



BMW M3 Competition Touring M xDrive Steptronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (390 kW/530 PS)

Ein Kombinationskraftwagen aus Garching bei München. Klingt unspektakulär? Nur für Unwissende! Kennern ist die Lage sofort klar: Die BMW M GmbH haut mal wieder einen raus. Und zwar einen M3 - als Touring. Hochleistungskombis waren bis Mitte 2022 zum größten Teil den Stuttgartern und Ingolstädtern vorbehalten. Dabei hatten die Garchinger bereits vor fast 25 Jahren einen ersten und einzigen M3 mit Ladefläche auf Basis des E46 aufgebaut. Mittlerweile hat man sich an den "bösen" Dreier-Touring gewöhnt, 2024 stellt BMW das Facelift vor. Die Änderungen: leichte Designanpassungen im In- und Exterieur, das neueste Infotainment und 20 PS Mehrleistung. Im Test überzeugt der 530 PS starke M3 Competition Touring wie zu erwarten mit überragenden Fahrleistungen. Und nicht nur das Be- und Entschleunigen ist brachial, vor allem die Querdynamik setzt neue Standards für BMW-Kombis. Das Fahrzeugkonzept ist emotional wie einzigartig: Einen traktionsstarken Allradantrieb, der per Knopfdruck auf ungezügeltten Hinterradantrieb umgeschaltet werden kann, bietet in seiner Klasse kein anderer. Darüber hinaus erfreut der M3 mit einer umfangreichen Serienausstattung: Neben allen wichtigen Sicherheitsassistenten sind sogar feines Merino-Leder und das Premium-Soundsystem immer an Bord. Obwohl der M3 Touring zu den alltagstauglichsten Sportlern zählt, gibt es dennoch Abstriche. Der Verbrauch im ADAC Ecotest von 10,3 l/100 km ermöglicht nur 570 km Reichweite. Artgerecht bewegt, fällt die Frequenz der Tankstopps schmerzlich eng getaktet aus. Zudem gibt es keine Anhängerkupplung und der Wendekreis ist groß. Der Basispreis von 107.200 Euro spiegelt das hohe Preisniveau wider. Eine Vernunftentscheidung wird ein M3 Touring nie sein, aber manchmal liegt genau darin der Reiz. **Konkurrenten:** u.a.: Audi RS4 Avant, Mercedes-Benz C63 AMG T-Modell, VW Golf R Variant.

- ⊕ **überragende Fahrleistungen und Dynamik, hochwertige Fahrassistenten, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung**
- ⊖ **nur befriedigender Fahrkomfort, hohes Preisniveau, hoher Verbrauch, keine Anhängelast**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **5,5**

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	3,8

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Der M3 erfüllt im Bereich der Verarbeitung die Erwartungen an ein hochpreisiges Auto. Die Karosserie ist sehr gut gefertigt, die Spaltmaße sind eng und die Lackierung im 4.900 Euro teuren "British Racing Green" durchgehend bis unter die Frontklappe. Der Kofferraum ist seitlich mit Teppich ausgekleidet, die Ladekante mit einem robusten Edelstahlblech aufgewertet. Der Unterboden ist nur im Bereich unter dem Motor verkleidet, die restlichen Bereiche sind weitgehend offen. Die Ambitionen als Sportmodell sieht man dem M3 auch von unten an: Es finden sich zahlreiche Verstrebungen, um die Karosserie steifer zu machen und die Kühlrippen des Hinterachsgetriebes sind besonders ausgeprägt. Erfreulich: Bei geöffneten Seitenscheiben klappert beim Schließen der Türen nichts. Der Motorraum wirkt aufgeräumt, einzig manche Steckverbindungen sind nicht

vollends isoliert. Die Verarbeitung im Innenraum ist tadellos. Alle Bauteile sind solide montiert, nur ein besonders kritischer Griff an Bereiche die man im Alltag nicht anfasst, kann dem Innenraum ein Knarzen entlocken. Die Materialqualität ist schon in der Serienausstattung gut, mit der optionalen Volllederausstattung in "Merino Feinnarbe" zieht höchste Qualität in den Dreier ein. Dann ist die Instrumententafel oben wie unten (inklusive Handschuhfach) mit feinstem Leder überzogen, gleiches trifft auf die oberen Türbrüstungen in der ersten und zweiten Reihe zu. Im unteren Bereich der Türverkleidungen setzt sich der großflächige Ledereinsatz zwar nicht fort, dennoch ist der Kunststoff hier vorn wie hinten weich. Einziger Kritikpunkt an dieser Stelle: Die Türfächer sind innen hart und lassen Gegenstände klappern.

3,7 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige M3 Touring bietet Platz für bis zu fünf Personen, wobei der Mittelsitz der zweiten Reihe als Notsitz anzusehen ist. Die gemessene Zuladung beträgt 502 kg und ist damit ausreichend für vier bis fünf Personen samt deren Gepäck. In Sachen Transportfähigkeiten muss man mit dem "M" Abstriche machen. Zwar darf er mit der serienmäßigen Reling bis zu 75 kg auf das Dach laden, eine Anhängerkupplung ist im Gegensatz zu seinen zivileren Brüdern aber nicht verfügbar. Zum Vergleich: Der ebenfalls potent motorisierte M340i Touring darf 1.800 kg an den Haken nehmen. Die Abmessungen bewegen sich auf klassenüblichem Niveau und sind mit 4,80 m Länge

bzw. 2,08 m Breite noch weitgehend innenstadttauglich. Spürbar einschränkend ist der Wendekreis: Mit gemessenen 12,7 m braucht man für die Wende im Alltag oftmals einen zusätzlichen Zug. Der ebenfalls getestete 320i Touring ist mit 11,4 m deutlich wendiger. Die Reichweite liegt auf Basis des im ADAC Ecotest gemessenen Verbrauchs von 10,3 l/100 km mit dem 59-Liter-Tank bei ungefähr 570 km - ein magerer Wert.

⊖ Serienmäßig ist ein Pannenset mit an Bord, das aber nur bei kleinen Reifenschäden zur Weiterfahrt verhilft. Ein optionales Notrad gibt es nicht.

