

Vergleichstest:
Was Tuner aus dem BMW M3 machen



Bayern 3

Der M3 gibt nicht nur eine ausgezeichnete Basis für Rennsieger ab, sondern neuerdings auch für die Tuner ▶





Spaß ist, wenn man von etwas nie genug kriegen kann. So gesehen arbeitet bei der BMW Motorsport GmbH eine lustige Truppe, die vom Siegen nie genug kriegen kann und zu diesem Zweck ein Basissportgerät auf die Räder gestellt hat, das mehr oder weniger nebenbei, auch auf der Straße für Sportlimousinen die Maßstäbe setzt. Solche Qualitäten fräsen schnell ihre Marketen in das Bewußtsein der Autofans, der M3 ist abonniertes Klassensieger bei der alljährlichen Wahl zum sportlichsten Auto des Jahres.

Nach Auffassung der renommierten BMW-Tuner ist Spaß natürlich vor allem, wenn man von Leistung nie genug kriegen kann, und auch dafür bietet dieser BMW eine exzellente Plattform. Die trockenen Basisdaten der Serie signalisieren immerhin für den M3 ohne Kat schon eine Literleistung von stolzen 87 PS. Das belegt, daß die Motorsport GmbH ihren Job ohne Fehl und Tadel erledigt hat.

Die besten Renn-M3 leisten aber mit rund 315 PS gut 115 PS mehr als ein Straßen-M3 und machen so unmißverständlich klar, daß die 200 Serien-PS noch lange nicht das letzte Wort zu sein brauchen. Das weiß natürlich auch die Motorsport GmbH. Ihre Evolutionsversion (siehe Seite 20) ist die neue Basis, die den M3 auf der Rundstrecke konkurrenzfähig bleiben läßt und bietet 20 Mehr-PS an. Dafür sind aber gut 5700 Mark Aufpreis fällig, ein Leistungszuschlag, den die Fahrleistungen des Testwagens nicht gerade überzeugend rechtfertigen.

Bevor wir näher beleuchten, ob es die Tuner besser machen als das Werk, lohnt es sich nochmals zu rekapitulieren, was das eigentlich für ein erstaunlicher Motor ist, der Leistung scheinbar beliebig aus dem Ärmel schüttelt. Dazu nützt ein Ausflug in die Archive der näheren Vergangenheit, denn der Vierzylinder ist im Grunde seines Kurbelhauses schon eine Antiquität. Trotzdem gilt er nach wie vor als Musterknabe aus der Hohen Schule

des Motorenbaus. Der Block basiert auf jenem gußeisernen 1,5-Liter-Vierzylinder, der BMW im Modell 1500 Anfang der sechziger Jahre das Überleben sicherte und Brabham rund 20 Jahre später den Formel 1-Weltmeistertitel einbrachte. Und der Viertventil-Zylinderkopf ist nichts anderes als eine gekürzte und leicht verfeinerte Version des legendären M1-Kopfs, der Anfang der Siebziger aller Welt zeigte, wo bei Sechszylinder-Rennmotoren der Hammer hängt.

Diese Kombination ist deshalb so glücklich ausgefallen, weil die Ingenieure vor fast 30 Jahren Motorblöcke ganz auf sichere Zuverlässigkeit konstruierten, mit reichlichen Reserven, grundsolide und weit jenseits der heute aktuellen Vorgaben zur Gewichtsoptimierung. Ähnliches gilt für den M1-Kopf. Vom Rennsport hatte man alles über optimale Ventilwinkel, Brennraumgestaltung und Kanalführung gelernt und umgesetzt. Der guttechnisch einfach zu beherrschende dreiteilige M3-Kopf ist folglich nichts anderes als ein mild zivilisiertes Rennprodukt. Und eine gewisse Schlichtheit der Konstruktion hat hervorragende Rennmotoren seit jeher ausgezeichnet.

