

Präzisionsarbeit

Aus purer Freude am Fahren ließ sich ein Schweizer BMW-Enthusiast einen der seltenen M3 E30 Evo II aus dem Jahr 1988 vom Rennen fahrenden M3-Experten Peter Röllinghoff ganz neu aufbauen. Das Resultat beeindruckt mit einer Fülle an technischen und optischen Leckerbissen.



Ein gutes Blatt: Das steil im Wind stehende Heckflügelprofil aus Kohlefaser stammt vom legendären Sport-Evo

Sportlich edel, hilfreich schnell und elementar gut – so stellte sich der Züricher BMW-Fan, der ungenannt bleiben möchte, sein neues Spaßmobil auf Basis eines 2,5 Liter M3 E30 vor. Den Zustand des kostbaren Fahrzeugs aus 1988 bezeichnete Peter Röllinghoff aus Wetter als "gut". Dementsprechend sollte er sich an dem original roten BMW beim Zerlegen und bei dem anschließenden Neuaufbau nicht die Finger verbrennen müssen. Denn um in alten Astlöchern zu bohren, dafür hat der motorsportbegeisterte Wetteraner aus Albringhausen weder Zeit noch das nötige Interesse. Schließlich sind die Wochenenden zumeist verplant für die Rennsport-Aktivitäten des BMW-Enthusiasten, der seinem schnellen Hobby auf seinem hochgradig modifizierten, giftgrünen M3 E30 nachkommt. Heutzutage am liebsten im Nachbarland Belgien: "Da gibt's nicht so rigide Reglements, die den Spaß an der eigentlichen Sache, dem Rennen fahren, so stark einschränken." Das Fahrzeug hatten wir seinerzeit bereits in BMW SCENE Ausgabe 10/06 ausführlich vorgestellt.

Deshalb zurück zum eigentlichen Protagonisten, der bei der Neuausrichtung glücklicherweise nichts von seinem Grundcharakter einbüßen sollte. An der Formsprache und Karosserie des

Evo II gibt es schließlich von jeher nichts zu bemängeln. Deshalb unterstreichen nur der Heckflügel und Frontspoiler aus leichtem Karbon die edle Note des in diamantschwarz gehaltenen Fahrzeuges. Nach Meinung des Schweizer Besitzers sind die verchromten Barracuda-Räder, hinter denen vorn knallig rote Brembo-Vierkolben-Zangen vorwiegend hervorleuchten, schon auffällig genug.

"Der Bolide gehört in klassischer Evo-Tradition eigentlich tiefer und breiter an den Asphalt gepresst, als mit diesen 18 Zoll Felgen und den 225/35er Gummis möglich ist", brummelt indes der Erbauer, erklärt aber gleich, dass es seinem Kunden weniger auf ein durchdringend sportliches Ambiente, sondern eher auf ein solitäres Äußeres ankommt. Damit der Züricher aber kann, wenn er mal will, gibt es ein höhenverstellbares KW-"Competition"-Gewindefahrwerk mit H&R-Stabilisatoren und auch für die hinteren (Serien-)Bremsen Sportbeläge zum stimmigen Konzept, mit auf die Straße.

Die Innenausstattung spiegelt besonders die Symbiose aus M-Sport-Charakteristik und edlem Gespür wider. Denn hier ließ Peter Röllinghoff den versierten Polsterer Torsri aus der Nachbarstadt Witten Hand anlegen. Die im Original von einem Golf V stammenden Lederbezüge änderte der Innenraumausstatter kunstvoll und dergestalt um, dass an markanten Stellen die Drei-Streifen-Optik in den Farben der BMW-Motorsport-Abteilung aufblitzt. Nimmt der Züricher M3-Fanatik auf dieser handwerklich erlesenen Lederausstattung Platz, umschließen die vielleicht sogar lederumspannten Hände das kleine 34er "Corse"-Sport-Lenkrad von Momo, während die Rechte sich zügig an einem Sport-Evo-Schalthebel und zur Drift-Un-

Auftragsarbeit: In Deutschland von Peter Röllinghoff aufgebaut, sorgt der schöne M3 nun in der Schweiz für ungestüme Freude am Fahren



Einzigiger Show-Effekt: Mehr Aufmerksamkeit als die verchromten Barracuda-Räder braucht es für den Schweizer Besitzer nicht

Wichtig, aber sinnvoll: Der ausgeformte Frontspoiler hilft dabei, Auftriebswerte an der Vorderachse zu minimieren

Schönes Farbspiel: Der rote Streifen ist eine angenehme Abwechslung an der diamantschwarzen Karosserie

