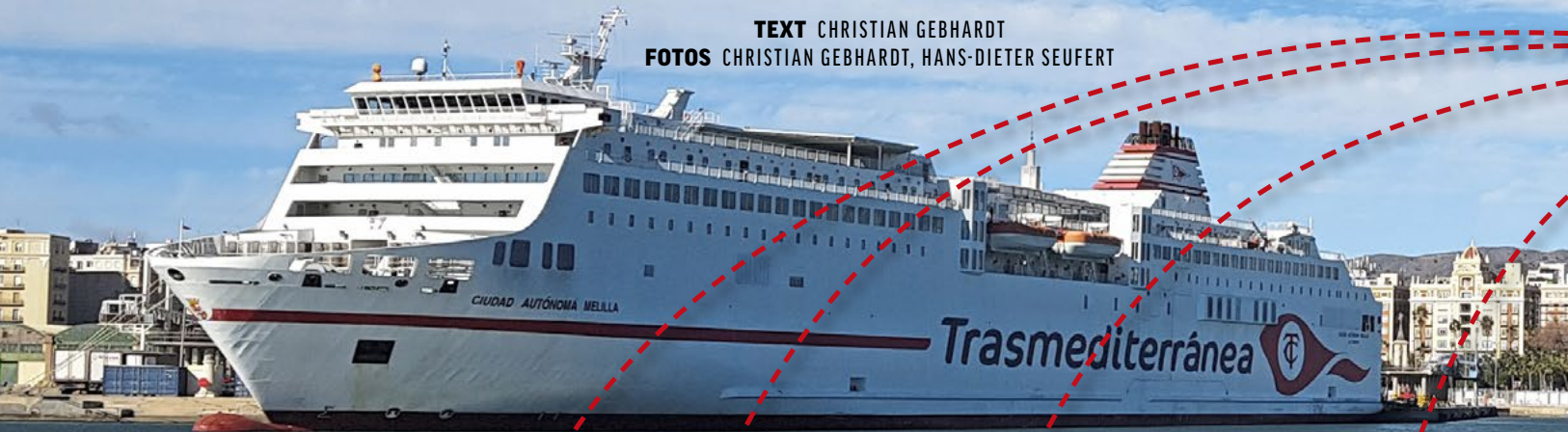


101508 KILOMETER

SEIT DEM PRODUKTIONSSTART DES BMW M3 IM JAHR 1986 IST DER M3 DER AKTUELLEN G80-BAUREIHE ERST DER DRITTE M3 ÜBERHAUPT IM SPORT AUTO-DAUERTEST. DIE 100 000 KILOMETER FEIERTE DER HANDSCHALTER IN NUR 13 MONATEN MIT BRAVOUR AB.

TEXT CHRISTIAN GEBHARDT
FOTOS CHRISTIAN GEBHARDT, HANS-DIETER SEUFERT



GIBRALTAR

GIBRALTAR, 2346 KILOMETER



MONTPELLIER

FRANKREICH, 926 KILOMETER



VADUZ

LIECHTENSTEIN, 266 KILOMETER



VALENCIA

SPANIEN, 1601 KILOMETER



SYLT

DEUTSCHLAND, 902 KILOMETER



BARCELONA

SPANIEN, 1260 KILOMETER



LIDO DI MILANO



MAILAND

ITALIEN, 520 KILOMETER

Stuttgart

sport
auto

MÁLAGA

SPANIEN, 2275 KILOMETER

Océano
Atlántico
Tarifa

TARIFA

SPANIEN, 2370 KILOMETER





Sonderausstattung für Roadtrips

Die Kühlbox passt ideal hinter den Carbon-Schalensitz, die Rücksitzbank eignet sich als Schlafplatz im Schlafsack. Bei Strecken über 2000 Kilometern muss das Navi länger als gewohnt rechnen



Eine Prise Purismus: Handschalter

Das Zusammenspiel aus Reihensechszylinder, Kupplungspedal und M-Schaltknopf ist ein Garant für viel Fahrspaß



Weltenbummler aus Garching

Links: Schneegaudi im schweizerischen Arosa, unten: der M3 am südlichsten Punkt des europäischen Festlandes im spanischen Tarifa



Wer M3 fährt, guckt ziemlich zufrieden in die Welt“, schrieb sport auto einst in Ausgabe 12/1989 nach 80 000 Dauertest-Kilometern im BMW M3 der Baureihe E30. 35 Jahre nach dem Ur-M3 hat sich an dieser Tatsache nichts geändert: Selten begeisterte ein Dauergast unsere Redaktion so stark wie der BMW M3 der aktuellen G80-Baureihe über eine Dauertest-Distanz von 100 000 Kilometern.