Die Meßdiener: Bei den Fahrleistungsmessungen mit dem Preisseler-Rad in Hockenheim schlägt die Stunde der Wahrheit. Alle drei Testkandidaten standen gut im Futter. Sie sind in ihrer Leistungscharakteristik individuelle Einzelstücke nach der Autophilosophie ihrer Erbauer



Vergleichbare Serienmotoren werden heute auf die anvisierte Leistung hin gewichts-, verbrauchs- und abgasoptimiert gebaut und bieten für das Tuning deshalb nicht immer die Reserven wie der gewissermaßen aus dem vollen geschnitzte BMW-Vierzylinder.

Dieser Exkurs hilft dem Verständnis, weshalb die Tuner selbst einem Motor mit so hoher spezifischer Leistung relativ problemlos gut 20 Prozent Mehrleistung abverlangen können. Der S3 Sport 2.5 von AC-Schnitzer reklamiert für sich 245 PS, der MK M3 von Michael Krankenberg 250 PS und der M3 von Lotec 240 PS. Alle drei für sport auto angetretenen Tuning-M3 bieten also deutlich mehr als der „werksetunte“ Evolution.



Schnitzer erinnerte sich der alten Motorenbauernlehre, daß Hubraum durch nichts zu ersetzen sei, vergrößerte die Bohrung um vier Zehntelmillimeter, was die Grenze des Machbaren markiert, und lupfte den Hub durch eine aus dem vollen gefertigte Pleuellwelle um vier Millimeter. So kommt der Vierzylinder auf 2432 cm³, was nach dem mathematisch gängigen Regularien des Auf- und Abrundens das 2.5 in der Typenbezeichnung als leicht übertrieben erscheinen läßt. Hinzu kommen die gängigen Rezepturen aus der Tuner-Küche: neue Pleuellwellen, modifizierte Pleuellwellen und bearbeitete Pleuellwellen mit geglätteten Pleuellwellen.

Diese grundlegende Überarbeitung hat natürlich ihren Preis. Für einen Schnitzer-Motor sind 16 300 Mark fällig, wenn der angelieferte Serienmotor noch nicht mehr als 30 000 Kilometer abgespult hat. Darüber ist je nach Laufbild des als Tuning-Basis verwendeten Motors ein Zuschlag fällig, der sich nach dem jeweiligen Verschleißgrad richtet. Dabei ist es sicher trostreich, sich daran zu erinnern, daß ein Serien-M3-Tauschmotor mit rund 11 750 Mark inklusive Einbau verrechnet wird. Dies mag die Preiswürdigkeit von Schnit-



zer ins rechte Licht rücken. Dennoch, die Konkurrenz von Lotec und MK liefert Mehrleistung deutlich billiger, beschränkt sich aber auf die Arbeit an den Zylinderköpfen. Lotec und Krankenberg bieten ihre Leistungskur für fast 10 000 Mark weniger an. Lohnt also das Schnitzer-Werk? Für die Antwort befragen wir am besten Radio Eriwan: „Im Prinzip ja, denn der Schnitzer ist in allen gängigen Fahrleistungsmessungen der Konkurrenz deutlich überlegen.“ Seine Souveränität inszeniert der Schnitzer schon bei der Beschleunigungsprüfung, wo der Computer auf die Konkurrenten bei der 200 km/h-Marke gut sechs Sekunden länger warten mußte. Auch bei der für den Alltagsbetrieb viel aussagekräftigeren Elastizitätsmessung zeigt der S3 in schöner Eindeutigkeit, was in Sachen M3-Tuning angesagt ist. Dies gilt auch hinsichtlich der Motorsport GmbH, die, im Gegensatz zu Schnitzer, bislang dem neuen Mercedes 2.5-16 nichts entgegensetzen kann.