2,4 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt weitgehend gut. Die Vorderkante der Haube ist nicht einsehbar, zudem ist sie recht lang. Das Abschätzen gelingt nach hinten leichter, da die Heckscheibe in etwa das Fahrzeugende anzeigt. Die Sicht auf den Verkehr fällt aufgrund der insgesamt recht tiefen Sitzposition nur ordentlich aus. Die Rundumsicht ist ausreichend und wird durch die wuchtige Kopfstütze des Beifahrersitzes sowie die Kopfstützen der zweiten Sitzreihe eingeschränkt. Die C- und D-Säulen fallen zwar nicht besonders wuchtig aus, blockieren aber dennoch einen wichtigen Bereich des Sichtfeldes. Hindernisse kann man vor dem Fahrzeug dank der flachen Haube sehr gut erkennen, nach hinten nur mehr passabel. Nicht zuletzt aus diesem Grund sind die Einparkhilfen vorn wie hinten serienmäßig an Bord, gleiches gilt auch für die Rückfahrkamera mit Waschdüse. Automatisches Einparken in Längs- und Querlücken kann der M3 ebenfalls ohne zusätzliche Sonderausstattung. Optional gibt es ein 360-Grad-Kamera-System, das dabei einen noch besseren Überblick gewährleistet und mit Hilfe der Weitwinkel-Ansicht das Ausfahren aus schlecht einsehbaren Stellen deutlich erleichtert. Von Seiten der Scheinwerfer ist der M3 - wie nicht anders zu erwarten - serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgerüstet. Ein statischer Fernlichtassistent ist dann aber noch nicht an Bord. Einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden kann, gibt es mit den im Testwagen verbauten adaptiven LED-Scheinwerfern. Letztere verfügen außerdem über ein in den Hauptscheinwerfer integriertes Abbiegelicht, das im Stadtverkehr eine breitere Ausleuchtung der Fahrbahn ermöglicht. Zudem verbessert das Abbiegelicht in engen Kurven (Serpentinen, Haarnadelkurven) oder im Kreisverkehr die seitliche Ausleuchtung. Die Ausleuchtung der Scheinwerfer ist vorbildlich und sorgt damit bei Dunkelheit für gute Sichtverhältnisse. Nützlich und serienmäßig verbaut: Rück- und Außenspiegel (Fahrerseite) blenden automatisch ab. Zudem verfügen beide Außenspiegel über einen asphärischen Bereich, der das Blickfeld nach schräg hinten vergrößert.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung sorgt, ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

2,6 Ein-/Ausstieg

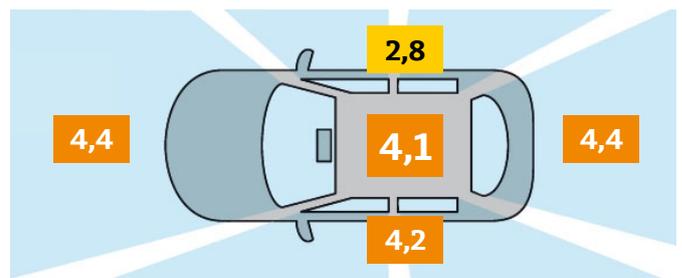
Der 3er-BMW ist für gelenkige Menschen ausgelegt. Die Sitzflächen sind allesamt für ein Mittelklassemodell recht niedrig positioniert (38 cm über der Fahrbahnoberfläche, Fahrersitz in niedrigster Position), was das Ein- und Aussteigen erschwert. Zudem verläuft die A-Säule sehr schräg, weshalb man auf seinen Kopf achten muss. Immerhin sind die Einstiegsöffnungen angemessen dimensioniert. Auf den hinteren Plätzen fällt der



Die Rundumsicht ist trotz nicht allzu wuchtiger Dachsäulen nur ausreichend. Die Kopfstützen lassen sich für eine bessere Sicht umklappen.

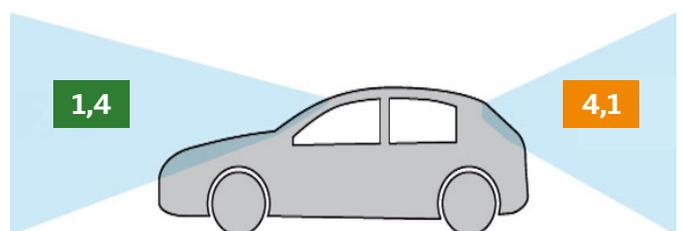
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



erhellen die Schweinwerfer den Bereich vor und Leuchten in den Türgriffen den Bereich neben dem 3er.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Ein Bewegungssensor im Schlüssel, der nach einer

gewissen Zeit das Funksignal in einem ruhenden Schlüssel abschaltet, ist letztlich kein ausreichender Schutz vor der Fahrzeugentwendung. Da BMW in aktuelleren Modellen bereits sichere Systeme verbaut, sollten sie beim Dreier nachziehen. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 365 l. Nutzt man den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 590 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 745 l verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.325 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 35 l Platz.



Das Ladevolumen entspricht den Erwartungen an einen Mittelklasse-Kombi. Gummielemente in den länglichen Edelstahlleisten sichern die Ladung raffiniert.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe wird beim M3 serienmäßig elektrisch angetrieben. Die Öffnungshöhe der Heckklappe lässt sich stufenlos einstellen, was vor allem in niedrigen Garagen vorteilhaft ist. Ist die Klappe maximal geöffnet, müssen sich Personen bis knapp 1,90 m Körpergröße um ihren Kopf keine Sorgen machen. Für größere Personen ist aber Vorsicht geboten, da der Fanghaken der Heckklappe deutlich absteht. Beim elektrischen Schließen des Kofferraums erweisen sich die beiden getrennten Tasten als hilfreich. Der Kofferraum kann entweder nur geschlossen oder zusätzlich das gesamte Fahrzeug verriegelt werden. Die Höhe der Ladekante beträgt erfreulich niedrige 63 cm. Der Höhenunterschied von Ladekante zu Ladeboden ist kaum merklich und erleichtert damit das Ein- und Ausladen. Auch ansonsten ist die subjektive Nutzbarkeit des Kofferraums mit seiner großzügig dimensionierten Öffnung gut. On top halten die Bayern noch einen besonderen Kniff bereit: Um beispielsweise eine Sporttasche schnell oder in beengtem Umgebungen in den 3er einzuladen, kann man die Heckscheibe separat öffnen. Aber: Das Laderaumrollo fährt beim Öffnen der Kofferraumklappe nicht elektrisch nach oben und anschließend wieder in die Ausgangsposition, sondern muss manuell betätigt werden. Die Avant-Modelle aus Ingolstadt beispielsweise können dies ohne manuelles Zutun. Diese Lösung ist nicht nur komfortabler, sondern verhindert auch, dass das hochgefahrenere Rollo die Sicht nach hinten blockiert. Legt man die Rücksitze um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Lobenswert: Der Laderaum wird von beiden Seiten mit je einer



Der M lässt sich ohne Stufe beladen und die Ladekante liegt erfreulich niedrig. Praktisch: die separat zu öffnende Heckscheibe.

