BMW M3

Paradigmenwechsel bei BMW: Statt sechs toben im neuen BMW M3 Coupé jetzt acht Zylinder unter der von einem Powerdome beschirmten Motorhaube. Und sein Look ist charismatischer denn je. Der neue Bayer trägt Muskeln und Sehnen außen. Ob er aber auch das Leistungsherz eines Supersportlers hat, verrät unser Fahrbericht aus dem andalusischen Hinterland Marbellas nebst Ascari-Rennstreckenbrevier.

Wie schrieben wir vor einigen Monaten noch bei der Erstvorstellung des BMW M3 der vierten Generation in Genf? „Der BMW M3 spaltet die Gemüter – seit Markteinführung der ersten Baureihe des Typs E30 vor

zwanzig Jahren. Für die eine Fraktion ist der M3 die ultimative Fahrmaschine. Punkt. Für die andere ein eher wüster Krawallmacher, dem gleichwohl mächtig Wumms konzediert wird! Ausrufezeichen. Das Lager, das mit dem BMW M3 so rein gar nichts anfangen kann, ist von zu vernachlässigender Größe. Entweder man liebt ihn oder man verschmäht ihn. So einfach ist das, denn der M3 polarisiert.“

Ein Vierteljahr später hat sich daran nichts geändert. Marbella. Das Hotel Puente Romano am blaugrün schimmernden Mittelmeer. Kalkweiße Terrassenbauten unter Palmen. Seewind. Möwenkreischen. Die Sonne steht senkrecht und der neue M3 glüht bereits vor. In Melbourne Rot. Die neue Sonderfarbe signalisiert: Achtung, es hat sich Einiges getan. Zunächst natürlich beim Motor des M3: das V8 Aggregat mit vier Litern Hubraum stellt in der bereits vierten M3 Generation eine vollkommene Neuentwicklung auf Basis des ebenfalls hochdrehenden Zehnzylinders des BMW M6 dar. Der beliebte 3,2 Liter Sechszylinder der E46 Vorgänger-Generation des M3 hat mit seinen 343 PS endgültig ausgedreht, weil er an seine Leistungsgrenze gestoßen ist. Im BMW Z4 M Coupé konnten wir uns zuletzt noch an ihm auf der Rundstrecke von Estoril erfreuen.

Doch der neue M3 strebt nach mehr. 309 kW oder 420 PS bei enormen 8.300 Touren und ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmetern bei 3.900 Umdrehungen stehen in seinen Papieren. Maximal sind sogar 8.400 Touren möglich – Drehzahlrekord. 420 PS: Damit bietet er nominal genau die Leistung des noch aktuellen Audi RS4, wobei der Ingolstädter rund 5.000 Euro teurer ist, als der mit einem Startpreis von 66.650 Euro attraktiv positionierte M3. Schärfster Konkurrent des Bayern aus Regensburg dürfte somit zunächst der 457 PS starke Mercedes C 63 AMG aus dem schwäbischen Affalterbach sein, zumal dessen Einstiegspreis ebenfalls bei unter 70.000 Euro notieren dürfte. Dafür bietet die Preisliste des BMW M3 Coupé auf insgesamt 22 Seiten die entgeltliche Erfüllung zahlreicher Extrawünsche an.

Was also gibt es Neues unter der leichten Aluminium-Haube neben dem Zylinderzuwachs? Sensitive Einzeldrosselklappen, die variable Nockenwellensteuerung Doppel-VANOS und ein zukunftsweisendes „Brake Energy Regeneration“ Programm zur Energierückgewinnung bietet der kompakt aber höher bauende Achtzylinder. Dennoch ist er dank einem Kurbelgehäuse aus einer Aluminium-Silizium-Legierung 15 Kilogramm leichter als der Vorgängermotor mit sechs Zylindern. Insgesamt liegt das Leistungsgewicht bei nur 3,8 Kilogramm pro PS. Damit heimsen sich die Ingenieure der Landshuter Motorenschmiede bereits im metallisch hämmernden Leerlauf ersten Respekt ein.

