

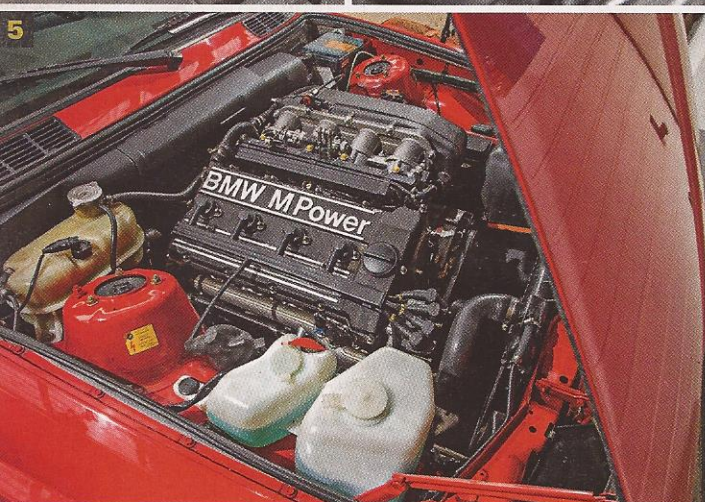
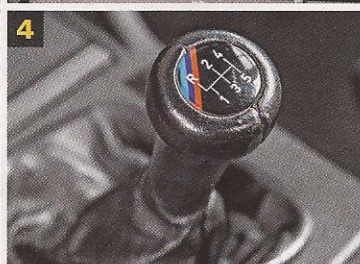
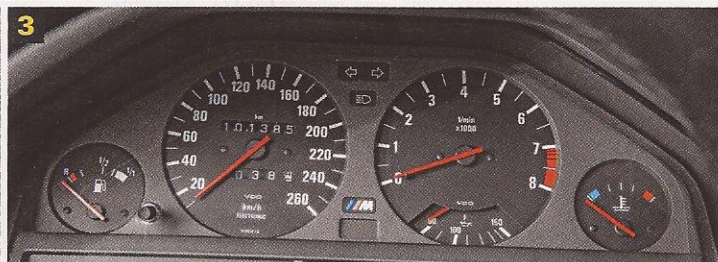
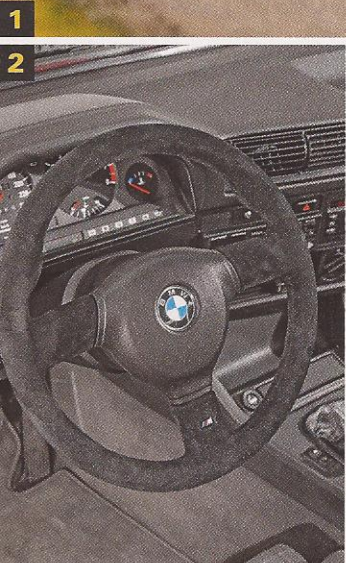




TEXT Dirk Johae // FOTOS Arturo Rivas

# Die DNA von BMW

Vor 30 Jahren setzte BMW mit dem Spitzenmodell seines Dreier Maßstäbe. Die Baureihe entwickelte sich schnell zum Aushängeschild für die Technik aus München.



**1** Die erste M3-Generation zeigt das typische BMW-Gesicht mit runden Doppelscheinwerfern

**2** Das Lenkrad mit Velourslederkrantz stammt als Zubehör aus einer Sonderserie

**3** Die Rundinstrumente sind für ein sportliches Auto recht nüchtern

**4** Der erste Gang des Sportgetriebes liegt hinten links

**5** Ab 1989 leistete der S14-Vierzylinder 215 PS

**6** Der Kofferraumdeckel aus Kunststoff mit Heckspoiler war das Markenzeichen der ersten M3-Generation



Der Vierzylinder hat für BMW einen ganz besonderen Stellenwert, nicht nur wegen des 100 Meter hohen, markanten Hochhauses am Petuelring mit gleichem Namen. Weit bekannter sind die erfolgreichen Renn-Vierzylinder im Tourenwagensport, in der Formel 2 und in der Formel 1 mit dem Weltmeister-Turbo von 1983.

Als die Ingenieure um Paul Rosche den Formel-1-Motor zur WM-Reife trimmten, soll parallel bereits die Idee zu einem neuen Kraftwerk für den Tourenwagen-Sport gereift sein. Als Nachfolger für die erfolgreichen Sechszylinder-Coupés der Baureihen E9 (3.0 CSL) und E24 (635 CSi) sollte künftig ein großvolumiger Vierzylinder für die Bajuwaren vor allem gegen den Erzrivalen Ford und den Rennsport-Aufsteiger Mercedes-Benz die Schlachten schlagen.

