

# SPORT AUTO

Nr. 3/März 1991 DM 6,- E 3883 E  
Österreich öS 51,-, Schweiz sfr 8.50, Luxemburg lfr 150,-, Niederlande hfl 7.25, Belgien bfr 151,-,  
Dänemark dkr 33,-, Italien Lit 6300, Spanien Ptas 530,-, Finnland fmk 21,-, Schweden skr 30,-,  
Frankreich FF 26,-, Griechenland Dr 770,-, Printed in Germany.

## Große Formel 1-Vorschau:

- Alle Teams, alle Fahrer
- Wie gefährlich ist Formel 1-Benzin?
- Neu: Alain Prost schreibt in sport auto
- Neuer Gruppe C-Mercedes

## Besser als der Turbo?



**Kompressor Carrera 2 von Lotec  
350 PS**



## Vergleichstest:

Neuer Fiat Tipo 2.0 GT, Golf GTI  
Mitsubishi Colt GTI 16V und  
Opel Kadett GSi

## Rennautos für die Straße?



● BMW M3  
Sport Evolution

● Mercedes 190 E 2.5-16  
Evolution 2

● Neuer Opel Omega  
Evolution



Neuer Opel Omega 3000 24V Evolution 500 gegen





# Evolution-Rat

*BMW M3 Sport Evolution und Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution 2*

*Opel gönnt sich nun nach BMW und Mercedes ebenfalls ein limitiert aufgelegtes Evolutionsmodell. Die Basisautos für die aktuellen Renntourenwagen führen für sport auto drei Werkspiloten: Oberndorfer, Winkelhock und Thiem ▷*





Das Reglement der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft gefällt sich in seiner Seriennähe. Auf den Rennstrecken des Landes sollen möglichst gleichwertige Konkurrenten aufeinandertreffen, die von den Familienlimousinen, mit denen die Fans an den Ort des eiligen Geschehens reisen, nur wenig abweichen.

5000 Exemplare der betreffenden Modellreihe müssen denn die teilnehmenden Hersteller in einem Jahr unter die Leute gebracht haben, bevor sie als Homologationsgrundlage dienen darf.

Von Klaus Rosshuber,  
mit Fotos von H. D. Seufert

Allerdings fügte die ITR (Interessengemeinschaft Tourenwagen-Rennen) als sportgesetzgebende Körperschaft ihrem Regelwerk einen listigen Passus bei, der die Evolution des automobilen Basismaterials für den Sporeinsatz betrifft. Und dort heißt es, daß eine 500er-Serie von rennverdächtigen Sonderversionen pro Jahr nachgeschoben werden darf. Mit dieser sportjuristischen Hilfskonstruktion bereiten sich die Werke die geforderte Seriennähe gemäß den Erfordernissen des Wettbewerbs auf der Rennstrecke zu.

Den Fans ist es recht so. Denn die noblen Kleinserien sind erfahrungsgemäß in Windeseile vergriffen – trotz der gesalzenen Preise dieses sportlichen Flairs.

Seine Konkurrenten im exklusiven Marktsegment der supersportlichen Limousinen sind der BMW M3 Sport Evolution (85 000 Mark) mit 238 PS sowie der Mercedes 2.5-16 Evolution 2 (115 260 Mark) mit 235 PS (siehe sportauto 7/1990).

sport auto bekam das erste fahrfertige Serienexemplar des Evo 500 von Opel nach Hockenheim geliefert. Dort stellte er sich den bereits weitgehend vergriffenen Widersachern aus München und Stuttgart.

Als Evolutions-Beirat für das Testvorhaben der Redaktion fungierte ein kompetentes Dreier-Gremium von Werksfahrern: Schübel (Opel) entsandte Peter Oberndorfer ins verschneite Hockenheim, Schnitzer (BMW) stellte Joachim Winkelhock ab, und AMG (Mercedes) vertraute auf den DTM-Dritten von 1990, Kurt Thiim.