Kraft und Gegenkraft: Der ungestüme Motor findet sein Gegenüber in einer standfesten Brembo-Bremsanlage

terstützung an entsprechendem Handbremshebel auslassen darf. Das von Peter gewohnt fachmännisch aufgepeppte S14-Triebwerk macht's jedenfalls ausgiebig und lustvoll möglich. Zur Leistungssteigerung des Reihen-Vierzylinders aus den frühen DTM-Tagen greift der wackere Tuner auf Altbewährtes zurück: Nockenwellen von Schrick, eine Stahl-Kurbelwelle, Wiseco-Kolben sowie eine sorgfältige Überarbeitung der Ein- und Auslasskanäle, die per se mit einer Verstärkung der Ventile einhergeht. In Kombination mit einer erleichterten Schwungscheibe führt das Ganze mit der Verdichtung von 11,3:1 zu einem Freudenfeuer mit 293 PS in den Schweizer Bergen. Die Kraftübertragung erfolgt dabei über das manuelle Fünfganggetriebe samt 4,10er Differenzial mit 45-prozentiger Sperre. Das bewährte Engineering des M3 E30-Auskenners, das sich auf Jahrzehnte lange Renn-Er-



Italo-Chick: Das winzige, airbaglose "Corse"-Lenkrad lieferte der bekannte Zubehöranbieter Momo



Neu eingerichtet: Das Leder stammt von Volkswagen, die Streifen sind ganz und gar M-typisch



Perfektes Handwerk: Der S14-Vierzylinder ist auch in optischer Hinsicht absolut makellos



Nur ein Detail: Die Kohlefaser-Airbox erleichtert dem Triebwerk das Einatmen spürbar

fahrung stützt, soll dabei natürlich auch haltbar sein. Da ist es selbst für einen Schweizer, der bekanntlich Wert auf höchste Präzisionsarbeit legt, ein Leichtes, größtes Vertrauen in die motortechnisch versierten Fähigkeiten des Deutschen zu setzen.

Text und Fotos: Sabine Welte



Das "M Power" ernst genommen: Zahlreiche Optimierungen ermöglichen es dem Motor, 293 PS freizusetzen

REPORT-FACTS

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Typ: BMW M3 EVO II E30, Baujahr 1988 (Neuaufbau 2007)

Motor: Reihenvierzylinder Typ S14, 2.498 ccm Hubraum, vier Ventile pro Zylinder, bearbeitete Ein- und Auslasskanäle, verstärkte Ein- und Auslass-Ventile, Wiseco-Kolben, zwei obenliegende Nockenwellen von Schrick (304 und 292 Grad), Antrieb über Kette, Stahl-Kurbelwelle, leichtes Schwungrad, EFI-Euro-1-Einspritzanlage, Verdichtung 11,3:1, Kohlefaser-Air-Box, DTM-Abgasanlage

Leistung: 293 PS

Kraftübertragung: manuelles Fünfgang-Getriebe, Sperrdifferenzial (45%), Antriebsübersetzung 4,10:1, Hinterradantrieb

Fahrwerk: höhenverstellbares KW-Gewinde-Fahrwerk Typ "Competition", H&R-Stabilisatoren-Kit, Brembo-Vierkolben-Bremszangen vorn, Serienbremsanlage mit Sport-Bremsbelägen hinten

Felgen: einteilige, verchromte Barracuda-Leichtmetallfelgen Typ "Voltec T6" in 8J x 18 Zoll an der Vorder- und Hinterachse

Reifen: Nankang in 225/35 ZR 18 vorn und hinten

Karosserie: Front- und (Kohlefaser-)Heckspoiler (M3 E30 Sport-Evo), Kamei-Scheinwerferblenden, Lackierung in "Diamantschwarz metallic"

Länge x Breite x Höhe in mm: 4.360 x 1.675 x 1.340

Leergewicht: 1.285 kg

Interieur: schwarze Lederausstattung (Volkswagen-Leder) mit M-GmbH-Applikationen, 34er Momo-"Corse"-Lenkrad, Schalt- und Handbremshebel vom Sport-Evo, Teppich und Ablagen erneuert

Beschleunigung 0-100 km/h: keine Angabe

Höchstgeschwindigkeit: keine Angabe

Youngtimer Scene

www.
youngtimerscene.
de



Online Magazin
für Fahrzeuge
der 70er und 80er!

Markenoffen

Kompetent

Aktuell

www.youngtimerscene.de



So sollte es sein: Die Basis für das umfangreiche M3-Projekt war ein Evo II in insgesamt gutem Zustand