Im Gegensatz zu den Mitstreitern konnte der Chefkoch der Münchener Hexenküche, von Freunden „Nocken-Paule“ getauft, stolz verkünden: „Hier kocht der Chef selbst.“ Dieser Spruch sähe freilich auf einem Ventildeckel sehr merkwürdig aus. Deswegen übersetzten die Techniker der Abteilung M den Wahlspruch aus guter Tradition in „BMW M Power“.

Die interne Bezeichnung des Reihen-vierzylinders S14 verrät Herkunft und Bestimmung: Das Triebwerk des Ur-M3 wurde für den Motorsport entwickelt. Dabei dienten die bewährten Sechszylinder als Organ-spender, um dem neuen Sportler ein angemessenes Kraftwerk zu spendieren.

### Abgesägter Sechszylinder

Vom alten M88-Sechszylinder, der auch den M1 beflügelte, sägte man gewissermaßen zwei Zylinder ab: Damit stand die Basis des S14-Aggregats, das in der Serie anfangs 200 PS leistete – mit Katalysator hatte das Modell fünf PS weniger. In der Rennversion des Gruppe-A-Tourenwagens, der ab 1987 eingesetzt wurde, stieg die Leistung der letzten Evolutionsstufe auf 370 PS bei 8750 Umdrehungen.

Der Renn-M3 entwickelte sich zum erfolgreichsten Tourenwagen aller Zeiten: Mit ihrem rauen Trompetensound eilten sie von Sieg zu Sieg in der Weltmeisterschaft.

## BMW M3 (E30)

**MOTOR** Typ S14B23, flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, Bohrung x Hub 93,4 x 84 mm, Hubraum 2302 cm<sup>3</sup>, Leistung 215 PS bei 6750/min, maximales Drehmoment 226 Nm bei 4600/min, Verdichtung 10,5:1, Zylinderkopf aus Leichtmetall, Motorblock aus Grauguss, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei

obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel, fünffach gelagerte Kurbelwelle, elektronische Saugrohrein-spritzung (Bosch Motronic ML), Kat, Ölinhalt 5 Liter

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb, Sperrdifferenzial 25%

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Einzelradaufhängung, vorn an McPherson-Federbeinen und Stabi, hinten an Schräglenkern, Gasdruckstoßdämpfer, Stabi, Scheibenbremsen rundum, vorn innenbelüftet, ABS, Reifen 205/65 ZR 15, Felgen 7.0 J x 15

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2570 mm, Spur vorn/

hinten 1412/1442 mm, Länge 4360 mm, Breite 1645 mm, Höhe 1370 mm, Leergewicht 1315 kg

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Höchstgeschwindigkeit 240 km/h, 0-100 km/h 7,5 s, Testverbrauch 11,7 l/100 km (Jama 22/1989)

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1985 bis 1992, insg. 17.970 Exemplare

### DATEN & FAKTEN

# BMW M3 Coupé 3,2 Liter (E36)

DATEN &amp; FAKTEN

**MOTOR** Typ S50B32, flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, Bohrung x Hub 86 x 85,5 mm, Hubraum 3201 cm<sup>3</sup>, Leistung 321 PS bei 7400/min, maximales Drehmoment 350 Nm bei 3250/min, Verdichtung 11,3:1, Zylinderkopf aus Leichtmetall, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene

Nockenwellen und Tassenstößel, sechs Drosselklappen, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, elektronische Benzineinspritzung (BMW MS550), 2 Kats, Ölinhalt 8 Liter

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Mechanische Kupplung, Sechsgang-Schaltgetriebe (SMG-Getriebe auf Wunsch), Hinterradantrieb, Sperrdifferenzial 25%

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Selbsttragende Stahlblechkarosserie, Einzelradaufhängung, vorn an McPherson-Federbeinen und Stabi, hinten an doppelten Quer- und Längslenkern, Stabi, innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, ABS, Reifen vorn 225/45 ZR 17, hinten 245/40 ZR 17, Felgen vorn 7 1/2 x 17, hinten 8 1/2 x 17

**MASSE UND GEWICHTE** Rad-

stand 2710 mm, Spur vorne/hinten 1422/1438 mm, Länge 4433 mm, Breite 1710 mm, Höhe 1335 mm, Leergewicht 1515 kg

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, 0–100 km/h in 5,6 s, Testverbrauch 12,4 l/100 km (ams)

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1992 bis 1998, 71 242 Exemplare

der Europameisterschaft, bei den 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und in Spa sowie in der DTM und bei vielen anderen nationalen Meisterschaften. Nicht nur die Werksteams wie Schnitzer oder Linder hatten daran ihren Anteil, sondern auch viele Privatteams und -fahrer, von denen etliche auch den M3 in der seriennahen Gruppe-N-Version erfolgreich einsetzten.