Die drei sport auto-Gastchauffeure kamen freilich mit der strengen Order ihrer Arbeitgeber und Sponsoren zum Test-Ter-



Auf der diesjährigen Motorshow in Essen präsentierte nun auch Opel seinen Spitzensportler für die Straße. Omega 3000 24V Evolution 500 heißt der erlesenste Vertreter der Baureihe mit vollem Namen.

Der Evo 500 leitet seine Herkunft in technischer Hinsicht vom 3000 24V ab. Doch statt der 204 PS des gewöhnlichen Viertürers mobilisiert der Newcomer gestandene 230 PS. Sein Preis: 89 400 Mark.

**Springlebendig: BMW-Werkspilot Jockl Winkelhock hüpfte mit dem agilen M3 munter über die Kerbs. Dabei fing er sich auf glattem Terrain ein paar deftige Konterschwünge des Evo-Hecks ein. Opel-Chauffeur Peter Oberndorfer (rechts) versetzte mit seiner flockigen Art selbst den Hockenheimer Schneemann in Entzücken**



min, nur ja nicht in einem markenfremden Schalensitz Platz zu nehmen. Dennoch traute sich jeder der drei Juroren ein freimütiges Urteil zum hauseigenen Serienwagen zu.

Opel-Pilot Oberndorfer darf 1991 auf ein Rennauto hoffen, das alle Anfangsschwierigkeiten vergessen läßt, die das Auftreten der beiden Omega unter Niedzwiedz und Oestreich im vergangenen Jahr so hartnäckig begleiteten.

Um das gewünschte Leistungspotential des Viertentilers auszubauen, stiegen die Rüsselsheimer Motorenstrategen bis tief in das Kurbelhaus des Dreiliter-24V hinab. Statt einer Kurbelwelle mit zwölf Gegengewichten ließen sie ihren Computer eine geschmiedete Welle mit nur acht rechnen.

So speckten die Techniker einerseits beachtliche sechs Kilogramm bewegte Masse ab, womit sie ein spontaneres Ansprechen auf Befehle vom Gaspedal erreichten. Zudem soll mit der neugefundenen Konfiguration die dynamische Belastung auf alle Lagerstellen gleichmäßig verteilt sein, was im Sinne prospektiver Leistungssteigerung auf 400 PS bei Drehzahlen von knapp 10 000/min sicher von großem Vorteil ist.

Deutlich leichtgewichtiger gerieten auch die peinlich gematchten Schmiedepfeuel und -kolben des Evo 500. Geringere Seitenkräfte auf die Zylinderwände verspricht eine Verlängerung der Pleuel um zehn Millimeter bei logischerweise gleicher Verringerung der Kompressionshöhe der Kolben (Abstand der Kolbenbolzenachse zum Kolbenboden). 352 Gramm signalisiert nun die Waage für einen Kolben, die beim 24V je 494 Gramm ausweist.

Auch die Nockenwellen mußten sich einer Modifikation stellen. Schärfere Steuerzeiten und ein- wie auslaßseitig 0,5 Millimeter mehr Hub sorgen für zügigere Gaswechsel.

*Driftige Gründe für den Evo 2 fand AMG-Werkspilot Kurt Thilm jede Menge. Das Fahrwerk für Sicherheitsfanatiker ließ sich von dem listigen Dänen ohne Aufhebens zu wohlkontrolliertem Übersteuern vergattern. Die Folge: erstaunliche Rundenzeiten*



„Der Evo wirkt ungemein agil auf der Vorderachse. Begeistert bin ich auch vom Drehmoment des Motors. Leider ist der Omega etwas schwer geraten“  
Peter Oberndorfer

Dem erhöhten Frischgasbedarf und Abgasvolumen tragen erweiterte Kanäle Rechnung. Auch dem Saugrohr-Sextett ließen die Omega-Scharfmacher größere Querschnitte angedeihen (Durchmesser nun 39 statt bisher 37 Millimeter).

Geblichen ist dem Evo 500-Triebwerk das Dual-Ram-Ansaugsystem. Eine Klappe im Luftsammler teilt bis zu 4000/min wie gehabt die Ansaugvolumen für je drei Zylinder. Jenseits dieser Grenze öffnet sie sich auf elektronischen Befehl der Bosch M 1.5-Motronic.