Im Prinzip realisiert der Schnitzer nichts anderes, als die konsequent zu Ende gedachten Möglichkeiten eines M3 für die Straße, quasi als der verlängerte Arm der Münchener. Der S3 Sport 2.5 hat all die guten Anlagen der Serie bewahrt, setzt aber in allen Disziplinen noch ein Sahnehäubchen drauf. Wo das Serienauto subjektiv eher schlapp und träge wirkt, legt sich der Schnitzer-Motor so kraftvoll ins Zeug, daß sich immer das angenehme Gefühl souveräner Motorisierung einstellt. Sei es nun in Sachen Drehfreude, Biß oder Durchzug. So temperamentvoll kann ein M3-Motor sein und soviel Spaß kann er machen, wenn er behutsam und sorgfältig im Sinne seiner Väter weiterentwickelt wird.

Uneingeschränktes Lob gilt auch dem Schnitzer-Fahrwerk. Vom Serien-M3 wissen wir, daß er durch liebevolle und kundige Feinabstimmung der wesentlichen Fahrwerkskomponenten den üblichen BMW der 3er-Reihe weit überlegen ist. Schnitzer hat im wahren englischen Sinne des Wortes Tuning (= Feinabstimmung) noch eins draufgesetzt. Auf dem Kleinen Kurs von Hockenheim hämmerte dieses Auto eine Rundenzeit von 1:20,1 Minuten in die Stoppuhr. Das ist deshalb sensatio-

nell, weil es für solch eine Zeit normalerweise eines Supersportwagens der Sorte Ferrari Testarossa, Lamborghini Countach oder Ruf-Porsche bedarf.

Der Schnitzer realisiert solche Zeiten auch dank der ausgezeichneten Bridgestone RE 71-Reifen und mit einem im Vergleich zur Serie kaum weniger komfortablen Fahrwerk. Der Kit legt die Karosserie um 20 Millimeter tiefer, besteht aus Federn, Dämpfern, Federbeinbrücken, BBS-Felgen und 225/45 VR 16 Reifen. Damit erreicht der S3 Sport 2.5 deutlich höhere Geschwindigkeiten im Grenzbereich als die Serie und gibt sich über einen weiten Bereich neutral mit etwas weniger Neigung zum Untersteuern als die Serie. Dank des besseren Drehmomentverlaufs läßt sich das Heck problemlos auch dann ausstellen, wenn es beim Serien-M3 des kunstvollen Anstellens nach Rallyemanier bedarf. Zudem kann der Schnitzer durch ein unscheinbares Detail für große Fahrer mit der besten Sitzposition aufwarten. Eine verlängerte Lenkradnabe sorgt für nahezu perfekte Abstände von Beinen und Armen zu Pedalerie und Lederlenkrad. So verkörpert der Schnitzer so etwas wie die idealisierte Vorstellung des M3; er ist dem



Slip, slidin' away: Übersteuern ist besonders fotogen, den getunten M3 jedoch nicht in die Wiege gelegt. Im Grunde Ihrer Achsen geben sie sich wie das Basisauto als leicht zu beherrschende Untersteurer. Der Schnitzer kann sein üppiges Drehmoment bei Bedarf in reichlich Gummidampf umsetzen



Ausgangsprodukt ohne Einschränkung in allen wesentlichen Punkten überlegen, eben der zu Ende gedachte M3.

Das extreme Gegenstück zum Schnitzer kommt von Rennprofi Michael Krankenberg und hört auf den Namen MK M3. In diesem Auto findet sich reichlich Rennsportphilosophie in ihrer reinen, unverfälschten Ausprägung. Das beginnt beim Motor und findet beim Fahrwerk seinen Anschluß. Der MK M3 fährt sich wie ein echtes Rennauto. Daß seine Zeit für den kleinen Kurs in diesem Vergleich am schlechtesten ausfällt, geht nicht auf das Konto des Fahrwerks, sondern auf die Durchzugsschwäche des Motors. Beim Herausbeschleunigen aus den Ecken fehlt es dem MK M3 einfach an Drehmoment.