Diese Motorsportfolge prägen den Mythos M3 bis heute – perfekter hat es die Verbindung eines Serienmodells zur Rennversion nie gegeben. Das typische BMW-Gesicht des Dreier sorgte für die Familienähnlichkeit mit dem Volumenmodell, die pausbackigen Kotflügel und der Heckflügel bescherten einen martialischen Rennlook.

Heute wirkt der Ur-M3 äußerlich nicht mehr so spektakulär wie in den 80er-Jahren. Doch der Charakter einer schnörkellosen Fahrmachine ist geblieben. Ab 4000 Umdrehungen wird der Motor richtig lebendig. Das knackig-sportliche Fahrwerk des Zweitürers samt den Bremsen macht einen frischen Eindruck.

Der erste M3 macht dank des Verzichtes auf Komfort und des dadurch verhältnismäßig geringen Gewichts auf kurvigen Landstraßen immer noch richtig Spaß. Das Wildleder-Sportlenkrad, ein Ausstattungsdetail aus dem limitierten Sondermodell Cecotto, ist griffig wie in einem Renntourenwagen.

Doch für die zweite Generation des M3 änderte BMW die Strategie: Die Erfolge auf der Rennstrecke sollte ab 1993 die Limousine der neuen Dreier-Familie mit einem Zweitürer motor einfahren. Der neue M3 dagegen schöpfte seine 286 PS aus einem Dreiliter-Sechszylinder und steckte im eher eleganten Dress des neuen Coupés der Baureihe.

Nur in Details war die zweitürige Karosserie an die Rolle des M3 angepasst: Dazu zählten die speziellen Leichtmetallfelgen und die Aero-Außenspiegel. Hatte der Erstbesitzer dazu noch auf das magische Emblem oberhalb der rechten Heckleuchte verzichtet, wirkt der M3 der E36-Familie wie ein allzu braver Bruder.

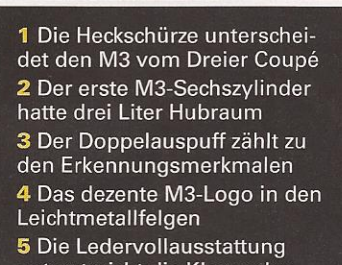
Auch das Interieur erweckt keinen spektakulären Eindruck. Doch nach dem Starten des Motors gibt es keinen Zweifel,



