

40 Jahre BMW M3. Inhaltsverzeichnis.



40 Jahre BMW M3. Sechs Generationen von High-Performance-Sportwagen der Premium-Mittelklasse. (Einführung).....	2
Die erste Generation. Von der ersten Idee zum Siegertyp.	4
Die zweite Generation. Mit Sechszylinder-Motor: Aufbruch in neue Dimensionen.	11
Die dritte Generation. Hochleistung und Präzision in aufregender Form.	19
Die vierte Generation. Achtzylinder-Triebwerk für neue Höchstleistungen.	26
Die fünfte Generation. Hochdrehzahlkonzept und Turboaufladung.	32
Die sechste Generation. Erstmals mit intelligentem Allradantrieb und als Touring.	36

40 Jahre BMW M3. Sechs Generationen von High-Performance-Sportwagen der Premium-Mittelklasse. (Einführung)



Er war nicht das erste Modell in der Geschichte der BMW M GmbH. Dieses Privileg gebührt dem in Kleinserie gebauten Mittelmotor-Sportwagen BMW M1. Aber der BMW M3 prägte in den vergangenen 40 Jahren mit seinen unverwechselbaren Eigenschaften das Bild des typischen BMW M Fahrzeugs bei Fans auf der ganzen Welt. Agilität, Dynamik und Freude am Fahren auf höchstem Niveau stehen ebenso für den BMW M3 wie eine unverwechselbare optische Erscheinung. Und das alles gepaart mit einer Motorsportgeschichte voller herausragender Triumphe. Die Erfolgsgeschichte in Stichworten:

Ein erfolgreicher Start – auch auf der Rennstrecke.

Seinen ersten offiziellen Auftritt hatte der erste BMW M3 1985 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main. Seine Eckdaten: 2,3 Liter-Vierzylinder-Motor mit Vierventil-Technik, 147 kW/200 PS und 1 200 Kilogramm Gewicht. Der Zweitürer mit der unverwechselbaren Optik beschleunigte in 6,7 Sekunden von null auf 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Es folgte auch ein Cabrio. Zur Legende wurde die erste Generation des BMW M3 auf der Rennstrecke – mit einer unglaublichen Sammlung an Erfolgen auf der ganzen Welt. Triumphe in der DTM, der Tourenwagen-WM und beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring inklusive.

Zuwachs in der Modellfamilie.

Hatte der erste BMW M3 als jugendlicher Sportler begeistert, wirkte die zweite Generation ab 1992 deutlich gereifter. In der äußeren Erscheinung war das zweitürige Coupé elegant und besaß zudem erstmals einen Sechszylinder-Motor. Die Modellpalette wuchs, bald gab es neben Coupé und Cabrio auch erstmals eine viertürige Limousine. Ab 1996 war der BMW M3 auf Wunsch auch mit dem Sequenziellen M Getriebe (SMG) verfügbar.

Sondermodell mit einem legendären Namen.

Als kraftvolle Erscheinung zeigte sich die dritte Generation des BMW M3. Ab dem Jahr 2000 begeisterte er mit Powerdome, verbreiterten Radhäusern und der doppelflutigen Abgasanlage. Genau passend dazu war der 3,2 Liter-Reihen-Sechszylinder mit einer Leistung von 252 kW/343 PS. Das Sondermodell BMW M3 CSL setzte mit mehr

Leistung bei noch niedrigerem Gewicht neue Maßstäbe. Mit 265 kW/360 PS sprintete es in 4,9 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. In der amerikanischen ALMS-Rennserie feierte der BMW M3 GTR zahlreiche Erfolge. Auf dem Nürburgring gewann er zweimal das 24-Stunden-Rennen.

Der BMW M3 DTM schreibt Motorsport-Geschichte.

Ein V8-Saugmotor tat in der vierten Generation ab 2007 seinen Dienst im BMW M3. Das nach dem Hochdrehzahlkonzept konstruierte Vierliter-Triebwerk leistete 309 kW/420 PS und beschleunigte das BMW M3 Coupé in nur 4,8 Sekunden von null auf 100 km/h. 2012 kehrte BMW nach 20 Jahren Pause in die DTM zurück. Das Comeback mit dem neuen BMW M3 DTM wurde zu einem Triumph: Bruno Spengler holte den Fahrertitel, das BMW Team Schnitzer die Teamwertung – und BMW gewann die Herstellerwertung des Deutschen Tourenwagen Masters.

Mehr Leistung und Drehmoment. Weniger Verbrauch.

Mit der Einführung der fünften Modellgeneration 2014 trug ausschließlich die viertürige Limousine die Bezeichnung BMW M3. Und erneut wechselte das Antriebsaggregat. Ein vollkommen neu entwickelter Reihen-Sechszylinder-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie und Hochdrehzahlkonzept ersetzte den V8. Das Resultat: Mehr Leistung und mehr Drehmoment bei 25 Prozent weniger Verbrauch und Emissionen gegenüber dem Vorgänger. Die BMW M3 Limousine mit Competition Paket und 331 kW/450 PS setzte eine neue Bestmarke in der Historie des BMW M3: Sie benötigte für die Beschleunigungsmessung von null auf 100 km/h genau 4,0 Sekunden.

Von den Fans lange erhofft: Der BMW M3 Touring.

Seit 2020 setzt die sechste Modellgeneration die Tradition des BMW M3 erfolgreich fort. Der Reihen-Sechszylinder sorgt weiterhin für Vortrieb, 2021 feierte der intelligente Allradantrieb M xDrive Premiere im BMW M3. Und mit dem neuen BMW M3 Touring ergänzt seit 2022 eine neue Karosserievariante das Modellangebot der Baureihe. Der in limitierter Auflage produzierte BMW M3 CS ist der bislang schnellste serienmäßige BMW M3. Die Limousine beschleunigt in nur 3,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, ihre elektronisch limitierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 302 km/h.

Die erste Generation. Von der ersten Idee zum Siegertyp.



Die Vorfreude begann im August 1985. Deutschlands Automagazine schürten in jenem Sommer die heißen Erwartungen auf den schnellsten BMW 3er aller Zeiten. Die Eckdaten verrieten in der Tat einen Sportwagen, der weit oberhalb seiner Klasse wildern würde: 200 PS, Höchstgeschwindigkeit über 230 km/h, aus dem Stand in 6,7 Sekunden auf Tempo 100 spurtend. Bis Mitte 1986, so hieß es, müssten sich die „Dynamischsten unter den BMW 3er Fahrern“ allerdings noch gedulden. Soweit sollten die Propheten recht behalten. Nur in einer Vorhersage lagen sie völlig daneben: Wer „in der Gruppe A etwas werden will, muss einen Turbo unter der Haube haben.“ Musste nicht. Der BMW M3 wurde der wohl erfolgreichste Tourenwagen in der Motorsportgeschichte.

Begonnen hatte das Projekt BMW M3 nur wenige Monate früher. Die Produktion des Mittelmotor-Sportwagens BMW 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 BMW 3er Reihe einen sportlichen Motor.“ Sein Wunsch lag in guten Händen: Die BMW Motorsport GmbH mit ihrem technischen Geschäftsführer Paul Rosche hatte nicht nur mit den legendären BMW 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 BMW 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 bedeuteten 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: 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 $6\,750\text{ min}^{-1}$ noch deutlich unter dem kritischen Bereich und bot somit genügend Spielraum für Weiterentwicklungen.

Paul Rosche erinnerte sich später: „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 BMW M1 für Furore gesorgt hatte und mittlerweile den BMW 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 BMW 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 BMW M3 entstanden.“

Anders als der Mittelmotor-Sportwagen BMW M1 sollte der BMW 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. Der war gemäß Anhang J zum internationalen Automobilsport-Gesetz als „Produktionswagen“ definiert, von dem innerhalb von zwölf aufeinanderfolgenden Monaten mindestens 5 000 Einheiten gebaut werden mussten. Das bedeutete natürlich auch, dass der BMW M3 ein alltagstaugliches Straßenauto sein musste.

Saubermann: Von Anfang an bereits für Katalysatorbetrieb entwickelt.

Das war nicht die einzige Herausforderung, der sich die Motorenspezialisten im Frühjahr 1985 annahmen. Wenn der BMW M3 schon zu einem zukunftsweisenden Sportwagen werden sollte, dann bitteschön auch in möglichst vielen Disziplinen. Und das hieß unter anderem auch im Abgasverhalten: Der Vierzylinder wurde von Anfang an so entwickelt, dass er ohne Weiteres auch um einen geregelten Katalysator ergänzt werden konnte. Damit leistete BMW ein weiteres Mal Überzeugungsarbeit, denn bleifreies Benzin stand Mitte der 1980er-Jahre nicht unbedingt in dem Ruf, der Lebenserwartung von Hochleistungsmotoren besonders förderlich zu sein. Hinzu kam, dass aufgepfropfte Katalysatoren die Kraftentfaltung mancher Autos regelrecht verstopften. Der BMW M3 bewies, dass es auch anders geht: Mit Katalysator, dessen Entwicklung noch in den Kinderschuhen steckte, leistete der sportlichste BMW 3er immer noch konkurrenzlose 143 kW/195 PS.

Bewährungsprobe Nürburgring.

Wo Licht ist, ist auch Schatten – diese Erfahrung mussten auch die Entwickler des BMW M3 bei ihren ersten Testfahrten machen. Zwar lief der Motor ohne Zwischenfälle, aber die Abgasanlage verdaute offenbar nicht das, was das Hochleistungsaggregat in seine Krümmer blies. Die Rohre rissen, und dies führte zu unfreiwilligen Überstunden in der Entwicklungsabteilung. Schließlich wurde als Ursache für dieses Problem die enorme Temperatur des Abgases bei Volllastfahrt ausgemacht. Während der Testfahrten auf der das Material belastenden Nordschleife des Nürburgrings wurde die Hochleistungsabgasanlage so heiß, dass sie sich um bis zu 25 Millimeter ausdehnte und in der Aufhängung verspannte. Geradezu unspektakulär konnte dieses Problem wenig später behoben werden: Die Aufhängung erhielt andere Gummis, die ihr mehr Spiel gaben. Damit war das Fahrzeug einsatzbereit – wie die Tester der BMW Motorsport GmbH eindrucksvoll auf der Hochgeschwindigkeits-Teststrecke im italienischen Nardo unter Beweis stellten. Die Auspuffanlage hielt – genau wie alle anderen Komponenten des Fahrzeugs auch.

Weltpremiere auf der IAA 1985.

Auf dem BMW Stand der Internationalen Automobil-Ausstellung IAA in Frankfurt am Main im Herbst 1985 zeigte sich der BMW M3 erstmals einer breiten Öffentlichkeit. Auch ohne Sonderlackierung war er unschwer von den übrigen Varianten der BMW 3er Reihe zu unterscheiden: Eine Handbreit über dem Kofferraumdeckel thronte ein

wagenbreiter Spoiler. Ringsum wiesen Schürzen auf die aerodynamische Feinarbeit an der Karosserie hin. So auch an der C-Säule, die im Vergleich zum Serienmodell beim BMW M3 etwas breiter und flacher auslief. Das Ziel war, die Strömung an der Dachkante nicht abreißen zu lassen und sie gleichzeitig besser auf den Heckflügel zu lenken. Über den breiten Rädern waren dem BMW M3 Kotflügelverbreiterungen gewachsen, die in einer prägnanten Kante noch unterhalb der Kotflügelkanten endeten. Keine Frage – der BMW M3 sah schon im Stand schnell aus.

Doch die Tester und Kunden mussten sich noch mindestens ein halbes Jahr gedulden. Im Frühjahr 1986 waren die ersten Vorserienexemplare fertig, und der BMW M3 wurde der Presse vorgestellt – standesgemäß auf der Rennstrecke von Mugello. Beeindruckt stellten die Tester fest, der dynamische Auftritt des neuen BMW M3 war keine Über- sondern eher eine Untertreibung – unter der bulligen Karosserie steckte hochkarätige Renntechnik. So waren Achskinematik, Federung und Dämpfung verändert. Die Bremsanlage mit serienmäßigem ABS umfasste innenbelüftete Bremsscheiben vorn und eine vom Motor angetriebene Hochdruckpumpe. Diese Servopumpe versorgte gleichzeitig die Lenkung mit Kraft, sodass beide Systeme unabhängig vom Unterdruck des Motors arbeiteten.