LED ausgeleuchtet und in der Heckklappe befinden sich sogar noch zwei weitere Leuchten.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Bestellt man das optionale Gepäckraumpaket, lassen sich die Lehnenteile nicht nur von der zweiten Sitzreihe, sondern auch bequem per Knopfdruck aus dem Kofferraum umlegen. Die Rücksitzgurte haben keine zusätzliche Halterung, doch das Risiko sie einzuklemmen ist gering. Die Verstaumöglichkeiten im Ladeabteil sind praxistgerecht aber nicht übermäßig. Links gibt es ein Netz, dazu rechts einen Taschenhaken. Die Verzurrösen sind stabil, aber recht hoch angebracht, weshalb sich kein Gepäcknetz in Bodennähe anbringen lässt. Allerdings bietet BMW mit dem

erwähnten Paket ein einzigartiges Transportsystem an. In der Ladefläche sind vier Edelstahlschienen mit innenliegendem Gummieinleger verbaut. Setzt sich der Touring in Bewegung, erheben sich die Gummielemente elektrisch gesteuert und geben so mehr Haftung für die Ladung. Große und schwere Gegenstände wie beispielsweise Koffer bleiben damit eher an Ort und Stelle, kleinere vermag dieses System aber nicht ausreichend zu sichern. Ein klassisches Gepäcknetz wäre also die erste Wahl - unabhängig von der dynamischen Gangart im Sportkombi.

2,3 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Von Seiten der Bedienung steht der Dreier im BMW-Universum zwischen den Welten. So finden sich noch viele altbewährte Komponenten, wie beispielsweise die gut bedienbaren, rein haptischen Lenkradtasten und der klassische i-Drive-Regler. Dazu gesellt sich die neueste Touch-Bedienoberfläche, welche vom hochauflösenden Curved-Display dominiert wird, welches sowohl Instrumentenkombination als auch das Zentralscreen beherbergt. BMW lässt gewissermaßen die Wahl, wie man den M3 am liebsten bedienen möchte: vorrangig per Fingertipp oder per Tastendruck und i-Drive-Controller. Zu dem ohnehin schon immensen Funktionsumfang des Systems gesellen sich zahlreiche M-spezifische Tasten und Funktionen, was einen hohen Gewöhnungsaufwand nach sich zieht - Hier ist es am Fahrer sich einzuarbeiten. Mit der Zeit weiß man mit dem hohen Einstellumfang umzugehen und lernt die vielen Tasten sogar zu schätzen. Besonders praktisch sind die altbewährten Schnellwahltasten um den Drehdrücksteller, die sich mit der Zeit sogar blind bedienen lassen: eigentlich nahe am Goldstandard. Getrübt wird die Bedienung leider durch die Glasoptik. Der Druckpunkt der Tasten ist kaum zu erfühlen, das Feedback oftmals hakelig. Positiv hingegen ist die Bedienbarkeit des i-Drive-Controllers. Die Rastpunkte sind definiert, das Drehrad ergonomisch geformt. Erfreulich: Im Gegensatz zu den neuesten BMW-Modellen, die gerne mal ins Untermenü verweisen, bietet der M3 auch an anderer Stelle noch wichtige Tasten. Die Inhalte des Bordcomputers lassen sich per Tastendruck am linken Lenkstockhebel durchschalten und für die Lichtbedienung gibt es ein Tastenfeld. Ebenso praktisch sind die Status-LED für den Regensensor am Hebel für die Wischfunktionen und der Lautstärkenregler als Drehknopf. Die grundsätzliche Einstellung der Fahrerposition gelingt einwandfrei. Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite verstellen und bietet einen großen Verstellbereich. Die



Der Dreier kombiniert bewährte Elemente wie den i-Drive-Controller und haptische Tasten mit einer modernen Touch-Oberfläche auf dem Curved-Display.

Pedalerie ist ergonomisch platziert und zwingt einem keine unbequeme Beinhaltung auf. Der klassisch geformte Gangwahlhebel ist in der Mittelkonsole verortet und gut zu erreichen.

⊖ Die Regelung der Klimafunktionen erfolgt über das Zentralscreen, wo sich am unteren Rand eine schmale Leiste befindet. Die Einstellung der Temperatur klappt noch ohne Hindernisse, für das Aktivieren von Sitz- und Lenkradheizung ist hingegen schon ein zweiter Klick erforderlich. Möchte man weitere Details einstellen treffen wie beispielsweise die Synchronisation der beiden Klimazonen oder die Intensität der Klimatisierung anpassen - ab ins Untermenü. Nur zwei Klimafunktionen sind weiterhin als Tasten verfügbar: Die Frontscheibenlüftung sowie die Heckscheibenheizung. Die Taste für die Warnblinkanlage fällt klein aus und muss mit einem präzisen Druck aktiviert werden - in Gefahrensituationen ungünstig.