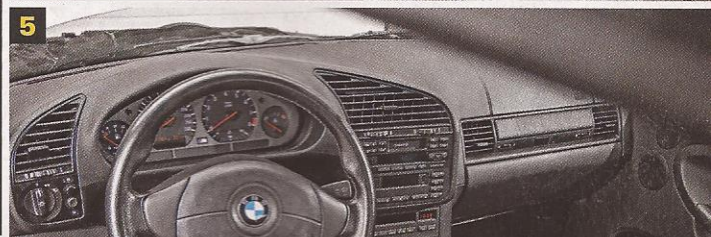
1



2



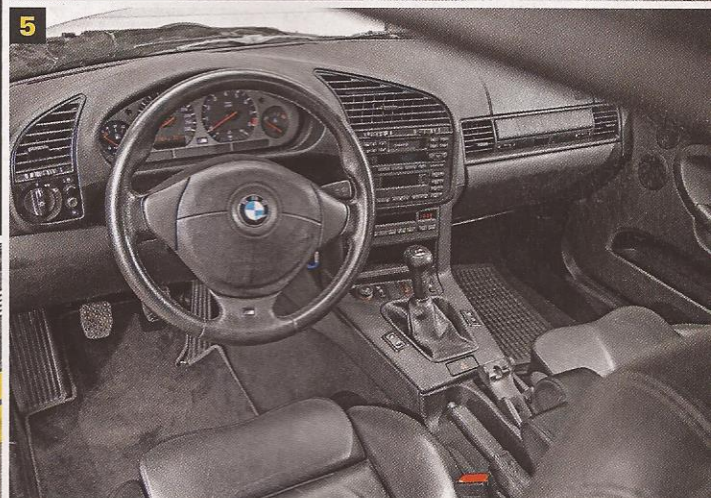
3



4



6

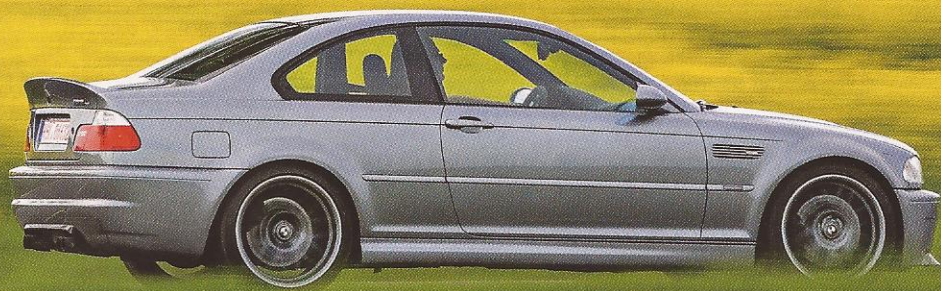


5



7

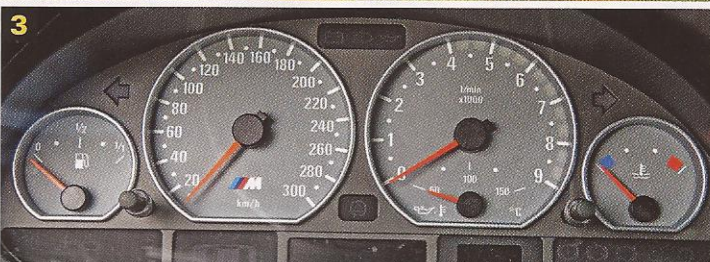
- 1 Die Heckschürze unterscheidet den M3 vom Dreier Coupé
- 2 Der erste M3-Sechszylinder hatte drei Liter Hubraum
- 3 Der Doppelauspuff zählt zu den Erkennungsmerkmalen
- 4 Das dezente M3-Logo in den Leichtmetallfelgen
- 5 Die Ledervollausstattung unterstreicht die Klasse des sportlichen Coupés
- 6 Das Logo auf dem Türschweller garniert den Einstieg ins BMW-Sportstudio
- 7 Die 17-Zoll-Felgen betonen die sportliche Note ebenso wie der Frontspoiler



1



5



**1** Schon die CSL-Silhouette und die 19-Zoll-Felgen wecken die Lust aufs Fahren

**2** Das Velourslederlenkrad mit Carboneckel ist Sonderzubehör von AC Schnitzer

**3** Die Rundinstrumente mit Tacho und Drehzahlmesser sind konventionell angeordnet

**4** Das SMG-Sechsganggetriebe wird über einen kurzen Schaltknäuf bedient

**5** Der CSL-Motor leistet 17 PS mehr als die Basisversion der dritten M3-Generation

**6** Der CSL wog dank der Verwendung von Leichtmetall und Carbon 110 Kilo weniger



dass der erste Sechszylinder-M3 eine Entwicklung der Motorsport GmbH ist. Der Motor klingt leistungswillig und wirkt mit 321 PS recht kräftig. Mit dieser Leistung ging der M3 ab Herbst 1995 ins Rennen.

Das M-Kraftwerk war auf 3,2 Liter vergrößert und im Zylinderkopf mit verstellbaren Nockenwellen sowohl für die Einlass- als auch für die Auslass-Seite versehen worden. Doch selbst mit dem 35 PS stärkeren Triebwerk des modellgepflegten E36 wirkt die zweite Generation des M3 nicht so flink wie der ältere Bruder.

Dabei steckt auch im Topmodell der E36-Baureihe viel Entwicklungsarbeit der Münchener Ingenieure, vom Motor bis zum ausgezeichneten, an die Leistung angepassten Fahrwerk mit einer perfekten Gewichtsverteilung von 50 zu 50 Prozent. Diese Anlagen machen auch die zweite M3-Generation zur geeigneten Basis für den Rennsport: BMW kehrt damit in die GT-Kategorie zurück.

### Limitiertes Sondermodell

1994 gewann Johnny Cecotto den erstmals ausgetragenen ADAC GT Cup, und ab Dezember 1994 gab es eine limitierte Sonderreihe des M3 mit dem Zusatz GT, der sich durch einen etwas stärkeren Dreilitermotor, Alutüren und einen Heckspoiler vom Basismodell abhob. Bis auf ein silberfarbendes Auto waren alle M3 GT in British Racing Green lackiert. Diese letztlich 356 Exemplare umfassende Kleinserie zählt heute zu den besonders begehrten Sammlerstücken der M3-Familie.

