

Impressum Inhalt

„BMW Sportwagen“
ist der geschützte Titel einer Publikation von
SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.

Idee und Titelgestaltung
Valentin Schneider

Bildnachweis

Das Bildmaterial stammt aus den Archiven Halwart Schrader, Rainer Simons, Hans-Jürgen Schneider sowie der Foto-Datenbank von BMW. Beachten Sie bitte auch die Dankadresse sowie den detaillierten Bildnachweis auf Seite I im Anhang.

Copyright 2003 by
SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.

1. Auflage, Originalausgabe

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien, Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inkl. Internet u.ä. sowie Fotokopie vorbehalten.

Herstellung

Publication, Production, Layout:
Hans-Jürgen Schneider

Technical Support, Scan: Valentin Schneider
Special picture treating: Simon Schneider

Proof-reading: Gabriele Schneider, Halwart Schrader
Printing: Westermann Druck Zwickau GmbH

Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,
Fax: 0521/559113; e-mail: info@delius-klasing.de

ISBN

0-9541746-6-6

Verlag

SCHNEIDER TEXT EDITIONS LTD.

P.O.Box 8529, Dublin 1, Ireland
e-mail: info@schneider-text.com

website: www.schneider-text.com

I. Einführung Seite

Vorwort der Autoren 5
Einführung: Mobilität und Motorsport 6

II. Erfolgreiche BMW Serienwagen

Roadster, Cabriolets, Coupés 12

| | | |
|------------------------------------|-----------|----|
| Vom Dixi 3/15 PS Wartburg | 1929-31 | 14 |
| Frühzeit: AM4 bis 315, 319 | 1932-36 | 17 |
| Der legendäre BMW 328 | 1937-40 | 22 |
| Qualität, Prestige, Sport: 327-335 | 1936-43 | 27 |
| (N)ostalgie: EMW 327/2 - 340/1 | 1949-55 | 31 |
| Sportliche Eleganz mit V8: 503 | 1956-60 | 33 |
| Legende der 50er: BMW 507 | 1956-59 | 36 |
| Mit Italo-Chic: 3200 CS Bertone | 1962-65 | 41 |
| Klein, aber oho: BMW 700 | 1960-65 | 42 |
| Neuer Look: 2000 C/CS | 1965-70 | 46 |
| Edle Erbstücke: Glas-Coupés | 1967-68 | 48 |
| Sechszylinder-Coupés CS/CSL E9 | 1968-75 | 52 |
| 6er Coupé E24 als Trendsetter | 1976-89 | 58 |
| Mittelmotor-Coupé M1 E26 | 1978-81 | 64 |
| Technologieträger: Z1 Roadster | 1987-91 | 68 |
| V12, V8: 850i-840 Ci E31 | 1989-99 | 72 |
| Made in USA: Z3 + M Roadster | 1994-02 | 78 |
| Schiere Kraft: Z3 + M Coupé | 1998-02 | 83 |
| Im Retrolook: Z8 Roadster E52 | seit 1999 | 88 |
| Radikal anders: Z4 2.5i, 3.0i | seit 2002 | 94 |

Sportliche Coupés und Cabriolets auf Limousinenbasis, leistungsoptimierte Tourenwagen 102

| | | |
|------------------------------------|-----------|-----|
| „Barockengel“ 502 V8 im Sport | 1952-64 | 104 |
| Selten: 502 Coupé + Cabriolet | 1954-62 | 107 |
| Immer am Limit: Martini-BMW | 1963-66 | 110 |
| Turismo Internazionale: 1800 TI/SA | 1964-72 | 112 |
| Neue Klasse: 1600 TI - 2002 tii | 1966-74 | 116 |
| Provokativ: 2002 turbo | 1973-75 | 120 |
| Handarbeit: Cabrios 1600 - 2002 | 1967-75 | 123 |
| Cabriolets, Coupés E21, E30, E36 | 1978-99 | 126 |
| Cabriolets, Coupés E46 | seit 2000 | 136 |
| Supererfolgreich im Sport: M3 E30 | 1986-91 | 145 |
| Zweite Generation: M3 E36 | 1992-99 | 152 |
| Sportcoupé extrem: M3 E46 | seit 2000 | 158 |
| Vom M 535i bis zu M5 E28, E34 | 1979-95 | 166 |
| Expres-Limousine: M5 E39 | seit 1998 | 174 |

