

Drucksache - M3 GT

Twin Turbo

Es ist wohl eine Glaubensfrage: Darf man einen BMW E36 M3 GT überhaupt tunen? Immerhin wurden von diesem Motorsport-Homologationsmodell der Baureihe E36 nur insgesamt 356 Fahrzeuge gefertigt, wovon 350 Exemplare in den Verkauf gelangten – alle in der Sonderlackierung British Racing Green. Meine Meinung: „Tunen“ darf man einen solchen Säulenheiligen der BMW-Historie sehr wohl, „verbasteln“ hingegen nicht!

Text: Sebastian Brühl, Fotos: kevve.be





Dies sah glücklicherweise wohl auch Sveinn als Luxembourg-Cessange so, als er das hier gezeigte Fahrzeug im Februar 2007 erwarb. Genau genommen machte sich der heute 40-jährige Banker den E36 mit der Seriennummer 111 von 356 anlässlich seines 35. Wiegenfestes selbst zum Geburtstagsgeschenk. Gedacht war der M3 GT als Track-Tool, denn Sveinn besaß damals noch einen M5 E60 als Daily Driver. Zuvor bereits hatte er einen Z3 M Roadster, einen E39 M5 und ein E46 M3 Cabrio sein Eigen genannt, womit der Luxemburger wohl als echter M-Jünger bezeichnet werden darf.

Ceramic-Stopper hinter 18-Zöllern

Und eigentlich hatte der M3 GT im Serienzustand verbleiben sollen. Doch schon nach wenigen Rundstrecken-Einsätzen – unter anderem natürlich auf der Nürburgring-Nordschleife – überdachte Sveinn diesen Vorsatz und installierte zugunsten eines besseren High-Speed-Handlings zunächst ein H&R Clubsport-Gewindefahrwerk sowie Powerflex-Buchsen. Später erweiterte er die Fahrwerks-Upgrades zudem um einstellbare H&R-Stabilisatoren vorn und hinten, M3 E46-Stützlager hinten sowie

Intrax-Camber-/Caster-Plates. Die einstellbare Strebe zwischen den beiden vorderen Federbeindomen brachte der M3 GT bereits serienmäßig mit. Als nächstes rüstete Sveinn auf in Weiß lackierte BBS RC303-Felgen der Größe 8x18 Zoll ET38 um, auf die griffige Federal 595RS-R-Semislicks der Dimensionen 245/35R18 und 255/35R18 aufgezogen wurden und die mittels 90-Millimeter-Racing-Stehbolzen sowie gelber Radmuttern befestigt werden.

Der Umstieg auf 18-Zoll-Räder übrigens geschah weder aus optischen Gründen, noch weil sich Sveinn davon eine bessere Performance erhoffte, sondern war schlicht notwendig, um Platz für die 370x38-Millimeter-Carbon/Ceramic-Scheiben sowie die 8-Kolben-Sättel der gigantischen Brembo-Bremsanlage zu schaffen, die vom Mercedes-Benz SLR McLaren stammt und zusätzlich

DIE FELGENSCHLOSS-PROFIS!
GIB DEM DIEB KEINE CHANCE!

→ RIESEN-AUSWAHL
 → KOMFORTABLE UND SCHNELLE SUCHE

WWW.FELGENSCHLOSSER.DE

mit Yellowstuff-Belägen und Stahlflex-Bremsleitungen modifiziert wurde. An der Hinterachse reiben sich Ferodo Racing-Beläge an gelochten Zimmermann-Bremsscheiben.



Senner Tuning
 10th anniversary

24.06.2012
 Jubiläumsfeier und
 Showroom-Eröffnung
 mit großer Tombola

www.Senner-Tuning.de

Senner Tuning AG
 Heinrich-Wieland-Str. 11 · Tel: +49-6132-712808
 55218 Ingelheim · Fax: +49-6132-712809
 Germany · Email: info@senner-tuning.de

WORK **BILARUDA** **REDESTEN** **RW**



Twin Turbo-Aufladung

So gerüstet keimte in Sveinn dann bald der Wunsch nach mehr Leistung auf als sie der 295 PS starke Sechszylinder-Reihenmotor zur Verfügung stellte. Die Installation einer Carbon-Airbox sorgte zwar für einen noch giftigeren Sound, brachte aber nur eine marginale Mehrleistung. Den Gedanken an einen S85B52-V10-Engine-Swap verwarf Sveinn aus Kostengründen. Als ihm jedoch ein Freund aus Island einen

nagelneuen Twin Turbo-Kit auf Basis zweier Garrett GT2252-Lader anbot, schlug Sveinn zu. Gleichzeitig installierte er einen S50B32-Zylinderkopf mit Single-Vanos sowie geschmiedete CP-Carillo-Kolben, geschmiedete Jaws Motorsport-Pleuel mit ARP-Bolzen, RC-750cc-Einspritzdüsen, eine Walbro-Benzinpumpe sowie einen einstellbaren Benzindruckregler. Die heißen Verbrennungsabgase entweichen geräuschvoll durch eine Supersprint-Abgasanlage, die

sich an einen Jaws Motorsport-Custom-Abgaskrümmter anschließt. Ein VEMS V3.6-Standalone-ECU kontrolliert und steuert den Verbrennungsprozess. Unterm Strich stehen 490 PS bei 6.000 U/min und ein maximales Drehmoment von 660 Newtonmetern bei 3.600 Touren. Zumindest letzteres ließe sich via Mapping noch steigern, wurde allerdings elektronisch begrenzt, um noch etwas Luft zur Belastungsgrenze der Sachs Racing-5-Scheiben-Kupplung mit Heavy Duty-Druckplatte (bis 700 Nm) und JB-Racing-Leichtbau-Schwungrad zu lassen. Diese verbindet das aufgeladene Treibwerk mit dem originalen 5-Gang-Schaltgetriebe. Ein 25-Prozent-Sperrdifferenzial sorgt für eine optimierte Traktion.