Ein ähnliches Sondermodell legte BMW auch für die nächste, die dritte M3-Generation E46 auf. Aus der recht zivil wirkenden Basisversion entstand der M3 CSL: Mit dem für „Coupé Sport Leicht“ stehenden Kürzel spielte BMW auf den erfolgreichen 3.0 CSL an, der den Beginn der Motorsport GmbH in den 70er-Jahren anklingen ließ.

Mit dem Leichtbau-Flügelcoupé gewann Toine Hezemans die Tourenwagen-Europameisterschaft: Sein Auto trug erstmals den bis heute für die BMW-Sportabteilung typischen Dreistreifen-Look, der auch im M-Logo verewigt ist.

Erst mit dem CSL scheint der Sechszylinder-M3 in die Fußstapfen des Urmodells

## BMW M3 CSL (E46)

### DATEN & FAKTEN

**MOTOR** Typ S54B32 HP, flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 87 x 91 mm, Hubraum 3246 cm<sup>3</sup>, Leistung 360 PS bei 7900/min, maximales Drehmoment 370 Newtonmeter bei 4900/min, Verdichtung 11,5:1, Motorblock und -kopf aus Leichtmetall, vier Ventile je Brennraum, betätigt

über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel sowie Schleppebel, elektronische Saugrohreinjection (Bosch Motronic DME MSS54), Kat, Ölinhalt 7 l

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Sequenzielles SMG-Getriebe, Hinterradtrieb, Sperrdifferenzial (0-100%)

**KAROSSERIE UND FAHRWERK**

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Einzelradaufhängung, vorn an McPherson-Federbeinen und Stabi, hinten an Mehrlenkerachse, Stabi und Hilfsrahmen, innenbelüftete Scheiben ringsum, ABS, ASC+T, DSC, Reifen vorn 225/45 ZR 19, hinten 255/40 ZR 19, Felgen 8,0/9,0 J x 19

**MASSE UND GEWICHTE**

Radstand 2731 mm, Spur vorn/

hinten 1508/1525 mm, Länge 4492 mm, Höhe 1780 mm, Breite 1372 mm, Leergewicht 1495 kg

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, 0-100 km/h 4,9 s, Verbrauch 11,9 l

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 2000 bis 2006, insg. 85 139 Exemplare, davon 1383 CSL



Besonders die Heckpartie unterscheidet den ersten M3 von seinen Nachfolgern

KAUFBERATUNG

# BMW M3 E30

Beim Ur-M3 wie bei den Nachfolgern gilt: Nur Originalität sowie fachgerechte und regelmäßige Wartung erhalten die Freude am Sport-Dreier.

### KAROSSERIE-CHECK

Die Nutzung der Autos entscheidet über die Qualität. Der Rostschutz der Karosserie gilt als sehr gut. Doch wurde das Auto stark strapaziert, kann sich an den **vorderen Wagenheberaufnahmen**, unter der **Schwellerverkleidung**, an den **hinteren Radläufen** sowie der **vorderen Stoßstange** im Bereich der Kotflügel Korrosion bilden. Versteckte **Unfallschäden** sind immer ein wichtiger Punkt. Daher sollte man unbedingt den **Motorraum** im Bereich der Radhäuser sowie des Frontblechs und den **Unterboden** (Stauchungen an den Längsträgern) genau untersuchen. Der **Innenraum** sollte möglichst original und vollständig sein, Ersatzteile sind selten und entsprechend teuer.

### TECHNIK-CHECK

Der S14-Vierzylinder bildete die Basis für den bis zu 370 PS starken Rennmotor. Eine entsprechend umsichtige **Wartung und Pflege** verlangt das Aggregat. Aber grundsätzlich gilt der M3-Motor als robuster Dauerläufer. Zu den selten auftretenden Defekten zählen Risse am **Zylinderkopf** oder schadhafte **Kopfdichtungen**. Nach 100000 Kilometern sollte die **Duplexkette** ausgetauscht werden. BMW-typisch sind ausgeschlagene **Spurstangen** und **Traggelenke** an der Vorderachse, die auch beim M3 zu beachten sind.