Lediglich 1 200 Kilogramm brachte der BMW M3 ohne Ballast auf die Waage und war somit ein sportliches Leichtgewicht. Sein Leistungsgewicht erreichte mit nur 6,15 Kilogramm pro PS einen für damalige Verhältnisse sehr guten Wert, der vor allem dem Einsatz von Kunststoffteilen zu verdanken war. Zwar wurde die Karosserie inklusive der breiten Radkästen traditionell aus Blech geformt, Front- und Heckstoßfänger sowie Seitenschweller, Kofferraumdeckel und Spoiler bestanden hingegen aus Kunststoff.

235 km/h Spitze für 58 000 Mark.

Die aerodynamische Feinarbeit zahlte sich in einem hervorragenden c_w -Wert von 0,33 aus. Der Auftrieb an der Vorderachse verringerte sich gegenüber den anderen zweitürigen BMW 3er Modellen um rund die Hälfte, an der Hinterachse dank des großen Heckflügels sogar um etwa zwei Drittel. Die Fahrer spürten dies an einer deutlich verbesserten Fahrstabilität und präziserem Lenkverhalten bei sehr hohen Geschwindigkeiten. Immerhin erreichte der serienmäßige BMW M3 eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h mit Kat-Motor und 235 km/h ohne Kat. Dabei ging er vergleichsweise sparsam mit dem Superbenzin um: Im damaligen Drittmix von Tempo 80, 120 und Stadtzyklus konsumierte

der BMW M3 deutlich unter neun Liter auf 100 Kilometer. Allerdings hatte das Kraftpaket seinen Preis: 58 000 Mark kostete ein BMW M3 im Jahr 1986. Zum Vergleich: Der nächstteuerste BMW 3er war das BMW 325i Cabrio für 43 300 Mark.

Dennoch war es kein Problem, die geforderte Stückzahl von 5 000 Fahrzeugen an die Kunden zu bringen. Bereits im Sommer 1986 – lange bevor die Auslieferung begann – wurden Kaufverträge für den BMW M3 in den einschlägigen Anzeigenseiten gegen Aufpreis angeboten. Tatsächlich wurde es 1987, bis alle 5 000 Exemplare des ersten BMW M3 gemeinsam auf dem BMW Parkplatz in München-Freimann zum Familienfoto antraten und danach in alle Welt gingen.

300 PS für den Wettbewerbseinsatz.

Eine ganze Reihe von ihnen verschwand allerdings gleich wieder zum Umziehen in den Garagen und Werkstätten. Der BMW M3 war als Rennauto konzipiert, und jetzt sollte er den Beweis antreten, dass er das auch konnte. 1987 wurde erstmals die Tourenwagen-Weltmeisterschaft ausgetragen. Und genau dafür war der BMW 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⁻¹ und lag damit auf einer Ebene mit den BMW M635CSi. BMW ging nicht mit einem eigenen Team an den Start, sondern unterstützte namhafte Rennställe wie Schnitzer und Bigazzi. Als Fahrer griffen unter anderem Markus Oestreich, Christian Danner, Roberto Ravaglia und Winfried Vogt ins Steuer. Dazu kam mit Anette Meeuvissen und Mercedes Stermitz ein Damenteam.

Roberto Ravaglia auf BMW M3: Erster Tourenwagen-Weltmeister.

Das erste Rennen der Tourenwagen-Weltmeisterschaft 1987 startete am 22. März in Monza – und endete mit einem Eklat: Alle BMW 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 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. Winfried Vogt holte sich den Titel des Europameisters, Zweiter wurde Altfrid Heger – beide auf BMW M3. Eric van de Poele gewann die prestigeträchtige DTM im BMW M3 des Zakspeed-Teams. Auch abseits der Rundstrecke fuhr der sportlichste BMW 3er voraus. Bernard Béguin gewann in einem BMW M3 die Rallye

Korsika. Nach 14 Jahren Pause feierte BMW damit wieder einen Sieg bei einem Lauf zur Rallye-Weltmeisterschaft.

„Sportlichste Limousine des Jahres“.

Das fachkundige Publikum honorierte die Erfolgsserie des Newcomers, die Leser der Zeitschrift „sport auto“ wählten den BMW M3 zur „sportlichsten Limousine des Jahres“. Schließlich wurde der prominente BMW 3er auch in seiner zivilen Version immer interessanter: Ab 1987 wartete er mit elektrisch verstellbaren Dämpfern auf. Über einen Drehschalter neben dem Handbremshebel konnte der Fahrer zwischen Sport, Normal und Komfort wählen. Kontrolllampen in der Instrumententafel zeigten die jeweils gewählte Einstellung an.

Die Standfestigkeit des Vierzylinders im harten Arbeitseinsatz auf den Rennstrecken bescherte den Privatkunden 1988 zwei spezielle Angebote: Unter der Zusatzbezeichnung „Evolution“ brachte BMW eine kleine Sonderserie noch leistungsstärkerer BMW M3 auf den Markt. Erkennbar an noch opulenterem Spoilerwerk wurde dieser BMW M3 von einer 220 PS starken Maschine befeuert. Dazu kam eine zweite Offerte, die für einen ganz besonderen Kundenkreis gedacht war: Ein offener BMW M3 auf Basis des BMW 3er Cabriolet. Das 215 PS starke Cabrio war 239 km/h schnell und damit mit Abstand der schnellste offene Viersitzer, den es in Kleinserie zu kaufen gab.

1989: Erneuter Triumph in der DTM.

Auf der Rennstrecke startete der BMW M3 derweil so richtig durch. Der Zweitürer sicherte sich unter anderem nationale Titel in Frankreich, England, Italien und Australien. Der Belgier Marc Duez kämpfte sich mit einem BMW M3 durch die Rallye Monte Carlo 1989 und belegte als bester Fahrer mit einem Auto ohne Allradantrieb Platz acht. Im selben Jahr gewann Roberto Ravaglia mit seinem BMW M3 die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft.

Über Jahre führte der BMW M3 die internationale Tourenwagen-Rennszene souverän an. Eine Vielzahl international errungener Siege und Meisterschaften machen ihn bis heute zum wohl erfolgreichsten Tourenwagen. Dazu zählten neben dem WM-Titel 1987 auch Erfolge in der Tourenwagen-Europameisterschaft und beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Hier erreichte der BMW M3 zwischen 1989 und 1992 vier Gesamtsiege in Folge.

Für Einsätze bei nationalen Meisterschaften war der Vierventil-Motor des BMW M3 je nach Reglement 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 360 PS. Je nach Variante und Einsatzprofil variierten dabei auch Motor- und Gemischsteuerung. So regulierten nicht nur Einzeldrosselklappen die Saugseite, sondern auch Schieberanlagen. 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 ursprünglich 2,3 Liter großen Aggregats von 84 auf 87 Millimeter, sondern vergrößerten auch die vier Zylinderbohrungen von jeweils 93,4 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.

Sonderausgabe: Sport Evo.

Eine zivile Version dieses hubraumstärksten Ur BMW M3 kam mit dem Nachnamen „Sport Evolution“ auf die Straßen, charakteristisch war sein zweistöckiger Heckflügel. Die Stückzahl dieses 238-PS-Sportwagens war auf 600 Autos limitiert. Auch von dem in Italien eingesetzten Zwei-Liter-Triebwerk gab es eine Variante für den Alltagsbetrieb. Sie hieß BMW 320is, hatte 192 PS und wurde in Italien und Portugal verkauft, um die dort gültigen Hubraumgrenzen für hoch besteuerte Luxusautos zu unterschreiten.

Bis Ende 1991 verließen 17 970 BMW M3 der ersten Generation das Werk, darunter 786 Cabriolets. Mit diesem überwältigenden Erfolg hatte niemand gerechnet, weder auf der Straße noch auf der Rennstrecke. Es lag auf der Hand, ihn fortzusetzen – mit der neuen BMW 3er Reihe, die bereits 1990 auf den Markt gekommen war.

Die zweite Generation. Mit Sechszylinder-Motor: Aufbruch in neue Dimensionen.



Die zweite Generation des BMW M3 war ein komplett neues Auto – und ein komplett anderes Auto. Ausgelaufen war ein kompromissloses Sportgerät, das konsequent auf Wettbewerbstauglichkeit getrimmt worden war und von seinem Fahrer auch Nehmerqualitäten verlangte. Was jetzt herangereift war, stand als elegantes und dezentes Coupé mit einem bärenstarken, aber kultivierten Sechszylinder-Motor auf der Straße. 210 kW/286 PS leistete der Vierventiler, dank der revolutionären Nockenwellen-Steuerung VANOS – das Kürzel für Variable Nocken Spreizung. Diese Innovation erlaubte es, den Öffnungszeitpunkt der Einlassventile an Motordrehzahl und Last anzupassen. Der Vorteil: Drehmoment, Leistung und Verbrauch konnten gleichzeitig optimiert werden. Mit 320 Newtonmeter bei 3 600 Touren war das neue BMW M3 Triebwerk ein Spitzenreiter unter den Saugmotoren. Praktisch ab der Leerlaufdrehzahl hatte der Sechszylinder so viel Kraft wie der bisherige BMW M3 Motor in seinem Bestwert: 230 Newtonmeter. Mit 97 PS pro Liter Hubraum erreichte er eine der höchsten Literleistungen weltweit. In 6,0 Sekunden spurtete das Coupé aus dem Stand auf Tempo 100 und erst bei 250 km/h war Schluss mit der Beschleunigung. Nicht weil der Motor keine Kraft mehr hatte, sondern weil die Elektronik dem Treiben ein Ende setzte – BMW hatte sich dieses Limit freiwillig gesetzt.

Derweil lagen die DIN-Verbrauchswerte auf einem Niveau, das auch einem Mittelklasseauto gut zu Gesicht gestanden hätte: 9,1 Liter Superbenzin verlangte der BMW M3 im Drittermix. Bleifrei, versteht sich, denn selbstverständlich hatte der Supersportler einen Katalysator. Eigens für den neuen Motor hatten die Ingenieure die bisherige Katalysatortechnik überarbeitet und die so genannte Stereo-Lambda Regelung entwickelt. Dabei wurde die Gemischbildung für je drei Zylinder durch getrennte Abgasstränge mit jeweils einer Lambdasonde separat geregelt. Damit erreichte die Maschine die vorgeschriebenen Abgas-Grenzwerte nicht nur, sie unterbot sie sogar um mehr als die Hälfte.

Fahrwerk und Bremsen: Den Leistungsdaten angepasst.

Die erheblich gesteigerte Motorleistung des neuen Modells verlangte nach einer Überarbeitung des Fahrwerks und der Bremsanlage: Puristisch-sportlich und dennoch alltagstauglich, dazu speziell

abgestimmt auf die Anforderungen der 17 Zoll großen Reifen, sollte das Ergebnis sein. Denn trotz extremer Reifenbreite und 40er-Reifenquerschnitts erwartete der BMW M3 Kunde einen akzeptablen Fahrkomfort sowie einen guten Geradeauslauf. Zentraler Bestandteil wurde wieder eine Eingelenk-Federbein-Vorderachse mit verstärkten Federtellern und Achsschenkeln. Die Zentrallenker-Hinterachse, erstmals beim BMW Z1 eingesetzt, reduzierte das „Nicken“ des Aufbaus beim Anfahren und Bremsen auf ein Minimum. Bis auf eine Änderung: Die Längslenker mussten an die gestiegene PS-Zahl angepasst werden. Ebenfalls deutlich straffer abgestimmt wurden Dämpfer und Stabilisatoren. Diese Veränderungen spiegelten sich auch in der Höhe der Karosserie wider: Der BMW M3 war exakt 31 Millimeter niedriger als ein BMW 3er Coupé. Wie gut alle Fahrwerkskomponenten aufeinander abgestimmt waren, zeigten auch die Werte für die Querschleunigung. Normalerweise wurde die Haftgrenze bei einer Querschleunigung von 0,8 g – dem 0,8-fachen der Erdbeschleunigung – erreicht. Beim neuen Fahrwerk des BMW M3, das genau wie das des Vorgängers ausgiebigen Tests auf dem Nürburgring unterzogen wurde, lag dieser Wert bei beachtlichen 1 g.

