

Alle BMW M-Modelle im Vergleich **Bayerische Pferdezucht**

www.autobild.de



Eine schrecklich schnelle Familie: fünf Mal BMW M, fünf Mal mächtig Freude am Fahren.

Das Beste aus Bayern auf einer Rennstrecke: BMW's Elite-Modelle M coupé, M roadster, M3 Cabriolet, M3 mit SMG-Getriebe und M5.

Die Autos machen "plinggg" oder "zonggg" oder "tokkk", sie knacken und knistern, als wären sie ein Lagerfeuer aus lauter harzigen Kiefernscheiten, und rauchen tun sie auch, vorn an den Rädern. Doch das ist kein Zeichen von Schwäche, kein Jammern, eher so etwas wie Dankbarkeit. Endlich, so meine ich sie zu verstehen, bewegt uns mal jemand, wie es sich gehört. Wie es sich gehört? Speed natürlich, Tempo, Geschwindigkeit, den kitzeligen, flüchtigen Bereich, in dem das Pärchen Gravitation und Rollen sich

voneinander löst, in dem es rutscht, gleitet und driftet, in dem auch das ABS in höchste Alarmbereitschaft versetzt wird, die Differenzialsperren in jeder Kurve hektisch das Drehmoment hin und her schieben und beim Hochbeschleunigen der Drehzahlbegrenzer geweckt wird.

Das Beschleunigen geht schneller, als man denkt - denn mindestens 325 PS kurbeln an den Wellen der Autos der Firma mit dem kürzesten Namen der Welt: M. Die M GmbH baut die wahren BMW: stark, schnell, exzellent, gediegen, souverän, der Gipfel des Machbaren. The real thing. Wir fuhren alle fünf M-Modelle, die da jetzt knistern, knacken und rauchen, also die M-Interpretationen des Z3 (Roadster und Coupé), die M-Versionen des Dreiers (Cabrio und Coupé) und den Fünfer als M, den Dampfer in einer Flotte wendiger Kreuzer.

Zusammen sind das 32 Zylinder, 18 Liter Hubraum und 1736 PS. Macht eine durchschnittliche Literleistung von 96,84 PS/Liter oder eine Zylinderleistung von 54,25 PS. Schon diese Zahlen sagen, was hier los ist: BMW-M-Motoren sind nach 140 Jahren die vorläufige Krönung der Idee von Nikolaus August Otto. Bessere, das heißt effizientere, harmonischere, ökonomischere Otto-Triebwerke gibt es nicht.

Und das ist der Kern des M-Gedankens: der Motor. Die Kunden dieser teuren Fahrzeuge müssen alle Motor-Maniacs sein, denn alle M-Triebwerke sind Meisterwerke. Doch erst auf der Rennstrecke zeigt sich ihr wahres Gesicht. Dann passiert die Metamorphose. Aus braven BMW werden plötzlich brüllende Renn-Tiere. Willkommen auf dem dazu passenden Sportplatz: Motopark Oschersleben. 3,667 Kilometer, 14 Kurven.

Der Fünfliter-V8 im M5 mit 400 PS reißt den 1,8-Tonner wie ein Spielzeug vorwärts, Tempo 100 wird nach 5,2 Sekunden erreicht, 200 nach 17,9. Dabei ist aufzupassen, nicht ständig in den Drehzahlbegrenzer zu rasseln, denn das Triebwerk - trompetend wie eine Herde Elefanten und die 1,8 Tonnen quasi unter dem Arm mitschleppend - dreht derart spontan hoch, dass man mit Schalten kaum nachkommt. Sechs Gänge gibt es, so soll es sein.

Der Motor ist gut, die Bremse doppelt so gut. M5-Geschwindigkeit in Wärme rückzuverwandeln geht halb so schnell, wie sie aufzubauen, denn das erhöht die Lebensqualität. Der BMW M5 wird so schnell schnell, dass man sich freut, dass er noch schneller langsam wird. Ein Bremsassistent verschärft das System, wobei beim rennmäßigen Tempo der Assistent es eine Spur zu gut meint und nach Lösen des Pedals noch den Bruchteil einer Sekunde bei seiner Tätigkeit verharrt.