### PREISE

Bei Einführung 1986 (BMW M3) ..... **59 800 Mark**  
 Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)..... **50500 / 18900 Euro**

### ERSATZTEILE

Die Versorgung mit Austauschteilen gilt insgesamt als gut, vor allem bei Gleichteilen aus der E30-Baureihe. Spezifische **M3-Teile** sind insgesamt teurer und für das Interieur nicht mehr so leicht zu bekommen.

### CLUBS UND SPEZIALISTEN

**BMW 3er-Club e. V.**, BMW-Typenclub für Fahrzeuge der Dreier-Reihen E21 und E30 im Originalzustand, info@3er-club.de, [www.3er-club.de](http://www.3er-club.de)

**Tegetech Power (Wolfgang Tegethoff)**, Service für BMW-M-Fahrzeuge, 34431 Marsberg, Tel. 02992/55 83, [www.tegetech-power.de](http://www.tegetech-power.de)

**Dickhaut Specials**, Am Finkenrain 10, 34305 Niedenstein, Tel. 056 24/92 69 66 (vorm.), [www.dickhaut-specials.de](http://www.dickhaut-specials.de)

### SCHWACHPUNKTE

- |   |                        |    |                               |
|---|------------------------|----|-------------------------------|
| 1 | Wartung/Öl             | 6  | Motronic-Steuergerät          |
| 2 | Originalität           | 7  | Wasserpumpe                   |
| 3 | Zylinderkopfdichtung   | 8  | Spurstangenköpfe, Traggelenke |
| 4 | Ventilschaftdichtungen | 9  | Hinterachsbuschen             |
| 5 | Steuerkette            | 10 | Wagenheberaufnahmen           |

zu treten und den Hit aus den 80ern gekonnt für das neue Jahrtausend zu covern. Der Klang des jetzt S54 getauften Kraftwerks ist beste BMW-Musik. Dazu die Optik mit dem Rennsport-Werkstoff Kohlefaser als Dachhaut und bei den Spoilerlippen: Dieser M3 weckt die Lust am Fahren.

Auch im Innenraum sind reichlich Kohlefaser-Applikationen verbaut: Die gab es aber nicht ab Werk, sondern sind eine Zutat von Tuner AC Schnitzer. Hinter dem Veredler aus Aachen steckt übrigens mit Manfred Wollgarten ein Ex-Rennfahrer, der sich seine Meriten mit Rennversionen der ersten beiden M3-Generationen verdient hat.

Auffälligstes Merkmal im CSL ist aber das SMG-Getriebe, das im Leichtbau-M3 serienmäßig ist. Wegen hoher Reparaturkosten war dieses von Getrag entwickelte erste automatisierte Schaltgetriebe für ein Großserienauto bei M3-Fans nicht beliebt.

Es gab das SMG-Getriebe bereits als Option für die vorige Generation. Bei den Klassikern werden aber die Schaltgetriebe bevorzugt.

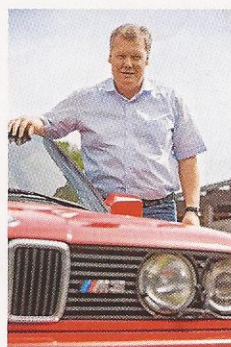
### Lange M3-Erfahrung

M3-Experte Wolfgang Tegethoff winkt ab: „Die Schäden an dem SMG-Getriebe entstehen durch Bedienfehler. Man braucht Zeit, um sich an das zunächst ungewohnte Schalten zu gewöhnen“, weiß er aus langer Erfahrung.

Wichtigste Regel: Beim Schalten darf man kein Gas wegnehmen. Überhaupt verlangt der CSL mit seinen 360 PS und einem Drehmoment von 370 Newtonmetern viel Gefühl im rechten Fuß: Der M3 CSL hat die Schnellkraft einer Raubkatze mit blitzartigen Überraschungsmomenten.

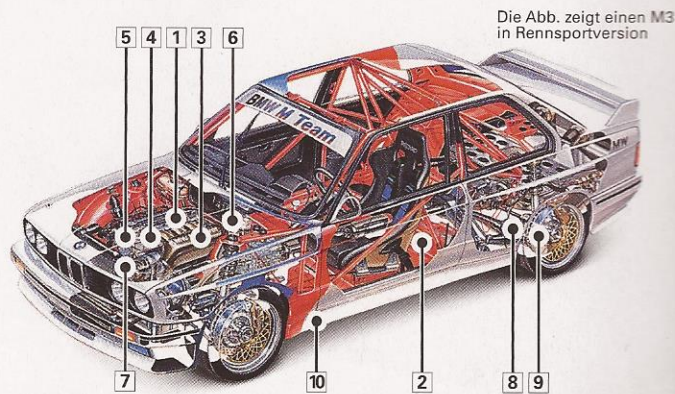
Das S54-Triebwerk lässt keine Fragen aufkommen: In bester Familientradition besitzt der Sechszylinder die Anlagen eines durchtrainierten Rennsportlers. Dem Leistungsvermögen steht allerdings ein recht hoher Wartungsaufwand gegenüber, der nur von erfahrenen Spezialisten wie zum Beispiel Wolfgang Tegethoff geleistet werden kann.