III. Prototypen, Sondermodelle, Edelautos, BMW-verbundene Fremdfabrikate 180

| | | |
|--|---------|-----|
| Spezial-Roadster, -Coupés Frühzeit | 1929-50 | 182 |
| Frazer Nash, Bristol, AC, Cooper | 1935-64 | 187 |
| Loof, Talbot, Bizzarini, Wolga, Morgan | 1954-03 | 198 |

| | | |
|------------------------------------|-----------|-----|
| Sbarro-328 Replika, Brescia | 1974-92 | 204 |
| 2000 Turbo Coupé Bracc E5 | 1972 | 207 |
| Exklusiv-Mobile: ALPINA BMW | seit 1983 | 208 |
| Technical Tuning: AC Schnitzer BMW | seit 1987 | 212 |
| Hartge, Kelleners, Breyton | seit 1971 | 215 |
| Aufregend: Wiesmann Roadster | seit 1984 | 216 |

IV. BMW Renn- und Tourensportwagen: BMW Motorsport, M GmbH, die Wagen der Werks- und Privat-Teams

| | | |
|--|---------|-----|
| 328 im Sport inkl. Mille Miglia | 1936-40 | 222 |
| Erste Rennen nach dem Krieg | 1946-48 | 234 |
| Veritas, AFM, DAMW, EMW | 1948-52 | 236 |
| Mit Königswellen: BMW 700 RS | 1961-63 | 244 |
| Elva, Chevron, Lotus, Lola | 1962-83 | 245 |
| ALPINA im Motorsport | 1968-88 | 248 |
| BMW, Schnitzer, GS und andere mit 2002, CSL, 635 Si im Sport | 1966-86 | 252 |
| BMW + McLaren in Le Mans | 1972-99 | 264 |
| BMW LMR V12 + M3 GTR ALMS | 1998-01 | 271 |
| M1 Procar und Gruppe 4 | 1978-85 | 280 |
| 3er + M3 E21 + E30 im Sport | 1977-92 | 285 |
| 3er + M3 E36 + E46 im Sport | 1993-00 | 294 |
| 3er in ESPC und ETCC, E46 | 2001-02 | 302 |

V. BMW Formel-Rennwagen, Studien

| | | |
|--------------------------------|-----------|-----|
| Formel 2 mit Lola und March | 1966-84 | 308 |
| Formel 1 mit Lola BMW 2,0 | 1967-68 | 316 |
| Formel 1 mit Brabham, ATS u.a. | 1980-88 | 318 |
| Formel 1 mit Williams | seit 2000 | 330 |
| Formel-Cups für den Nachwuchs | seit 1991 | 348 |
| Studien und Konzepte | seit 1991 | 354 |
| Z9 gt, Z9 Cabrio, | 1999-00 | 354 |
| Z18, X „coupé“, CS1, Z18 | 1995-02 | 358 |
| Just 4/2, Z07, X5 Le Mans u.a. | 1995-03 | 361 |

VII. Anhang

| | |
|--|------|
| Index: 650 Namen rund um den BMW Motorsport | 366 |
| Bildnachweis detailliert, Dankadresse | I |
| Alle wichtigen BMW-Rennerfolge 1956-2002 | II |
| Alle wichtigen Rennerfolge mit dem 328 1936-1940 | IV |
| BMW Rennmotoren, Übersicht (Auswahl) | VI |
| Bristol-Motoren als BMW-Derivate 1946-1962 | VI |
| BMW in der Formel 1, alle Einsätze 1967-2002 | VII |
| BMW und Derivate in Le Mans 1939-1999 | XI |
| Literaturverzeichnis | XI |
| Technische Daten von 192 Sportwagenmodellen | XII |
| Ausklang | XXIV |

Aus Freude am Fahren

Sportwagen und Motorsport sind fast so alt wie das Automobil selbst. Schon 1894 fand das erste Rennen statt - von Paris nach Rouen. Der Wettbewerb diente den Herstellern dazu, die Produkte bekannt zu machen und gab den Fahrern die Möglichkeit, Leistungs- und Leidenschaft zu testen. Am Prinzip hat sich bis heute nichts geändert. Mit Sportserfolgen ließ und läßt sich bestens werben, und Fahrzeuge, die sportliches Flair vermitteln und die berühmte „Freude am Fahren“ erzeugen, lassen sich besser verkaufen als Vehikel für die reine Fortbewegung.

