
Praxistest BMW M3 Competition: Auf die Spitze getrieben

Von Guido Borck, cen

Der BMW M3 Competition will mit noch mehr Power und einer geschärften Performance jene begeistern, denen ein herkömmlicher M3 zu profan ist. Schon ein BMW M3 ist mit 480 PS nicht gerade schwächlich und schiebt die Sport-Limousine gewaltig nach vorn. Doch die Konkurrenz schläft nicht. Im Gegenteil, sie hat längst aufgerüstet. Ein Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio leistet inzwischen 505 PS, der letzte Mercedes-AMG C63 S brachte es auf 510 PS, lediglich der Audi RS5 Sportback fällt im Ranking mit 450 PS leicht nach unten ab. So ist es nur logisch, dass BMW beim Kampf um die Performance-Krone nicht tatenlos zusehen will.

Den M3 gibt es also mit einem gestählten Profil nun auch als Topversion M3 Competition. Mit einem Einstiegspreis von 89.500 Euro ist sie um stolze 7000 Euro teurer als die reguläre Version. Dafür wird aber auch einiges Exklusives geboten. Die Limousine rollt mit leichtem Kohlefaserdach und vielen weiteren Carbon-Anbauteilen an. Zudem wurde die Karosserie beim Competition zugunsten eines agileren Handlings nochmals versteift. An die Frontpartie mit ihrer rahmenlosen sowie breiten Niere muss man sich allerdings noch gewöhnen. Das markante Erkennungszeichen des M-Sportlers trifft nicht unbedingt jedermanns Geschmack, die dicken Backen rund um die Radhäuser allerdings schon.

Dafür gibt's unter der Haube Technik vom Feinsten. Der 3,0-Liter-Reihensechszylinder mit doppelter Turboaufladung liefert satte 510 PS und wurde gegenüber dem regulären M3 um 30 PS gesteigert. Damit prescht der Competition in nur 3,9 Sekunden auf Tempo 100 und ist drei Zehntel schneller als der Basis-M3. Serienmäßig ist die Höchstgeschwindigkeit auf 250 km/h begrenzt. In Verbindung mit dem optimalen „M Driver's Package“ stürmt die Limousine aber auf bis zu 290 km/h.

Kraftreserven im Überfluss

Zugegeben, auf dem Papier fällt das Leistungsplus nicht üppig aus, doch wurde das maximale Drehmoment um stolze 650 Newtonmeter erhöht – immerhin sind das 100 Nm mehr als beim M3. Und genau diese 650 Newtonmeter sind entscheidender als schiere Zahlen. Sie katapultieren den M3 Competition unerbittlich nach vorn. Man muss das hohe Potential des gierig klingenden BMW einfach auf der Straße erleben, um die Unterschiede wirklich zu spüren. Der V6-Biturbo entfaltet seine Kraft vehement und wenn es sein muss auch brutal über ein breites Band von 2750 bis 5500 Umdrehungen in der Minute.

Die hohe Drehfreude des Sechszylinders ist enorm und der schier nie endende Vorwärtsdrang zieht einem mit Begeisterung die Mundwinkel ganz weit nach oben. Dabei spielt es keine Rolle, ob gerade der dritte, vierte oder fünfte Gang an den Schaltwippen gezogen wird. Kraftreserven besitzt der M3 im Überfluss. Ganz gleich ob das Auto im manuellen oder im Automatik-Modus bewegt wird. Dann wird es aber nichts aus dem versprochenen Normverbrauch von 10,2 Litern Super Plus: Der lässt sich nur mit gemäßigttem Gasfuß einhalten. In der Praxis und im Eiltempo werden daraus schon mal leicht 15 Liter – allerdings auch inklusive jeder Menge Glücksgefühle.

Eingefleischte M3-Fans mögen vielleicht ihre Nasen rümpfen, wenn sie erfahren, dass BMW das Doppelkupplungsgetriebe beim M3 Competition gegen eine Acht-Stufen-Automatik getauscht hat. Die Befürchtung ist jedoch völlig unbegründet. Die Automatik-Box agiert in Sekundenbruchteilen und so schnell, dass man den Unterschied überhaupt nicht bemerkt. Außerdem lassen sich die Schaltzeiten per Knopfdruck am Wählhebel von schnell bis ultra-schnell einstellen. Trotzdem erfolgen die Wechsel selbst in der schärfsten

Stufe noch so überraschend weich, ohne dass es gleich im Gebälk kracht und einen mächtig durchschüttelt.

