

Pressepräsentation BMW M3 und M4: Muntermacher

Von Jens Riedel

M3 - diese Buchstaben-Ziffernkombination lässt die Herzen vieler Autofans höher schlagen. Sie müssen sich nun ein wenig umgewöhnen. Mit der Neuauflage ist die Baureihe nur noch als Limousine erhältlich. Das gleich lange Coupé hört künftig auf den Namen M4. Die höhere Zahl führt in die Irre: In beiden Fällen steckt der gleiche Motor unter der Haube. Auch ansonsten sind BMW M3 und M4 technisch identisch. Das Coupé ist naturgemäß ein wenig niedriger und etwas leichter sowie einen Hauch schmaler, hebt sich aber von den Fahrleistungen der familientauglicheren Limousine nicht ab. Muss es auch nicht, denn ein Höchstmaß an fahrdynamischer Performance ist per se Philosophie des Hauses M.

Limousine und Coupé präsentieren sich mit nochmals vergrößerten Luftdurchlässen in der Frontschürze sowie einer weiteren zusätzlichen Kieme am Außenrand. Sie verbessert die Luftführung rund um den Radkasten. Während Zwei- und Viertürer mit ausgestellten Kotflügeln in der Seitenansicht die Muskeln spielen lassen, bestimmen die hochglanzpolierten und jetzt angeschrägten Doppelendrohr-Paare das Bild hinten. Eine Augenweide sind die Rückspiegel. Die optische obere flügelartige Anbindung an die A-Säule wurde gegenüber dem Vorgänger nochmals verfeinert - schöner kann man es kaum machen.

Die M GmbH hat den Acht-Zylinder-Sauger durch einen Reihen-Sechszylinder mit Bi-Turbo-Technik ersetzt. Er schöpft aus drei Litern Hubraum 317 kW / 431 PS und 550 Newtonmeter. Während die Höchstleistung der fünften Modellgeneration damit nur geringfügig gestiegen ist, wurde das Drehmoment um gut 40 Prozent angehoben. Gleichzeitig begnügt sich das komplett neu entwickelte Aggregat mit einem Viertel weniger Kraftstoff. Der Normverbrauch unterschreitet nun die neun Liter und kratzt mit dem nochmals einen halben Liter genügsameren Doppelkupplungsgetriebe beinahe schon an der Marke von acht Litern. Die auf 250 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit lässt sich mit dem Driver's Package noch einmal um 30 km/h anheben.

Übertragen wird die Kraft jetzt mit einer einteiligen Karbon-Kardanwelle, die die übliche und mittig geteilte Stahlausführung ablöst. Nicht nur hier haben die Ingenieure von M viel Entwicklungsarbeit in das Auto gesteckt. M3 und M4 haben gegenüber den Vorgängern bis zu 80 Kilogramm Gewicht verloren. So unterschreitet der Zweitürer jetzt die 1,5-Tonnen-Marke und verfügt unter anderem über eine CFK-Heckklappe. Auch die Limousine zielt nun das Dach aus kohlefaserverstärktem Kunststoff in Sichtoptik. Bei der Fahrwerkskonstruktion setzten die Sportspezialisten aus München auf viel Aluminium, aber auch Magnesium findet sich (Ölwanne).

Ein anderes Ziel neben der Gewichtsreduzierung war es, die Fahrzeuge für eine präzise Performance noch steifer zu machen. Ein Beispiel ist die – ebenfalls aus Karbon gefertigte – halbrunde Motorraumverstärkung direkt über dem Triebwerk, die den Vorderwagen zusätzlich stabilisiert. Ein weiteres die Hinterachse: Sie wurde – wie im Rennsport – ohne Zwischenpuffer direkt mit der Karosserie verschraubt. So verwundert es nicht, dass BMW für die Endabstimmung der High-Performance-Mittelklassemodelle seine DTM-Piloten Timo Glock und Bruno Spengler zu Rate zog, die noch die eine oder andere Verfeinerung angeregt haben. M-Geschäftsführer Dr. Friedrich Nitschke spricht dann auch bei der internationalen Präsentation in Portugal stolz von „absoluter Rennstreckentauglichkeit“ der neuen Autos – bei vollem Alltagswert von BMW 3er und 4er, versteht sich.