Auch wenn sich der Testfuhrpark bei sport auto oft auf Champions-League-Niveau bewegt, ist ein M3 im Langzeittest auch für uns etwas sehr Außergewöhnliches. Seit dem ersten Produktionsjahr des M3 im Jahr 1986 durchlief neben dem eingangs erwähnten M3 E30 und dem aktuellen M3 G80 nur ein weiterer M3 den sport auto-Dauertest: 99 761 Kilometer im M3 E46 mit SMG (siehe sport auto 7/2003).

Wer sport auto regelmäßig liest, der weiß, dass hochpreisige Sportler bei uns kaum noch die 100 000-Marke im Langzeittest knacken. Warum? Nicht nur BMW, sondern auch an-

dere Hersteller vergeben die Dauertest-Fahrzeuge mittlerweile „nur“ noch für ein Jahr. Ausnahmefälle gibt es immer mal wieder, dann allerdings meist bei sportiven, aber eher preiswerten Fahrzeugen. Und 100 000 Kilometer in rund einem Jahr abzureißen, ist auch für uns Vielfahrer eine Herausforderung.

So standfest war noch keiner

Beim aktuellen M3-Dauertest gelang die Härteprüfung, und die 100 000 Kilometer wurden in nur 13 Monaten runtergepeitscht. Der technische Fortschritt der sportlichen Kompaktlimousine über die Jahrzehnte ist das eine, die Standfestigkeit das andere Thema, an dem sich ihre Weiterentwicklung ablesen lässt. Selten hat ein Dauertestgast bei sport auto den Langzeittest so fehlerfrei absolviert wie der M3 der G80-Baureihe. Neben den vorgeschriebenen Wartungen musste er keine außerplanmäßigen Boxenstopps absolvieren.

Blättert man in den Fahrtenbüchern der vorherigen M3-Dauertests zurück,

zeigt sich, dass die Vorgängermodelle aus den Baureihen E30 und E46 im Dauertest bei Weitem nicht so standfest waren wie jetzt der G80.

Nicht falsch verstehen, als Klassiker liebe ich auch den M3 E30, und schon damals war ein Dauertest sicherlich nur eine Momentaufnahme eines Fahrzeugtyps, aber es ist schon heftig, wie oft die heutige Ikone im sport auto-Dauertest Ende der Achtziger-Jahre in die Werkstatt musste. Der Kupplungswechsel bei 75 000 Kilometern ist nur eine Position aus der Krankenakte des M3 E30, dessen Malaisen damals nach 80 000 Kilometern eine eng bedruckte DIN-A4-Seite füllten.

Nicht nur beim M3 E30, sondern auch beim Youngtimer M3 E46 läuft uns heute das Wasser im Munde zusammen. Bei aller Schwärmerei für diese M3-Ikone muss auch hier erwähnt werden, dass der M3 E46 im sport auto-Dauertest des Jahres 2003 durch einen Getriebewechsel nach rund 43 000 Kilometern auffiel.

Der fehlerfreie Dauertest des M3 G80 unterstreicht einmal mehr, dass sich der immense Aufwand lohnt, den die M GmbH heutzutage wäh-

Eine lange Reise wert: Gibraltar

Gibraltar ist ein britisches Überseegebiet mit einer Landfläche von 6,5 km², das an der Südspitze Spaniens liegt. Der höchste Punkt des Felsens von Gibraltar liegt 426 Meter über dem Meer. Amtssprache ist Englisch. Anders als in Großbritannien herrscht hier Rechtsverkehr



VON STUTTGART NACH GIBRALTAR:
NICHT ERST NACH DIESEN 2346 KILO-
METERN IST KLAR, DASS DER M3 G80
DER PERFEKTE DAILY DRIVER IST





Hummel, Hummel – Mors, Mors

Den Oberbayern zog es des Öfteren in den Norden wie hier nach Hamburg zum Selfie mit der Elbphilharmonie

rend der Entwicklung betreibt. Allein auf der Nordschleife muss jedes M-Modell heute 8000 Kilometer Dauerlauf-Erprobung ohne Tadel überstehen, bevor es in Serie geht.