Mit der Fahrwerksabstimmung folgt man im badischen Ötigheim der Devise „gelobt sei was hart macht“. Folglich reduziert der Krankenberg M3 den Komfort auf das Niveau eines Renn-Tourenwagens. Das Fahrwerksset aus Federn, Dämpfern, Stabis, neuen Gummilagern und Federbeinstreben funktioniert auf der Rennstrecke ganz ausgezeichnet. Hier ist der MK M3 ein ungemein sicher zu fahrendes Auto, mit einer narrensicheren Tendenz zum Untersteuern und einem spontanen Einlenkverhalten, das fast schon an ein Kart erinnert.

Doch ein Fahrwerk, das auf der Rennstrecke brilliert, muß nicht unbedingt im Alltag überzeugen. Auf ondulierten Landstraßen zweiter Ordnung und schlampig ausgefugten Autobahnkurven versetzt der MK M3 mitunter. Auf schlechten Straßen verlangt dieser Wagen von dem kräftig geschüttelten Fahrer kernige Nehmerqualitäten. Das Ganze fühlt sich aber sehr vertrauenerweckend an und kann deshalb auf kurzen Strecken durchaus eine gehörige Portion Spaß vermitteln. Eine Zeit von 1:21,8 auf dem Kleinen Kurs von Hockenheim steht schließlich ausgewachsenen 300 PS-Sportwagen gut zu

Gesicht. Nur die Tour von München nach Hamburg verkneifen wir uns im Krankenberg besser. Dieses Auto ist nichts anderes als ein kompromißloses Sportgerät, das Gruppe A-Feeling pur vermittelt.

Zum rennsportgeprägten Fahrwerk des MK M3 paßt sein Motor, denn er gibt sich ebenfalls, als sei er direkt von der Rundstrecke entsprungen. Es ist ein Tuning-Motor der alten Schule, drehzahlgerig mit einem schmalen nutzbaren Drehzahlband und deutlich fühlbaren Leistungslöchern beim Hochdrehen. Elastizität ist nicht die Stärke des MK M3, kurz vor 3000/min und bei 3500/min legt er eine spürbare Verschnaufpause ein. Doch das kann an der Sportauspuffanlage liegen, die am Testwagen noch nicht über ein ziemlich brummiges Experimentalstadium hinaus gediehen war.

Diese Auspuffanlage gehört zum Umbaupreis von 7500 Mark für den Motor, der neben neuen Nockenwellen eine geänderte Elektronik und einen feinbearbeiteten Kopf umfaßt. Die Elastizitätsmessung bescheinigt dem MK M3 einen recht bescheidenen Drehmomentverlauf. Das bestätigt auch Michael Krankenberg: „Unter 3000/min geht nicht viel.“ Trotzdem förderte der Bosch LP 002-Leistungsprüfstand gut 250 PS zutage, von denen sich die überwiegende Mehrzahl aber im Bereich von 5000 bis 7000/min zu versammeln scheinen. Fleißiges Schalten war also angesagt, was in einem so rennmäßig ausgelegten Auto nicht ohne weiteres als störend empfunden wird. Denn der Motor entwickelt zwischen 5000/min und 7000/min einen Biß, der aller Ehren wert ist und ihm dem Ausgangsprodukt deutlich überlegen macht. Trotzdem haben wir den leichten Verdacht, daß Auspuffmodifikationen dem M3 eher schaden als nützen. Schließlich scheint die Serienanlage auch für leistungsgesteigerte Motoren optimal zu sein. Dies zeigen Prüfstandsäufe von Lotec sowie der Schnitzer-M3, die ebenfalls mit Serienauspuff angetreten waren. Beim MK3 ist zu berücksichtigen, daß der Motor noch ein nicht zu Ende entwickelter Prototyp war, der direkt vom Prüfstand kam. Michael Krankenberg will andere Nockenwellen für einen harmonischeren Drehmomentverlauf einbauen und entwickelt derzeit einen Auspuffkrümmer, der sich stark an die Version des DTM-Rennmotors anlehnt.