Die spanische Sonne geht beim neuen M3 zudem über einem Dach aus Sichtkarbon auf. Das ist um fünf Kilogramm leichter als die Stahlvariante, wodurch der Schwerpunkt des Fahrzeugs tiefer rückt. Ein Plus für die Fahrdynamik. Tatsächlich sind – gemessen am Teilewert – 80 Prozent neu am M3. Nur die Fensterscheiben und Leuchteinheiten stammen beim Exterieur-Design noch vom zivilen 3er Coupé. Die Sporttasche nehme ich mit an Bord. Der Kofferaum bietet ausreichend Platz – auch für Touren, die länger als ein Wochenende dauern. Ockerfarbenes Leder im Innenraum. Zurückhaltung und so etwas wie sachlicher Stil. Der Fahrersitz umklammert mich in M-typischer Manier, ohne dabei unbequem zu sein. Das übrige Interieur wirkt aufgeräumt und frei von Allüren – ein Kontrast zum Look & Feel der wuchtigen Karrosserie mit ausgestellten Radhäusern. Innen gibt es keine haptischen Sensationen, ein durch und durch solides und sportlich zweckmäßiges Ambiente empfängt die M3-Crew. Das Lenkrad mit der Stärke eines Abgaskrümmers dominiert das Armaturenbrett mit der Doppelhutze für Tacho und elektronische Schnittstelle. Ein elektrischer Gurtreicher surrt vor. Damit hatte ich hier nun wirklich nicht gerechnet.

Wir strömen raus auf die gewundene Strecke gen Norden nach Alozaina und weiter nach Serrato. Der M3 schiebt mächtig an, springt nach vorne und dreht klaglos nach oben hin raus. Immer kontrolliert. Immer resolut. Zu keinem Zeitpunkt wirkt der Hecktriebler angestrengt. Der Motor klingt unten rum metallisch heisern, dann kernig, während die Lautstärke über das Drehzahlband anschwillt. Doch selbst beim Drehzahlanschlag herrscht der neue M3 eher überlegen Ohrenzeugen an, als dass er aufgeregt krakeelen würde.

Die Gänge sind im M3 in einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe geordnet, welches durch eine integrierte und temperaturabhängig geregelte Ölkühlung vor Hitzeschäden bewahrt wird. SMG-Getriebe und Schaltpaddles sucht man derzeit noch vergebens im M3. Deswegen werden es Schaltfaule auch mal ruhig angehen lassen. Können sie ruhig, denn die sechs Gänge sind recht lang ausgelegt und so vermag der neue M3 auch das, was man eigentlich nicht von ihm erwartet: zügig cruisen. Das Fahrwerk verzeiht im Normalmodus zudem zahlreiche Schönheitsfehler der Strecke und mildert Stöße sanft ab. Am Abend steht die Erkenntnis, dass er seine wahren Sportlertugenden auf der Rennstrecke beweisen muss.

Tag Zwei. Nach dem Warmrollen steht endlich das Sportprogramm im privaten Race-Ressort Ascari auf der Agenda. Die Luft im andalusischen Bergland ist noch kühl. Und der M3 prescht mit dem Antritt des schwarzen Stiers durch die weit gezogenen Serpentinen Ronda entgegen. Hier oben zeigen sich die Tugenden des komplett neu entwickelten Fahrwerks und die Sinnhaftigkeit der Compound-Hochleistungsbremsanlage. Der M3 spurt und bremst spielerisch wie präzise, dass das anschließende Beschleunigen eine Freude ohne jede Reue ist.

Ascari. Es geht rund. Mit Schikanen, 26 Kurven und einer geschüsselten Parabel-Steilkehre. Ich wähle mein persönliches Renn Set-up, indem ich kleine Tasten mit großer Wirkung drücke. „Fahrstabilitätsprogramm DSC off, elektronische Dämpfereinstellung EDC und Power on, dann abspeichern mit der MDrive Taste“. Somit lassen sich Motorkennlinien variieren und auch das Fahrwerk straffen. Herrisch brüllt der M3 beim neuerlichen Start auf und wütet am Ausgang der Boxengasse vehement drauf los. Im zweiten Gang stehen nach 4,8 Sekunden 100 km/h auf der linken Uhr, wobei der Zeiger ungehindert weiter wandert. Zack. Dritter Gang. Die erste Kurve. Der Bremspunkt. Das Pedal wechseln. Fest zutreten. Einlenken. Und Vollgas voraus.