Aber ist ein M3 auf Dauer wirklich alltagstauglich – noch dazu mit den optionalen Carbon-Schalensitzen? Und säuft der M3 mit Sechsgang-Handschalter nicht wie ein Loch? Nach wie vielen Alltagskilometern am Stück geht dir die Power-Limousine auf die Nerven? Oder ist der M3 etwa der perfekte Daily Driver auf der Langstrecke? Fragen, die mich zu einer besonderen Dauertest-Ausfahrt animiert haben.

10. Januar 2023, 5.30 Uhr morgens in Stuttgart, 2275 Kilometer bis zum Zwischenziel, prognostizierte Fahrzeit 20:43 Stunden. Das Navi errechnet ja Ziele sonst echt fix, aber

wenn du per Sprachsteuerung dem in Stuttgart stehenden M3 diktierst „Fahre mich zum Flughafen Málaga“, dann herrscht erst einmal Schweigen vonseiten der Navigationsstimme. Erst nach rund zwei Minuten hat das Navi dann die Marathonstrecke errechnet.

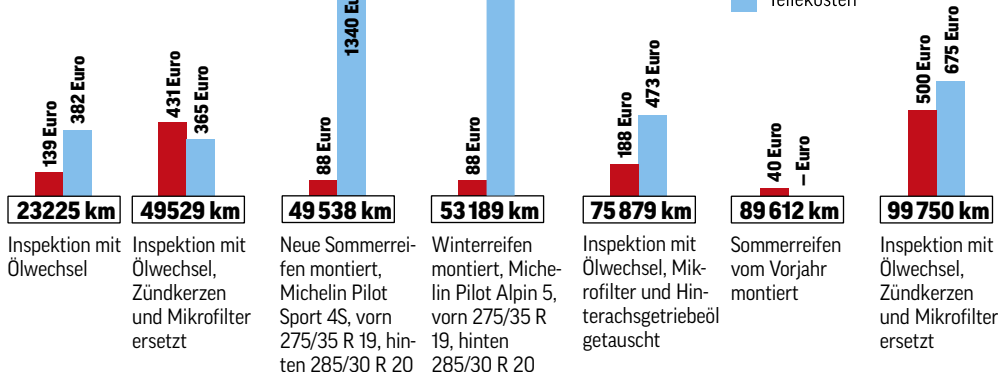
Los geht's auf der leeren Autobahn A81 Richtung Schweizer Grenze. Beschleunigungsspur, dann die Fahrstufen per M-Schaltknopf manuell durchreißen. Traumhaft. Im digitalen Kombiinstrument des Handschalter-M3 laufen derweil unter Volllast immer wieder zwei gelbe Balkendiagramme fix aufeinander zu, bevor sie rot blinkend zum Hochschalten bitten. Die Kombination aus dem 480 PS starken Dreiliter-Reihensechser-Biturbo namens S58 und dem manuellen Sechsgänge-

TECHNISCHE DATEN

		BMW M3
Motor		
Typ, Aufladung		R6, Turbo
Bohrung x Hub	mm	84,0 x 90,0
Hubraum cm³/Verdicht.		2993 / 9,3
PS/kW/Drehzahl		480 / 353 / 6250
Nm/Drehzahl		550 / 2650–6130
Kraftübertragung		
Antriebsart		Hinterrad
Getriebeart, Gänge		manuell, 6
Bremsen		
Bremsscheibenbauart		Keramik, innenbelüftet
Scheiben-Ø v./h.	mm	400 / 380
Räder		
Bereifung	vorn hinten	275/35 R 19 285/30 R 20 Michelin Pilot Sport 4S
Felgenbreite v./h.	Zoll	9,5 / 10,5
Karosserie		
L x B x H	mm	4794 x 1903 x 1437
Radstand	mm	2857
Tankvolumen	l	59
Preise (Stand 2022)		
Grundpreis	Euro	83500
Preis inkl. fahrdynamisch relevanter Extras*	Euro	99900
Testwagenpreis	Euro	117500
Unterhaltskosten		
Kfz-Steuer	Euro	456
Haftpflicht	TK/Euro	20 / 1433
Teilkasko	TK/Euro	30 / 1593
Vollkasko	TK/Euro	30 / 7303
Fahrleistungen (Werksangaben)		
0 – 100 km/h	s	4,2
Vmax	km/h	290 (optional)
Messwerte		
Gewicht vollgetankt	kg	1689
Verteilung v./h.	%	52,5 / 47,5
Leistungsgewicht	kg/PS	3,5
Verbrauch	l/100 km min./max./Durchschnitt	8,7 / 24,3 / 13,0
Beschleunigung		
0 – 40 km/h	s	1,6
0 – 100 km/h		4,7
0 – 160 km/h		9,7
0 – 200 km/h		14,7
Elastizität		
80 – 120 km/h	s	4,5/6. Gang
80 – 160 km/h		3,9 / 4,8 / 7,0 8,0 / 9,6 / 13,0
Slalom	km/h	71,1
Bremsweg/Verzögerung		
aus 100 km/h kalt	m / m/s²	35,3 / 10,9
aus 100 km/h warm		33,9 / 11,4
aus 200 km/h		129,6 / 11,9