Nicht von ungefähr stammt die Technik aller drei M3-Generationen und ihrer Nachfolger aus dem Labor der M GmbH, wie die BMW-Tochter seit 1993 heißt.



### FAZIT

Die Sechszylindermotoren fahren exzellent und klingen gut. Aber mein Favorit ist trotzdem der Ur-M3 mit seinem Vierzylinder-Triebwerk. In diesem schnörkellosen Zweitürer zeigt sich der Mythos ganz unverfälscht. Würde aber der Kaufpreis entscheiden, fiel die Wahl auf einen der jüngeren M3, die immer noch ein Geheimtipp sind.



Die Abb. zeigt einen M3 in Rennsportversion

Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

# BMW M3 E36

Sein dezenter Auftritt verhilft dem M3 der zweiten Generation als Klassiker zu verhältnismäßig günstigen Einstiegspreisen ab rund 8000 Euro.

## KAROSSERIE-CHECK

■ Über den Zustand der Karosserie entscheidet der Umgang der Vorbesitzer mit ihrem M3. Tuning-Umbauten und vor allem Unfallschäden können Ursache für Rost oder falsche Spaltmaße sein, die bald nach dem Kauf den Spaß am M3 verderben können. Originale Autos noch mit der ersten Lackierung schützen zwar vor solchen Enttäuschungen, sind aber nur noch mit viel Glück und Geduld aufzuspüren. Auch Austauschteile für eine verschlissene oder veränderte Innenausstattung sind extrem rar und teuer. Daher sollte man gerade beim Innenraum kritisch sein und nach einem unverbastelten, gepflegten Exemplar suchen. Das macht sich schnell bezahlt.

## TECHNIK-CHECK

■ Was für den Zustand der Karosserie gilt, lässt sich auch über die Technik sagen. Die S50-Motoren erreichen zwar lange Laufleistungen, erfordern aber als Sportmotoren eine regelmäßige und kundige Wartung beim BMW-Service oder bei einem ausgewiesenen Experten, die recht kostspielig ausfallen kann. Neben den verschleißfreudigen Pleuellagern gelten die variablen Nockenwellenverstellungen (VANOS) als Quelle für Defekte. Teuer können auch die Reparaturen am SMG-Getriebe ausfallen, weswegen die konventionellen Schaltgetriebe bevorzugt werden.

## PREISE

Bei Einführung 1992 (BMW M3 Coupé) ..... 80 700 Mark  
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)..... 21 900/7800 Euro

## ERSATZTEILE

■ Für den M3 als Mitglied der E36-Baureihe fällt die Teileversorgung seit diesem Jahr unter die Regie der BMW Group Classic. Ersatzteile für die Technik sind größtenteils verfügbar, Austauschmaterial für das Interieur ist kaum noch zu bekommen und entsprechend kostspielig.

## CLUBS UND SPEZIALISTEN

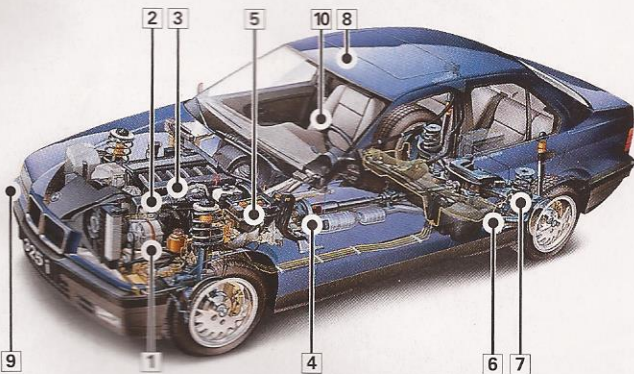
BMW 3er Club E36 e. V., vorstand@3er-club-e36.de, www.3er-club-e36.de (mit Forum)

BMW Classic Teleshop, Ersatzteile der BMW Group Classic, Tel. 089 950 9076 68 (Mo. bis Fr. 9 bis 17 Uhr), www.bmwgroup-classic.com