Die seit der „Energiekrise“ von 1973/74 und verstärkt seit den Weltumweltkonferenzen von Rio und Kyoto gestellte Frage nach dem Sinn sportlichen Autofahrens und motorsportlicher Betätigung läßt sich nicht einseitig negativ beantworten. Der Mensch hat nun einmal das Bestreben, aus dem Alltag auszubrechen, sein Ego auszuleben und (gottlob) dem Leben die positiven Seiten abzugewinnen - nicht zuletzt am Steuer eines Sport- oder Rennwagens. Von dem Wunsch, Träume wahr werden zu lassen, lebt die Autoindustrie, die industrialisierte Gesellschaft, nicht zuletzt die Medienbranche. Das enorme Interesse, das - trotz aller weltweiten Menetekel - vor allem der Formel 1 entgegengebracht wird, beweist, daß hier ein Grundbedürfnis nach Abwechslung und Erleben von Sensation befriedigt werden will.

BMW hat früher als andere Produzenten erkannt, daß eine Automarke durch nichts anderes schneller und dauerhafter wachsen kann, als durch die geschickte Vermarktung von Sportwagen und die erfolgreiche Teilnahme am Motorsport. Schon 1929, wenige Monate nach der Übernahme der Dixi-Werke in Eisenach am 1. Oktober 1928, gewann ein BMW 3/15 PS das erste Rennen für „Weiß-Blau“. Ab 1936 dominierte der Roadster 328 die Rennstrecken Europas, in den 60er, 70er und 80er Jahren taten es ihm der 2002 tii, der CSL, das 6er Coupé und die revolutionäre Sportlimousine M3 nach. Die Zahl der BMW-Siege ist Legion, und die in immer neue Höhen kletternden Zahlen der verkauften Serienfahrzeuge beweisen, daß BMW immer auf dem richtigen Weg war. Der 3er BMW ist in Deutschland hinter dem populären

VW Golf das meistverkaufte Auto. Und für einen Z4-Kaufvertrag zahlen Fans 2003 bis zu 12.000 Euro - ein Phänomen, das seinerzeit auch schon bei Z1 oder 850i zu beobachten war. Das spannende und erfolgreiche Formel 1-Engagement von BMW macht die Sache rund - da fehlte bis 2002 nur noch der zweite WM-Titel nach 1983 (Nelson Piquet auf Brabham-BMW). Daß reine Exklusivmarken wie Ferrari, Maserati, Bugatti, Bentley oder Aston Martin ihr Image aus dem Sportwagenbau und den Erfolgen im Motorsport beziehen, ist selbstverständlich. Daß aber ein Großserienhersteller wie BMW längst ein ebenso sportliches Image hat, ist einmalig und wird durch Umfragen immer wieder bestätigt.

Auch die Autoren sind der Faszination erlegen, die von BMW-Automobilen seit jeher ausgeht. Sie haben sich jahrzehnte-

rer Weise uneigennützig unterstützt haben (Verzeichnis im Anhang).