Das System der Resonanzrohr-Aufladung für niedrige und mittlere Drehzahlen weicht so jenem der Schwingrohraufladung im oberen Bereich des Drehzahlenspektrums. Die Motronic-Kennfelder für Einspritzanlage und Zündung mußten sich auf die veränderten Bedingungen hin modifizieren lassen.

Das Fahrwerk und die Bremsanlage samt serienmäßigem ABS übernahmen die Entwickler unbeschoren vom 24V. Dafür besserten sie die Karosserie gemäß den gesteigerten Abtriebsbedürfnissen für die Rennstrecke zweckdienlich nach. Die ausführlichen Windkanalversuche dokumentieren sich in erster Linie in einer tief herabgezogenen Frontschürze und in einem automatisch höhenverstellbaren Heckflügel. Der Spoiler auf dem Kofferraumdeckel fährt ab Tempo 90 km/h automatisch auf Maximalhöhe aus.

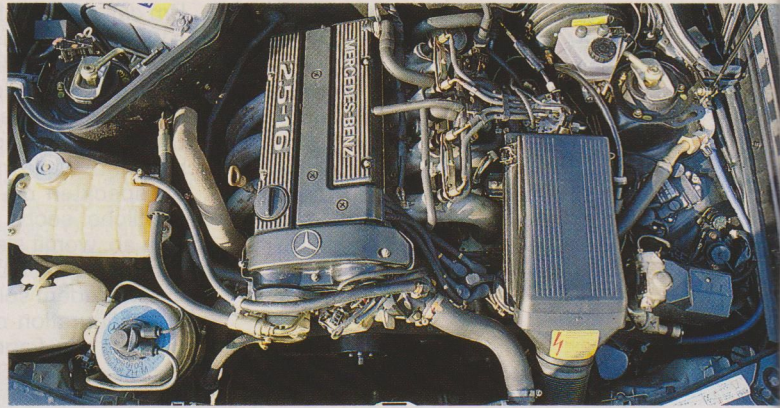


Wie die sport auto-Tester kam auch Peter Oberndorfer an jenem kalten, frostigen Februartag zu seiner Premiere auf dem neuen Evolutionswagen von Opel. „Was mich erstaunt“, befindet der Schübel-Fahrer schon nach wenigen Kurven, „ist die Spontanität des Evo auf der Vorderachse.“ In der Tat, der Opel-Evolutionär lenkt spielerisch in die anvisierten Biegungen der Rennstrecke ein.

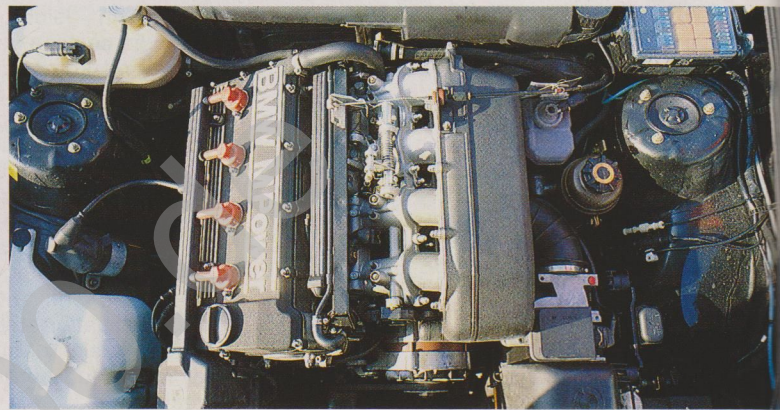
Dennoch unterbricht der gelernte Journalist und eloquente On-Board-Reporter den Fluß seines Kommentars, um sich schnaufend auf die Arbeit am Volant zu konzentrieren. Denn das Heck der eilig bewegten Sportlimousine bindet sichtlich seine Aufmerksamkeit. Bei der Jagd auf freundliche Rundenzeiten neigt der schwergewichtige Rüsselsheimer zu deftigem Übersteuern. Er verlangt nach sensiblen Umgang mit dem spontan ansprechenden Gaspedal, denn allzu große Driftwinkel bremsen den Vorwärtsdrang erheblich.

