. BMW legte Berufung ein, doch das Sportgericht entschied, dass diese angeblich zu spät eingetroffen sei. Von einer Regelwidrigkeit war keine Rede mehr. Auf das Endergebnis hatte das freilich keinen Einfluss: Am Ende der Saison stand Roberto Ravaglia als erster Tourenwagen-Weltmeister fest. Und das war nur die Spitze der Erfolgsliste. Wilfried Vogt holte sich den Titel des Europameisters, zweiter wurde Altfried Heger – beide auf BMW M3. Ebenfalls 1987 ging die DTM an den neuen BMW M3, mit Eric van de Poele im Cockpit. Auch abseits der

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 27. April 2012
Thema Der Champion im Tourenwagensport.
Seite 3

Rundstrecke fuhr der sportlichste BMW 3er voraus. Ein M3 ging als erstes Auto bei der Rallye Korsika durchs Ziel und sicherte damit nach 14 Jahren Pause einen Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft für BMW.

24 Stunden Rennen: M3 Doppelsieg auf dem Nürburgring.

1988 schrieb der BMW M3 die Erfolgsgeschichte fort und sicherte sich die nationalen Titel in Frankreich, England und Spanien. Im Jahr darauf folgte erneut der Gewinn der DTM, dieses Mal durch Roberto Ravaglia, sowie die nationalen Meisterschaften in Belgien, Holland, Frankreich, Italien, Finnland, Spanien, Schweden und Jugoslawien. Mittlerweile mit 320 PS gesegnet, fuhr der BMW M3 die Konkurrenz in Grund und Boden. Der Belgier Marc Duez kämpfte sich mit einem M3 durch die Rallye Monte Carlo und belegte als bester Fahrer mit einem Auto ohne Allradantrieb Platz acht. Absolute Krönung der Erfolgsserie des Jahres 1989: der sensationelle Doppelsieg beim 24-Stunden-Klassiker auf dem Nürburgring mit den Fahrerkombinationen Pirro/Ravaglia/Giroix und He-ger/Grohs/Manthey.

Spiel mit dem Hubraum: für jeden Einsatz der richtige Motor.

Fünf Jahre lang führte der M3 die internationale Tourenwagen-Rennszene souverän an: Zwei Tourenwagen-Europameisterschaften, der zweimalige Gewinn der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) sowie eine Vielzahl weiterer international errungener Siege und Meisterschaften machen ihn zum erfolgreichsten Tourenwagen aller Zeiten. Je nach Reglement war der Vierventil-Motor auf die nationalen Einsätze angepasst worden: Mit zwei Litern Hubraum beispielsweise für England oder ab 1990 mit 2,5 Litern für Deutschland und Frankreich. Damit leistete der Vierzylinder bis zu 355 PS. Mit der hubraumstärksten Variante gingen die Ingenieure der BMW M GmbH an die Grenze des Machbaren. Um die 2,5 Liter-Linie voll auszuschöpfen, erhöhten sie nicht nur den Hub des 2,3 Liter-Aggregats von 84 auf 87 Millimeter, sondern vergrößerten auch die Zylinderbohrung von 94 auf 95,5 Millimeter. Damit schrumpfte die Stegbreite zwischen den Zylindern auf nur noch 4,5 Millimeter. Doch der Erfolg gab den Entwicklern Recht: Die Motoren hielten auch bei maximaler Leistungsausbeute den Strapazen von Tourenwagenrennen klaglos stand.

1992: der erste BMW M3 mit Sechszylindermotor.