1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimedia- und Konnektivitätsfunktionen sind sehr umfangreich; bereits serienmäßig hat der M3 alles an Bord was BMW für die Dreier-Reihe anbietet. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainment-System beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit stets online. Apple CarPlay und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Das Smartphone kann mittels USB-C-Ladebuchse oder der serienmäßigen induktiven Ladeschale geladen werden. Das Top-Soundsystem von Harman/Kardon ist beim M3 ebenfalls standardmäßig an Bord - zwölf Lautsprecher samt leistungsfähigem Verstärker sorgen für tollen Klang. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via

Bluetooth verbundenen Smartphones per Zentralsdisplay steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann. BMW bietet das Anlegen von Nutzerprofilen an, die auf Wunsch passwortgeschützt sind. Man kann als Nutzer sehr differenziert die Datenweitergabe beschränken - BMW ist hier vorbildlich transparent, zumal die einzelnen Punkte gut erläutert werden. Über die MyBMW App können viele Fahrzeugfunktionen abgerufen werden, beispielsweise die Verbrauchshistorie und Infos zu allen getätigten Fahrten. Es ist möglich, den Wagen für andere Nutzer extra freizugeben, wobei dafür nur digitale Schlüssel vergeben werden müssen.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der 3er Touring bietet den Insassen ein gutes Platzangebot. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für über 2,10 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht besonders üppig - der Dreier fühlt sich hier durchaus kompakt an. Das Raumgefühl fällt zufriedenstellend aus, etwas

einengend wirken aber die schmalen Fensterflächen und der beim M-Modell stets dunkle Dachhimmel. Ein optionales Panoramadach bieten die Münchner für den Sportkombi nicht an. Die Ambientebeleuchtung lässt sich in verschiedenen Farben einstellen und verbessert bei Fahrten in der Dunkelheit das Raumgefühl.

2,6 Raumangebot hinten

Wer sich zwischen M3 Limousine und Touring entscheiden darf, sollte auch das Platzangebot im Fond berücksichtigen. Beim Touring fallen die Platzverhältnisse großzügiger aus, da das Dach im hinteren Bereich weniger stark abfällt. So reicht die Bein- und Kopffreiheit im Testwagen für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m noch aus. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene völlig ausreichend, für drei wird es aber eng. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die breiten C-Säulen sowie den dunklen Dachhimmel wirkt der Fond nicht besonders luftig. Zumindest die mehrfarbige Ambientebeleuchtung kann bei Dunkelheit etwas das Raumempfinden steigern.



Der M3 Touring bietet hinten auch großen Personen ausreichend Platz. Subjektiv drückt das schwarze Interieur. Die Innenbreite ist für zwei Personen ausreichend.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das serienmäßig dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Die Möglichkeit die Rücksitzbank zu verschieben oder die Lehne in der Neigung anzupassen gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen vorn ist gut. Die Türfächer fallen zwar eher klein aus, bieten 1-l-Flaschen aber ausreichend Platz. Geschlossene Ablagemöglichkeiten gibt es einige. Das Smartphone lässt sich unter eine Klappe vorn in der Mittelkonsole gut erreichbar ablegen und

gleichzeitig laden. Unter der Mittelarmlehne gibt es ein weiteres passend dimensioniertes Fach. Seit Jahrzehnten immer wiederkehrend bei BMW: Das Klappfach links des Lenkrads, in dem sich kleinere Utensilien schnell griffbereit verstauen lassen. Becherhalter gibt es vorn zwei Stück, beide bieten dank griffiger Halteklammern guten Halt - selbst bei aktiver Fahrweise. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist schon mit den

Bordunterlagen weitgehend ausgefüllt. Es ist beleuchtet und weich beflockt, lässt sich aber weder klimatisieren noch abschließen. Die Ablagen im Fond beschränken sich auf die kleinen Türfächer, welche zumindest Platz für 1-l-Flaschen bieten. Auch Becher lassen sich in der zweiten Reihe abstellen, sofern man die Mittelarmlehne ausklappt. Weitere Verstau-

möglichkeiten bietet der 3er nicht: An den sportlich konturierteren Rückseiten der Vordersitze verzichtet BMW vermutlich aus Designgründen auf Lehnentaschen. Immerhin: Das Sakko lässt sich für maximale Bewegungsfreiheit am Steuer an den beiden Jackenhaltern im Fond ortsfest aufbewahren.

2,3 KOMFORT

3,1 Federung

Bereits serienmäßig verfügt der M3 Touring über ein Adaptivfahrwerk. Dabei kann der Fahrer aus drei Modi wählen: Comfort, Sport und Sport Plus. Allerdings sollte man an den Comfort-Modus keine allzu großen Hoffnungen knüpfen. Der BMW federt in allen Lebenslagen mit Sportwagen-Manieren und hält die Insassen gerne unter Spannung. Innerorts spürt man Fahrbahnunebenheiten deutlich, Einzelhindernisse wie tiefe Gullydeckel werden teilweise derb an die Insassen weitergegeben. Dennoch: Das Fahrwerk macht zu keinem Zeitpunkt einen unsoliden Eindruck, aber die geringen Federwege und die grundsätzlich straffe Abstimmung scheinen permanent durch. Auf der Landstraße steigert sich der Fahrkomfort, nichtsdestotrotz

stauen Senken die Insassen deutlich, Kanten dringen kernig in den Innenraum. Auf der Autobahn gelingt dem M3 ein ordentlicher Fahrkomfort; Langstreckenfahrten sind weitgehend komfortabel zu absolvieren. Zusammenfassend kann man den Federungskomfort wie folgt beschreiben: Ist man in der Laune einen Sportwagen zu fahren, ist das Federungsverhalten stimmig zum Fahrzeugkonzept. Möchte man einfach nur komfortabel von A nach B kommen, erinnert einen der Garchinger ungewollt oft an sein Dasein als Sportler. Im Komfortmodus mehr Mut zur Gelassenheit und der M3 würde nicht verwässert sondern noch vielseitiger.