Für den Fotografen treibt Tester Oberndorfer den Omega indessen beliebig quer durch die Kurven. „Wahnsinnig gutmütig“, gibt der Meister dabei knapp und treuherzig zu Protokoll. Diesem Urteil gibt es tatsächlich wenig hinzuzufügen, sofern die fahrerischen Voraussetzungen beim Lenkrad-Akteur gegeben sind. „In solche Situationen wird der Normalfahrer auf der Straße jedoch kaum geraten“, schwächt

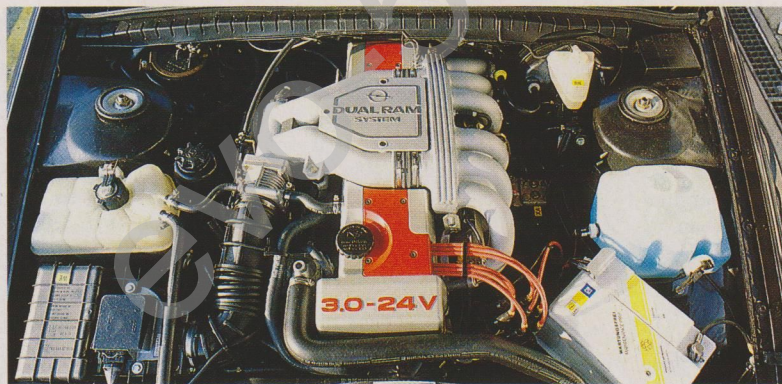
**Dreh-Maschine:** Der Mercedes-Vierzylinder legt sich erst jenseits 5000 Touren so recht ins Zeug, dann aber mit Nachdruck. 17-Zoll-Räder sind Serie



**Big Four:** Mit fast 97 PS/L ist der kernige BMW-Vierzylinder der effektivste, mit schier 238 PS auch der stärkste Evo-Treibsatz. Der Sport Evo rollt auf bescheidenen Sechszehn-Zöllern



**Was Sie schon immer über Sechsen wissen wollten:** Der Dual-Ram-Einlaß verbessert die Zylinderfüllung des Opel. Auf Wunsch lassen Omega-Fahrer 18-Zoll-Räder montieren



Oberndorfer zu Recht ab. Bei verkehrsgerechter Fahrweise verhält sich der sportive Omega ausnehmend neutral.

„Im Gegensatz zum Rennwagen machen sich hier das relativ hohe Gewicht und die komfortorientierte Abstimmung deutlich bemerkbar.“ Aber: „Die präzise arbeitende Servolenkung macht mir auch das Leben im Rennauto leicht. Sehr angenehm. Der Motor hat von unten raus unheimlich Biß, aber oben herum wirkt er noch ein bisschen zugeschnürt.“ Kein Wunder, mit nur wenigen hundert Kilometern auf dem Zähler ist das Leistungspotential des Evo-Triebwerks noch nicht in vollem Umfang erschlossen.







Für Oberndorfer weist die Stoppuhr denn am Ende seiner schnellsten Runde gerade 1.24,7 Minuten aus. Nicht eben eine Fabelzeit, aber die teilweise überfrierende Nässe auf einigen Abschnitten der ansonsten trockenen Strecke geben den Fahrern Probleme auf.

Ein leichteres Leben hat vergleichsweise Joachim Winkelhock im M3 Sport Evolution. „Das Auto ist ein narrensicherer Untersteuerer“, erklärt der Deutsche Formel 3-Meister von 1988 und letztjährige Meisterschaftssexte in der DTM (bei Bigazzi). Dabei schießt der Rennknirps (Länge: 1,68 Meter) mit eklatant heraushängendem Heck durch die schnelle Rechtskurve ins Motodrom. „Ich hab' vorhin beim Runturmen im Schnee leider die vordere Spoilerlippe weggefahren“, gesteht er augenzwinkernd.