Unbeirrt hämmert der M3 auf die nächste Kurvenkombination zu. Nach rechts. Wieder einbremsen und einen kurzen Drift genießen. Schon geht es in die Parabelkehre. Hier zeigt der Neue wie schnell sich lang gezogene Kurven durcheilen lassen. Hinten rechts pressiert es das Rad auf den Asphalt. Der Michelin Pilot Sport SP2 Reifen wimmert, gibt Rauchzeichen und radiert seine Signatur auf den heißen Belag. Es geht weiter auf die lange Gerade. Doch spätestens bei 250 km/h ist Schluss. Nur wer beim Kauf des M3 gleich für 2.500 Euro ein Fahrtraining ordert, bekommt den elektronischen Riegel entfernt. Dann sind 280 km/h möglich. Aber nicht auf dem gewunden Track von Ascari. Hier kann eine freie deutsche Autobahn Abhilfe schaffen.

Womit wir wieder beim Thema wären, denn wie haben wir vor einem Vierteljahr noch geschrieben? „Auch als nicht BMW M erfahrener Automobilist muss man neidlos zugestehen, dass der M3 eine Konstante des deutschen Automobilbaus in der Kategorie Sportwagen ist.“ Der neue M3 bestätigt diese Auffassung voll und ganz. – Wir blicken voraus. Eine offene M3 Variante dürfte im nächsten Jahr vorrollen. Und wenn das flinke

SMG-Getriebe zur Verfügung steht, könnte auch eine nochmals abgespeckte und leistungsgesteigerte Leichtvariante des M3 in Gestalt eines CSL für neuen Furor sorgen. Das weckt schon heute die Vorfreude aufs Fahren. So unterschiedlich die einzelnen M3 Modelle auch sein werden, ist ihnen doch immer eine Gemeinsamkeit inne. Nämlich der Apell: M-acht mehr Sport! Einverstanden. Ich schnappe mir den Roten. Das Motoröl ist noch warm. Also raus auf den flirrenden Ascari-Asphalt. Und ein paar schnelle Runden drehen.

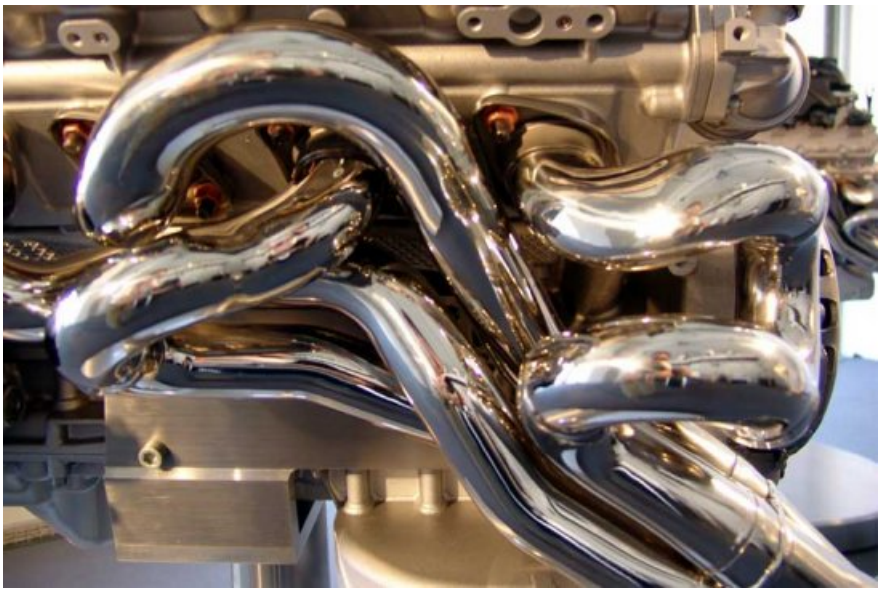
Lesen Sie in Kürze mehr über historische BMW M3-Modelle bei Classic Driver.

Text & Fotos: Mathias Paulokat

MHV 4511

M3
MHV 4511

M MV 4511



ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-m3
© Classic Driver. All rights reserved.