2,1 Sitze

⊕ Beim Thema Sitze macht BMW im M3 keine halben Sachen und verbaut bereits serienmäßig vollelektrische Sportsitze für Fahrer und Beifahrer. Die Verstellmöglichkeiten umfassen neben den Grundfunktionen (Längsrichtung, Höhe, Neigung der Lehne) auch die Neigung der Sitzfläche, die manuelle Sitzflächenverlängerung sowie eine elektrische Vier-Wege-Lendenwirbelstütze. Zusätzlich verfügt der Fahrersitz über einen Positionsspeicher (Memory-Funktion). Dass sich komfortables Sitzen nicht Gegenteilig zu einem Sportmodell verhält, hat BMW verstanden. Die Sitze bieten körpergerecht gestaltete Sitzflächen sowie Lehnen und sind zudem komfortabel gepolstert. Das serienmäßige und anschmiegsame Merino-Leder tut sein Übriges. Der Seitenhalt der Sitze ist dem Querdynamikpotenzial gewachsen: Sowohl Gesäß als auch Schultern finden guten Halt, im Hüftbereich

lassen sich die Seitenwangen zusätzlich elektrisch enger oder weiter stellen. Wer noch mehr Seitenhalt sucht und bereit ist dafür etwas an Sitzkomfort zu opfern, greift zu den 5.000 Euro teuren "M Carbon Schalensitzen". Die restliche Fahrerumgebung lässt sich beim 3er Touring nicht besonders vielseitig einstellen: Mittelarmlehne und Gurtaustritt sind fixiert, einzig die Kopfstütze ist höhenverstellbar. Erfreulich: BMW denkt an eine Kniepolsterung an der Mittelkonsole, die man bei dynamischer Gangart schnell zu schätzen lernt. Auf der zweiten Sitzreihe sind die Konturen der Sitze befriedigend gestaltet; Sitzkomfort und Kniewinkel gehen in Ordnung. Der Seitenhalt der Rücksitzbank entspricht dem eines gewöhnlichen Dreier Tourings - ein M3 könnte mehr bieten.

3,0 Innengeräusch

Beim Innengeräusch bewegt sich der M3 in einem Zielkonflikt aus Langstreckenkomfort und Sportwagen-Dasein. BMW löst dies mit einer künstlichen Verstärkung des Motorsounds über die Lautsprecher des Soundsystems. Bewegt man den M im Comfort-Modus wird die akustische Unterstützung zurückgefahren und es ergibt sich ein von Seiten des Motors guter Geräuschkomfort - aufdringlich klingt der Reihensechser nicht. Weitaus präsenter sind die Fahrgeräusche. Die Abrollgeräusche der groß dimensionierten Sportbereifung finden im

Touring-Heck Raum zur Entfaltung und sind deutlich wahrnehmbar, woran auch die optionale Akustikverglasung nicht viel ändert. Andere Verkehrsteilnehmer oder Windgeräusche gelingt es den Optionsscheiben gut zu isolieren, von dieser Seite ist er weitgehend ruhig. Nichtsdestotrotz ergibt sich bei 130 km/h ein Geräuschpegel von 69,2 dB(A), was gerade noch einem ordentlichen Geräuschkomfort entspricht. Betätigt man die Taste für den Sportsound, dominiert die Motorakustik die Geräuschkulisse. Der M3 klingt dann kerniger

und bei hoher Last unverschämte potent. Den Soundingenieuren ist eine gute Abstimmung des Klangs gelungen, da er wenig

künstlich wirkt. Dennoch: In der Reihe ikonischer Motorklänge der M3-Serie drängt sich der Aktuelle nicht hervor.

1,2 Klimatisierung

⊕ Der M3 ist serienmäßig mit einer 3-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, die überdurchschnittlich fein abgestimmt werden kann. Der Automatikmodus kann in fünf verschiedenen Intensitätsstufen justiert werden, zudem lässt sich durch die Drehregler an den Luftausströmern die Intensität unabhängig von der Richtung anpassen. Weiter lässt sich die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer separat vornehmen und sogar die Oberkörpertemperatur kann getrennt beeinflusst werden. Die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert. Dem Fond steht ein eigenes Bedienteil

zur Temperatureinstellung zur Verfügung; die Frischluft strömt unter den Sitzen sowie am Ende der Mittelkonsole auf die zweite Sitzreihe. Die Sitzheizung vorn ist immer mit an Bord, für die zweite Sitzreihe gibt es keine Option. Die Lenkradheizung muss separat bestellt werden, gleiches gilt für die optionale Sitzbelüftung auf den Vordersitzen. Um das Aufheizen im Fond zu verlangsamen, wird der M3 ab der B-Säule immer mit abgedunkelten Scheiben ausgeliefert. Sonnenschutzrollos für die Scheiben der hinteren Türen lassen sich optional bestellen.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

⊕ Der intern "S58" benannte Dreiliter-Sechszylinder wird mit zwei Abgasturboladern aufgeladen und stellt eine maximale Leistung von 390 kW/530 PS zur Verfügung. Das maximale Drehmoment von 650 Nm liegt in einem breiten Drehzahlbereich von 2.750 bis 5.730 Umdrehungen an. Die Kraft wird dabei standardmäßig mittels xDrive-Allradantrieb auf die Straße gebracht. Der Antriebsstrang des M3 ermöglicht zudem ein komplettes mechanisches Abkoppeln der Vorderachse, was aus dem traktionsstarken Allrad-Kombi einen BMW nach klassischer Bauart macht: Reihensechszylinder plus Hinterradantrieb. Trotz des stattlichen Leergewichts von über 1,8 t hat der bärenstarke

Antrieb mit dem bayrischen Kombi leichtes Spiel. Die Herstellerangabe für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h lautet 3,6 s, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h erreicht - Die Aufhebung bis 280 km/h gibt es optional. Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in nur 2,0 s erledigt, von 80 auf 120 km/h geht es in 2,3 s. Den Spurt von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, absolviert der M3 in zügigen 1,2 s. Das Level an Fahrspaß- und Emotion, das der Bayer vermittelt, ist sehr gut. Die Fahrleistungen sind fantastisch, der Motorklang sportlich und die Fahreigenschaften hochdynamisch - wie man es sich von einem M3 eben erwartet.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Bauartbedingt besitzt der Reihensechszylinder eine gute Laufkultur. In der Warmlaufphase ist der Motorlauf etwas rau, hat der S58 seine Betriebstemperatur erreicht, läuft er kultiviert und vibrationsarm. Brummfrequenzen ergeben sich im normalen Fahrbetrieb keine merklichen, nur wenn man den M3 im atypischen Effizienz-Modus fährt und die Automatik oft hohe Gänge anwählt, entsteht ein minimales Brummen. Das Ansprechverhalten des Turbobenziners ist gut, aber nicht so unmittelbar wie man es von sportlichen Saugmotoren kennt. Um das Ansprechverhalten dennoch bestmöglich zu

gestalten, hat sich BMW für zwei moderat dimensionierte Abgasturbolader und ein schnell schließendes, elektronisches Wastegate entschieden. Der M3 nimmt sich nach Gaspedalbetätigung einen kurzen Moment, entfaltet seine Leistung aber dann unmissverständlich brachial. Der S58 schiebt bis in hohe Drehzahl- und Geschwindigkeitsbereiche mit einem gewaltigen Nachdruck an. Wählt man einen der Sportmodi, wird die Gaspedalkennlinie noch direkter ausgelegt und der M3 kommt der Unmittelbarkeit eines Saugers schon recht nahe.