Tatsächlich verändert das Fehlen des schmalen Aerodynamik-Stegs die Balance des M3 von der sprichwörtlichen Neutralität des schnellen Bayern-Kuriers in Richtung Übersteuern. Doch der schlitzohrige Schwabe am griffigen Rauhlederrolant provoziert die launigen Drifts durch gezielte Lenkmanöver und entschlossenen Zutritt auf das Gaspedal. Auf diese Weise überlistet er den per Venturi-Effekt am Bug kunstvoll herbeigeführten Abtrieb. Er basiert auf der Saugwirkung der Luft, die der Frontspoiler gezielt unter dem Wagenboden beschleunigt.



„Den Mercedes habe ich auch im Grenzbe-  
reich mit einer Hand im Griff; so gutmütig reagiert das Fahrwerk. Nicht ganz super finde ich die knochige Schaltung“ Kurt Thiim



Der bissige Vierzylinder, der sich mit kernigem Ton besonders jenseits 5000/min entschlossen ins Zeug wirft, und die hervorragenden Bremsen ermöglichen dem leichtesten Vertreter dieses Vergleichs (1277 kg) auch die beste Rundenzeit. Spaßvogel Winkelhock hatte für diese Übung freilich auch das agilste Auto zur Verfügung: „Der M3 läßt einen wirklich am ehesten an ein Rennauto denken.“

Der dänische AMG-Chauffeur Kurt Thiim fühlte sich im 190 Evo 2 dagegen eher an seinen Privatwagen erinnert, einen kultivierten 300 SE, als an sein übliches Arbeitsgerät bei AMG. Seine schnellen Runden erledigte er denn größtenteils einhändig. Die ungemein leichtgängige, um die Mittelage etwas indifferente Servolenkung des Sport-Benz ließ dies durchaus verständlich erscheinen. Zudem hatte Thiim so die Linke frei, um sich am Türgriff festzuhalten und damit die mangelnde Seitenführung des Mercedes-Gestühls auszugleichen. Im Vergleich zu dem rennwagenverdächtigen Spitzenmöbel im M3 und dem zumindest an der Lehne optimal konturierten Recaro-Sessel im Omega läßt der Mercedes-Sitz unabweisbar Führungsqualitäten vermissen.

„Der Evo läßt sich aber sehr entspannt um die Kurven zirkeln. Allerdings ist mir das sicherheitsbetonte Untersteuern für schnelle Zeiten ein bißchen zu stark ausgeprägt.“ Thiim beorderte in der Folge das



## Technische Daten und Meßwerte

### Opel Omega Evolution

#### Motor:

wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, dohc, Kette, Ventiltrieb über Tassenstößel mit hydraulischem Ventilspielausgleich, 4 Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 95,0 x 69,8 mm, Hubraum 2969 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10,5:1, Leistung 230 PS (169 kW) bei 6700/min, Literleistung 77,5 PS/L (56,9 kW/L), max. Drehmoment 280 Nm bei 3500/min, elektronische Einspritz- und Zündanlage (Bosch Motronic M 1.5)

#### Kraftübertragung:

Hinterradtrieb, Sperrdifferential 45 Prozent, Übersetzungen: I 3,807, II 2,106, III 1,335, IV 1,000, V 0,814, Achsantrieb: 3,70:1

#### Fahrwerk:

vorn Querlenker, Federbein, Stabilisator, hinten Dreieckschraglenker, Schraubenfeder, Stabilisator, Servolenkung

#### Bremsen:

vorn und hinten Scheibenbremsen, Ø 280/270 mm, vorn innenbelüftet, vorn Einkolben-Faustsattel, hinten Zweikolben-Festsattel, ABS

#### Bereifung:

225/50 ZR 16 auf Felge 7,5 x 16 (gegen Aufpreis 235/40 ZR 18 auf Felge 8 x 18)

#### Abmessungen

(Länge/Breite/Höhe): 4742/1775/1422 mm

#### Gewicht vollgetankt:

1556 kg (lt. Kfz-Schein 1465 kg)