Die Empfindlichkeit des M3-Motors bestätigte uns Lotec-Motorenspezialist Ferdinand Pitz, der uns unverblümt erklärte, daß ein versuchsweise selbstentwickelter Auspuff für den M3 rund zehn PS gekostet hat. Soviel Ehrlichkeit ist selten, zeigt aber auch, auf welchem hohem Level sich die BMW Motorsport GmbH bewegt. Mit simplem Auspufftuning geht beim M3 wohl nichts mehr.

Der Lotec-M3 bietet einen schönen Kompromiß zwischen dem seriennahen Komfort-Feeling des Schnitzer und der kompromißlosen Rennsportabstimmung



Den Krankenberg-Motorraum dominiert eine pollerte Federbeinstrebe, die Michelin-TRX-Reifen sind auf hübsche Kreuzspeichen-Felgen aufgezogen



Bis auf den Schriftzug auf dem Luftfilterkasten verweist nichts im Lotec-Motorraum auf die inneren Werte. Die Goodyear-Reifen sitzen auf Alu-Sternfelgen



Eine massive Federbeinbrücke prägt das Maschinenabteil des Schnitzer. Als einziger tritt der S3 mit vergrößertem Hubraum an. Auf den dreiteiligen BBS-Felgen sind ausgezeichnete Bridgestone-Reifen montiert



Technische Daten und Meßwerte

MK M3

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, dohc, Kette, Ventiltrieb über Tassenstößel, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 93,4 x 84,0 mm, Hubraum 2302 cm³, Verdichtung 10,3:1, Leistung 250 PS (184 kW) bei 7200/min, Literleistung 108,6 PS/L (79,9 kW/L), max. Drehmoment 270 Nm bei 5000/min, mittlere Kolben-geschwindigkeit bei Nenndrehzahl 20,2 m/s, elektronische Einspritz- und Zündanlage: Bosch-Motronic, Kraftübertragung: Fünf-gang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Fahrwerk: vorn Federbein Dreiecksquerlen-ker, Stabilisator, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator, gegenüber Serie um 35 mm tiefergelegt

Bremsen: vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet

Bereifung: 220/45 VR 415 (Michelin TRX), auf Felge 210 TR 415

Leergewicht: 1320 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1600 kg

Leistungsgewicht: 5,3 kg/PS

Fahrleistungen:

| Beschleunigung | |
|----------------|--------|
| 0- 40 km/h | 2,5 s |
| 0- 60 km/h | 3,6 s |
| 0- 80 km/h | 5,2 s |
| 0-100 km/h | 7,0 s |
| 0-120 km/h | 9,6 s |
| 0-140 km/h | 12,6 s |
| 0-160 km/h | 17,2 s |
| 0-180 km/h | 23,3 s |
| 0-200 km/h | 31,9 s |

Elastizität:

| | |
|-------------|--------|
| im 4. Gang | |
| 50-100 km/h | 17,4 s |
| 50-120 km/h | 22,3 s |
| 50-160 km/h | 32,0 s |
| im 5. Gang | |
| 50-100 km/h | 23,8 s |
| 50-120 km/h | 37,7 s |
| 50-160 km/h | 56,3 s |

400 m mit stehendem Start 15,0 s

1000 m mit stehendem Start 27,4 s

Schalldrehzahl: 7500/min

Reichweite der Gänge: 68/108/148/207

Tachometerabweichung (Anzeige effektiv):

50/47, 100/94, 150/146, 200/194

Kleiner Kurs Hockenheim: 1:21,8 min

Slalom (18 m Pylonenabstand): 68,1 km/h

Wedeln (36 m Pylonenabstand): 128,9 km/h

Höchstgeschwindigkeit: 249 km/h

Testverbrauch: 15,0 L/100 km Super

Preis: Motorumbau 7500 Mark

Lotec M3

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, dohc, Kette, Ventiltrieb über Tassenstößel, 4 Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 93,4 x 84,0 mm, Hubraum 2302 cm³, Verdichtung 10,5:1, Leistung 240 PS (176 kW) bei 7200/min, Literleistung 104,3 PS/L (76,5 kW/L), max. Drehmoment 270 Nm bei 5200/min, mittlere Kolben-geschwindigkeit bei Nenndrehzahl 20,2 m/s, elektronische Einspritz- und Zündanlage, Bosch-Motronic, Kraftübertragung Fünf-gang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Fahrwerk: vorn Dreiecksquerlenker, Feder-bein, Stabilisator, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator, gegenüber Serie 30 mm tiefer gelegt