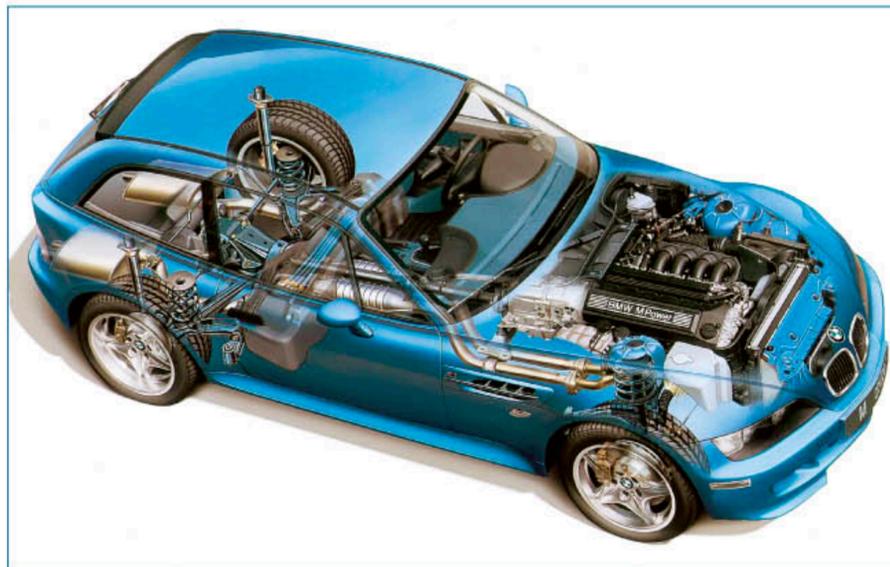
Kenner der Materie mögen anführen, daß es eine Fülle weiterer sportlicher BMW Automobile mit Sonderaufbauten von Karossiers gegeben habe, die in diesem Buch nur am Rande oder gar nicht erwähnt sind. Aber es hätte den Rahmen gesprengt, wäre man detailliert auf jedes Einzelstück etwa von Wendler oder Reutter, Bertone oder Frua, auf private Cabrio-Konversionen, Rennwagen-Unikate mit Boxermotor oder gar auf die Prototypen der Designstudios eingegangen. Stattdessen widmen wir uns besonders ausführlich auch den Sportlimousinen von BMW wie M3 oder M5, die äußerlich eher konventionell daherkommen, es technisch und fahrleistungsmäßig aber ohne weiteres mit Porsche & Co. aufnehmen können.



lang mit der bayerischen Marke befaßt, die Geschichte der Modelle und der Sportveranstaltungen recherchiert und dabei Archive aufgebaut, die dieses Buch erst möglich machten. Dabei basiert das nun veröffentlichte Material keineswegs nur auf Werksunterlagen, sondern stammt auch aus zahlreichen privaten Quellen. Die Autoren möchten nicht versäumen, all denen ihren Dank auszusprechen, die ihnen solche Quellen zugänglich machten, ihre Archive öffneten oder die Arbeit in ande-

Sportwagen und Motorsport: für Freunde und Liebhaber der Marke BMW ein unerschöpfliches Thema. Möge dieses Buch allen, denen die sprichwörtliche „Freude am Fahren“ ein echtes Anliegen ist, auch Freude beim Lesen, Blättern und Träumen bereiten.

Valentin und Hans J. Schneider, Rainer Simons
Giel-Courteilles, München
Februar 2003



Coupé mit dem neuen, stärkeren 3,2 Liter großen Motor ausgestattet. Doch während das Aggregat im M3 satte 343 PS leistete, war es im engeren Motorraum des Coupé's nur noch für 325 Pferdestärken gut: Die Auspuffkrümmer mußten wegen Platzmangels anders, und damit weniger optimal als im M3 geführt werden; dies führte zum Leistungsschwund von 19 PS.

Dennoch waren Standard-Coupé und M-Version außerordentlich sportliche Gefährte, die sich in keiner Weise vor dem M3 verstecken mußten: Der 2,8-Liter-Motor schob das Coupé in nur 6,9 sek. von 0 auf 100 km/h und dann weiter bis auf 230 km/h Spitze. Das 3,2-Liter-Aggregat absolvierte den Spurt in nur knapp 5,5 sek. und erreichte maximal (abgeregelte) 250 km/h.

Oben: M Coupé 1998 in der Wüste von Arizona.
Links: Die Zeichnung des M Coupés zeigt, wie dicht sich die Technik unter der knappen Blechhaut drängt.

Da das Coupé im Gegensatz zum Roadster über ein festes Dach verfügte, waren Kurvenfestigkeit und Stabilität der Karosserie um einiges besser. Stärkere Stabilisatoren vorne und hinten sowie straffer abgestimmte Federn und Dämpfer optimierten das Fahrverhalten ebenfalls. Kurze Überhänge, eine breite Spur sowie letztlich große und breit bereifte Räder (Z3 Coupé 2.8i: 225/50 ZR16; M Coupé: vorne 225/45 ZR 17, hinten 245/40 ZR 17) gewährleisteten in Verbindung mit dem tiefen Schwerpunkt maximale Spurtreue in schnellen Kurven.