Und in der Kurve? Man darf nicht vergessen, im Prinzip ist der M5 ja eine Art Direktionslimousine. Vier Türen, Ledersitze, Klimaanlage, flauschige Teppiche, edle Hölzer, hübsche Leselampen, gemütliche Armstützen, Musik wie in der Philharmonie, Navigation und

Television, aber er fliegt durch das Oscherslebener Kurvenkarussell wie die Schwalbe um die Scheune. Beim fortgeschrittenen Dampferwerfen lautet die Bestzeit: 1:52,0. Zum Vergleich Johnny Cecotto im V8-Star: 1:34,324 Minuten (Schnitt 139,956 km/h). Oder Juan Pablo Montoya im Formel 3000: 1:18,475.

Peter Oberndorfer, Ex-DTM-Pilot und unser Mann fürs Schnelle, machte alle Zeitfahrten der M-Modelle. Sein Kommentar: "Man spürt natürlich ein bisschen das hohe Gewicht des Wagens, er rollt ein bisschen stärker als die Dreier, lässt sich trotzdem spielerisch bewegen. Die Lenkung ist sehr leichtgängig. Mit ausgeschaltetem DSC muss man am Gas aufpassen, weil der V8 derart brutal zubeißt, dass er leicht ins Übersteuern gerät. Aber mit dem Drive-by-wire-Gaspedal ist alles perfekt dosierbar."

Umsteigen in den M roadster, die bayerische Interpretation eines stark motorisierten britischen Roadsters. Genauso verschroben sieht er auch aus. Der M roadster ist der Z3 für Eilige, jetzt mit dem neuesten M3-Motor, wegen Raumnot aber anderer Ansauganlage und daher "nur" 325 PS. Die Basis des Wagens wird in den USA gebaut, dann nach München transportiert, wo aus ihm ein "M" wird, indem ihm alle die schönen, teuren und wertvollen Hightech-Komponenten eingepflanzt werden.

Resultat ist ein knapp geschnittener, gewaltig motorisierter Zweisitzer, eine Art Mini-Shelby-Cobra unserer Zeit, nur viel besser als das amerikanische Ur-Viech. Der Reihensechszylinder ist ein fabelhaftes Stück Maschinenbau. Drehfreudig, bissig, elastisch, kraftvoll, spontan. Null auf 100 km/h wie der M5 in 5,2 Sekunden, null auf 200 in 17,9 Sekunden, Spitze auch hier abgeregelt auf 250 km/h.

Es scheint, als würde der Roadster nur aus Motor bestehen. Das Fahren ist mit ihm etwas kitzeliger als mit dem M5. Der kurze Radstand macht ihn deutlich nervöser als das Dickschiff. Wie bei den anderen M-Fahrzeugen auch, haben wir das DSC ausgeschaltet, weil man ohne etwas schneller unterwegs ist. Dabei ist gerade der M roadster dankbar für elektronische Stabilisierung. Das Heck wischt ohne den Aufpasser blitzschnell weg, dann hat man oben am Lenkrad alle Hände voll zu tun, die Richtung wieder zu richten.

Oberndorfer: "Man muss mehr arbeiten am Lenkrad, aber es macht auch sehr viel Spaß, und man ist erstaunlich schnell mit dem kleinen Ding." Das Bremsen geht ihm leichter vom Pedal. Er wiegt auch "nur" 1417 Kilo. Doch in Oschersleben kamen selbst seine Scheiben ins Glühen, und der Duft dahinschmelzender Bremsklötze wehte durchs Cockpit. Rundenzeit: 1:52,8 Minuten. Allerdings: Ergonomisch ist der Z3 nicht der Hit. Große Menschen sitzen zu hoch, sie schauen erstens gegen den oberen Scheibenrahmen, zweitens sieht das dämlich aus. Das Lenkrad lässt sich nicht verstellen (gibt es doch schon im Polo), kein Sechsganggetriebe (aus Platzgründen), daher hohe Drehzahlen bei hohen Geschwindigkeiten (5500 bei 200 km/h) und entsprechender Lärm. Dazu kommen die Windgeräusche auch bei geschlossenem Dach, was bei langen Fahrten auf der Autobahn stört. Die Sitze geben nicht genügend Seitenhalt, man muss sich im Ernstfall am Lenkrad festhalten. Daran sieht man, dass er fürs echte Schnellfahren nicht ausgestattet ist. Cabrio halt. Boulevard.