Fahrzeugtechnik Mork, An der Linde 2b, 67808 Rockenhausen, Tel. 063 61/99 48 85, www.der-bmw-spezialist.de

## SCHWACHPUNKTE

- |                              |                     |
|------------------------------|---------------------|
| 1 Lagerschalen (Pleuellager) | 6 Achslager         |
| 2 VANOS-Nockenwellen         | 7 Antriebswellen    |
| 3 Wartung/Motoröl            | 8 Originalität      |
| 4 SMG-Getriebe               | 9 Unfallschäden     |
| 5 Elektronik                 | 10 Innenausstattung |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

# BMW M3 E46

Die Preise für den M3 der dritten Generation liegen auf dem Niveau des Vorgängers, der seltene CSL entwickelt sich zum teuren Sammlerstück.

## KAROSSERIE-CHECK

■ Ein Problem haben die frühen Autos bis Baujahr 2001 mit der Halterung für das Hinterachsgetriebe an der Bodengruppe, die reißen konnte. Dieser Mangel wurde in der Regel durch Verstärkungsbleche behoben. Ansonsten entscheidet der Umgang des Vorbesitzers über den Zustand der Karosserie: Mit versteckten Unfallschäden ist immer zu rechnen. Außerdem empfiehlt M3-Experte Wolfgang Tegethoff die Erneuerung der Hohlraumversiegelung und des Unterbodenschutzes nach etwa zehn Jahren, um die Karosserie zu schützen. Auch bei der dritten M3-Generation gilt: Originalität bei Exterieur und Interieur macht sich immer bezahlt.

## TECHNIK-CHECK

■ Die lückenlose Wartungshistorie bei einem offiziellen BMW-Servicebetrieb oder einem ausgewiesenen Experten sollte bei einem angebotenen Auto als Erstes überprüft werden. Wurden fällige Inspektionen gar nicht oder nicht fachgerecht ausgeführt, sind teure Defekte bis hin zum Motorschaden zwangsläufig die Folge. In den vorgegebenen Intervallen müssen zum Beispiel die Ventile des empfindlichen Sechszylinders eingestellt werden. Außerdem darf für die M3-Motoren jeweils nur ein bestimmtes Motoröl verwendet werden. Beim Fahrwerk ist auf die Querlenkerlager vor allem an der Hinterachse zu achten.

## PREISE

Bei Einführung 2002 (BMW M3 CSL) ..... 85 000 Euro  
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)..... 105 000 / 36 500 Euro

## ERSATZTEILE

■ Grundsätzlich ist die Ersatzversorgung gesichert, aber immer wieder sind bestimmte Teile nicht verfügbar, derzeit zum Beispiel die Antriebswellen. Ob die benötigten Austauschteile verfügbar sind, muss im Einzelfall angefragt werden.

## CLUBS UND SPEZIALISTEN

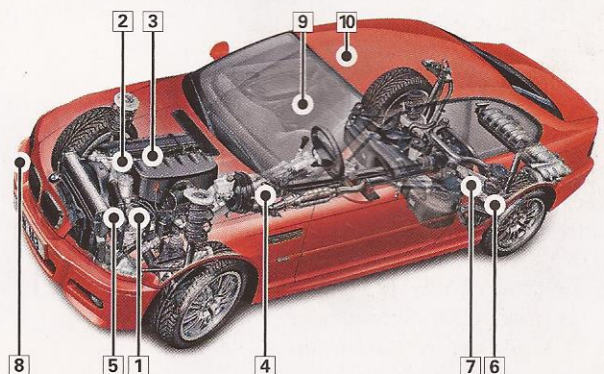
E46 Fanatics, Forum für alle E46-Fahrer, www.e46fanatics.de

Tegetech Power (Wolfgang Tegethoff), Service für BMW-M-Fahrzeuge, 34431 Marsberg, Tel. 029 92/55 83, www.tegetech-power.de

DS Motorsport GmbH, Hommeswiese 3, 57258 Freudenberg, Tel. 02 71/38 39 40, www.ds-motorsport.de

## SCHWACHPUNKTE

- |                              |                         |
|------------------------------|-------------------------|
| 1 Lagerschalen (Pleuellager) | 6 Antriebswellen        |
| 2 VANOS-Nockenwellen         | 7 Querlenkerlager       |
| 3 Wartung/Öl                 | 8 Unfallschäden         |
| 4 SMG-Getriebe               | 9 Innenausstattung      |
| 5 Ölpumpe                    | 10 Spezialteile für CSL |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★