Die Mühe hat sich ausgezahlt. Ungemein präzise lassen sich M3 und M4 über den Rundkurs und durch schmale Serpentinaen steuern. Der Drei-Liter-Motor dreht nahezu saugerartig bis zu 7600 Umdrehungen in der Minute nach oben und entfaltet seine Kraft sehr homogen. Im Idealfall ist in 4,1 Sekunden Tempo 100 erreicht. Der akustische Auftritt steht dem nicht nach. Mit herrlichem Brüllen kündigen sich die beiden Mittelklasse-M beim Überholen vorausfahrenden Autos an. Hier greift der Fahrer bevorzugt zu den Schaltpaddles des auf Wunsch erhältlichen Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebes, das beim Kickdown im Automatikmodus je nach Drehzahl manchmal eine kleine Gedenksekunde zum Herunterschalten benötigt. Die Hinterachse unterstützt mit ihrem aktiven Differenzial die Traktionsverteilung bei Richtungswechseln. Die exklusiven Reifen vom Typ Pilot Super Sport wurden gemeinsam mit Michelin entwickelt.

Die neuen M-Linge aus München sind Muntermacher erster Güte. Nicht nur auf der Rennstrecke spielen sie ihr hohes Fahrpotenzial aus. Großen Anteil am souveränen Auftritt auf der Straße hat auch die neu entwickelte elektromechanische Lenkung. Sie ist extrem direkt und präzise ausgelegt und gehört in dieser Hinsicht zum Besten, was zu bekommen ist. Dabei blickt der Fahrer auf den dezenten Powerdome auf der

Motorhaube, der Platz für den Ladeluftkühler schafft. Die Sportsitze mit integrierten Kopfstützen umschließen den Körper fest, was besonders im Coupé auch der Beifahrer sehr zu schätzen weiß, denn er findet im Zweitürer keinen Haltegriff im Dachhimmel. Eine eindeutige Empfehlung ist das optionale Head-up-Display. Es bietet zusätzlich spezielle M-Funktionen wie Ganganzeige, Drehzahlmesser und Schaltpunktanzeige, erhöht klar die Konzentration auf die Straße und damit auch die Fahrerlebnis.

Los geht der Spaß ab 21. Juni 2014 zu Preisen ab 71 500 Euro bzw. 72 200 Euro. Leicht können noch einmal mehr als ein Drittel des Basispreises in Zusatzausstattung investiert werden. Im September komplettiert dann das M4 Cabrio das potente Trio. (ampnet/jri)

Daten BMW M3/M4

Länge x Breite x Höhe (m): 4,67 x 1,88/187 x 1,42/1,38

Motor: R6- Benziner, 2979 ccm, Twin-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 317 kW / 431 PS bei 5500 - 7300 U/min

Max. Drehmoment: 550 Nm bei 1850 - 5500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,3 Sek (DKG: 4,1 Sek)

Verbrauch (nach EU-Norm): 8,8 (8,3) Liter

CO₂-Emissionen: 204 (194) g/km; Euro 6

Leergewicht / Zuladung: mind. 1520/1497 kg / max. 580/543 kg

Kofferraumvolumen: 480/445 Liter

Wendekreis: 12,23 m

Bereifung: 255/40 ZR18 (vorne), 275/40 ZR18 (hinten)

Basispreis: 71 500/72 200 Euro

Bilder zum Artikel



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M4.



BMW M3 und M4.



BMW M3 und M4.



BMW M3 und M4.



BMW M3 und M4.



BMW M3 und M4.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M3.



BMW M4.