#### Leistungsgewicht:

6,8 kg/PS

#### Zul. Gesamtgewicht:

1985 kg

#### Tankvolumen:

75 Liter

#### Beschleunigung:

0-60 km/h 3,5 s

0-80 km/h 5,2 s

0-100 km/h 7,5 s

0-120 km/h 10,6 s

0-140 km/h 14,2 s

0-160 km/h 18,9 s

0-180 km/h 25,6 s

0-200 km/h 37,2 s

400 m mit stehendem Start: 15,3 s

1000 m mit stehendem Start: 28,2 s

#### Elastizität:

im 4. Gang aus 1920/min 5. Gang (1560/min)

60-100 km/h 10,5 s 60-100 km/h 14,9 s

60-120 km/h 15,2 s 60-120 km/h 22,3 s

60-160 km/h 27,9 s 60-160 km/h 38,3 s

#### Schalt Drehzahl:

6500/min

#### Reichweite der Gänge:

49/94/152/202

#### Kleiner Kurs Hockenheim:

1,24,7 min

#### Höchstgeschwindigkeit:

239 km/h

#### Grundpreis des Basisfahrzeugs:

89400 Mark

#### Wichtige Extras:

Schiebedach 1005 Mark,

Klimaanlage 2750 Mark

#### Preis des Testwagens:

91400 Mark

### BMW M3 Sport Evolution

#### Motor:

wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, dohc, Kette, Ventiltrieb über Tassenstößel, 4 Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 95 x 87 mm, Hubraum 2467 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10,2:1, Leistung 238 PS (175 kW) bei 7000/min, Literleistung 96,5 PS/L (70,9 kW/L), max. Drehmoment 240 Nm bei 4750/min, digitale Motorelektronik (DME)

#### Kraftübertragung:

Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradtrieb, Sperrdifferential 25 Prozent, Übersetzungen: I 3,72, II 2,40, III 1,77, IV 1,26, V 1,00, Achsantrieb: 3,15:1

#### Fahrwerk:

vorn Querlenker, Federbein, Stabilisator, hinten Schräglenker, Stabilisator, Servolenkung

#### Bremsen:

vorn und hinten Scheibenbremsen, Ø 280/282 mm, vorn innenbelüftet, vorn und hinten Einkolben-Faustsattel, ABS

#### Bereifung:

225/45 ZR 16 auf Felge 7,5 x 16

#### Abmessungen

(Länge/Breite/Höhe): 4345/1680/1370 mm

#### Gewicht vollgetankt:

1277 kg (lt. Kfz-Schein 1200 kg)

#### Leistungsgewicht:

5,4 kg/PS

#### Zul. Gesamtgewicht:

1600 kg

#### Tankvolumen:

62 Liter

#### Beschleunigung:

0-60 km/h 3,5 s

0-80 km/h 5,0 s

0-100 km/h 6,7 s

0-120 km/h 9,2 s

0-140 km/h 11,7 s

0-160 km/h 16,7 s

0-180 km/h 21,7 s

0-200 km/h 29,2 s

400 m mit stehendem Start: 14,8 s

1000 m mit stehendem Start: 27,0 s

#### Elastizität:

im 4. Gang aus 2140/min

60-100 km/h 8,8 s

60-120 km/h 12,9 s

60-160 km/h 22,2 s

im 5. Gang aus 1700/min

60-100 km/h 12,8 s

60-120 km/h 18,4 s

60-160 km/h 32,5 s

#### Schalt Drehzahl:

7200/min

#### Reichweite der Gänge:

61/100/140/198

#### Kleiner Kurs Hockenheim:

1,22,2 min

#### Höchstgeschwindigkeit:

248 km/h

#### Grundpreis des Basisfahrzeugs:

85000 Mark

#### Wichtige Extras:

Schiebedach 1295 Mark,

Klimaanlage 2920 Mark

#### Preis des Testwagens:

87000 Mark





## Mercedes 190 E 2.5-16 Evo 2

**Motor:**  
wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, dohc, Kette, Ventiltrieb über Tassenstößel, 4 Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 97,8 x 82,8 mm, Hubraum 2463 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10,5:1, Leistung 235 PS (173 kW) bei 7700/min, Literleistung 95,4 PS/L (70,2 kW/L), max. Drehmoment 245 Nm bei 5000/min, mechanisch/elektronisch gesteuerte Einspritz- und Zündanlage