Im Schwestermodell M coupé gelten ähnliche Gesetze. Der seltsam gestylte, gnomenhafte Zweisitzer ist ebenfalls eher Café-Racer als ernsthafter Sportler. Das kleine Coupé basiert auf dem Roadster mit seinen Versteifungen im Fundament, ist daher mit 1418 Kilo schwerer als nötig. Sitzriesen haben es auch hier schwer, es gibt wenig Seitenhalt, viele Windgeräusche, ebenfalls keine sechs Gänge, sondern fünf. Bei uns Journalisten würde man sagen: Der Text ist nicht zu Ende redigiert. Dennoch: Er ist eine Rakete.

Oberndorfer: "Das M coupé ist sauschnell, hat aber einen diffizilen Charakter. Es bewegt sich in der Kurve gern, ist agil, in schnelleren Biegungen aber auch unruhig, man muss ziemlich

aufpassen und braucht eine feste Führhand. Aber man kann mit ihm herrlich spielen. Die Bremse ist erstklassig." Es ist wie Balancieren auf dem Hochseil, aber die Zeit! 1:50,8 Minuten, zwei Sekunden besser als der Roadster.

Der Nächste, bitte: M3 Cabriolet. Man fragt sich natürlich, was das soll. Viersitziges Cabriolet mit 343 PS, Sportfahrwerk, Sechsgang, Sportmodus für die Drosselklappen. Normalerweise ist ein Cabrio die Friedenspfeife für den Sportsgeist. Im offenen Familienwagen lauscht man dem Gezwitscher der Vögel, inhaliert die laue Luft eines Côte-d'Azur-Abends. Haben da einige Leute etwas falsch verstanden? Scheint so. Aber bei der M GmbH bedient man gnadenlos die Wünsche des M-Volks.

Wie in einer guten Küche rührt man die kostbaren Zutaten ins Cabrio hinein, und am Ende steht da eine als dekadente Vergnügungskutsche getarnte Rennmaschine mit vollem Groove. Auf Oschersleben-Parkett: 1:51,0 Minuten! Obwohl mit 1720 Kilo um 300 Kilo schwerer als das M coupé, ist es nur zwei Zehntel langsamer. Das Cabrio geht also wie die Sau und klingt auch so. Sein Ton wirkt heller als im M3. Kehlig röchelt es im Schlund am Anfang, dann fängt es an zu kreischen, je höher man dreht. Der 3,2-Liter-Sechszylinder zeigt erst bei 8000 Umdrehungen die weiße Flagge. Oberndorfer: "Das M3 Cabrio ist viel gutmütiger als die Z-Derivate, rollt nicht so stark seitlich, ist daher aber auch nicht so interessant." Für die extrem sportlich ambitionierten Fahrer.

Nun der letzte Patient und eines gleich vorweg: the most real thing. Der technoide, zweitürige, 2+2-sitzige M3, garniert mit SMG - auf Deutsch: sequenzielles M-Getriebe. Bei uns kriegt jedes Auto eine Karteikarte, auf der die Betankungen, Ölzufuhren, Besonderheiten eingetragen werden, außerdem ist jeder Fahrer gehalten, einen Kommentar abzugeben.

Ich lese: "geil", "Viagra", "hochwirksam", "für Autoverrückte", "suuuper". Aussagen, mit denen man zwar nicht viel anfangen kann, aber das Auto scheint einige Freunde gefunden zu haben, und ein Großteil des Glücks spendet das Getriebe.

Die Super-Schaltung ist sequenziell und wird genau wie in der Formel 1 mit Ohrwascheln hinter dem Lenkrad bedient. Nichts ist einfacher, nichts schneller, nichts perfekter. "Warum erst jetzt?", fragt man sich. Warum mussten wir Jahrzehnte auf das Prinzip der MotorradSchaltung im Auto warten? Mit der rechten Ohrmuschel geht es rauf, mit der linken runter. 80 Millisekunden dauert der Gangwechsel, und beim Runterschalten gibt der Herr Computer ein passendes Zwischengas.

Kurz, bissig, zornig hingebellt, so schnell kann das kein Fuß. Die Hände bleiben stets da, wo sie hingehören: beim Richtunggeben. Keine Ab-Lenkung durch Maschinisten-Tätigkeiten. 3100 Euro kostet das SMG II Aufpreis. Das ist zwar teuer, aber ein Muss für den M3.