DAUERTEST-WARTUNGSKOSTEN

**Gesamtkosten
6589 EURO**



Messbedingungen: Lufttemperatur 23° C, Asphalttemperatur 30° C, Luftdruck 1017 mbar

*M Race Track-Paket 16.400 Euro



**Offiziell: Enzianblau Uni,
inoffiziell: HSV-Blau**

Farbgleich vor der Volksparkgarage des Volksparkstadions, wo sonst nur der HSV-Mannschaftsbus Zufahrt erhält



triebe gibt dem M3 genau diese feine Prise Purismus, die man bei vielen Power-Limos mit Automatikgetriebe heute vermisst.

Wer ein Haar in der Suppe finden will, findet auch eins. Für Passstraßen mit verwinkelten Serpentinaßen passt die Getriebeübersetzung vielleicht nicht hundertprozentig, da im zweiten Gang bei niedriger Drehzahl eine leichte Drehmomentdelle des Biturbo bemerkbar wird. Egal, einfach in den ersten Gang zurückschalten und dann leistungsübersteuernd mit dem Hecktriebler ums Eck sliden.

8,7l/100 km, Reichweite 673 km

Die meiste Zeit seines Lebens wird sich auch ein Handschalter-M3 auf Landstraßen oder der Autobahn bewegen – und hier passt die Abstimmung perfekt. Der sechste Gang ist als reinrassiger Fahrgang ausgelegt. Bei 297 km/h laut Tacho rennt der M3 nahezu ausgedreht, kurz vor 7000/min, fast in den Drehzahlbegrenzer. Wow, was für ein Vmax-Blockbuster, der da auf dem Kombiinstrument abläuft.

Dank optionalem M Driver's Package galoppiert die Muskellimo im sechsten Gang nah an den roten Bereich, denn die Vmax wird mit diesem Paket auf eingetragene 290 km/h angehoben (serienmäßig 250 km/h). Klar, dass diese emotionale Gangart ihren Tribut an der Tankstelle fordert. Der Höchstverbrauch von 24,3 Litern auf 100 Kilometern überrascht daher nicht.

Doch der M3 kann auch anders. Spätestens in der Schweiz, in Frankreich und in Spanien sinkt der Kraftstoffverbrauch stark. Zugegebenermaßen, es erfordert eine mönchsgleiche Askese, um den kompletten M3-Tank mit Gaspedalstreichleinheiten im sechsten Gang bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und höchstens 120 km/h leer zu fahren.

Vom spanischen Beniparrell rollt der M3 dann mit einer Tankfüllung überraschende 673 Kilometer weit. Anschließend passen 58,5 Liter in den Tank, der ein Tankvolumen von 59 Litern hat. Nach dieser Tankung steht der Minimalverbrauch während des gesamten Dauertests fest: Lediglich 8,7 Liter auf 100 Kilometer. Respekt, S58-Reihensechser.

Niedrigverbräuche sind keine Eintagsfliege auf der Marathonreise durch die Schweiz, Frankreich und

WAS UNS AUFGEFALLEN IST



James-Bond-Modus inklusive?

007 liebt Kennzeichen-Wechsel per Knopfdruck, um unentdeckt zu entkommen. Der M3 setzt zur Flucht im Winter auf sein unleserliches Nummernschild. Hilft nur bedingt: Das dreieckige Schild führte zum Zwangsboxenstopp durch die Rennleitung.



Hohe Qualität der Schalensitze

Trotz zahlreicher Ein- und Ausstiegsvorgänge sieht die linke Seitenwanne des Fahrersitzes nach 100 000 Kilometern gut aus. Um die leichten Kratzer im Leder wieder zu reduzieren, helfen sicherlich Lederpflege und Lederfarbe.



Große Reichweite ist möglich

Mit Gaspedalstreichleinheiten sinkt der Verbrauch des Reihensechlers und es sind Durchschnittsverbräuche von unter neun Litern auf 100 Kilometern möglich. Die größte real gemessene Reichweite lag mit einer Tankfüllung bei 673 Kilometern.