1,4 Schaltung/Getriebe

⊕ BMW verbaut im M3 die sogenannte "8-Gang-Steptronic mit Drivelogic". Im Gegensatz zum Vorgänger, welcher mit einem Doppelkupplungsgetriebe ausgeliefert wurde, bringt

das Wandler-Automatikgetriebe Vorteile beim Fahrkomfort und der Anbindung des M-xDrive-Systems. Der Namenszusatz "Drivelogic" bezieht sich auf die am Gangwahlhebel

einstellbaren Schaltstrategien. Das Getriebe kann wahlweise komfortbetont, dynamisch oder mit Fokus auf die Kraftstoffeffizienz die Gänge wechseln. Die Schaltpräzision überzeugt, das Anfahrverhalten könnte noch etwas feinfühlicher ausfallen. Das Schaltschema des klassisch anmutenden Gangwahlhebels ist zunächst ungewohnt. Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links, der Drive-Modus rechts der Ausgangsposition. Um den Hebel blind bedienen zu können, ist also etwas Eingewöhnung erforderlich. Die Gänge

können manuell am Wahlhebel oder an den griffigen Schaltwippen gewechselt werden. Sportauto-like: Fährt man im manuellen Modus, wechselt der M3 die Gänge nicht mehr eigenständig und läuft bei 7.2000 Umdrehungen in den (soften) Begrenzer. Bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle mit 2.000 Umdrehungen pro Minute - der Touring schüttelt die Richtgeschwindigkeit ohne Anstrengung aus dem Ärmel. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig an Bord und lässt sich über eine separate Taste in der Mittelkonsole ein- und ausschalten.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des M3 Touring im standardmäßigen Fahrmodus mit xDrive-Allrad ist durchweg gut - nur in einer Disziplin ist Aufmerksamkeit geboten. Verreißt man beispielsweise in einem Schreckmoment das Lenkrad, ändert der Sportkombi seine Richtung deutlich. Unter reinen Fahrsicherheitsaspekten sollte die Lenkung aber gutmütiger in die Nulllage zurückkehren und den Ausrutscher am Lenkrad ohne merkliche Änderung der Fahrtrichtung abflauen lassen. Fährt man eine Kurve zu schnell an und korrigiert mit einem abruptem Bremsimpuls, stellt der 3er den Fahrer vor keine unerwünschten Herausforderungen. Die Lastwechselreaktionen sind nur leicht ausgeprägt, das Heck bleibt stabil. Bringt man den Sportkombi bis an den Grenzbereich, löst er die Situation mit einem dezenten Schieben über die Vorderachse auf. Der Geradeauslauf ist zu jedem Zeitpunkt gut und fördert damit ein entspanntes und sicheres Fahren. Die Traktion ist trotz der immensen Leistungswerte einwandfrei, einzig bei Nässe ist dem BMW leichter Schlupf zu entlocken. Die Traktionskontrolle ist zudem sensibel abgestimmt und sorgt für den bestmöglichen Vortrieb, sollte man schnell vom Fleck

kommen müssen. Im ADAC Ausweichtest beweist der Bayer sein immenses Querdynamik-Potenzial. Die Lenkung setzt die Ausweichbewegung unmittelbar und beinahe gnadenlos um, überfordert die Haftung des Hecks dabei aber nicht. Die Zielgasse kann dank hoher Traktion und nur minimalem Untersteuern gut getroffen werden, ESP-Eingriffe sind kaum wahrzunehmen. In der Ausfahrgasse lässt sich der M3 nicht wie manch anderer Sportler zum Übersteuern hinreißen, sondern bleibt auch hier am neutralen Ende der Fahrzustände. Neben Sportfahrwerk und Performance-Bereifung eine wichtige Basis für das neutrale Fahrverhalten: Die nahezu paritätische Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Dass der M3 im Bereich der Fahrdynamik die Bestnote ins heimische Garching bei München fährt, dürfte niemanden verwundern: Die Durchfahrtsgeschwindigkeiten sind immens hoch. Auch subjektiv fühlt sich der Dreier fahraktiv und dynamisch an, auf Wunsch lenkt das Heck dezent mit.

1,8 Lenkung

⊕ Die Lenkung des M3 muss sich mit den Besten im Konkurrenzumfeld messen. Sie ist wie für einen Sportwagen zu erwarten direkt und setzt Lenkbewegungen ohne weitere Verzögerungen um. Während diese Lebendigkeit unter sportlichen Gesichtspunkten wünschenswert ist, muss die Lenkung bei der Geradeausfahrt immer ein wenig aktiv geführt werden - die fühlbare Mittenzentrierung hilft dabei. Der M3 wirkt zwar nicht direkt nervös, die Geradeausfahrt gelingt ihm aber nicht so mühelos wie in Nicht-Sportmodellen. Die Bedienkräfte sind im Vergleich zu zivilen BMW-Modellen erhöht und befinden sich mit dem Blick aufs Fahrzeugkonzept auf einem passenden Niveau; Rangieren und Einparken gelingt ohne größere Anstrengung. Die Zielgenauigkeit der

Lenkung ist mehr als gut, zur Bestnote fehlt aber noch ein Tick an Präzision. Dies gilt auch für das generelle Lenkgefühl: Die Rückmeldung ist gut, könnte aber noch ausgeprägter sein. Mit den fein-auflösenden Lenkungen schwäbischer Sportwagen kann sie beispielsweise nicht ganz mithalten - vielleicht geht ein gewisses Stück davon aber auch im Weißwurst-dicken Lenkradkranz verloren. Während letzteres Geschmacksache ist, profitiert man auch im Alltag von der direkt übersetzten Lenkung: 2,4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag haben wenig Lenkaufwand zur Folge.