Wo viel Kraft herrscht, muss auch viel Kraft im Zaum gehalten werden. Deshalb erhielt das neue Modell eine besonders starke Bremsanlage mit großzügig dimensionierten, vorn und hinten innenbelüfteten Faustsattel-Scheibenbremsen. Das ABS, zu diesem Zeitpunkt bereits Serie in jedem BMW, war eigens an die speziellen Fahrwerte des Hochleistungs-Sportcoupés angepasst worden. Das Ergebnis: Der neue BMW M3 verzögerte aus hoher Geschwindigkeit noch besser als sein Vorgänger, der in diesem Bereich bereits Maßstäbe gesetzt hatte. Aus 100 km/h benötigte er nur 2,8 Sekunden oder 35 Meter bis zum Stillstand. Ein Abbremsen aus 200 km/h war in weniger als 6,0 Sekunden möglich.

An ihren Spiegeln sollt ihr sie erkennen.

Der neue BMW M3 trat dezent auf, aber für den Kenner unverwechselbar: Unterhalb des Frontstoßfängers öffnete sich ein Schlund in der Größe der Niere, hinter dessen Fliegengitter ein voluminöser Ölkühler den Wärmehaushalt des Sechszylinders regeln half. Der BMW M3 nannte spezielle Leichtmetallfelgen im Doppelspeichen-Design sein Eigen, ebenso zwei ganz speziell geformte Außenspiegel: Um den Luftwiderstand so gering wie möglich zu halten, wurden die Spiegelgehäuse von zwei Stegen mit Tragflächenprofil gehalten. Diese vier Beinchen waren damals das Statussymbol unter den Coupé-Fahrern schlechthin. Schließlich signalisierten sie ein

80 000 Mark teures Coupé – rund das Anderthalbfache dessen, was damals der zweitürige 325i als Spitzenmodell der Großserie kostete.

Doch der neue BMW M3 konnte auch mehr als nur ein kultivierter Straßensportwagen sein. Wiederum in Rekordzeit entwickelte die BMW Motorsport GmbH von April 1992 an eine Variante für den Wettbewerb.

BMW M3 GTR gewinnt den Warsteiner-ADAC GT Cup.

Im April 1993 war der neue BMW M3 GTR pünktlich fertig, im auffälligen Startflaggen-Design. Der Sechszylinder leistete 325 PS, das Auto wog dem Reglement entsprechend 1 300 Kilogramm. Johnny Cecotto und Kris Nissen starteten damit im sogenannten Warsteiner-ADAC GT Cup, den Cecotto schließlich am Ende der Serie für sich entschied. Damit allerdings war das Rennsport-Kapitel für den BMW M3 vorerst zu Ende: Änderungen in den Reglements ließen dem potenten BMW 3er keine realen Siegchancen.

In seinem zivilen Leben blieb der BMW M3 freilich der Siegertyp: Gleich zweimal hintereinander wählten die Leser von „sport auto“ den agilsten aller BMW 3er zum „Auto des Jahres“. „Auto Plus“ in Frankreich adelte den BMW M3 gar zum „Auto des Jahrhunderts“. Gleich nach der Markteinführung in den USA vergaben die Fachjournalisten des „Automobile Magazine“ dem neuen Star auf dem Markt ebenfalls das Prädikat „Auto des Jahres“ – als erstem Import-Modell überhaupt. Und das, obwohl der BMW M3 für den amerikanischen Markt mit zwar immerhin noch üppig, aber doch deutlich weniger Leistung auskommen musste. Um die US-Abgasgesetze sicher zu erfüllen, bedienten sich die Ingenieure eines auf 3,0 Liter vergrößerten Motors aus dem BMW 525i. Der leistete im BMW M3 dank VANOS 244 PS und beflügelte das Coupé bis auf 220 km/h. Er hätte mehr gekonnt, aber nicht mehr gedurft.

1994: Debüt des neuen BMW M3 Cabriolet.

So elegant und bildschön das BMW M3 Coupé war, es ließ bei einem Teil der Kunden noch immer Wünsche offen. Buchstäblich: Der Ruf nach einer Neuauflage des BMW M3 Cabriolets wurde immer lauter. Die mittlerweile in BMW M GmbH umbenannte Motorsport-Tochter von BMW hatte freilich von Anfang an damit gerechnet und gleich auch ein Cabrio vorgesehen. 1994 debütierte der neue offene BMW M3 auf der Basis des viersitzigen BMW 3er Cabriolets – serienmäßig mit elektrischem Verdeck und innovativer Sicherheitstechnik. ÜRSS nannte BMW beispielsweise sein Überrollschutzsystem, das einen bis dato nicht gekannten Insassenschutz bei Cabrios ermöglichte. In Verbindung mit der extrem steifen Rahmenkonstruktion der Windschutzscheibe sorgten

zwei hinter den Kopfstützen der Rücksitzbank integrierte Überrollbügel für den Schutz der Passagiere im Falle eines Überschlags. Sensoren überwachten dabei die Lage des Fahrzeugs und lösten beim Erreichen von Grenzwerten die Verriegelung der Überrollbügel. Nur durch Federkraft und ohne Pyrotechnik fuhren sie dann aus. Der Newcomer war unter dem Blech verstärkt worden, um die hohe Leistung problemlos in Fahrfreude umsetzen zu können. Das Cabrio wog rund 80 Kilogramm mehr, was sich in den Fahrleistungen nur hinter dem Komma niederschlug: Statt 6,0 brauchte der offene BMW M3 exakt 6,2 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit betrug wie beim Coupé 250 km/h – und war wie beim Coupé elektronisch begrenzt. Als die Produktion 1999 auslief, hatten exakt 12 114 Exemplare des sicheren und schnellen BMW M3 Cabrio das Werk verlassen.

1994 debütierte der BMW M3 auch als viertürige Limousine. BMW erfüllte mit diesem Fahrzeug den Wunsch vieler Kunden nach einer kompakten, luxuriösen Limousine mit den Genen eines Hochleistungssportwagens. Der Viertürer war sicherlich die gelungenste Kombination von Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit, die bis dato mit dem Kürzel BMW M3 zu kaufen gewesen war. Auf Interesse stieß dieses Modell besonders bei Kunden, denen das Cabrio oder das Coupé zu puristisch und zu sportlich erschien. Die Limousine überzeugte neben ihren Fahrleistungen, die mit denen des Coupés identisch waren, vor allem durch eine höherwertige Serien-Innenausstattung mit Holzeinlagen und Nappaledersitzen. Die Produktionszahlen sprachen für sich: Bis 1999 wurden von dieser Karosserievariante 12 435 Fahrzeuge abgesetzt.

Im Frühjahr 1995 hatte die BMW M GmbH etwas ganz Besonderes parat: Sie legte eine limitierte Kleinserie als BMW M3 GT Coupé zu Homologationszwecken auf. Auf der Rennstrecke sollte dieses Fahrzeug unter anderem bei der IMSA GT-Serie in den USA eingesetzt werden. Diese Version sprach vor allem solche Fahrer an, die sich noch mehr Biss von ihrem BMW M3 wünschten. Die ohnehin schon großzügige Leistung wurde nochmals erhöht. In der Sonderversion, die es nur in der Farbe British Racing Green zu kaufen gab, leistete der überarbeitete 3,0 Liter-Sechszylinder nun 217 kW/295 PS und beschleunigte den BMW M3 GT in 5,9 Sekunden auf 100 km/h. Auch aerodynamisch wurde das Fahrzeug überarbeitet und verfügte jetzt über markante Spoiler an Heck und Bug. Der besondere Clou: Der Frontspoiler ließ sich vom Fahrer in seinem Winkel verstellen. In Sachen Ausstattung war das BMW M3 GT Coupé das Maß aller Dinge: Zwei Airbags gehörten ebenso

zur Serie wie Sportsitze mit Nappaleder und Kohlefaserabdeckungen im Innenraum. Der Preis des in nur 350 Exemplaren gefertigten Sondermodells lag bei 91 000 Mark.

Kraftkur: Weiterentwickelter Motor mit 3,2 Litern Hubraum und 321 PS.

Nichts ist so gut, als dass man es nicht noch besser machen könnte. Kurz nach der Erweiterung der BMW M3 Bandbreite durch die viertürige Limousine gab die BMW AG am 20. Juli 1995 bekannt, dass der BMW M3 noch dynamischer geworden war. Das neue Modell war einzig durch weiße Blinkergläser, einen schwarzen Kühlluft-Einlass im Frontspoiler sowie anders gestylte Räder beim Coupé vom bisherigen zu unterscheiden.

Das Besondere am neuen BMW M3 war der weiterentwickelte Motor. Er besaß zunächst einmal mehr Hubraum als zuvor, jetzt exakt 3 201 Kubikzentimeter und damit eine gute Grundlage für die Verbesserung der einschlägigen Werte. So stieg das maximale Drehmoment um rund zehn Prozent auf 350 Newtonmeter, während die Referenzdrehzahl von 3 600 min⁻¹ auf 3 250 min⁻¹ sank. Das Sechszylinder-Triebwerk mit vier Ventilen pro Zylinder leistete 236 kW/321 PS bei 7 400 Touren. Gleichzeitig hoben die Entwickler die Verdichtung von 10,8 auf 11,3 an, was Leistung und Verbrauch zugutekam.

Möglich gemacht hatte das vor allem eine neue Motor-Elektronik, die von BMW Elektronikern und Ingenieuren der BMW M GmbH gemeinsam konzipiert worden war. Mit einer Rechenleistung von 20 Millionen Befehlen pro Sekunde ermittelte die MSS 50 die jeweils optimalen Betriebsdaten wie Zündzeitpunkt, Einspritzzeit und Klopfregelung. Sie regelte das neue Doppel-VANOS und steuerte kennfeldabhängig die adaptive Stereo-Lambda-Regelung. Und noch vieles mehr. Damit war dieses Motormanagement-System wegweisend für die nachfolgenden Generationen elektronischer Steuerungen.

Doppel-VANOS auch für die Auslass-Nockenwelle.

Wie bisher wurden beim neuen BMW M3 Leistung, Drehmoment, Leerlaufverhalten und Schadstoffemissionen durch die verstellbare Einlass-Nockenwelle verbessert. Hinzu kam nun eine synchrone Regelung der Auslass-Nockenwelle. Dadurch wurde eine interne Abgasrückführung möglich, was die Stickoxid-Werte deutlich verringerte. Das stufenlos arbeitende System steigerte aber auch das Drehmoment im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Zugleich erzeugte es durch

kleinere Überschneidung auch weniger unverbrannte Restgase im Leerlauf und half damit, den Verbrauch weiter zu drosseln. Der Effekt war, dass der neue BMW M3 trotz Mehrleistung im DIN-Drittelmix 8,7 Liter je 100 Kilometer konsumierte. Am beeindruckendsten waren freilich die Fahrleistungen des neuen BMW M3: In nur 5,5 Sekunden spurtete er auf Tempo 100. Verbunden war die explosionsartige Leistungsentfaltung mit hoher Elastizität. Für die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h im vierten Gang ließ sich der Sportwagen gerade mal 5,7 Sekunden Zeit.

Sechsgang-Getriebe mit Schongang-Charakteristik.

Doch nicht nur der Motor des neuen BMW M3 erfuhr eine gründliche Modifikation, auch an Kraftübertragung und Fahrwerk arbeiteten die Ingenieure der BMW M GmbH mit Nachdruck. So setzten sie etwa den Wunsch vieler BMW M3-Kunden nach einer weiteren Fahrstufe mit einem neuen Sechsgang-Getriebe um. Der sechste Gang hatte dabei Schongang-Charakter. Dadurch sanken die Drehzahlen im oberen Tempobereich. Der zusätzliche Gang diente also hauptsächlich der Absenkung des Fahrgeräuschs bei sehr hohen Geschwindigkeiten und der Verringerung des Kraftstoffverbrauchs.

Auf dem Fahrwerks-Sektor, der eine der Domänen jedes BMW M3 war und ist, arbeiteten die Techniker vor allem an der Abstimmung. Sowohl Dämpfer als auch Federraten wurden komplett neu angepasst, ohne den Fahrkomfort zu schmälern. Die servounterstützte Zahnstangen-Lenkung blieb im Prinzip erhalten, war aber etwas direkter übersetzt und vermittelte dem Fahrer damit noch etwas mehr Fahrbahnkontakt als zuvor.