Noch mit BMW-Lieblingstaste

Neben dem Knopf zur DSC-Deaktivierung trägt der M3 auf dem Armaturenbrett eine weitere Lieblingstaste aller Fahrdynamikfans. Auf Knopfdruck können ein Teil (oranjer Ring) oder alle (grüner Ring) Fahrerassistenzsysteme deaktiviert werden.

Spanien. Nach der Rückkehr nach Deutschland verrät das Fahrtenbuch eine Fahrtstrecke von 6492 Kilometern und elf Tankungen mit insgesamt 619,36 Litern. Macht einen Durchschnittsverbrauch von 9,54 Litern auf 100 Kilometer. Die Frage, ob der M3 G80 mit Handschalter auch sparsam kann, ist damit geklärt. Der Durch-

schnittsverbrauch von 13,0 Litern auf 100 Kilometer über die gesamten 100 000 Kilometer ist dem Fahrprofil mit hohem Anteil auf deutschen Autobahnen geschuldet.

Übrigens: Das Tankvolumen von 59 Litern kann ohne hohen Pulschlag des Fahrers komplett ausgeschöpft werden, bis die Reichweitenanzeige bei nahezu geleertem Tank nur noch drei Balken statt einer Kilometerangabe vermeldet. Dank der Tankstellen-Sonderziele im Navigationssystem lässt sich die Tankstopstrategie nämlich minutiös und zuverlässig planen.

Und wie weit kann man mit der Performance-Limo im Alltag am Stück fahren, bis sie einem vielleicht auf die Nerven geht? Von Stuttgart nach Valencia nonstop? Gar kein Problem! Nach 1600 Kilometern habe ich nur einen Zwischenstopp eingelegt, um kein Risiko einzugehen. Direkt vor den Architektur-Kunstwerken der „Ciutat de les Arts i les Ciències“ wurde in der spanischen Metropole genächtigt. Ja, kein Witz, im M3.

M3-Roadtrip bis kurz vor Afrika

Nicht nur eine Kühlbox passt wunderbar in den Fondbereich hinter den nach vorne gefahrenen Beifahrersitz. Die flache Rücksitzbank eignet sich auch für Personen von 1,85 Meter Körpergröße als Schlafplatz – seitlich liegend mit angezogenen Beinen. Rein in den Schlafsack, fünf Stunden Augen zu, bevor das Roadtrip-Abenteuer weitergeht.

Im Morgengrauen reihensechsert der M3 über Málaga bis zum Affenfelsen von Gibraltar und

anschließend weiter nach Tarifa. Und dann stehst du nach 2394 Kilometern am südlichsten Punkt des europäischen Festlands und blickst über die Straße von Gibraltar, die das Mittelmeer und den Atlantik verbindet, auf das nur 14 Kilometer entfernte Afrika. Was sich surreal anfühlt, mündet fast in ernsthaften Überlegungen, per Fähre noch ins marokkanische Tanger überzusetzen. Nicht erst jetzt ist klar, dass der M3 der perfekte Mix aus Sport und Alltag ist.

Ein idealer Daily Driver sollte im Alltag nie nerven und zuverlässig sein. Laut BMW M ist die optionale Carbon-Keramik-Bremsanlage auf 150 000 Kilometer ausgelegt, sofern man sie nicht auf der Rennstrecke quält. Da der G80 während des Dauertests keine Runden auf der Nord-schleife und in Hockenheim gedreht hat, konnten wir die Standfestigkeit der Bremsanlage hautnah miterleben. Während der gesamten 100 000 km verlangte der M3 weder nach neuen Bremscheiben noch nach Bremsbelägen.

Stichwort Bremse: Bei Trockenheit und bei normaler Nässe funktionierte die Carbon-Keramik-Bremsanlage perfekt. Lediglich bei Autobahnfahrten während sintflutartigen Regens hätte die Wasser-Verdrängung auf den Scheiben besser sein können. Dieses Phänomen fällt allerdings nur bei einem sehr außergewöhnlichen Versuchsaufbau auf: starker Regen mit viel stehendem Wasser auf dem Asphalt, eine komplett leere Autobahn und dadurch über 50 oder mehr Kilometer keine Betätigung des Bremspe-

Polarisierte bis zum Testende

Die spezielle BMW-Niere war über die 100 000 Kilometer stets Gesprächsstoff für redaktionsinterne Diskussionen



dals. Tritt man dann unvermittelt und stark aufs Bremspedal, dauert es eine Gedenksekunde zu lang, bis sich die Verzögerung aufbaut. Keine Sorge, dieser Kritikpunkt kam auf den 100000 Kilometern vielleicht zwei bis drei Mal vor – also so gut wie gar nicht. Die Lösung? Bei Starkregen auf der Autobahn ab und zu die Bremse mal antippen, damit die Beläge das Wasser von den Scheiben verdrängen.