1992 schlug die Geburtsstunde eines völlig neuen M3, diesmal mit einem hochmodernen Sechszylindermotor. Wiederum in Rekordzeit entwickelte die Motorsport GmbH eine Variante für den Wettbewerb. Schon im April 1993 sollte der neue M3 beim ersten Rennen um die Deutsche Tourenwagenmeisterschaft am Start stehen. Doch aufgrund von Unstimmigkeiten über das neue Reglement änderte BMW seine Strategie und baute stattdessen für den sogenannten Warsteiner-ADAC GT Cup einen BMW M3 GTR im auffälligen Startflaggen-Design auf. Der Sechszylinder leistete jetzt 325 PS, das Auto wog entsprechend dem Reglement 1300 Kilo. Mit Johnny Cecotto und Kris Nissen hatte BMW eine schlagkräftige Fahrerpaarung am Start, ersterer entschied die Meisterschaft am Ende der Saison für sich. Damit allerdings war das Rennsport-Kapitel für diesen

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 27. April 2012
Thema Der Champion im Tourenwagensport.
Seite 4

M3 GTR vorerst zu Ende: Änderungen in den Reglements ließen dem potenten 3er keine reellen Siegchancen mehr.

Der BMW M3 GTR: stärkster M3, den es bisher gab.

Es dauerte rund sieben Jahre, bis BMW wieder als Werksteam mit einem BMW M3 in den Rennsport zurückkehrte. 2001 fiel die erste Startflagge für den neuen BMW M3 GTR mit einem 450 PS starken V8-Motor. Der stärkste M3, den es bis dahin je gab, setzte mit seinem Vier-Liter-Motor Maßstäbe in der GT-Klasse der American Le Mans Series (ALMS) und trat im Quartett auf: Zwei Fahrzeuge setzte das Team BMW Motorsport unter der Regie von Charly Lamm ein, zwei weitere das amerikanische BMW Team PTG des deutschstämmigen Tom Milner. Sieben Siege in zehn Rennen erzielte das Coupé, dazu sechs Pole Positions. BMW Werksfahrer Jörg Müller gewann die Fahrer-Meisterschaft in der GT-Klasse, BMW Motorsport siegte im Teamklassement, und BMW wurde Markenmeister im wichtigsten Auslandsmarkt des Unternehmens.

Aber auch in Europa sorgten die weiterentwickelten BMW M3 GTR für Furore: Je zwei dieser Achtzylinder-Boliden starteten 2004 und 2005 bei den 24-Stunden-Rennen im belgischen Spa-Francorchamps und auf dem Nürburgring. Das Ergebnis: In beiden Jahren errang BMW auf dem Nürburgring einen Doppelsieg, zudem ging 2004 der Klassensieg in Spa an BMW.

2009 startete die nächste Generation des M3 in der American Le Mans Series. Der V8-Motor war auf 485 PS erstarkt und ging erstmals bei den zwölf Stunden von Sebring an den Start. Die guten Erfolge führten dazu, dass der M3 im Jahr darauf auch in Europa eingesetzt wurde und bei den 24-Stunden-Rennen am Nürburgring, in Le Mans und in Spa-Francorchamps startete. Das Resultat: Gesamtsieg in der Eifel – zum 19. Mal – und Klassensieg in Spa.

Und der nächste Siegertyp steht bald schon vor der Startlinie: 2012 wird BMW mit drei Teams und dem neuen BMW M3 DTM in die DTM zurückkehren.

Bitte wenden Sie sich für weiteres Informations- und Bildmaterial an:

BMW Group Konzernkommunikation und Politik Technologiekommunikation

Manfred Grunert
Sprecher Historie und BMW Driving Experience
Phone: +49-89-382-27797
mailto: Manfred.Grunert@bmw.de
Internet: www.press.bmw.de

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse-Information
Datum 27. April 2012
Thema Der Champion im Tourenwagensport.
Seite 5

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI, Husqvarna Motorcycles und Rolls-Royce einer der weltweit erfolgreichsten Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Als internationaler Konzern betreibt das Unternehmen 25 Produktions- und Montagestätten in 14 Ländern sowie ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Geschäftsjahr 2011 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von rund 1,67 Millionen Automobilen und über 113.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern belief sich auf 7,38 Mrd. Euro, der Umsatz auf 68,82 Mrd. Euro. Zum 31. Dezember 2011 beschäftigte das Unternehmen weltweit rund 100.000 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. Entsprechend ist die BMW Group seit sieben Jahren Branchenführer in den Dow Jones Sustainability Indizes.

www.bmwgroup.com

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

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

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