Einzigartig: M Compound Bremsen.

Ein ganz besonderes Highlight war die neue Vorderachsbremse, die es in dieser Form sonst nur noch im damaligen BMW M5 gab. Der Vorteil der sogenannten Compound Bremsen lag in der Verbund-Bauweise von Aluminium-Bremsscheibentopf und Grauguss-Reibring. Der Reibring war „schwimmend“ auf dem Topf befestigt, so dass er sich beim Bremsen ausdehnen konnte, ohne zu verziehen. Dadurch war eine hervorragende Wärmeableitung selbst bei höchsten Temperaturen gewährleistet, was sich zudem positiv auf die Lebensdauer auswirkte.

Weltneuheit 1997: Das erste Sequenzielle M Getriebe.

Obwohl mittlerweile ein reiner Straßensportwagen, profitierte der BMW M3 ständig von den Weiterentwicklungen im Rennsport. 1997 bot die BMW M GmbH als erster Automobilhersteller der Welt den BMW M3

gegen Aufpreis auch mit dem Sequenziellen M Getriebe (SMG) an. Mit diesem Getriebe lief der Gangwechsel in einer Ebene ab, die Kupplung wurde vollautomatisch bedient. Vorbild dafür war der erfolgreiche BMW 320i Renntourenwagen: Zum Hochschalten zog der Fahrer – ohne Betätigung der Kupplung – nur den Schaltstock kurz nach hinten, beim Runterschalten drückte er ihn einfach nach vorne. Dieses System bescherte einerseits extrem kurze Schaltzeiten, andererseits verhinderte es vor allem ein mögliches Verschalten durch den Fahrer.

Das neue Getriebe vereinte die Bedienungserleichterung einer Automatik mit der Möglichkeit zum sportlich-manuellen Schalten und wies in der Praxis viele Vorteile auf. Einerseits entfiel das Kupplungspedal, andererseits arbeitete hier im Gegensatz zu einer konventionellen Automatik kein hydraulischer Wandler mit seinen prinzipbedingten Verlusten, Gewichten und Trägheiten. Gegenüber einem herkömmlichen Handschaltgetriebe ergaben sich so weder Verluste bei den Fahrleistungswerten, noch Effizienzeinbußen durch den Wandler-Schlupf. Vor allem aber erhöhte sich der Spaß am Schalten merklich, denn das Sequenzielle M Getriebe ließ sich auf der manuellen Ebene blitzschnell, selbst bei komplett durchgetretenem Gaspedal, hoch- und runterschalten. Der Fahrer musste sich nicht mehr auf den Gangwechsel konzentrieren, sondern konnte die hohen Drehzahl-Reserven des BMW M3 nutzen und sich ganz dem Fahren widmen.

Kein Verschalten und kein Ausbrechen beim Gaswegnehmen.

Darüber hinaus wies das Sequenzielle M Getriebe auch in seiner Funktions-Sicherheit viele Vorzüge auf. Ein Verschalten durch den Fahrer war generell nicht mehr möglich, das System nahm nur Befehle an, die ohne Gefahr ausgeführt werden konnten. Zudem erfolgte etwa die Begrenzung des sogenannten Motor-Schleppmoments automatisch, so dass in kritischen Fahrsituationen, etwa beim Zurückschalten auf glatter Fahrbahn, das Auto nicht unkontrolliert ausbrach.

Neben all den Verbesserungen für das sportliche Fahren bot das SMG auch gleich noch mehr Komfort. Fahren im Stop-and-go-Betrieb war durch die automatische Kupplung mühelos geworden. Eine zweite Schaltgasse erlaubte es, in der Economy- („E“-) Stufe wie mit einer Automatik zu fahren. Sollte dabei die volle Fahrleistung genutzt werden, musste der Fahrer nur mit dem Fuß voll auf dem Gaspedal stehen bleiben und das SMG schaltete bis in den sechsten Gang durch. Ein Schaltvorgang dauerte nur rund 250 Millisekunden. Um dabei das Überdrehen des Motors zu verhindern, griff die Motorsteuerung durch Zündverstellung oder Ausblendung eines Zylinders ein.

Erfolgsbilanz: Jeder zweite BMW M3 mit SMG.

Mit diesem Getriebe betrat der BMW M3 absolutes Neuland im Sportwagensektor – und hatte durchschlagenden Erfolg damit: Anfänglicher Skepsis folgte ein Boom – zum Ende seiner Produktionszeit hatte fast jedes zweite Fahrzeug dieser BMW M3 Generation ein SMG. Vom Ausnahme-Sportwagen war er zum Verkaufsschlager geworden: Exakt 71 242 Mal lief er vom Band in Regensburg. Er war von 1992 bis 1999 der stille Star der umfangreichen BMW Palette, die dort in der Oberpfalz gefertigt wurde – als Coupé, Cabrio und Limousine. Das Konzept war so überzeugend, dass der BMW M3 in seinen letzten beiden Produktionsjahren zwei weitere Derivate zur Seite gestellt bekam. Der BMW M Roadster und das BMW M Coupé verfügten über den identischen Motor mit gleicher Leistung, basierten aber ansonsten weitgehend auf dem offenen beziehungsweise dem geschlossenen BMW Z3.

Die dritte Generation. Hochleistung und Präzision in aufregender Form.



Die Fangemeinde des BMW M3 musste nicht lange trauern. Bereits auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt im September 1999 sorgte der kommende BMW M3 als Showcar für viel Gesprächsstoff. Ein halbes Jahr später feierte er auf dem Genfer Automobilsalon Weltpremiere.

Der dritte BMW M3 kam sehr kraftvoll, breit und trotzdem elegant daher. Dank einer speziellen Frontschürze mit integrierten Nebelscheinwerfern und großen Kühllufteinlässen unterschied er sich deutlich von allen anderen Modellen der BMW 3er Reihe. Seine Motorhaube aus Aluminium wölbte sich in der Mitte zu einem markanten, sogenannten Powerdome, eine leichte Anhebung, um der BMW M3 Maschine Platz zu schaffen.

Die Seitenansicht der BMW M3 Karosserie einschließlich der Radläufe zeigte sich um 20 Millimeter verbreitert, mit Kiemen und BMW M3 Symbol in den vorderen Seitenwänden. Der neue BMW M3 wirkte bullig – sichtbare Folge einer aerodynamischen Optimierung und gleichzeitig Differenzierungsmerkmal gegenüber einem BMW 3er Coupé. Dazu passten üppige Breitreifen im Format 225/45 ZR 18 vorn und 255/40 ZR 18 hinten.

Diesen starken optischen Auftritt des M Kraftsportlers unterstrichen asphärische M Außenspiegel, seitliche Schwellerverkleidungen sowie eine aerodynamisch optimierte Heckschürze samt Heckspoiler-Lippe. Wer bei diesem Anblick noch immer nicht wusste, welches Auto ihn gerade überholt hat, dem signalisierten die vier Endrohre der doppelflutigen Abgasanlage dieses Modell als Mitglied im Kreis der BMW M Automobile.

Eigens entwickelte, ergonomisch hervorragende Sportsitze überzeugten durch eine einmalige Kombination aus Seitenhalt und uneingeschränkter Langstreckentauglichkeit. Neben den vielfältigen elektrischen Einstellmöglichkeiten in allen Ebenen war sogar eine Sitzlehnenbreitenverstellung als Sonderausstattung erhältlich.

Neuer Sechszylinder mit noch mehr Leistung und Drehmoment.

Kaum jemand hatte es anders erwartet: Das Herzstück des neuen BMW M3 war wieder ein Reihensechszylinder-Motor – das klassische BMW Aggregat. Wie schon sein Vorgänger bot auch dieses komplett neue Triebwerk viel Drehmoment, noch mehr Leistung – und das bei relativ geringem Benzinverbrauch und niedrigen Abgaswerten.

Aus einem Hubraum von exakt 3 246 Kubikzentimetern schöpfte der BMW M3 Motor die beeindruckende Leistung von 252 kW/343 PS bei einer Drehzahl von 7 900 min⁻¹, das maximale Drehmoment erreichte 365 Newtonmeter bei 4 900 min⁻¹. Damit errechnet sich eine spezifische Leistung von immerhin 105 PS pro Liter, ein Wert, der nur von wenigen Hochleistungssportwagen ohne Aufladung weltweit erreicht wurde.

Zu den Highlights des Motors gehörte unter anderem ein reibungsoptimierter Zylinderkopf mit Schlepphebel-Ventilsteuerung. Die aus den anderen M Modellen bekannte Doppel-VANOS-Steuerung war weiter optimiert worden. Für die Betätigung der sechs Einzeldrosselklappen war die Elektronische Drosselklappen-Regelung (EDR) zuständig. Sie kommunizierte direkt mit dem speziell für den BMW M3 entwickelten Motorsteuergerät MSS 54. Dieses Mehrprozessorsystem verfügt über zwei 32-bit-Microcontroller und zwei Timing-Coprozessoren. Es besaß eine Rechenleistung von 25 Millionen Berechnungen pro Sekunde.

Hauptziel bei der Entwicklung des neuen BMW M3 Motors war jedoch nicht die schiere Produktion von Drehmoment. Im Vordergrund stand vor allem Schubkraft als Zeichen eines optimalen Umgangs mit dem verfügbaren Leistungspotential. Schubkraft beruhte vor allem auf dem überaus hohen Drehvermögen dieser Maschine in Verbindung mit einer relativ kurzen Achsübersetzung: Die vorhandene Leistung ließ sich wesentlich effizienter zur Beschleunigung umsetzen als bei niedriger drehenden Motoren – und zwar über den gesamten Geschwindigkeitsbereich. Dazu gewährleistete die querkraftgeregelter Ölversorgung eine zuverlässige Schmierung und Kühlung des Motors in extremen Kurvenfahrten ebenso wie bei starken Bremsmanövern.

Ein paar Zahlen hierzu: Aus dem Stand auf Tempo 100 beschleunigte der BMW M3 in nur 5,2 Sekunden; bis dieses Auto im vierten Gang von 80 auf 120 km/h spurtete, vergingen gerade einmal 5,4 Sekunden. Ein spezieller Schalter, die M Fahrdynamik Control, erlaubte es dem Fahrer darüber hinaus, das Motoransprechverhalten sportlich oder komfortabel zu wählen.

Weltneuheit beim M3: Variable M Differenzialsperre.

Diese kultivierte, aber kraftvolle Leistungsentfaltung ließ sich über das Sechsgang-Schaltgetriebe problemlos auf die Straße übertragen. Die erstmals beim BMW M3 eingesetzte Variable M Differenzialsperre leistete dabei wirkungsvolle Unterstützung.

Differenzialsperren können Antriebskraft unterschiedlich stark auf die hinteren Antriebsräder einzeln verteilen, je nachdem, welches Rad momentan bessere Traktion hat. Das Besondere an der variablen M Differenzialsperre war, dass sie nicht wie herkömmliche Systeme das unterschiedliche Drehmoment des linken und rechten Hinterrades erfasste, sondern deren unterschiedliche Drehzahlen. Die Drehzahldifferenz wurde durch das viscoseöhlhaltige Sperrsystem ausgeregelt, so dass wieder genügend Vortrieb vorhanden war. Somit stand eine 0- bis 100-prozentige Sperrwirkung zur Verfügung. Dies bot dem BMW M3 Fahrer fühlbare Vorteile sowohl beim Anfahren aus schwierigen Situationen als auch beim sportlichen Kurvenfahren.

Das vielfach im internationalen Motorsport erprobte und weiter entwickelte M Sportfahrwerk des BMW M3 sorgte für eine exzellente Straßenlage, schließlich verteidigte dieses Auto das Prädikat „Best Handling Car“. Um fahrdynamischen Grenzbelastungen aller Art gewachsen zu sein, hatten sich die Ingenieure der BMW M GmbH viel einfallen lassen: Extrem hohe Steifigkeit und gleichzeitige Minimierung der so genannten ungefederten Massen erzeugten in Kombination eine Direktheit im Fahrverhalten, die selbst in dieser Klasse ihresgleichen suchte. Wo viel Kraft ist, sollte auch viel Bremskraft sein. Deshalb bekam der BMW M3 eine üppig dimensionierte Hochleistungs-Bremsanlage, erneut mit den schwimmend gelagerten M Compound Bremsen und gelochten Bremsscheiben.