Bremsen: vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet

Bereifung: 225/45 VR 16 (Goodyear Eagle), auf Felge 8 J x 16

Leergewicht: 1298 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1600 kg

Leistungsgewicht: 5,4 kg/PS

Fahrleistungen:

| Beschleunigung | |
|----------------|--------|
| 0- 40 km/h | 2,4 s |
| 0- 60 km/h | 3,6 s |
| 0- 80 km/h | 5,2 s |
| 0-100 km/h | 7,0 s |
| 0-120 km/h | 9,5 s |
| 0-140 km/h | 12,3 s |
| 0-160 km/h | 16,9 s |
| 0-180 km/h | 22,7 s |
| 0-200 km/h | 30,8 s |

Elastizität:

| | |
|-------------|--------|
| im 4. Gang | |
| 50-100 km/h | 12,9 s |
| 50-120 km/h | 17,1 s |
| 50-160 km/h | 26,3 s |
| im 5. Gang | |
| 50-100 km/h | 18,4 s |
| 50-120 km/h | 25,5 s |
| 50-160 km/h | 39,8 s |

400 m mit stehendem Start 15,0 s

1000 m mit stehendem Start 27,3 s

Schalldrehzahl: 7600/min

Reichweite der Gänge: 66/106/145/204

Tachometerabweichung (Anzeige effektiv):

50/47, 100/95, 150/147, 200/195

Kleiner Kurs Hockenheim: 1:20,6 min

Slalom (18 m Pylonenabstand): 68,5 km/h

Wedeln (36 m Pylonenabstand): 125,7 km/h

Höchstgeschwindigkeit: 246 km/h

Testverbrauch: 13,0 L/100 km Super

Preis: Motorumbau 6900 Mark



AC Schnitzer S3 Sport 2.5

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, dohc, Kette, Ventiltrieb über Tassenstößel, 4 Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 93,8 x 88,0 mm, Hubraum 2432 cm³, Verdichtung 10,5:1, Leistung 245 PS (180 kW) bei 6750/min, Literleistung 100,7 PS/L (74,0 kW/L), max. Drehmoment 273 Nm bei 4700/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 19,8 m/s, elektronische Einspritz- und Zündanlage, Bosch-Motronic, Kraftübertragung Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Fahrwerk: vorn Dreiecksquerlenker, Federbein, Stabilisator, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator, gegenüber Serie um 20 mm tiefer gelegt

Bremsen: vorn und hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet

Bereifung: 225/45 VR 16 (Bridgestone RE 71), Felgen 8 J x 16 (vorn), 9 J x 16 (hinten)

Leergewicht: 1300 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1600 kg

Leistungsgewicht: 5,3 kg/PS

Fahrleistungen:

| Beschleunigung | |
|----------------|--------|
| 0-40 km/h | 2,1 s |
| 0-60 km/h | 3,2 s |
| 0-80 km/h | 4,7 s |
| 0-100 km/h | 6,4 s |
| 0-120 km/h | 8,5 s |
| 0-140 km/h | 11,0 s |
| 0-160 km/h | 14,8 s |
| 0-180 km/h | 18,8 s |
| 0-200 km/h | 25,8 s |

Elastizität:

| | |
|-------------|--------|
| im 4. Gang | |
| 50-100 km/h | 10,1 s |
| 50-120 km/h | 13,4 s |
| 50-160 km/h | 20,7 s |

im 5. Gang

| | |
|-------------|--------|
| 50-100 km/h | 14,7 s |
| 50-120 km/h | 19,8 s |
| 50-160 km/h | 30,4 s |

400 m mit stehendem Start 14,4 s

1000 m mit stehendem Start 26,1 s

Schaltdrehzahl: 7500/min

Reichweite der Gänge: 69/104/141/199

Tachometerabweichung (Anzeige effektiv):

50/44, 100/93, 150/144, 200/192

Kleiner Kurs Hockenheim: 1:20,1 min

Slalom (18 m Pylonenabstand): 68,9 km/h

Wedeln (36 m Pylonenabstand): 130,5 km/h

Höchstgeschwindigkeit: 252 km/h

Testverbrauch: 13,6 L/100 km Super

Preis: Motorumbau 16300 Mark

des MK M3. Das gilt auch für den Motor. Der Lotec bietet naturgemäß nicht ganz den Bums des großen Schnitzer-Motors bei niedrigen Drehzahlen und nicht ganz den Biß bei höchster Drehzahl wie der MK. Dafür ist er ein homogener, ausgewogener und alltagstauglicher Sportmotor, der viel Spaß vermittelt. Lotec verbaut nur geänderte Nockenwellen und läßt vom Elektronik-Spezialisten Lenz das Kennfeld der Motronic den geänderten Arbeitsbedingungen anpassen. Der Zylinderkopf bleibt bis auf die Nockenwellen im Serienzustand. Lotec erreicht also mit vergleichsweise wenig Aufwand viel Wirkung.

In den Fahrleistungen sortiert sich der Lotec M3 zwischen Schnitzer und MK M3, bei der Beschleunigung kann er den Krankenberg-Wagen knapp, in der Elastizität deutlich distanzieren.

Auch in der Fahrwerkabstimmung bietet der Lotec einen Mittelweg. Straffer als der Schnitzer, aber deutlich komfortabler als der kompromißlos harte MK realisiert der Lotec-M3 ausgezeichnete 1:20,6 Minuten auf dem Kleinen Kurs und reiht sich in diesem Testkriterium eindeutig in die Reihe der echten Vollblut-Sportwagen ein.

Auch der Lotec mit Koni-Fahrwerk und Goodyear-Reifen hat sich im Grenzbeereich eine Tendenz zum Untersteuern bewahrt, ein jederzeit sicheres und leicht beherrschbares Fahrverhalten. Nur die beim vollen Beschleunigen in den Radkästen streifenden Hinterräder haben uns nicht so gut gefallen, ein Manko, das Lotec-Chef Kurt Lotterschmidt bei den Serienautos abgestellt haben will. Abstellen wird er auch die Diskussion um den Katalysator. Demnächst gibt es den Lotec M3 auch mit geregelterm Dreiwege-Metallkatalysator, der Leistungsverlust beträgt nur fünf PS.

Ein Fazit in diesem Vergleich fällt leicht. Denn den eigentlichen Maßstab für die Arbeit der Tuner liefert das Werk mit dem Evolutions-M3 und 220 PS.

Und diesem Auto zeigen sich die Produkte der Tuner deutlich überlegen. Das ist um so erstaunlicher, weil eine Sportlimousine wie der M3 gemeinhin als Maß des technisch Machbaren gilt. Dieser Test zeigt aber eindeutig, daß selbst die besten Werkspezialisten in eigens gegründeten Motorsport GmbHs übertroffen werden können.

Der Schnitzer ist in diesem Vergleich das Maß aller Dinge, an dem sogar BMW noch lernen kann, was aus der ausgezeichneten M3-Basis für ein hervorragendes Auto werden kann. Der Lotec ist ein ausgewogener Kompromiß von Renn- und Straßenauto für alle Tage und der Krankenberg ein ziemlich unverblühtes und knochentrockenes Rennauto für die Straße. Alle drei aber zeigen in schöner Deutlichkeit, daß der Aufpreis für eine echte Evolution des M3 am besten bei den soliden Tunern angelegt ist. *HB*