SMG ist der neueste Stand der Technik und mindestens das halbe Vergnügen. Denn man kann die Schaltung programmieren: von relativ langsam bis rennmäßig schnell, und in den Tiefen der Software ist auch ein Rennstart versteckt. Nachdem man einige Knöpfe gedrückt hat, gibt man im Stand einfach Vollgas, die Motordrehzahl pegelt sich bei 3500 Touren ein, dann lässt man den Mittelschalthebel los, und der M3 katapultiert sich mit maximalem Vortrieb davon, also das, was die McLaren-Mercedes im letzten Jahr anfangs nicht hingekriegt haben. Man soll es aber nicht zu oft tun, denn sonst verglüht die Kupplung.

Ansonsten sind die bewährten Zutaten an Bord: der geniale, seidenweiche, athletische 343-PS-Doppel- Vanos-Motor mit seinem grandiosen Biss, eine ideale, direkte, präzise Lenkung, Bremsen wie im Rennwagen. Es gibt natürlich das elektronische Stabilitätsprogramm DSC, mit dem man sich aus fast unmöglichen Situationen wieder retten kann, elektronische Drosselklappen, Drive-by-Wire, Reifendruckwarnsystem, es gibt eigentlich alles.

Peter Oberndorfer: "Der M3 fährt sich am professionellsten von allen M-Fahrzeugen, er ist gutmütiger, ruhiger, ausgeglichener im Vergleich zu den Zweisitzern, auch wenn das Einlenken nicht ganz so direkt und spontan geht wie beim M coupé. Und die Schaltung ist das

Nonplusultra." Auch die Rundenzeit: 1:50,0, Bestwert der M-Flotte, die zum Abschluss der Testfahrten wieder versammelt an den Boxen steht. Sie machen wieder "plinggg" und "zonggg" oder "tokkk", und rauchen tun die fünf auch wieder. Es ist ihnen ein bisschen warm geworden, doch ohne, dass es ihnen an die Nieren gegangen wäre. Denn schließlich hat es ihnen Spaß gemacht. Uns übrigens auch.

Den kompletten Vergleichstest mit allen Daten erhalten Sie zum Preis von 0,98 Euro über unser Heftarchiv. Klicken Sie auf diesen Link, und Sie gelangen zum Download-Bereich. [1]

Historie Um das BMW-Image ein bisschen maskuliner und verschwitzter zu machen, wurde 1972 die "BMW Motorsport GmbH", die Rennabteilung, gegründet. Das erste Serienauto der BMW-Tochter war 1978 der M1, ein Supersportwagen im Stil von Ferrari oder Lamborghini, das Basisgerät für die geplante Gruppe-5-Rennserie, eine Silhouetten-Formel. Als Triebwerk verwendete man einen braven Sechszylinderblock, der mit Vierventilkopf zur Sportskanone mit 277 PS mutierte. Die Flunder war ein echter Hingucker, 270 Sachen schnell, heiser und aufgeregt.

Der Mythos war geboren und wuchs mit dem M5 weiter, einer völlig neuen Fahrzeug-Gattung, was man 1984 noch nicht Crossover nannte: BMW verheiratete einen bürgerlichen Viertürer mit dem scharfen M1-Motor mit nunmehr 286 PS. Ein echtes Sportgerät wurde der erste M3. Motorenmann Paul Rosche nahm den Vierventilkopf des M1 und eine Säge, mit der er zwei Brennräume abraspelte. Den amputierten Kopf pflanzte er auf den altbekannten Vierzylinderblock. So bekam der M3 zwar einen rauen Charakter, schlug aber alle Gegner. Sein erstes Rennjahr endete fast ein bisschen kitschig, denn er siegte sozusagen überall. Insgesamt hat BMW mit ihm 281 (!) Meisterschaften geholt.

Seit 1993 heißt die Motorsport GmbH nur noch M GmbH, denn mit der Rennerei hat sie nichts mehr am Hut, auch nicht mit der Formel 1. Bei M kümmert man sich nun nur noch um die sportlichsten Serienautos im Programm, um Fahrerlehrgänge und um die Individualisierung. So ließ sich zum Beispiel der amerikanische Künstler David Hockney kardanischn aufgehängte Fressnapfe für seine Hunde einbauen oder der thailändische König Bhumibol eine Honigduftsprühanlage.

Dieser Artikel stammt aus AUTO BILD test & tuning 03/2002

Links in diesem Artikel:

[Artikel URL]: http://www.autobild.de/tuning/testberichte/artikel.php?artikel_id=1146

[1]: http://www.autobild.de/heftarchiv/index.php?dl=2002_03024_tt