Race-Track-Paket und Allrad auf Wunsch

Neben den Schaltzeiten bietet der M3 Competition seinem Piloten außerdem unzählige Einstellungsmöglichkeiten, mit denen er die Lenkung oder das adaptive Fahrwerk auf das eigene Fahrkönnen abstimmen kann. Selbst das Ansprechverhalten der Bremsanlage lässt sich im Sport-Modus nochmals schärfen, gleiches gilt für die zehnstufig regelbare Traktionskontrolle. Als Schnellzugriff können die vorkonfigurierten Fahrprogramme jederzeit auch über die beiden roten M-Tasten am Sportlenkrad abgerufen werden. Doch sollten die massenhaft einstellbaren Parameter in ihrer Tiefe bitte nur von Profis oder auf abgesperrten Strecken vorgenommen werden. Sind nämlich alle elektronischen Helfer aktiviert, wird aus der viertürigen Limousine schnell ein driftender Rennwagen mit Straßenzulassung, der gerne schwarze Streifen auf den Asphalt malt und Fahrfehler nur selten verzeiht.

Wer auf der Jagd nach Rundenzeiten sich so richtig austoben will, dem empfehlen wir das M-Race-Track-Paket. Gegen Zuzahlung von 14.000 Euro rollt der M3 Competition mit Keramik-Bremsen und Kohlefaser-Schalensitzen an. Außerdem ist weiteres Carbon für das Exterieur und Interieur bis hin zum Head-up Display oder leichteren Schmiedefelgen samt 19 und 20 Zoll großer Mischbereifung im Paketpreis enthalten. Zudem reduziert sich das Fahrzeuggewicht des 1,8 Tonnen schweren M3 Competition um 25 Kilogramm.

Das feine Race-Paket ist aber keine Pflicht, denn schon in der Grundabstimmung erweist sich athletische Bayer als überraschend neutral. Die direkte Lenkung agiert messerscharf und macht ihn handlich, beim kräftigen Herausbeschleunigen aus dem Scheitelpunkt schwänzelt der Competition dagegen auch schon mal mit seinem Heck. Vor allem bei Nässe benötigt er daher eine kundige Hand. Die Regelsysteme arbeiten zwar fein und zuverlässig, doch selbst bei einem Autobahnspurt können im vierten Gang auch schon mal die 285-er Hinterräder kurz durchdrehen. Aus diesem Grund sollte die gewaltige Power auf feuchten Straßen immer mit Bedacht eingesetzt oder gleich zur neu eingeführten Allradvariante gegriffen werden. Die gibt es erstmals in der M3-Geschichte und soll mit einer heckbetonten Auslegung den Fahrspaß nicht schmälern. Kostenpunkt: 4000 Euro, gemessen am hohen Grundpreis fast schon ein Schnäppchen. (ampnet/gb)

Daten BMW M3 Competition

Länge x Breite x Höhe (m): 4,79 x 1,90 x 1,43
Radstand (m): 2,86
Motor: 6-Zyl.-Biturbo, 2993 ccm,
Leistung: 375 kW / 510 PS bei 6250 U/min
Max. Drehmoment: 650 Nm bei 2750–5500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (optional 290 km/h)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 10,2 Liter Super Plus
CO₂-Emissionen: 234 g/km (Euro 6d)
Effizienzklasse: G
Leergewicht / Zuladung: min. 1805 kg / max. 405 kg
Kofferraumvolumen: 480 Liter
Wendekreis: 12,2 m
Bereifung: 275/40 ZR 18 (v.), 285/30 ZR 19 (h.)
Luftwiderstandsbeiwert: 0,33
Wartungsintervall: nach Anzeige
Basispreis: 89.500 Euro
Testwagenpreis: 119.080 Euro

Bilder zum Artikel



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



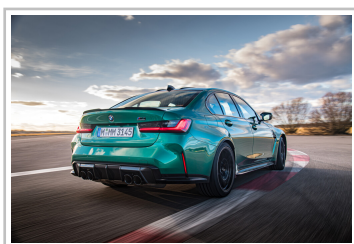
BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



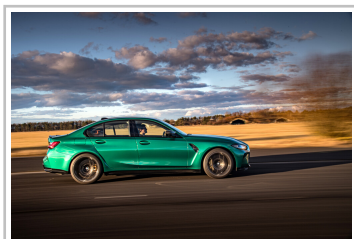
BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



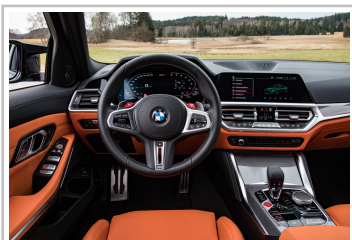
BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



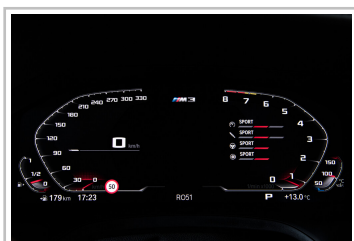
BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



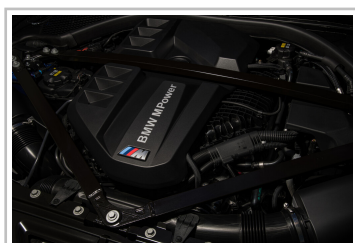
BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