Eine Offenbarung: Das M3 Cabriolet.

Kaum war das neue BMW M3 Coupé sehr erfolgreich gestartet, da machte schon eine zweite attraktive Variante von sich reden: Das neue BMW M3 Cabrio, ein offener Sport-Viersitzer der Extraklasse, kam im Frühjahr 2001 auf den Markt. Obwohl bis zur A-Säule identisch mit dem BMW M3 Coupé, besaß dieses Auto eine hohe Eigenständigkeit. Die prägnante Gürtellinie und der Cabrio-Charakter ließen es noch breiter, flacher und kraftvoller erscheinen.

Selbstverständlich besaß das BMW M3 Cabrio zahlreiche M typische Eigenschaften. Dazu gehörte der 252 kW/343 PS starke Hochdrehzahl-Saugmotor, ein perfekt abgestimmtes M Fahrwerk, die Variable

M Differenzialsperre, M Hochleistungsbremsen und die eigenständigen M Designelemente. Sie verbanden sich mit Merkmalen, die charakteristisch für ein BMW 3er Cabrio waren: elektrisch verstellbare Sportsitze mit integriertem Gurtsystem, ein variabler Verdeckkasten und ein hohes Sicherheitsniveau dank maximaler Karosseriesteifigkeit sowie serienmäßigem Überrollschutzsystem.

Das Interieur-Ambiente war gegenüber dem Vormodell, das schon einen großen Erfolg in einer kleinen Nische hatte, noch hochwertiger. Und das 250 km/h schnelle BMW M3 Cabrio hatte Power: In nur 5,5 Sekunden beschleunigte es aus dem Stand auf Tempo 100, benötigte im vierten Gang von 80 auf 120 km/h nur 5,9 Sekunden, verbrauchte aber im Durchschnitt nur 12,1 Liter je 100 Kilometer.

US-Renner BMW M3 GTR: Der stärkste BMW M3.

In den USA sorgte derweil ein ganz anderer BMW M3 für Aufregung. 2001 fiel die erste Startflagge für den neuen BMW M3 GTR mit einem 450 PS starken V8-Motor. Der stärkste BMW 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 vierfach auf: Zwei Fahrzeuge setzt 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.

Ab Februar 2002 war der von 330 kW/450 PS auf 258 kW/350 PS gedrosselte Straßenrenner zum Preis von rund 250 000 Euro auch käuflich zu erwerben. Technisch war die zivile Version sehr eng an die Rennversion angelehnt. Unter der Motorhaube mit zusätzlichen Kühlschlitzen verrichtete ein V8-Hochleistungsmotor mit Trockensumpfschmierung seinen Dienst. Ebenfalls mit an Bord waren ein Sechsgang-Handschaltgetriebe sowie eine Zweischeibenkupplung, wie sie im Rennfahrzeug verwendet wurde. Auch die Karosserie war der Rennversion ähnlich: Aus Gründen der Gewichtsersparnis bestanden das Dach, der Heckflügel sowie die Front- und Heckschürze aus kohlefaserverstärktem Kunststoff.

Zweite Generation des SMG: Schalt paddles am Lenkrad.

Damit endete die Weiterentwicklung der Idee „BMW M3“ freilich noch längst nicht. Ebenso dynamisch wie die Autos selbst folgte bereits

wenige Monate später das nächste Highlight: das Sequenzielle M Getriebe (SMG), das im BMW M3 den Perfektionsgrad der zweiten Generation erreicht hatte. Um in den jeweils gewünschten Gang zu gelangen, konnte das SMG blitzschnell über Schaltwippen – so genannte „Paddles“ - am Lenkrad bedient werden. Dabei konnte der Fahrer voll auf dem Gaspedal bleiben. Modernste Motorelektronik unterbrach für Millisekunden die Zugkraft des Motors, das Steuergerät übernahm elektro-hydraulisch den Gangwechsel sowie das Öffnen und Schließen der Kupplung. Diese zweite Generation des SMG glänzte zudem mit noch kürzeren Zugkraftunterbrechungen: Jetzt betrug die Zeit für die schnellsten Schaltvorgänge nur 80 Millisekunden. So schnell kann kaum jemand von Hand einen Gang wechseln. Außerdem hatte der BMW M3 Fahrer dank Drivelogic die Möglichkeit, beim sequenziellen Schaltvorgang von Hand die Schaltdynamik in sechs verschiedenen Programmen seiner Fahrweise anzupassen – von ausgeglichen dynamisch bis sehr sportlich. Schließlich konnte noch das Fahrprogramm S6 gewählt werden, wenn das beim BMW M3 serienmäßige DSC-System (Dynamic Stability Control) ausgeschaltet war. Dann schaltete das SMG mit sportlich-puristischen Schaltzeiten wie im Rennwagen.

BMW M3 CSL: Das 110-Prozent-Auto.

Im Jahr 2003 brachte BMW die Serienversion eines Concept Cars auf den Markt, das schon auf der Internationalen Automobil-Ausstellung 2001 in Frankfurt für Aufsehen gesorgt hatte: den BMW M3 CSL. Das Kürzel stand für Coupé, Sport und Leichtbau. Eine Tradition, die bei BMW bis in die 1930er Jahre zurückreicht, als das legendäre BMW 328 Mille Miglia Touring Coupé entstand. Im Vordergrund stand bei diesem Fahrzeug keine radikale Abmagerungskur durch das Entfernen einzelner Komponenten, sondern intelligenter Leichtbau. Dies bedeutete Gewichtsreduzierung durch den Einsatz der jeweils am besten geeigneten Werkstoffe an der richtigen Stelle. Insgesamt konnten die Experten den BMW M3 um gut 110 Kilogramm abspecken, so dass er in der CSL-Variante lediglich 1 385 Kilogramm auf die Waage brachte. Auch der Motor wurde einer Überarbeitung unterzogen und leistete in dieser Version 265 kW/360 PS. Daraus resultierte ein Leistungsgewicht von nur 3,85 Kilogramm pro PS – ein geradezu sensationeller Wert, der den BMW M3 CSL im Vergleich zum serienmäßigen BMW M3 noch agiler auftreten ließ. Den klassischen Sprint aus dem Stand auf 100 km/h schaffte er in nur 4,9 Sekunden. Von null auf Tempo 200 benötigte er nur 16,8 Sekunden. Seine Höchstgeschwindigkeit wurde elektronisch auf 250 km/h limitiert.

M Track Mode.

Ein besonderer Leckerbissen des BMW M3 CSL für rennsportlich ambitionierte Fahrer war der M Track Mode. Diese Funktion der Dynamischen Stabilitäts Control (DSC) war speziell für die Fahrt auf Rennstrecken abgestimmt und musste vom Fahrer bewusst über eine Taste am Lenkrad aktiviert werden. Das System griff erst im absoluten Grenzbereich ein. So ermöglichte der M Track Mode auch dem ambitionierten Laien die sichere Kurvenfahrt auf der sprichwörtlich letzten Rille.

Innovative Materialien an der richtigen Stelle.

Besonders signifikant wirkte sich der intelligente Leichtbau des BMW M3 CSL beim Dach in CFK-Sichtoptik aus. Dieses großflächige Bauteil, im BMW Werk Landshut von Spezialisten gefertigt, war nicht nur rund sechs Kilogramm leichter als ein herkömmliches Dach. Es senkte durch seine exponierte Position auch den Schwerpunkt des Fahrzeugs. Nahezu jedes Bauteil des BMW M3 nahmen sich die Ingenieure von BMW M bei ihrer Gewichtsprüfung vor und verbanden es mit den am besten geeigneten Materialien zur Gewichtseinsparung. So fanden sie sogar Glasfaser-Kunststoffe aus der Luft- und Raumfahrt für den BMW M3 CSL: Zum Einsatz kam etwa der Baustoff Endlosglasfaser-Thermoplast für die Trägerstruktur der Durchladeeinrichtung und den hinteren Stoßfängerträger. Oder die Papierwaben-Sandwichplatte für den Gepäckraumboden. Wie schon der BMW M3 hat auch der BMW M3 CSL außerdem eine Motorhaube aus Aluminium, seine Heckscheibe besteht aus Dünnglas.

2004 und 2005: Der BMW M3 GTR dominiert auf dem Nürburgring.

Elf Jahre, nachdem der erste BMW M3 GTR in Europa um Siege fuhr, gingen 2004 die BMW M3 GTR der neuen Generation an den Start. Je zwei dieser jetzt mit Achtzylinder-Motor ausgerüsteten Rennfahrzeuge starteten bei den 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps und auf dem Nürburgring. Das Ergebnis: Klassensieg in Belgien und zwei Doppelsiege auf der legendären Rennstrecke in der Eifel.

Concept Car 2007: Der neue BMW M3 lässt grüßen.

Sieben Jahre nach seinem Verkaufsstart war der BMW M3 im Jahr 2007 zwar kein altes Auto geworden, aber in der schnelllebigen Sportszene schon in die Jahre gekommen. Wie es weitergehen sollte, zeigte BMW auf dem 77. Internationalen Automobilsalon in Genf: Die Konzeptstudie, die im Frühjahr 2007 zum ersten Mal dem Publikum gezeigt wurde, gewährte einen Ausblick darauf, wie sich ein zukünftiger BMW M3 auf der Straße präsentieren könnte. Die Grundform für das BMW M3

Concept Car beruhte traditionell auf dem aktuellen BMW 3er Coupé. Allerdings: Zu den wenigen unmittelbar aus dem Serienmodell übertragenen Komponenten gehörten lediglich Scheinwerfer und Rückleuchten sowie als einzige Karosserieelemente die beiden Türen und der Kofferraumdeckel. Die aus Aluminium gefertigte Motorhaube wies wieder die markante, großflächige Auswölbung auf, den Powerdome. Er deutete ebenso wie die daneben platzierten Luftführungsöffnungen das hohe Potenzial an, das von einem Triebwerk unter der Haube eines BMW M3 zu erwarten war. Und dort deutete sich eine Premiere an: Im BMW M3 Concept Car war kein Sechszylinder-, sondern ein Achtzylinder-Motor eingebaut. Es war ab sofort ein offenes Geheimnis, dass ein solches Triebwerk auch für das spätere Serienauto zu erwarten war.

Die vierte Generation. Achtzylinder-Triebwerk für neue Höchstleistungen.



Tatsächlich debütierte die vierte Generation des BMW M3 wenige Monate später, im Herbst 2007, und hielt all das, was das Concept Car versprochen hatte: Bis auf wenige Komponenten war das schnelle Coupé ein komplett neu konstruiertes Fahrzeug. Beeindruckendes Herzstück war ein vollständig neu entwickelter Achtzylinder-Motor in V-Anordnung, der herausragende Leistungsentfaltung und einzigartige Dynamik garantierte. Aus einem Hubraum von 3 999 Kubikzentimetern mobilisierte das neue Triebwerk eine Leistung von 309 kW/420 PS und ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter. Dementsprechend atemberaubende Fahrleistungen konnte der neue BMW M3 vorlegen. Er beschleunigte in 4,8 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine – von der Motorelektronik limitierte – Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h.

Der neue V8 war mit nur 202 Kilogramm ein ausgesprochenes Leichtgewicht. Die BMW M Ingenieure schafften es damit sogar, den gewichtsoptimierten Sechszylinder-Motor des Vorgängermodells zu unterbieten, der immerhin rund 15 Kilogramm schwerer war. Das Gewicht von zwei zusätzlichen Zylindern wurde also deutlich überkompensiert.

Seine prägnanteste Charaktereigenschaft verdankte der Achtzylinder-Motor der Umsetzung des BMW M typischen Leistungsausbeute: Erst bei 8 400 min⁻¹ erreichte der V8 seine Höchstdrehzahl – und wer bis dahin auf dem Gaspedal blieb, konnte sich imposanter Schubkraft erfreuen. Fast schon bescheiden nahm sich dagegen der Kraftstoffverbrauch des neuen Hochleistungs-V8 mit durchschnittlich 12,4 Liter je 100 Kilometer aus.