Äußerlich betrachtet unterschieden sich die beiden Varianten in nur wenigen Punkten: Das M Coupé verfügte über eine dynamischer anmutende Frontschürze, die Außenrückspiegel waren zierlicher, die Kühllungsschlitze hinter den vorderen Radkästen mit Chromleiste und M-Logo verziert; das Heck zeigte vier markante, leicht nach oben gerichtete Auspuffrohre. Die Heckschürze bot in dieser Ausführung (und im Gegensatz zum 2.8i

Coupé) keinen Platz mehr für das Nummernschild, weshalb es auf der Heckklappe landete. Speziell waren auch die 17-Zoll-Felgen im M „RoadStar“-Design.

Cockpit und Sitze waren beim M fast rennsportmäßig ausgelegt. Die tiefe Sitzposition, zudem noch hinter dem Drehpunkt des Coupé's angeordnet, vermittelte

ein einzigartiges Fahrgefühl. Projektleiter Dr. Gerd Schwarzbauer sagte es klar und deutlich: „Dieses Fahrzeug bietet ungeheuren Spaß beim Fahren, es ist die Steigerung von Freude am Fahren.“

Trotzdem war der bucklige Gesell' vielen potentiellen Kunden einfach nicht schön genug, um ihn auf den Boulevards dieser Welt vorzeigen zu können. Aber vielleicht muß das auch so sein: Weil das M Coupé so selten ist, hat jeder seiner Auftritte seinen besonderen Reiz. Echte Kenner sind stets begeistert, wenn sie die Cobra aus Sparta burg sehen.



Modelle in diesem Kapitel:

| | |
|-----------------------------------|---------|
| BMW Z3 Coupé 2.8i (E36/8) | 1998-02 |
| BMW M Coupé 3.2i Serie 1 (E36/8S) | 1998-00 |
| BMW M Coupé 3.2i Serie 2 (E36/8S) | 2001-02 |

Links: Z3 Coupé 2.8i 1998; praktisch: die weit öffnende Klappe. Unten: M Coupé im Jahr 2000.





umweltverträglichere Variante riß der M3 ein großes Loch ins Budget. Doch für den engagierten Privat-Rennfahrer war das Geld aber in jedem Fall gut angelegt. Und er konnte sich schon frühzeitig auf die ersten Rennen freuen, denn Ende Februar 1987

Oben: 1986er Serienmodell. Mitte: 85er Vorserienmodell im Drift. Unten: der 2,3-Liter-16-Ventiler mit 200 PS.



rollte der 5000ste M3 vom Band, was die Homologationsbedingungen für die Gruppe A erfüllte.

1987 präsentierte BMW auf dem Automobilsalon in Amsterdam einen leicht modifizierten M3, der u.a. mit einem Dämpfungkraftverstellungssystem ausgerüstet war. Die hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfer mit jeweils zwei Elektromagnetventilen waren von der Motorsport GmbH in enger Zusammenarbeit mit dem Stoßdämpferhersteller Boge entwickelt worden. Sie ermöglichten dem Fahrer über einen dreistufigen Schalter in der Mittelkonsole die Wahl zwischen drei Fahrwerksabstimmungen: „Sport“ für die Rennstrecke, „Normal“ für die Serienabstimmung des M3 und „Komfort“ fürs Fahren auf schlechten Straßen. Diese letzte Stufe wurde bei einer Geschwindigkeit von über 110 km/h automatisch auf „Normal“ zurückgesetzt. Auch für den Totalausfall des Systems war vorgesorgt: Ohne Strom standen die Elektromagnetventile automatisch auf Stellung „Sport“.

1988: variable Fahrwerksabstimmung, M3 Evolution 2,3 und M3 Cabriolet

„Wie kann man den M3 noch exklusiver gestalten?“ So oder ähnlich muß die Fragestellung in Garching gelautet haben, als es darum ging, dem erfolgreichen Touren-Renner ein zivileres Modell zur Seite zu stellen. Dazu nahm man die Rohkarosserie des Dreier-Normal-Cabrios, setzte diese auf das M3-Fahrwerk, füllte den Motorraum mit dem 200-PS-M3-Kraftpaket aus, verbreiterte die Kotflügel und versah das Ganze mit Frontspoiler, Heckschürze und einem elektrohydraulisch betätigtem Stoffverdeck. Fertig war das M3 Cabriolet.