1,7 Bremse

⊕ Serienmäßig wird der M3 mit einer Stahlbremsanlage (Festsattel vorn, Faustsattel hinten) ausgeliefert. Optional bietet BMW eine Bremsanlage mit Carbon-Keramik-Bremsscheiben an - zu einem kräftigen Aufpreis von 9.900 Euro. Dass solche exklusiven Sportbremsanlagen nicht unmittelbar einen kürzeren Bremsweg zur Folge haben, zeigt die ADAC-Messung. Für den Stopp aus 100 km/h in den Stillstand benötigt der M3 glatte 33,0 m (Mittel aus zehn Messungen) - ein mehr als guter Wert. Ein kurz darauf getesteter 1er BMW mit M-Paket (120 Benziner), brauchte im Mittel nur 32,7 m. Der BMW i4 xDrive40 mit M-Paket schaffte den Stopp sogar in sagenhaften 31,4 m. Der Vorteil der teuren Carbon-Keramik-Bremse liegt in der Standfestigkeit bei hohen Belastungen, wie sie beispielsweise auf der Rennstrecke vorkommen - hier würde der M3 noch präzise und gut bremsen, während die Serienmodelle kontinuierlich schlechter würden. Zudem zeichnet die Carbon-Keramik-Bremsanlagen hinsichtlich der Scheiben und Beläge eine sehr lange Haltbarkeit aus. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse ist gut. Zwar fällt das Pedalgefühl vergleichsweise soft aus, doch der Druckpunkt ist klar zu erfühlen. Zusätzlich lässt sich die Charakteristik der Bremse in den Modi Comfort und Sport justieren - die Differenzierung hält sich bei alltäglichem Fahrbetrieb aber in Grenzen.

⊖ Oftmals ein negativer Charakterzug sportlicher Bremsanlagen: das Quietschen. Auch der M3 ist im Test nicht gänzlich davor gefeit, zumindest tritt es aber nur sporadisch auf. Kunden sollten auf jeden Fall den diesbezüglichen Einfahrhinweis beachten: Ist die Carbon-Keramik-Bremsanlage verbaut, empfiehlt BMW auf den ersten 1.000 km nur moderate Bremsungen durchzuführen.

1,1 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der M3 Touring ist serienmäßig mit einer Vielzahl an aktiver Sicherheitsausstattung ausgestattet. Er warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Frontalkollisionen, vor Querverkehr (Heck und Front), vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Er leitet sowohl innerorts (in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen) als auch außerorts (in hohen Geschwindigkeitsbereichen) selbstständig eine Notbremsung ein. Darüber hinaus funktioniert das Notbremssystem auch in Kreuzungsszenarien und beim Rückwärtsrangieren. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt die serienmäßige

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Geschwindigkeitsregelung bei. Die Verkehrszeichen-erkennung erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen und bietet eine automatische Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung oder den Limiter. Mit dem optionalen Driving Assistant Professional sind die Fahrassistentenfunktionen noch leistungsfähiger. Der Dreier bietet dann eine Abstands- und Spurregelung, welche bis 210 km/h funktioniert. Zusätzlich zieht der Notfallassistent ein,

welcher für ein sicheres Anhalten sorgt, sollte der Fahrer nicht mehr reagieren. Darüber hinaus fährt der 3er im Stau automatisch an und unterstützt aktiv beim Wechseln der Fahrspur. Besonders überzeugt im Test die Funktionsqualität der Fahrassistentenfunktionen. Die Bedienung ist niederschwellig und die Systeme wirken ausgereift und souverän - bieten also eine echte Entlastung und ein Plus an Sicherheit.

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erreicht der 3er sehr gute 97 Prozent für den Insassenschutz und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Stand: 10/2019). Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Seitenairbags für den Fond lassen sich allerdings genauso wenig ausrüsten wie ein Interaktionsairbag zwischen den vorderen Insassen. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,85 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen.

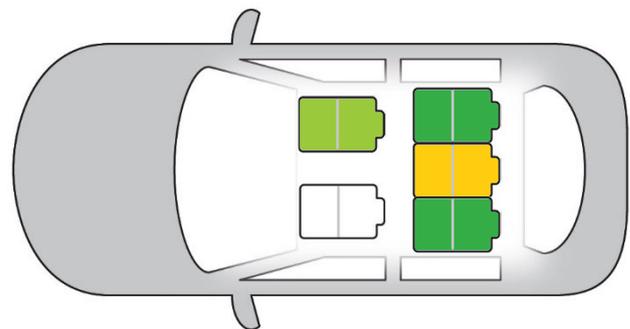
Nach einem Unfall bremst der BMW selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab. Außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht. Löblich: BMW legt serienmäßig ein Kofferraumtrennnetz bei, dass sich sowohl hinter den Rück- als auch hinter den Vordersitzen sicher am Dachhimmel befestigen lässt.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Der 3er erreicht in den Euro NCAP-Crashtests bei der Kindersicherheit 87 Prozent der möglichen Punkte. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten gut zu befestigen, auf der Rückbank links und rechts auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Besonders platzinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß schränken aber den Verstellbereich der vorderen Sitze merklich ein. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren - dann sind dort rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber verfügen auch im manuellen Modus, also mit gezogen gehaltenem Schalter, über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich ausschließlich mit einem Schlüssel bedienen und ist daher sicher.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

1,8 Fußgängerschutz

⊕ Wie bei der Kindersicherheit erzielt der 3er gute 87 Prozent für den Fußgängerschutz. Positiv ist, dass eine aktive Motorhaube verbaut wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt und so den Abstand zu harten Motorteilen vergrößert. Der City-Notbremsassistent mit

Personenerkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger oder Fahrradfahrer reduzieren bzw. eine Kollision komplett vermeiden

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO2

⊖ Dass der M3 Touring im Verbrauchskapitel nach den Maßstäben des ADAC Ecotest keine Glanzleistung abliefern würde, war abzusehen. Der Verbrauch des Dreiers mit dem doppelt aufgeladenen Reihensechszylinder liegt im gemischten Betrieb bei 10,3 l pro 100 km. Mit dem Testverbrauch ist eine CO2-Bilanz von 273 g/km verbunden. Die Konsequenz: bittere 0 Punkte im CO2-Kapitel. Dass der Verbrauch und damit der CO2-Ausstoß für ein Fortbewegungsmittel unter ökologischen Gesichtspunkten zu hoch ausfällt, steht außer Frage. Innerorts liegt der Verbrauch bei 10,9 l, außerorts bei 8,8 l und auf der Autobahn bei hohen 12,2 l pro 100 km. Das Potenzial nach unten hält sich derweil in Grenzen, nach oben gilt das Gegenteil.