Der günstige Wert ging zu einem großen Teil auch auf das intelligente Energiemanagement zurück. So steigerte die Brake Energy Regeneration (Bremsenergie-Rückgewinnung) die Effizienz des Antriebs weiter. Die Erzeugung von Strom für das Bordnetz konzentrierte sich dabei auf die Schub- und Bremsphasen, während der Zugphasen wurde der Generator im Regelfall abgekoppelt. Neben einer besonders effizienten Stromerzeugung führte dieses Verfahren auch dazu, dass beim Beschleunigen mehr Antriebskraft zur Verfügung stand.

Leichtbau-Fahrwerk setzt überlegen Motorleistung optimal um.

Das Fahrwerk des neuen BMW M3 entstand in Anlehnung an die Radaufhängung des BMW 3er Coupé, war jedoch in nahezu allen Bauteilen vollständig neu konstruiert. Ziel war dabei neben der Anpassung an die deutlich erhöhten Antriebskräfte eine umfassende Gewichtseinsparung. So bestanden fast alle Komponenten der Vorderachse, die als Doppelgelenk-Federbeinachse ausgeführt war, aus Aluminium. Bis auf einen Lenker komplett neu entwickelt war auch die ebenfalls in Leichtbauweise konzipierte Fünflenker-Hinterachse, bei der ein Gewichtsvorteil von rund 2,5 Kilogramm realisiert werden konnte. Sogar bei der Hochleistungsbremsanlage mit Compound-Scheiben gelang es den Ingenieuren der BMW M GmbH, weiteres Gewicht einzusparen. Das neue Hinterachsgetriebe des BMW M3 war mit der Variablen M Differenzialsperre ausgestattet, die bei Bedarf ein bis zu 100-prozentiges Sperrmoment aufbaute und so auch in besonders anspruchsvollen Fahrsituationen für optimale Traktion sorgte. Ergänzt wurde das Leichtbau-Fahrwerk durch die Servotronic-Lenkung, eine Hochleistungsbremsanlage mit belüfteten Scheiben ringsum sowie die elektronisch gesteuerte Fahrdynamikregelung Dynamische Stabilitäts Control (DSC). Als Option stand für den neuen BMW M3 darüber hinaus die Elektronische Dämpfer Control (EDC) zu Wahl.

Elektronik erlaubt Anpassung an individuellen Fahrstil.

Das neu entwickelte Fahrwerk des BMW M3 stellte dem ambitionierten Fahrer bereits eine hervorragende Basis zur Verfügung. Der besonders sportlich orientierte Pilot konnte sein neues Coupé dem eigenen Fahrstil entsprechend über die elektronische Steuerung aber noch individueller anpassen. Beispielsweise ließ sich die Dynamische Stabilitäts Control komplett ausschalten. Über das Bediensystem BMW iDrive konnte außerdem das Niveau der Lenkunterstützung Servotronic vorgewählt werden. Die optionale Elektronische Dämpfer Control verfügte über drei Programme, die sich per Tastendruck vorwählen ließen. Durch die Verstellung der Dämpferkraft ließ sich das fahrdynamische Verhalten in Kurven sowie beim Bremsen und Beschleunigen optimieren. Auch für die Motorsteuerung standen drei Kennfelder zur Wahl, die das Ansprechverhalten des Achtzylinders deutlich veränderten.

Exklusiv im Fahrzeugsegment: Dach aus Kohlefaser.

Bei kaum einem Karosserieelement kam die fortschrittliche Technologie des neuen BMW M3 so offensichtlich zum Ausdruck wie beim Dach: Es bestand aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK). Dabei blieb die Faserstruktur des Leichtbau-Werkstoffs sichtbar – nur ein Klarlack überzog die Hightech-Oberfläche. Neben der exklusiven Optik hatte das

CFK-Dach vor allem auch einen handfesten technischen Vorteil: Es wog deutlich weniger als ein Stahldach. Dadurch sank aber nicht nur das Gesamtgewicht des Fahrzeugs. Durch die Gewichtseinsparung am höchsten Punkt der Karosserie wurde zusätzlich der Fahrzeugschwerpunkt spürbar abgesenkt und damit das Fahrverhalten besonders in schnell durchfahrenen Kurven optimiert.

Debüt-Feuerwerk: Limousine und Cabrio folgen nur Monate später.

Innerhalb von acht Monaten brannte BMW ein regelrechtes BMW M3 Feuerwerk ab. Noch im Herbst 2007 fuhr die fünfsitzige BMW M3 Limousine neben das viersitzige Coupé an den Start. Rechtzeitig vor der Freiluft-Saison 2008 folgte das BMW M3 Cabrio, das ein Jahr nach dem Concept Car auf dem Genfer Autosalon seine Weltpremiere feierte. Das Resultat: Im Geschäftsjahr 2008 erzielte die BMW M GmbH das zweitbeste Ergebnis ihrer bisherigen Unternehmensgeschichte. Treibende Kraft für diese positive Entwicklung war insbesondere der BMW M3, der in seinem ersten vollständigen Produktionsjahr auf fast 18 000 weltweit verkaufte Einheiten kam. Ungezählte Auszeichnungen und Testsiege bestätigten den Kunden, dass sie das richtige Automobil gekauft hatten. Wie sein Vorgänger mit sechs Zylindern errang der V8 des BMW M3 mehrfach den begehrten Titel der „International Engine of the Year“, und der Fünfsitzer wurde mehrmals zur „Sportlichsten Limousine des Jahres“ gewählt.

Ab 2008 verfügbar: M DKG mit Drivelogic.

Mit dem neuen M Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) mit Drivelogic stellte die BMW M GmbH ebenfalls im Jahr 2008 das weltweit erste für Hochdrehzahlmotoren ausgelegte Doppelkupplungsgetriebe vor. Es ermöglichte Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung und bot mit sieben Gängen eine optimale Übersetzungsanbindung für betont dynamische Beschleunigungsvorgänge. Das neue M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic war die vierte Generation und konsequente Weiterentwicklung der automatisierten Schaltgetriebe in M typischer Konfiguration. Angeboten wurde es für die Modelle BMW M3 Coupé, BMW M3 Limousine und BMW M3 Cabrio.

Comeback im Triumph: Der BMW M3 ist wieder auf der Rennstrecke.

Mittlerweile startete der neue BMW M3 auch im Motorsport voll durch. Der damalige BMW Motorsport Direktor Mario Theissen: „Schon dem Serienmodell des BMW M3 liegt die Sportlichkeit buchstäblich in den Genen. Eine Rennversion dieses Autos zu entwickeln, hat sich für uns deshalb geradezu aufgedrängt.“ Als seriennaher BMW M3 GT4 verhalf er Privatfahrern zu Siegen, als langstreckentauglicher BMW M3 GT2

diente er für Werkseinsätze. Im Mai 2010 gewann der neue, 500 PS starke Dauerläufer auf Anhieb den 24-Stunden-Marathon auf dem Nürburgring.

Praktisch zeitgleich führte die BMW M GmbH den BMW M3 GTS ein. Das auf den Clubsport ausgerichtete Coupé verfügte über einen in Hubraum und Leistung gesteigerten V8-Motor sowie eine spezifische Abstimmung des 7-Gang M DKG mit Drivelogic. Dazu kamen neben der modifizierten Fahrwerkstechnik zudem auch gezielte Optimierungen in den Bereichen Aerodynamik und Leichtbau. Der auf 4 361 Kubikzentimeter vergrößerte Achtzylinder des BMW M3 GTS entwickelte 331 kW/450 PS und hatte dank eines Leistungsgewichtes von nur 3,4 Kilogramm pro PS buchstäblich leichtes Spiel mit dem Coupé: In der für den Rennstreckeneinsatz optimierten Getriebe- und Fahrwerkskonfiguration beschleunigte der BMW M3 GTS innerhalb von nur 4,4 Sekunden von null auf 100 km/h. Die 1 000-Meter-Marke wurde aus dem Stand in 22,5 Sekunden erreicht, die Höchstgeschwindigkeit betrug 305 km/h.

Intelligenter Leichtbau für Höchstleistung: Der BMW M3 CRT.

2011 ergänzte der neue BMW M3 CRT das Modellprogramm. Das Kürzel CRT stand für „Carbon Racing Technology“ und unterstrich das Konzept des Neuzugangs: Erstmals kam bei diesem Modell ein weltweit einzigartiges Verfahren für die Produktion von Komponenten aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) zum Einsatz.

Der von der Manufaktur der BMW M GmbH auf Basis der BMW M3 Limousine gefertigte BMW M3 CRT verfügte über modellspezifische Leichtbaukomponenten. Damit stand er in der Tradition besonders exklusiver und mithilfe von Leichtbau optimierter BMW Modelle – wie dem BMW 3.0 CSL aus den 1970er-Jahren. Die BMW M GmbH konnte beim intelligenten Leichtbau auf umfangreiche Erfahrungen aus dem Motorsport zurückgreifen. Die aus CFK gefertigte Motorhaube des BMW M3 CRT erreichte gegenüber dem Serienbauteil aus Aluminium eine Gewichtsersparnis von rund 50 Prozent. Die Sitzschalen für Fahrer und Beifahrer bestanden ebenso aus CFK wie der Heckspoiler und ein in die Frontschürze integriertes Luftleitelement.

Der auf 67 Exemplare limitierte BMW M3 CRT erreichte ein Leergewicht von 1 580 Kilogramm. Damit war er 45 Kilogramm leichter als die BMW M3 Limousine. Bei Berücksichtigung der umfangreichen Ausstattung des Sondermodells summierte sich dieser Gewichtsvorteil sogar auf 70 Kilogramm. Das Leistungsgewicht des Hochleistungssportwagens betrug 3,5 Kilogramm pro PS.

Wie der BMW M3 GTS besaß auch der BMW M3 CTR einen 4,4 Liter großen Achtzylinder-Motor mit 331 kW/450 PS. Seine Kraft übertrug er per 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic auf die Hinterräder. Für den Sprint von null auf 100 km/h benötigte der mit einem Gewindefahrwerk ausgerüstete BMW M3 CRT nur 4,4 Sekunden. Seine Höchstgeschwindigkeit war elektronisch auf 290 km/h limitiert.

Historischer Triumph beim Comeback in der DTM.

Der BMW M3 GT2 sorgte auch 2011 international im Motorsport für Aufsehen. In der American Le Mans Series gewann BMW die Markenwertung in der GT-Klasse. Zugleich sicherten sich BMW Piloten den Fahrertitel.

Eine andere Nachricht elektrisierte die BMW Fans im Sommer 2011 regelrecht: BMW kündigte nach 20 Jahren Pause die Rückkehr in die DTM für 2012 an. Der dafür entwickelte neue BMW M3 DTM verfügte über ein CFK-Monocoque-Chassis und einen rund 353 kW/480 PS starken 4,0 Liter großen V8-Motor. Die Kraftübertragung erfolgte über ein sequenzielles 6-Gang-Getriebe mit pneumatischer Betätigung über Schaltwippen am Lenkrad.

Die BMW Teams Schnitzer, RMG und RBM setzten in der Saison 2012 insgesamt sechs der neuen BMW M3 DTM im Deutschen Tourenwagen Masters ein. Als Fahrer gingen unter anderem der amtierende DTM-Champion Martin Tomczyk und der mehrfache Tourenwagen-Weltmeister Andy Priaulx für BMW an den Start. Der Kanadier Bruno Spengler bescherte BMW schon im zweiten Rennen nach dem DTM-Comeback auf dem Lausitzring den ersten Sieg. Es war der Beginn einer sensationellen Erfolgsserie, an deren Ende ein unerwarteter Triumph stand. Spengler sicherte sich den DTM-Fahrertitel 2012, sein Rennstall BMW Team Schnitzer gewann die Teamwertung und die DTM-Herstellerwertung ging an BMW. Der damalige BMW Motorsport Direktor Jens Marquardt fasste das Geschehen nach dem Saisonfinale in Hockenheim treffend zusammen: „Wir haben Motorsport-Geschichte geschrieben.“

Nur 54 Exemplare: BMW M3 Champions Edition.

Die Ereignisse des DTM-Comeback-Jahres 2012 hatten alle Erwartungen übertroffen. Die BMW M GmbH würdigte diesen Erfolg mit der auf 54 Einheiten limitierten BMW M3 Champions Edition. Die Stückzahl erinnerte an die Zahl der Rennsiege, die BMW seit 1984 in der DTM insgesamt errungen hatte. In Anlehnung an Bruno Spenglers Rennfahrzeug war die im Dezember 2012 vorgestellte Sonderedition

ausschließlich in Frozen Black metallic erhältlich. Optisch stellte das BMW M Streifen Design über CFK-Dach und Heckklappe zusätzlich einen engen Bezug zum erfolgreichen BMW M3 DTM her.