Die Resonanz auf der IAA 1987, auf der BMW den offenen Super-3er vorstellte, war enorm. Noch bevor die Herstellung begonnen hatte, waren schon knapp 150 Vorbestellungen eingegangen. Der intern als E30/2CS bezeichnete Wagen wurde dann bis Juli 1991 in Handarbeit und in 800 Exemplaren gefertigt. Soviel Exklusivität hatte natürlich ihren Preis: 88.500 Mark kostete die Ausführung ohne Kat, 89.450 Mark die Kat-Version. Die Fahrleistungen des Cabriolets lagen nur knapp unter denen des geschlossenen M3: Beschleunigung 0 bis 100 km/h in nur 7,5 sek., Spitze knapp 228 km/h (ohne Kat).

Anders als die Renn-Variante wurde der offene M3 nicht mit Sportsitzen ausgeliefert, sondern mit aufwendigst gepolster-



ten Stoff- oder Ledersitzen. Der Innenraum, mit Auto-Stereoanlage samt Verstärker, CD-Player und Autotelefon üppig ausgestattet, erinnerte mehr an ein Wohnzimmer als an den Arbeitsplatz eines Rennfahrers.

Neben dem Cabriolet komplettierte ab 1988 ein weiterer Hochleistungssportler die M3-Familie: der auf 500 Exemplare limitierte M3 Evolution. Mit neuen Kolben, schärferen Nockenwellen, verstärkten Ventildfedern und einer neuen Bosch-Motronic holte BMW jetzt aus der 2,3-Liter-Maschine 162 kW (220 PS) bei 6750/min und ein maximales Drehmoment von 245 Nm bei 4750/min. Für dieses gute Ergebnis waren unter anderem Modifikationen an Kolben, Ansaugkanälen und Luftfilter verantwortlich. Der Beschleunigungswert blieb mit 6,7 sek. von 0 auf 100 km/h unverändert, die Höchstgeschwindigkeit jedoch stieg auf 243 km/h. Neben größeren 16-Zoll-Leichtmetallrädern und modifiziertem Front- und Heckspoilerwerk, das den Auftrieb an Vorder- und Hinterachse fast völlig eli-



Oben: M3 Gruppe A-Version von 1987. Unten: M3 Sport Evolution Rennversion von 1990 mit dem 238 PS starken 2,5-Liter-Motor.

minierte, war das Fehlen der Nebellampen typisch für den der M3 Evolution. Der so gewonnene Platz auf der Frontschürze ermöglichte das Anbringen von

über den Teileservice bis zur Hilfe vor Ort alles an, was Privatfahrer brauchten. Stars der Gruppe N-Veranstaltungen waren bald die 325i Coupé's, wie sie beispielsweise vom neuen Fina-Tankstellen-Team mit Philippe Siffert und Mario Merten eingesetzt wurden. Der Vierventil-Sechszylindermotor des 325i leistete 210 PS, was eine Spitze von 240 km/h ermöglichte. Auch für zahlreiche Händler-Teams, die in der DTT, dem DTC, dem Veedol-Langstreckenpokal oder anderen Wettbewerben fuhren, war der 325i das ideale Rennauto. Wer Lust auf noch mehr Power hatte, konnte im Gruppe N-

M3 auf Basis des neuen E36 mit serienmäßigem dohc-3,0-Liter-Sechszylindermotor und 286 PS starten. Mit einem speziellen Tuningpaket durfte die Leistung auf 300 PS gesteigert werden. Das schnelle, fahrwerksseitig besonders abgestimmte M3-Coupé der Gruppe N rollte auf Reifen der Größe 235/40 ZR 17. Prominente Fahrerin war die Schweizerin Yolanda Surer.

Der Gruppe N-Motorsport war und ist deswegen relativ preiswert, weil nur wenige Teile geändert werden dürfen. Erlaubt ist, Federn und Dämpfer auszutauschen, den Innenraum auszuräumen und profillose

Reifen (Slicks) aufzuziehen. Überroll-Käfig und Feuerlöschanlage sind generell vorgeschrieben.