**Kraftübertragung:**  
Hinterradantrieb, Sperrdifferential 0 bis 100 Prozent, Übersetzungen: I 4,08, II 2,52, III 1,77, IV 1,26, V 1,00, Achsantrieb: 3,46:1

**Fahrwerk:**  
vorn Querlenker, Dämpferbein, Schraubenfeder, Stabilisator, hinten Quer- und Schräglenker, Spurstange, Schraubenfeder, Stabilisator, hydraulischer Niveaueausgleich, Servolenkung

**Bremsen:**  
vorn und hinten Scheibenbremsen, Ø 300/278 mm, vorn innenbelüftet, vorn Vierkolben-Festsattel, hinten Zweikolben-Festsattel, ABS

**Bereifung:**  
245/40 ZR 17 auf Felge 8,25 x 17

**Abmessungen**  
(Länge/Breite/Höhe): 4530/1720/1342 mm

**Gewicht vollgetankt:**  
1453 kg (lt. Kfz-Schein 1340 kg)

**Leistungsgewicht:**  
6,2 kg/PS

**Zul. Gesamtgewicht:**  
1840 kg

**Tankvolumen:**  
70 Liter

## Beschleunigung:

0-60 km/h	3,5 s
0-80 km/h	5,3 s
0-100 km/h	7,3 s
0-120 km/h	10,1 s
0-140 km/h	13,2 s
0-160 km/h	18,0 s
0-180 km/h	23,7 s
0-200 km/h	32,6 s
400 m mit stehendem Start:	15,2 s
1000 m mit stehendem Start:	27,7 s

**Elastizität:**

im 4. Gang aus 2280/min	
60-100 km/h	9,5 s
60-120 km/h	13,9 s
60-160 km/h	22,9 s
5. Gang (1810/min)	
60-100 km/h	13,3 s
60-120 km/h	19,5 s
60-160 km/h	33,3 s

**Schalt Drehzahl:**  
7800/min

**Reichweite der Gänge:**  
60/100/144/202

**Kleiner Kurs Hockenheim:**  
1,22,7 min

**Höchstgeschwindigkeit:**  
247 km/h

**Grundpreis des Basisfahrzeugs:**  
115260 Mark

**Preis des Testwagens:**  
122500 Mark



„Im M3 Sport Evo sitze ich fast so

gut wie in meinem Rennwagen. Was mir nicht ganz taugt, ist das betonte Untersteuern“

Joachim Winkelhock

Heck durch zügiges Einlenken wohl dosiert nach außen, um die Schräglaufrinkel an den Vorderrädern im Sinne höheren Tempos zu verringern.

Der Lohn für den sympathischen Klaren aus Norden mit dem rationellen Fahrstil waren respektable 1,22,7 Minuten – auf einem Mercedes, der seine Kraft aus einem drehfreudigen, aber auch drehzahlhungrigen Vierzylinder schöpft.

Die Rangfolge aus den Rundenzeiten der sport auto-Gastfahrer findet sich auch bei den Meßwerten wieder. So stürmt der leichtgewichtige M3 in 6,7 Sekunden von null auf 100 km/h, wozu sich der Mercedes und der Omega-Evo 7,3 respektive 7,5 Sekunden Zeit lassen. Den Durchzug von 60 auf 160 km/h im vierten Gang erledigt der BMW in 22,9 Sekunden. Knapp dahinter läuft der Evo 2 mit 22,9 auf, während es der beliebtere Evo 500 mit einer Zeit von 27,9 Sekunden gut sein läßt.

Opel hat sich selbst für den Renneinsatz und seinen Kunden für den schieren Fahrspaß ein Auto zur Verfügung gestellt, das wohl nicht das schnellste, neben dem Mercedes-Benz aber das komfortabelste in dieser feinen Gesellschaft ist. Der BMW M3 nimmt das Prädikat Sportwagen mit allem gebotenen Stolz und ohne jeden Abstrich für sich in Anspruch. Dies bestätigte auf seine Weise auch der Evolutions-Rat, der sport auto so engagiert und drifffreudig unterstützte. □