Ebenfalls 2012 entstand die BMW M3 Coupé Lime Rock Park Edition, die exklusiv auf dem US-amerikanischen Markt verfügbar war. Namensgeber der auf 200 Exemplare limitierten Auflage war die berühmte Rennstrecke im US-Bundesstaat Connecticut. Rennstreckenbesitzer Skip Barber charakterisierte die Sonderedition als „klassischen Wagen für eine klassische Strecke“. Die BMW M3 Coupé Lime Rock Park Edition war ausschließlich im Farbton Feuerorange metallic verfügbar. Sie verfügte unter anderem über das Competition Paket und besaß eine Leichtbau-Auspuffanlage aus Titan.

Zum Abschied weitere Erfolge und ein Titel in der DTM.

2013 feierte der BMW M3 DTM weitere große Erfolge. Die BMW Werksfahrer Augusto Farfus, Bruno Spengler und Timo Glock gewannen zusammen fünf von zehn DTM-Meisterschaftsläufen. Sie legten damit das Fundament für die erfolgreiche Titelverteidigung von BMW in der DTM-Herstellerwertung. Farfus belegte zudem Platz zwei im Fahrer-Championat vor Titelverteidiger Spengler.

Die Produktion der vierten Generation des BMW M3 endete im Laufe des Jahres 2013. Zum Saisonende verabschiedete sich auch der BMW M3 DTM von der großen Motorsportbühne. Seine Nachfolge trat ab 2014 der neue BMW M4 DTM erfolgreich an.

Die fünfte Generation. Hochdrehzahlkonzept und Turboaufladung.



Der Start der fünften Generation des BMW M3 brachte Veränderungen im Modellportfolio. Das zweitürige Coupé und das Cabrio firmierten von jetzt an jeweils unter der Bezeichnung BMW M4. Der inzwischen schon traditionsreiche Name BMW M3 stand nun ausschließlich für die viertürige Ausführung. Ihre Weltpremiere feierte die neue BMW M3 Limousine im Januar 2014 auf der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit.

Neu: Ein besonders effizienter neuer Sechszylinder-Motor.

Die auffälligste Veränderung gegenüber dem Vorgängermodell verbarg sich unter der Motorhaube der neuen BMW M3 Limousine. Statt des bisherigen V8-Motors sorgte jetzt wieder ein Reihensechszylinder-Motor für Vortrieb. Damit kehrte die BMW M GmbH zu jenem Antriebskonzept zurück, das bereits die zweite und dritte Generation der Sportwagen-Ikone gekennzeichnet hatte. Zugleich hielt erstmals die M TwinPower Turbo Technologie Einzug in ein BMW M3 Modell.

Der neuentwickelte, aufgeladene 3,0 Liter-Motor leistete 317 kW/431 PS. Damit übertraf er die Höchstleistung des Achtzylinder-Motors der Vorgängergeneration leicht. Beim maximalen Drehmoment legte das Triebwerk der neuen BMW M3 Limousine dagegen um annähernd 40 Prozent zu. Über einen sehr breiten Drehzahlbereich zwischen 1 850 und 5 500 min⁻¹ standen jetzt 550 Newtonmeter zur Verfügung. Mit einer maximalen Drehzahl von 7 600 Umdrehungen pro Minute besaß das neue Antriebsaggregat dazu eine Drehwilligkeit, die für einen Turbomotor einzigartig war. Herausragend war auch die Effizienz des Triebwerks, denn Verbrauch und Emissionen lagen bei der neuen BMW M3 Limousine um rund 25 Prozent unter den Werten des Vorgängermodells.

Serienmäßig verfügte der neue Viertürer über ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Beim Zurückschalten löste das Getriebe eine Zwischengasfunktion aus. Diese Anschlussdrehzahlregelung diente der Fahrzeugstabilisierung und hatte ihren Ursprung im Motorsport. Auf Wunsch stand das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (M DKG) mit Drivelogic zur Wahl. Es konnte per Wählhebel auf der Mittelkonsole oder über Schaltwippen am Lenkrad bedient werden.

Innovatives Klappenkonzept für den unverwechselbaren Sound der BMW M3 Limousine.

Die Fahrleistungen unterstrichen den herausragend sportlichen Charakter der neuen BMW M3 Limousine. Das optional verfügbare M DKG sorgte dabei mit seiner integrierten Launch Control für eine optimale Beschleunigung aus dem Stand. Den Sprint von null auf 100 km/h absolvierte die BMW M3 Limousine mit 7-Gang M DKG in 4,1 Sekunden. Mit dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe dauerte diese Beschleunigungsmessung 4,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit der BMW M3 Limousine wurde bei 250 km/h elektronisch abgeregelt. Sie ließ sich als Bestandteil des optionalen M Driver's Package auf 280 km/h anheben.

Für den sportlichen Sound der BMW M3 Limousine sorgte das innovative Klappenkonzept der doppelflutigen Abgasanlage. Die unmittelbar vor dem Nachschalldämpfer angeordneten, elektrisch gesteuerten Klappen garantierten einen unverwechselbaren Klang – und zugleich einen minimalen Abgasgedruck.

Ausdrucksstarke Front und charakteristische Designelemente.

Typische BMW M Designmerkmale kennzeichneten das äußere Erscheinungsbild der BMW M3 Limousine. Die modern interpretierten Doppelscheinwerfer gehörten ebenso zum ausdrucksstarken Gesicht wie die markante BMW Niere mit ihren schwarz lackierten Nierenstäben. Charakteristisch auch der Powerdome auf der Motorhaube und die kraftvoll geformte Frontschürze mit ihren drei großen Lufteinlässen zur Kühlung von Motor und Bremsanlage. In der Seitenansicht unterstrichen muskulöse Radhäuser das fahrdynamische Potenzial der neuen BMW M3 Limousine. Die Heckschürze mit integriertem Diffusor und die hochglanzpolierten Doppelendrohr-Paare prägten die Heckansicht. Eine klar definierte Abrisskante in Form eines Gurney reduzierte den Auftrieb und sorgte zudem für eine markante Optik.

Interieur mit M typischen Ausstattungsdetails.

Die BMW typische Fahrerorientierung prägte das Interieur der BMW M3 Limousine. Dazu kamen Ausstattungsdetails, die den sportlichen Charakter des Fahrzeugs auch im Innenraum deutlich unterstrichen. Dazu zählten die M spezifisch gestalteten Rundinstrumente mit weißen Grafiken ebenso wie das M Lederlenkrad mit Chromspange und farbigen Kontrastnähten. In Verbindung mit dem optionalen M DKG ergänzten Schaltwippen in Galvanik-Optik die Ausstattung. Auch die Vordersitze zeigten eindeutige Verbindung zum Motorsport. Die BMW M Sportsitze boten in der Breite verstellbare

Seitenwangen und eine tiefe Sitzfläche für perfekten Halt und eine ideale Sitzposition.

Leichtgewicht für gesteigerte Effizienz und Fahrdynamik.

Im Vergleich zum Vorgängermodell sank das Fahrzeuggewicht der neuen BMW M3 Limousine ausstattungsbereinigt um rund 80 Kilogramm. Die konsequente Umsetzung intelligenter Leichtbau-Maßnahmen ermöglichte diese Gewichtsreduktion, die der Fahrdynamik ebenso wie der Effizienz zugutekam. Dafür kamen verstärkt leichte Materialien wie kohlenstofffaserverstärkter Kunststoff und Aluminium zum Einsatz. Ein Beispiel dafür war das Carbon-Dach, über das nun erstmals auch die BMW M3 Limousine verfügte.

Fahrwerkslösungen aus dem Motorsport.

Eine hohe Steifigkeit der Achssysteme bei geringem Gewicht war eine Voraussetzung für die außergewöhnlich hohe Agilität und Fahrdynamik der neuen BMW M3 Limousine. Dank Aluminium-Bauweise sparten Vorder- und Hinterachse gegenüber dem Vorgängermodell deutlich an Gewicht. Die starre Verschraubung des Hinterachsträgers mit der Karosserie ohne elastische Gummielemente war eine Ableitung aus dem Motorsport. Die dadurch nochmals verbesserte Radführung sorgte für ein neues Niveau an Fahrpräzision. Das Aktive M Differenzial optimierte zudem Traktion und Fahrstabilität mithilfe einer elektronisch geregelten Lamellensperre.

Für präzise Fahrmanöver: Elektromechanische Lenkung.

Die neu von der BMW M GmbH entwickelte elektronmechanische Lenkung der BMW M3 Limousine glänzte mit einem direkten Lenkgefühl und präzisen Rückmeldungen. Die integrierte Servotronic Funktion passte die Lenkkraft entsprechend der gefahrenen Geschwindigkeit elektronisch an. Serienmäßig verfügte die Lenkung über drei per Tastendruck wählbare Kennlinien.

Mit herausragenden Verzögerungswerten, exzellenter Dosierbarkeit sowie Fadingstabilität überzeugte die serienmäßige BMW M Compound Bremse. Optional stand für die BMW M3 Limousine die gewichtsoptimierte BMW M Carbon-Keramik-Bremse zur Wahl. Neben weiter verbesserten Performance-Eigenschaften wies sie eine höhere Lebensdauer und Rennstreckentauglichkeit auf.

Mit mehr Leistung: Competition Paket.

Ab Frühjahr 2016 bot die BMW M GmbH für die BMW M3 Limousine ein Competition Paket an. Es umfasste unter anderem eine

Leistungssteigerung um 14 kW/19 PS auf 331 kW/450 PS. Die zusätzliche Leistung sorgte für weiter verbesserte Fahrleistungen. Für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h benötigte die BMW M3 Limousine mit optionalem 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe 4,0 Sekunden. Zum Competition Paket gehörte zudem das Adaptive M Fahrwerk, das neue Federn, Dämpfer und Stabilisatoren enthielt. Exklusive 20 Zoll M Leichtmetallräder waren ebenfalls Teil der Ausstattung.

Sonderedition zum Jubiläum.

30 Jahre nach der Markteinführung der ersten Generation des BMW M3 feierte die BMW M GmbH ihre Ikone im Sommer 2016 mit der exklusiven Sonderedition BMW M3 „30 Jahre M3“. Sie war weltweit auf 500 Exemplare limitiert, basierte auf dem Competition Paket und verfügte über 331 kW/450 PS. Alle Exemplare waren in der exklusiven Außenfarbe Macaoblau metallic lackiert.

Schnellstes Modell der 5. Generation: Der BMW M3 CS.

Noch leichter, noch stärker und noch schneller – so präsentierte sich Ende 2017 der neue BMW M3 CS. Das exklusive Sondermodell war produktionsseitig zeitlich limitiert. Durch zahlreiche Bauteile aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) sparte es gegenüber der BMW M3 Limousine rund 35 Kilogramm Gewicht ein. Sein Reihensechszylinder-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie leistete 338 kW/460 PS, das maximale Drehmoment betrug 600 Nm. Serienmäßig besaß der BMW M3 CS das 7-Gang M DKG sowie eine Sportabgasanlage mit CS spezifischem Sound. Von null auf 100 km/h beschleunigte der BMW M3 CS in 3,9 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit wurde bei 280 km/h elektronisch abgeregelt.

Die sechste Generation. Erstmals mit intelligentem Allradantrieb und als Touring.



Noch bevor die sechste Generation des BMW M3 ihre Premiere feierte, sorgte eine Ankündigung aus München für Schlagzeilen. Im August 2020 verkündete die BMW M GmbH in einer Pressemitteilung die Entwicklung eines BMW M3 Touring. Wann die Serienfertigung starten sollte, blieb einstweilen offen. Aber dass erstmals ein BMW M3 mit extragroßem und hochvariablem Gepäckraum kommen würde, war jetzt sicher.