Da unser Dauertester noch ein Fahrzeug vor der ersten Modellpflege ist (LCI ab Juli 2022), trägt er übrigens noch das Armaturenbrett ohne dieses furchtbare Display-Brett (Curved Display), das ein bisschen an eine Mercedes-Kopie erinnert.

Nicht nur die legendäre BMW-Tradition der fahrerorientierten Cockpits wird mit dem Curved Display endgültig gebrochen, sondern auch die Bedienbarkeit ist dadurch deutlich umständlicher geworden. In unserem M3 G80 kann der Beifahrer noch selbst seine Taste für die Sitzheizung drücken und muss nicht den Fahrer bitten, dass ihn dieser per Touchfunktion über das Curved Display ins Klimamenü und dort zur Sitzheizung führt.

Unser Dauertester trägt außerdem noch meine BMW-Lieblingstaste, die mit dem Curved Display leider ebenfalls Vergangenheit ist. Fahrdynamikfans lieben den Knopf auf dem Armaturenbrett zwischen den mittigen Lüftungsdüsen. Nach längerem oder langem Drücken signalisiert er mit einem orangen oder grünen Leuchtring, dass ein Großteil oder alle Fahrerassistenzsysteme deaktiviert sind.

Was im M3 G80 der ersten Generation easy per Knopfdruck ging, erfordert bei den aktuellen Modellen mit Curved Display den Durchlauf durch eine umständliche Menüführung mit Bestätigung, bis die Fahrerassistenzsysteme deaktiviert sind. Laut BMW ist hierfür die Regulatrik und Gesetzgebung verantwortlich, die besagte Taste ist daher nicht mehr zugelassen.

Alles Gründe, warum ich den M3 G80 aus der ersten Serie als gepflegten Gebrauchtwagen jedem aktuellen Neufahrzeug vorziehen würde. Jammern auf hohem Niveau. Egal ob noch ohne oder jetzt mit Curved Display, wie schon 1989 gilt auch heute noch: „Wer M3 fährt, guckt ziemlich zufrieden in die Welt.“ ☺

DAUERTEST-GESAMTBILANZ

- Kilometerstand bei Dauertest-Beginn **3650 km**
- Kilometerstand bei Dauertest-Ende **101508 km**
- gefahrene Kilometer **101508 km**
- Spritverbrauch insgesamt **13209 Liter**
- Verbrauch minimal **8,7 l/100 km**
- Verbrauch maximal **24,3 l/100 km**
- Durchschnittsverbrauch **13,0 l/100 km**
- Ölverbrauch außerhalb der Inspektionen **0 Liter**
- Grundpreis 2022 **83 500 Euro**
- Extras **34 000 Euro**: M Race Track Paket 16 400 Euro, Sonderlackierung 5000 Euro, Vollleder Merino schwarz 1900 Euro, M Carbon Exterieurpaket 4700 Euro, Reifenpannenset 50 Euro, M Sicherheitsgurte 300 Euro, BMW Laserlicht 1500 Euro, Parking Assistant 500 Euro, BMW Display Key 350 Euro, Sitzheizung v./h. 380 Euro, Galvanikapplikation für Bedienelemente 100 Euro, Akustikverglasung 200 Euro, BMW Individual Leuchten Shadow Line 300 Euro, Lenkradheizung 270 Euro, Komfortzugang 600 Euro, Harman Kardon Surround Sound System 520 Euro, Sonnenschutzverglasung 430 Euro, automatische Heckklappenbetätigung 500 Euro
- Testwagenpreis 2022 **117 500 Euro**
- Schätzpreis am Dauertest-Ende **71 400 Euro**
- Wertverlust **46 100 Euro**
- Grundpreis 2024 **89 300 Euro**



WÄHREND DER GESAMTEN 100 000 KILOMETER VERLANGTE DER M3 WEDER NACH NEUEN BREMS-SCHEIBEN NOCH NACH NEUEN BREMSBELÄGEN