Für das „Festival der großen Marken“, wie es der ADAC als Veranstalter des 1992 eingeführten, in Deutschland und in einigen Nachbarländern ausgetragenen ADAC-GT-Cups bezeichnete, bot die BMW Motorsport GmbH den M3 als Basisauto an. Für die Division 1, die eine Leistungsgewicht-Formel von 4 kg pro PS vorgab, genügte das Serienauto mit 286 PS. Wer das Potential des Reglements voll ausschöpfen wollte, konnte den Dreiliter-Sechszylinder auf 325 PS tunen.

**1993: M3 GT und M3 GTR
1994: 318i-für den Tourenwagen-Cup**

Daneben stellte BMW eine fix und fertig optimierte, im neuen BMW/Martini-Entwicklungszentrum in Nürburg einsatzfähig gemachte Kleinserie des M3 GT auf die Räder. Der Motor leistete bereits ab Werk 325 PS, der Wagen besaß ein Sportfahrwerk, verstellbare Stabilisatoren und eine Spezialbremsanlage mit ABS. Wahlweise waren mehrere, verschieden übersetzte Getriebe- und Hinterachsvarianten lieferbar. Unter den serienmäßigen Kotflügeln lugten vorn Reifen der Größe 245/40 ZR 18 hervor, hinten Pneus in 285/35 ZR 18. Leichte Modifikationen und der mächtige Heckspoiler erhöhten den Anpreßdruck. Mit 250.000 Mark war der M3 GT E36 aber kein Auto mehr für Hobby-Rennfahrer.

Auf Einzelanfrage und für den professionellen Renneinsatz baute BMW schließlich den M3 GTR, der in puncto Verbreiterungen und Spoilerwerk fast schon so brutal auftrat wie der alte 320 Turbo. Das 1300 kg schwere Auto leistete ebenfalls 325 PS, unterschied sich vom GT aber durch die rennmäßige Innen-

Oben: 318is bei den 24 Stunden von Spa 1995.
Links: Joachim Winkelhock auf 318is beim ADAC-STW-Cup 1995.



einrichtung, verschiedene Fahrwerksdetails und besondere Getriebe. Die breiten Radhäuser gestatteten den Einbau von 12 Zoll breiten Rädern.

Johnny Cecotto gewann den ADAC-GT-Cup 1993 auf Anhieb mit dem M3 GTR. Außerdem gingen 1993 und 1994 wieder verschiedene Berg- und Nationalmeisterschaften an den M3 (in unterschiedlicher Spezifikation). Roberto Ravaglia errang auf dem 318i FISA Gruppe 2 1993 die italienische Tourenwagen-Meisterschaft - „in einem Herzschlag-Finale“, wie die Presse schrieb. Auch in der britischen Meisterschaft hatte ein Schnitzer-318i mit Joachim Winkelhock am Lenkrad die Nase vorn. Damit hatten sich die neuen Konzepte als tragfähig erwiesen.

Was weder die Autoindustrie, noch die Fans so richtig verstanden: Es gab - trotz des hervorragenden Materials, wie der 318i es darstellte - in Deutschland keine professionell gemanagte Serie für Zweiliter-Tourenwagen. Dem wurde 1994 mit dem ONS/ADAC-Tourenwagen-Cup abgeholfen. Gestartet wurde nach dem 92er FISA-, nun

„FIA“-Regelwerk, was aber für BMW wieder den Nachteil des Zusatzgewichts von 100 kg mit sich brachte. Wie dem auch gewesen sein mag: BMW startete mit dem 318i, der ein komplett neues, sequentielles Getriebe und nun 280 PS besaß, in allen acht Läufen; jeder Wertungslauf war 100

Kilometer lang, was je nach Rennstrecke 14 bis 40 Runden ergab. Drei Teams gingen für Weiß-Blau in die Rennen: Johnny Cecotto und Alexander Burgstaller für BMW Motorsport, Alfred Heger für BMW Team Schneider, Yolanda Surer-Eggert für BMW Team Isert. Cecotto/Burgstaller fuhren erst-



Zweimal Johnny Cecotto in action - oben auf dem 320i im STW-Cup 1997, unten auf dem gut 300 PS starken M3 GTR beim ADAC-GT-Cup 1993.