Rund einen Monat nach diesem Paukenschlag stand im September 2020 der neue BMW M3 als viertürige Limousine im Mittelpunkt der digitalen Weltpremiere – und dies gleich doppelt. Neben der neuen BMW M3 Limousine debütierte zeitgleich die neue BMW M3 Competition Limousine. Beide Modelle wurden jeweils von einem 3,0 Liter-Reihensechszylinder-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie angetrieben. Mit ihren Höchstleistungen übertrafen beide die Vorgängergeneration deutlich. In der neuen BMW M3 Limousine entwickelte das Triebwerk 353 kW/480 PS, die Kraft wurde über eine 6-Gang-Handschaltung auf die Hinterräder übertragen. Das maximale Drehmoment betrug 550 Nm. In der neuen BMW M3 Competition Limousine war eine 375 kW/510 PS starke Ausführung des Hochdrehzahl-Aggregats serienmäßig mit einem 8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic gekoppelt. Zwischen 2 750 und 5 500 min⁻¹ leistete der Motor 650 Nm. Auch bei der BMW M3 Competition Limousine wurden die Hinterräder angetrieben.

In weniger als 4 Sekunden auf Tempo 100.

Die imposanten Leistungsdaten spiegelten sich in den ausgesprochen sportlichen Fahrleistungen beider Modelle. Die neue BMW M3 Limousine sprintete aus dem Stand in 4,2 Sekunden auf Tempo 100. Die Beschleunigung von null auf 200 km/h dauerte 13,7 Sekunden. Das Schwestermodell BMW M3 Competition Limousine übertraf diese herausragenden Werte noch. Bei der Beschleunigungsmessung von null auf 100 km/h vergingen 3,9 Sekunden. Aus dem Stand dauerte es 12,5 Sekunden, bis die 200-km/h-Marke erreicht war.

Die Höchstgeschwindigkeit beider Modellvarianten war elektronisch auf 250 km/h begrenzt. In Verbindung mit dem optionalen M Driver's Package wurde das Limit auf 290 km/h angehoben.

Serienmäßig mit Adaptivem M Fahrwerk.

Das Fahrzeugkonzept der neuen BMW M3 Limousine umfasste einen langen Radstand, große Spurweiten, einen tiefen Fahrzeugschwerpunkt und eine nahezu im Verhältnis 50:50 ausgeglichene Achslastverteilung – ideale Voraussetzungen für die konsequent auf Fahrdynamik ausgelegte Charakteristik. Die extrem hohe Torsionssteifigkeit der Karosserie und Fahrwerksanbindung begünstigte zusätzlich die BMW M typische Dynamik, Agilität und Präzision. Die BMW M3 Limousine verfügte ebenso wie die BMW M3 Competition Limousine serienmäßig über ein Adaptives M Fahrwerk mit elektronisch geregelten Stoßdämpfern. Dazu kamen eine M Servotronic Lenkung mit variabler Übersetzung und ein integriertes Bremssystem, das dem Fahrer in jeder Situation ein souveränes Pedalgefühl vermittelte. Zur Serienausstattung zählte zudem der M Dynamic Mode, der ein besonders sportliches Fahrerlebnis ermöglichte – inklusive kontrollierter Drifts.

Markantes Gesicht mit neuer, großer BMW Niere.

Eine große, vertikal ausgerichtete und weit nach unten reichende BMW Niere prägte die ausdrucksstarke Fahrzeugfront von BMW M3 Limousine und BMW M3 Competition Limousine. Zu ihren beiden Seiten sorgten weitere großflächige Einlässe für optimierte Kühlung von Bremse und Antrieb. Die serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer waren auffallend flach. Markant ausgeformte Radhäuser und die weit ausgestellten Seitenschweller gehörten zu den markanten äußeren Designelementen.

Interieur und Ausstattung.

Das Interieur der neuen BMW M3 Modelle lenkte mit seinem ergonomisch perfekt gestalteten Cockpit die Konzentration ganz auf das intensive Fahrerlebnis. Zum Serienumfang gehörten neben der Lederausstattung Merino Feinnarbe auch die neuentwickelten, elektrisch einstellbaren M Sportsitze, optional erstmals mit Sitzbelüftung. Als besonders attraktive Sonderausstattung waren erstmals die neuen M Carbon Schalensitze verfügbar. Serienmäßig verfügten beide BMW M3 Modelle über das BMW Live Cockpit Professional mit einem volldigitalen Anzeigeverbund sowie über den BMW Intelligent Personal Assistant. Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen war deutlich erweitert.

Erstmals als Sonderausstattung war das M Race Track Package in den neuen BMW M3 Modellen verfügbar. Es reduzierte das Fahrzeuggewicht um rund 25 Kilogramm.

Für überlegene Traktion: Das intelligente Allradsystem M xDrive.

Wenige Monate nach Verkaufsstart der neuen Modellgeneration des BMW M3 präsentierte die BMW M GmbH im April 2021 eine neue, hochdynamische Variante. Erstmals stand für den High-Performance-Sportwagen ein M spezifisches Allradsystem zur Verfügung. Die neue BMW M3 Competition Limousine mit M xDrive verteilte die Kraft des 375 kW/510 PS starken Reihensechszylinder-Motors in einem jederzeit idealen Verhältnis zwischen Vorder- und Hinterachse. In Kombination mit dem Aktiven M Differenzial sorgte das Allradsystem M xDrive für eine Steigerung von Traktion, Fahrstabilität, Agilität und Dynamik. Dadurch wurde eine besonders faszinierende Ausprägung der M typischen Performance-Eigenschaften erlebbar. Die BMW M3 Competition Limousine mit M xDrive beschleunigte in 3,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Damit unterbot sie das Schwestermodell mit Hinterradantrieb um 0,4 Sekunden. Drei M xDrive Modi ermöglichten zudem individuelles M Feeling. Zur Wahl standen neben 4WD und 4WD Sport auch 2WD für reinen Hinterradantrieb bei deaktivierter Fahrstabilitätsregelung.

Ausschließlich für Nordamerika: Sonderedition 50 Jahre BMW M.

50 Jahre BMW M – dieses Jubiläum war 2022 Anlass für eine limitierte Sonderedition des BMW M3. Exklusiv für den US-amerikanischen und kanadischen Automobilmarkt entstanden 500 Exemplare mit spezifischen Ausstattungsmerkmalen.

BMW M3 Touring: High-Performance-Sportwagen mit viel Stauraum.

Auf dem Goodwood Festival of Speed in Großbritannien feierte der langerwartete BMW M3 Touring im Juni 2022 seine Weltpremiere. Die neue Karosserievariante der Baureihe wurde ausschließlich in der Ausführung BMW M3 Competition Touring mit M xDrive angeboten. Das neue Modell besaß den 375 kW/510 PS starken Reihensechszylinder-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie und Hochdrehzahl-Charakteristik. Die Kraftübertragung erfolgte per 8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic auf das Allradsystem M xDrive. Diese Antriebstechnologie sorgte für faszinierende Performance: Für den Sprint von null auf 100 km/h benötigte der BMW M3 Competition Touring mit M xDrive 3,6 Sekunden.

Der neue BMW M3 Touring kombinierte die herausragende Fahrdynamik und Agilität eines High-Performance-Sportwagen mit einzigartiger Funktionalität. So ließ sich das Stauvolumen von 500 auf bis zu 1 510 Liter erweitern. Erstmals kam das BMW Curved Display in einem BMW M3 Modell zum Einsatz. Der volldigitale Anzeigenverbund aus dem 12,3 Zoll großen Information Display und dem 14,9 Zoll großen Control

Display war hinter einer Glasscheibe angeordnet, die zum Fahrer geneigt war. Dieses Konzept stand für die Neuinterpretation der fahrerorientierten Cockpitgestaltung und wurde auch für die BMW M3 Limousine übernommen.

Der neue BMW M3 CS: Mehr Leistung, weniger Gewicht.

Mit dem neuen, in einer limitierten Auflage produzierten BMW M3 CS setzte die BMW M GmbH Anfang 2023 ein weiteres Ausrufezeichen in der Historie der ikonischen Baureihe. Das Antriebskonzept umfasste einen 405 kW/550 PS starken Reihensechszylinder-Motor in Kombination mit dem 8-Gang M Steptronic Getriebe und dem intelligenten Allradsystem M xDrive. Leichtbau-Maßnahmen sorgten für eine Gewichtsreduzierung um rund 20 Kilogramm. Der neue BMW M3 CS beschleunigte in 3,4 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Die Höchstgeschwindigkeit des serienmäßig mit dem M Driver's Package ausgestatteten BMW M3 CS war elektronisch auf 302 km/h limitiert.

Aktualisierung mit neuen Design- und Ausstattungsmerkmalen.

Seit 2024 sind BMW M3 Limousine und BMW M3 Touring in ihrer aktuellen Form verfügbar. Alle Modellvarianten besitzen neue Design- und Ausstattungsmerkmale. So setzt die Fahrzeugfront mit neugestalteten LED-Scheinwerfern frische Akzente. Zum dynamischen Fahrerlebnis trägt das neue M Lederlenkrad mit einem unten abgeflachten Lenkradkranz bei. Dazu kommt eine um 15 kW/20 PS gesteigerte Motorleistung für die allradgetriebenen Ausführungen.

Besonders sportlich: BMW M3 CS Sondermodelle.

Im Januar 2025 stellte BMW den ersten BMW M3 CS Touring in einer limitierten Auflage vor. Ausgerüstet mit einem 405 kW/550 PS starken Motor und M xDrive spurtet er in 3,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Ausschließlich für den nordamerikanischen Markt wird der im Mai 2026 vorgestellte BMW M3 CS Handschalter produziert. Er ist mit einem 6-Gang-Handschaltgetriebe ausgerüstet und ebenfalls strikt limitiert.

Vom Aprilscherz zum erfolgreichen Publikumsliebbling.

BMW M Motorsport veröffentlichte am 1. April 2025 Bilder eines vermeintlichen BMW M3 Touring GT-Rennfahrzeugs. Was als Aprilscherz gedacht war, sorgte für unerwartete Begeisterung bei den Fans. Inspiriert von diesem Erfolg wurde die Idee tatsächlich verwirklicht. In nur acht Monaten entstand der BMW M3 Touring 24H. Beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring 2026 kam er auf einen sensationellen vierten Platz im Gesamtklassement und siegte in der SPX-Klasse.

CO2-Emissionen & Verbrauch.

BMW M3 Limousine:

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,4 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert: 237 – 235 g/km gemäß WLTP, CO2-Klasse: G

BMW M3 Competition Limousine:

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,0 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert: 228 - 226 g/km gemäß WLTP, CO2-Klasse: G

BMW M3 Competition Limousine mit xDrive:

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,3 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert: 235 - 233 g/km gemäß WLTP, CO2-Klasse: G

BMW M3 CS:

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,4 – 10,1 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert: 234 – 229 g/km gemäß WLTP, CO2-Klasse: G

BMW M3 Competition Touring mit xDrive:

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,7 – 10,6 l/100 km; CO2-Emissionen kombiniert: 242 – 241 g/km gemäß WLTP, CO2-Klasse: G

BMW M3 CS Touring:

Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,5 l/100km; CO2 Emissionen kombiniert: 238 g/km gemäß WLTP; CO2 Klasse: G.

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Marc Thiesbürger

Presseprecher BMW Group Classic

Telefon: +49-151-601-76534

E-Mail: marc.thiesbuerger@bmwgroup.com

Christian Pomp

Pressesprecher Produktkommunikation BMW M

Telefon: +49-89-382-77770

E-Mail: christian.pomp@bmw.de

Internet: www.press.bmwgroup.com

E-Mail: presse@bmw.de

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad der weltweit führende Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern und Anbieter von Premium-Finanzdienstleistungen. Das BMW Group Produktionsnetzwerk umfasst über 30 Produktionsstandorte weltweit; das Unternehmen verfügt über ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Jahr 2025 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von 2,46 Mio. Automobilen und über 202.500 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern im Geschäftsjahr 2025 belief sich auf 10,2 Mrd. €, der Umsatz auf 133,5 Mrd. €. Zum 31. Dezember 2025 beschäftigte das Unternehmen weltweit 154.540 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensstrategie der BMW Group, von der Lieferkette über die Produktion bis zum Ende der Nutzungsphase aller Produkte.

www.bmwgroup.com

LinkedIn: <http://www.linkedin.com/company/bmw-group/>

YouTube: <https://www.youtube.com/bmwgroup>

Instagram: <https://www.instagram.com/bmwgroup>

Facebook: <https://www.facebook.com/bmwgroup>