Wolf im Schafspelz

Die Karosserie ließ Sveinn – dem Himmel sei's gedankt – weitgehend unangetastet. Lediglich die hinteren Kotflügel wurden dezent verbreitert und die Nebelscheinwerfer entfernt, so dass der Twin Turbo-M3 GT für Uneingeweihte als Wolf im Schafspelz daherkommt.

Größere – aber stets stilgetreue – Überarbeitungen erfuhr das Interieur. In der ersten Reihe wurden bestickte Recaro Pole Position-Schalensitze mit Schroth-5-Punkt-Gurten platziert, statt einer Rückbank gibt es einen schwarzen Heigo-Überrollkäfig. Das Momo MOD.07-Racing-Lenkrad könnte auch aus einem zeitgenössischen Renntourenwagen stammen.



TECH FACTS

- ▶ FAHRZEUG: BMW M3 GT E36
- ▶ BAUJAHR: 1995
- ▶ KAROSSERIE: Kotflügel hinten leicht verbreitert, Nebelscheinwerfer entfernt
- ▶ MOTOR: S50B30-Sechszylindermotor mit S50B32-Zylinderkopf und Single-Vanos, zwei Garrett GT2252-Turbolader mit internen Wastegates, geschmiedete CP-Carillo-Kolben, geschmiedete Jaws Motorsport-Pleuel mit ARP-Bolzen, Jaws Motorsport-Custom-Abgaskrümmter, modifizierter OEM-Ansaugkrümmer, RC-750cc-Einspritzdüsen, Walbro-Benzinpumpe, einstellbarer Benzindruckregler, S50B32-Tank, Custom-Kurbelgehäuseentlüftung, Supersprint-Abgasanlage, VEMS V3.6-Standalone-ECU, Zeitronix Zt-2-Breitband-Lambdasonde, 490 PS bei 6.000 U/min, 660 Nm bei 3.600 U/min
- ▶ GETRIEBE: 5-Gang-Schaltgetriebe (original), Sperrdifferenzial (25%), Sachs Racing-5-Scheiben-Kupplung mit Heavy Duty-Druckplatte (bis 700 Nm), JB-Racing-Leichtbau-Schwungrad
- ▶ FAHRWERK: H&R Clubsport-Gewindefahrwerk, einstellbare H&R-Stabilisatoren vorn und hinten, M3 E46-Stützlager hinten, Intrax-Camber-/Caster-Plates, Powerflex-Buchsen, einstellbare OEM M3 GT-Domstrebe vorn
- ▶ RAD/REIFEN: weiß lackierte BBS RC303-Felgen in 8,5x18 Zoll ET38, Federal 595RS-R-Semislicks in 245/35R18 und 255/35R18, Distanzscheiben 5 mm VA / 8 mm HA, 90-Millimeter-Racing-Stehbolzen, gelbe Radmuttern
- ▶ BREMSEN: VA: Brembo-8-Kolben-Sättel und Brembo-Carbon/Ceramic-Scheiben (370x38 mm) vom Mercedes-Benz SLR McLaren, Yellowstuff-Bremsbeläge, Stahlflex-Bremsleitungen, HA: OEM-Bremssättel und gelochte Zimmermann-Scheiben, Ferodo Racing DS2500-Beläge
- ▶ INNENRAUM: Interieur teils ausgeräumt (hinter den Sitzen), Recaro Pole Position-Schalensitze mit Custom-Bestickung, Schroth-5-Punkt-Gurte, Heigo-Überrollkäfig, Momo MOD.07-Racing-Lenkrad, Asus-Laptop für Datalogging und Monitoring im Handschuhfach, 7-Zoll-Touchscreen für Monitoring und VEMS-Steuerung, Zeitronix-LCD



Zusätzlich zum in die Mittelkonsole integrierten 7-Zoll-Touchscreen für Monitoring und VEMS-Steuerung steckt im Handschuhfach ein Asus-Laptop für Datalogging und Monitoring.

Ist jetzt noch jemand der Meinung, dass man einen E36 M3 GT nicht tunen darf?



BBS-Schlitzpunkt

Top-Angebote auf unserer Homepage & Facebook-Seite!

FELGEN

ASA
AT5
BARRACUDA

KOMPLETTÄDER

BBS
BRETTON
CORRICO

REIFEN

EMOTION WHEELS
ETALON

AUSPUFFANLAGEN

ARTEC
GEMIN
GT

FAHRWERK

RF ALORAD
ROYAL WHEELS
SPARCO



BBS-Schlitzpunkt



DYNAMICAR

Styling & Performance
Im Bunker 21a - 57393 Schmallenberg
Telefon: 02972-2878 - Telefax: 02972-4156
Email: info@dynamicar.de