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Abgasreinigung funktioniert einwandfrei, in allen Zyklen sind die Schadstoffemissionen sehr niedrig und bleiben damit weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Mit 49 Punkten erreicht der M3 Touring fast die volle Punktzahl von 50

5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

Der M3 Competition Touring startet zu einem Basispreis von 107.200 Euro. Auf Grund der sehr umfangreichen Serienausstattung müsste man den Sportkombi nicht unbedingt weiter ausstatten, um ihn auf ein klassenübliches Niveau zu bringen. Einzig der Komfortzugang, der das schlüssellose Öffnen und Schließen ermöglicht, der Fernlichtassistent sowie die Abstands- und Spurführungsassistenten würden die meisten vermissen. Investiert man die 2.200 Euro in das Innovationspaket und 1.500 Euro in den Driving Assistant Professional fehlt es dem M3 Touring eigentlich an nichts mehr. Der Testwagenpreis summiert sich auf 138.160 Euro, wovon 9.900 Euro auf die teure Carbon-Keramik-Bremsanlage und 4.900 Euro auf die Sonderlackierung entfallen. Beide Posten könnte man sich getrost sparen. Preissensibel sollte man trotz solcher Überlegungen aber nicht sein, die Unterhaltskosten fallen erwartungsgemäß kostenintensiv aus. Die Versicherungseinstufungen sind durchweg hoch: Haftpflicht 21, Teilkasko 29 und Vollkasko 31. Und auch die Kfz-Steuer fällt entsprechend aus, hier sind 472 Euro im Jahr fällig. Von Vorteil sind die - abhängig von der Fahrweise - langen Wartungsintervalle, die sich nicht von gewöhnlichen BMW AG-Modellen unterscheiden. Abgesehen von der Einfahrkontrolle nach 2.000 km, muss der M3 spätestens alle zwei Jahre oder 30.000 km in

Verbrauch

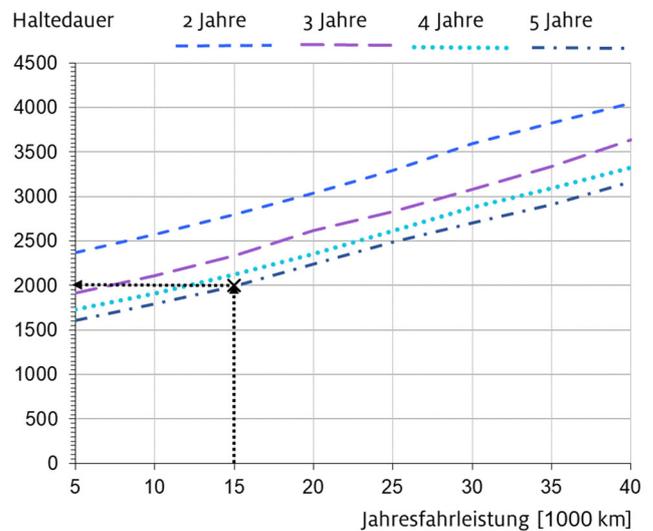
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke		
Durchschnitt	6,0D	7,7B
Landstraße		
Durchschnitt	4,8D	5,6B
Autobahn		
Durchschnitt	6,6D	7,6B
Gesamtverbrauch		
Durchschnitt	5,5D	6,5B

Zählern. Da aus dem Verbrauchskapitel keine weiteren Punkte mehr dazu kommen, erreicht der M3 mit insgesamt 49 Zählern nur zwei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1994 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



die Werkstatt. BMW gibt auf ihre Modelle zwar nur Gewährleistung, das aber immerhin für drei Jahre.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	M3 Competition Touring M xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2.993
Leistung [kW (PS)]	390 (530)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	650/2.750
0-100 km/h [s]	3,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	10,3 l SP
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	233
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/31/29
Steuer pro Jahr [Euro]	472
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1.980
Preis [Euro]	107.200

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	5,5
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	195/399/709
• Dachlast/Anhängelast [kg]	40/-
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,14
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	137,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	344

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder-Bi-Turbobenziner, Euro 6e, OPF	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	390 kW/530 PS bei 6.250 1/min
Maximales Drehmoment	650 Nm bei 2.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad, permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	10,3 l
CO ₂ -Ausstoß	233 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,35 m²/0,36
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	275/35 R19Z R /285/30 R20Z R
Länge/Breite/Höhe	4.801/1.903/1.446 mm
Leergewicht/Zuladung	1.940/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	59 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, München

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Reifengröße Testwagen	275/35 Z R19 100Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 S
Wendekreis links/rechts	12,6 m
Ecotest-Verbrauch	10,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,9/8,8/12,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	235 g/km (WTW* 273 g/km)
Reichweite	570 km
Innengeräusch 130 km/h	69,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.075 mm
Leergewicht/Zuladung	1.868/502 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/745/1.325 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	256 Euro	Werkstattkosten	260 Euro
Fixkosten	349 Euro	Wertverlust	1128 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1994 Euro		
Steuer pro Jahr	472 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/31/29		
Basispreis M3 Competition Touring M xDrive Steptronic	107.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.09.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	138.160 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.458 km
Auffälligkeiten/Mängel	sporadisches Quietschen der Bremse

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	2.200 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.200 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/ 700 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.200 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	2.200 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	320 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	960 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	1,4	Fahrleistungen	0,7
Alltagstauglichkeit	3,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,9
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,4
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,7	Bremse	1,7
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,1
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	1,8
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	3,3
Komfort	2,3	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	3,1	Schadstoffe	1,1
Sitze	2,1		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	1,2		

Stand: September 2025

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat