



Jetzt profitieren:
Währungsvorteil
+ Lagerprämie
+ Eintauschprämie

4x4 in seiner schönsten Form.

DER NEUE FORD MONDEO
 > Intelligentes Allradsystem
Ab Fr. 33'235.*

BÜTIKOFER AUTOMOBILE AG - 8404 Winterthur - Tel. 052 245 11 11
GRÜZENFELD-GARAGE AG - 8404 Winterthur - Tel. 052 232 32 32
GARAGE TREVISAN AG - 8413 Neftenbach - Tel. 052 315 35 25

*Berechnungsbeispiel: Mondeo Trend 2.0 TDCI, 150 PS/110 kW, 5-türig, mit intelligentem Allradsystem, Fahrzeugpreis Fr. 33'235.- (Katalogpreis Fr. 39'100.-, abzüglich Währungsvorteil Fr. 5865.-). Abgebildetes Modell: Mondeo Titanium 2.0 TDCI, 150 PS/110 kW, Station Wagon, Fahrzeugpreis Fr. 40'384.- (Katalogpreis Fr. 43'900.- inkl. Zusatzoptionen im Wert von Fr. 3610.-, abzüglich Währungsvorteil Fr. 7127.-). Angebot gültig bis auf Widerruf. Preise inkl. MWST, Eintauschprämie für Eintauschfahrzeuge 3 Jahre oder älter. Änderungen vorbehalten.

Mondeo Trend 2.0 TDCI, 150 PS, 4x4: Gesamtverbrauch 4.8 l/100 km (Benzinäquivalent 5.4 l/100 km), CO₂-Emissionen 124 g/km. Energieeffizienz-Kategorie noch nicht verfügbar. Mondeo Titanium Station Wagon 2.0 TDCI, 150 PS, 4x4: Gesamtverbrauch 4.9 l/100 km (Benzinäquivalent 5.5 l/100 km), CO₂-Emissionen 127 g/km. Energieeffizienz-Kategorie noch nicht verfügbar. Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 144 g/km.



ford.ch

ANZEIGE

Von vier auf acht und zurück auf sechs

THALWIL. Vor 30 Jahren stellte BMW den ersten M3 mit 200 PS vor, damals eine der interessantesten Ansagen im Markt ohne Assistenzsysteme und ohne Automatik.

Schon vor 30 Jahren gab es ordentliche Autos, und ausgerechnet in die Waldsterbedebatte hinein platzten Geräte, welche heute nicht bloss nostalgische Gefühle wecken, sondern immer noch respektable Fahrleistungen bieten.

1983 präsentierten die bedächtigen Schwaben den Mercedes 190 E 2,3-16, eine sportliche Version des «kleinen» Mercedes. Doppelnockenwellen-Viertaktmotor, fantastische 185 PS stark. Zwei Jahre danach stellten die Bayerischen Motoren Werke AG den M3 mit 200 PS vor (2,3-Liter-16V-Vierzylinder), und später im Jahr legte Ford mit dem Sierra Cosworth noch eins drauf: 204 PS (2-Liter-DOHC/16V mit Turbo).

Drei prächtige Vierzylindermotoren, drei herausragende Fahrwerke, drei hinten angetriebene Fahrmaschinen erster Güte, welche, vergleichsweise moderat «frisiert», in der damals neu entstandenen DTM gegeneinander antraten und für spannenden Motorsport sorgten. Heute liesse sich ein vorne angetriebener Golf GTI mit weniger als 200 PS nicht mehr verkaufen, und ein DTM-Auto hat so viel mit der Serie am Hut wie ein Meisterkoch mit dem Grillieren einer Bratwurst.

Nun greifen die Potenzprote der Achtzigerjahre in die Klassikerszene ein. Zuvorderst der BMW. Seine Geschichte wird bis heute fortgesetzt; die Kommerzialisierung erfolgte in der Schweiz erst 1987, wo die Rakete aus-



Der M3 ist eine lebende Legende. Seit 30 Jahren hat sich die Leistung mehr als verdoppelt, die Fahrfreude des Hecktrieblers ist geblieben. Bilder Jürg Wick

EUROTAXGLASS'S INTERCLASSIC-TARIFE BMW M (CHF)

	Jahrgang	Zustand 1	Zustand 3	Zustand 5
M535i (E21), 4-tg.	1979-81	30000	12600	1800
M635 CSI (E24) Cp.	1984-89	48000	21000	4800
M1 Coupé	1978-81	280000	134000	39000
M535i (E38), 4-tg.	1985-88	20000	8400	1600
M3 (E30), 2-tg.	1986-91	48000	21100	4800
M3 EVO (E30), 2-tg.	1988-89	55000	24200	5500
M3 EVO II (E30), 2-tg.	1989-90	65000	26600	6500
M3 Cabrio (E30)	1988-91	50000	22000	4000
M5 (E34), 4-tg.	1989-95	33000	13900	2600
M5 Touring (E34)	1993-95	38000	16000	3000

schliesslich mit Katalysator angeboten wurde, was vorerst eine Leistungseinbusse bedeutete. 195 PS waren aber auch eine schöne

Ansage. 54000 Franken kostete das Ding damals, der sechszylindrige 325i mit 170 PS stand für 34350 Franken in der Preisliste.

Ich nehme Platz in einem Roten, wie es in den Achtzigern noch opportun war. Kilometerzähler noch nicht im sechsstelligen Bereich; ein M3 praktisch im Neuzustand. Eindrücklich wie Hundekot hängen die Fensterkurbeln an der Türverkleidung.

Statt der Verbrauchsanzeige hat der M3 im Tacho ein Öltemperaturanzeigergerät installiert. Bis der Zeiger akzeptable Werte nennt, kann man sich an das Auto gewöhnen. Es ist nach heutigen Massstäben nicht wirklich üppig motorisiert. Untenherum passiert wenig, und der Sound ist vierzylindrig-rau, es gehen gehörige Vibrationen durch den Wagen.

Beim Einlenken verrät der Veteran sein Grip-Potenzial, und

wenn man ihn etwas höher dreht, wird es richtig lustig. Ab 5000 Touren bekommt der Vierzylinder einen zweiten Wind.

Müheles dreht der Wecker an die 7000er-Grenze, imponierend, wie die Kraftentfaltung bis zum Anschlag zunimmt. Ein gieriger Sauger, und es zeigt sich beim Schaffen, dass mehr eher weniger wäre. Anders ausgedrückt: Ein Leistungsgewicht von circa 6,5 Kilogramm pro PS ist noch vermittelbar und lässt sich noch ohne elektronische Pampers im Zaun halten, aber man kann Serpentinafänger und Berge flachbügeln.

Alles bleibt irdisch; nur unter bestimmten Umständen, zum Beispiel wenn man sich einen

Schaltvorgang sparen will, kommt der Wunsch nach mehr Punch auf. Jede Art von Strassenbiegung ist ein Vergnügen, doch der M3 verlangt nach Respekt, wenn einem daran liegt, das Blech ohne Kaltverformung nach Hause zu bringen. Alles passt. Sitze (mit verstellbarer Schenkelaufgabe), Pedale (gross genug), Lenkrad (nicht zu klein, keine gestylten Haltungsvorschriften), Schalthebel (präzise, erster Gang links unten) und die Traktion mit Sperrdifferenzial.

Ein vernünftiger Traumwagen, der aber schon wieder seinen Preis hat: Unter 20000 Franken kommt man an einen akzeptablen BMW M3 kaum mehr heran.

1990 stellte die Motorsport GmbH den M3 Evolution mit 2,5 Liter Hubraum und 238 PS vor. Optisches Kennzeichen: verstellbarer Riesenheckflügel. 1992 hatte die zweite M3-Generation sechs Zylinder, drei Liter Hubraum und 286 PS, drei Jahre später 3,2 Liter und 321 PS und ab März 2000 sogar 343 PS (E36). Generation drei (E46) war dann ab 2007 ein überfliegender M3 mit acht Töpfen, vier Litern Hubraum und wenigstens 420 PS – weiterhin ein Sauger, auf Wunsch an ein Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt.

Seit 2014 sind es 431 PS, herausgekitzelt aus nun wieder sechs Zylindern eines 3-Liter-Reihenmotors, dem man zwei Turbolader aufgefropft hat (F80), also weit mehr als die doppelte Leistung wie vor 30 Jahren. Aber wenigstens hängt noch ein manuelles Sechsganggetriebe dran; wer nicht mehr schalten will, muss für 4950 Franken Abbusse tun.

Jürg Wick

ANZEIGE

MEHR FREUDE AUF SIEBEN SITZEN.

DER ERSTE BMW 2er GRAN TOURER. MIT DREI SITZREIHEN. JETZT PROBE FAHREN BEI IHRER HUTTER DYNAMICS AG.

Hutter Dynamics AG
Hegmattenstrasse 3
8404 Winterthur
Tel. 052 244 77 77
www.hutter-dynamics.ch

Hutter Dynamics AG Schaffhausen
Solenbergstrasse 1
8207 Schaffhausen
Tel. 052 244 77 88
www.hutter-dynamics.ch



Hutter Dynamics AG
hutter-dynamics.ch

Freude am Fahren