

Der kurze Prozeß

Was geschieht, wenn man einen BMW Compact mit dem BMW M3 kreuzt? Nun wissen wir es. Eigens zum Jubiläum stellt BMW für auto motor und sport einen M Compact auf die Räder.

Die Bayern und ihre Motorenwerke – nie waren sie so gut wie heute. Wer zaubert 321 saubere, sparsame Alltags-PS aus nur 3,2 Liter Hubraum? Wer braucht dazu weder Turbolader noch Kompressor? Und wer schafft es, einem kultivierten Sechszylindermotor die Seele einzuhauchen, die ein Triebwerk vom bloßen Antrieb unterscheidet?

Genau. Mit dem M3 setzt BMW so ziemlich allem, was diesseits der 100 000 Mark-Grenze Leistung erzeugt, die Krone auf. Und da auto motor und sport gerade den Fünfzigsten feiert, darf man in diesem Zusammenhang ruhig mal den Mantel der Geschichte lüften: Der große Meister Juan Manuel Fangio wäre vor 42 Jahren froh gewesen, hätte ihm sein Silberpfeil derartige Reserven geboten. Damals kitzelte Mercedes aus drei Liter Hubraum 256 PS. Im Jahr darauf waren es immerhin 280 PS.

Heute fährt die Hausfrau damit zum Einkaufen. Am besten natürlich in einem BMW M3 Compact, aber ausgerechnet den gibt es nicht – eine

Lücke im Dreier-Programm, die schmerzt. Schließlich ist der kurze Dreier nicht nur der einkaufsfreundlichste, sondern zugleich der handlichste und leichteste – Attribute, die dann auch dem Sportfahrer Freude machen.

Niemand weiß das besser als BMW. Eine Kreuzung aus Compact und M3 liegt in der Luft, seit es den Kurzen gibt. Aber man müsse, beschwichtigte Mister BMW Wolfgang Reitzle schon bei der Vorstellung des Compact, auch warten können. Es sollte eine Überraschung werden.

BMW nennt sie M Compact, ein Jubiläumspräsent für auto motor und sport. Zum Geburtstag alles Gute: M3-Motor, M3-Räder, M3-Bremsen,



Schön: M3-Räder mit Breitreifen der Dimension 245/40 ZR 17



Aufschlußreich: 300 km/h-Tacho im ansonsten unveränderten Cockpit

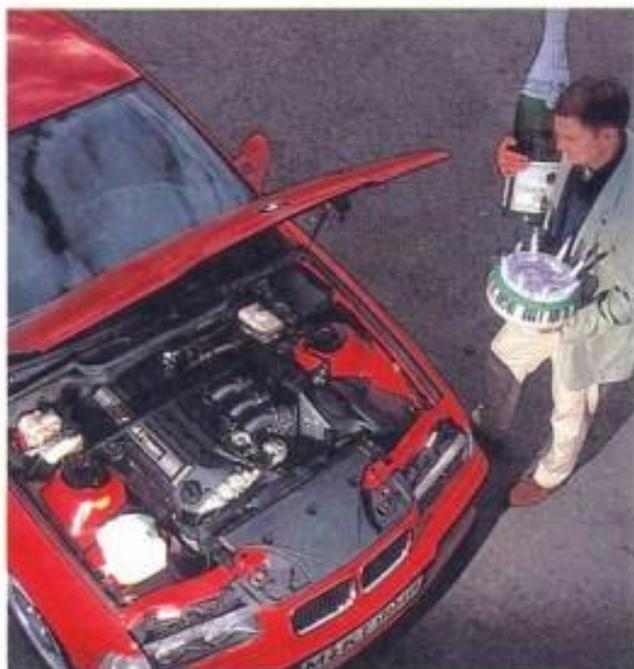


Griffig: Wildleder an Schalthebel und Lenkrad

FOTOS: H.P. SEUFERT

M3-Motor mit sechs Zylindern, 321 PS und 3,2 Liter Hubraum, Compact verpackt: Zum Geburtstag ...

... alles Gute, inklusive Schalensitze im Profiloock und Hosenträgergurte



das Ganze Compact verpackt, aber optisch auf M3 getrimmt. Und wie steht es, so die obligatorische Expertenfrage, um die Hinterachse? Sie bleibt, was sie im Compact ist: eine Schräglenkerachse, wenn auch in allen Teilen verstärkt, inklusive Achsträger und Schräglenker. In diesen Punkten nimmt der M Compact vorweg, was nächstes Jahr mit dem Z3 M-Roadster in die Serie einfließt.

Ob das mal gut geht. Um es gleich zu sagen: Es geht gut, geradezu jubiläumsmäßig gut. Wenn selbst Michael Mehlin, seit 32 Jahren Tester im Dienste des Blattes und ungekrönter Meister des kontrollierten Drifts, behauptet, „selten soviel Spaß“ gehabt zu haben, dann muß es gut gehen.

Der M Compact, soviel steht fest, ist mehr M3 als jeder andere M3. Er ist 150 Kilogramm leichter, agiler, straffer, kompromißloser. Und ab 4500/min legt er sich ins Zeug, als wären neben der M3-Erbmasse noch ein paar Porsche Turbo-Gene im Spiel.

Die phänomenalen Bremsen (Verzögerung 10,9 m/s²) bekräftigen den Verdacht, während die Traktion dank Sperrdifferentials zumindest ausreicht, um die schöne Leistung auch in Kurven nicht zu verschenken, es sei denn für fotogene Dripteinlagen. Da weiß man dann auch, was einem beim kommenden Z3 M blüht.

Das Beste am M Compact: Er ist keine Krawallkiste, auch wenn das der gewaltige Vierrohrauspuff und die schraubstockähnlichen Schalensitze vielleicht vermuten lassen. Die Federung gibt sich hart, aber erträglich, und der aufregende Sound beschränkt sich auf Zimmerlautstärke.

Bleibt die schlechte Nachricht: Der M Compact ist ein Einzelstück. Alles weitere, sagt BMW, hinge vom Echo der auto motor und sport-Leser ab. Schau'n mermal. Wolfgang König

Schräglenker oder Schrecklenker? Die Compact-Hinterachse hält mehr, als sie verspricht



Dezent: Auf der Heckklappe wächst ein kleiner Bürzel



Auffällig: Die Vierrohr-Auspuffanlage erfüllt ihren Zweck



BMW M COMPACT

Karosserie

Viersitzige Limousine mit zwei Türen, Länge x Breite x Höhe 4210 x 1698 x 1393 mm, Radstand 2700 mm, Leergewicht 1339 kg.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe.

Motor

Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 3166 cm³, Leistung 236 kW (321 PS) bei 7500/min,

max. Drehmoment 350 Nm bei 3250/min.

Meßwerte

Beschleunigung
0 - 100 km/h 5,3 s
0 - 160 km/h 11,4 s
0 - 200 km/h 18,5 s

Elastizität
60 - 100 km/h (IV. G.) 5,1 s
80 - 120 km/h (V. G.) 6,6 s

Höchstgeschw. 250 km/h
Testverbrauch 12,2 L/100 km

