

Pressepräsentation BMW M4 Cabrio: Die Sport-Familie ist komplett

Von Axel F. Busse

Mit dem rechten Fuß 431 PS entfesseln zu können, ist eine Sache. Kein Dach über dem Kopf zu haben, eine andere. Mit dem neuen BMW M4 Cabrio ist beides möglich. Am ersten September-Wochenende soll es bei den Händlern sein. Ein reichliches Vierteljahr nach der Vorstellung von M3 Limousine und M4 Coupé hat BMW die kleine Hochleistungs-Modellfamilie komplettiert. Das M4 Cabrio rundet das Angebot ab, das auch die kostspieligste Escheinungsform der Mittelklasse-Boliden darstellt.

Nur rund 15 000 Exemplare wurden im Schnitt von jeder Generation der bisherigen M3-Cabrios gefertigt und verkauft, so dass es zu jeder Zeit ein exklusives Vergnügen war, bei BMW leistungskräftige Motorsport-Technologie mit Freiluft-Flair zu verbinden. Dabei ist davon auszugehen, dass deutlich mehr sportlich orientierte Fahrer gern einen M3 oder M4 bewegen würden, als es tatsächlich tun. Aktuell ist der Startpreis von 78 200 Euro für das Cabrio der limitierende Faktor.

Und obwohl die Fahrzeuge selten sind, wird gerade bei Ihnen noch in großem Umfang zusätzlich investiert, um sie unverwechselbar zu gestalten. Eine Karbon-Keramik-Bremse mit gülden lackierten Sätteln für 7900 Euro, die nur montiert werden können, wenn man gleichzeitig die 19-Zoll-Aluräder für mindestens 1850 Euro bestellt. Oder Lederpolsterung „Merino“ für 3400 Euro, gar nicht zu reden von individueller Außenfarbe, die mit 1950 Euro extra in der Preisliste steht. So dürfte kaum ein M4 Cabrio auf die Straße kommen, dass weniger als 100 000 Euro kostet, denn das gefragte Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe schlägt ja auch noch mit 3900 Euro zu Buche.

Erstmals 1988 erschien ein von der M Motorsport GmbH getunttes 3er Cabrio auf der Bildfläche, damals noch mit Vier-Zylinder-Motor und Stoffdach. In der fünften Generation treibt nun ein aufgeladener Sechszylinder das Auto an, ein dreiteiliges Stahl-Klappdach macht es bei schlechtem Wetter zum Coupé. Zwischendurch hatte BMW dem 3er auch

einen V8-Motor spendiert, der zwischen 2007 und 2013 angeboten wurde und 420 PS leistete. Nicht nur die Motorleistung wuchs in diesem Zeitraum auf mehr als Doppelte, die markentypische Niere an der Front des Autos nimmt inzwischen etwa viermal so viel Platz ein wie ehemals.

Der offene M4 nimmt insofern eine Sonderstellung im BMW-Modellprogramm ein, als die anderen Cabrio-Angebote, der 1er und der 6er, nach wie vor auf das traditionelle Stoffdach vertrauen. Das lässt sich bekanntlich schneller und bequemer verstauen – nicht nur bei BMW-Cabrios. Immerhin muss der Fahrer nicht mehr anhalten, wenn er jetzt die Dachstellung ändern will, wie es noch beim vorangegangenen M3 Cabrios der Fall war. Aber rund 20 Sekunden für Öffnen oder Schließen sowie ein Maximal-Tempo von 18 km/h für diesen Vorgang schaffen keine zuverlässige Versicherung gegen Platzregen.

Rund 70 Kilogramm wiegt die dreiteilige Dacheinheit. Wird sie zum Verstauen unter dem Kofferraumdeckel nach hinten bewegt, ändern sich Achslastverteilung und Schwerpunkt des Fahrzeugs erheblich. Gleichzeitig muss die Mechanik mit ihren zahlreichen Hebelarmen, Bowdenzügen und Gelenken präzise ineinander greifen, was Karosserieverwindungen durch unebene Fahrbahn erschweren könnten. Deshalb hat man das Tempolimit für die Dachmechanik auf ein derart niedriges Niveau begrenzt.

Ist das Dach einmal auf, begrenzen lediglich das Verkehrsaufkommen oder das Auge des Gesetzes die Geschwindigkeit. Selbst bei 200 km/h gibt es keine nennenswerten Beeinträchtigungen am Vergnügen des Offenfahrens. Zwar muss man sich mit dem Mitfahrer durch Anbrüllen verständigen, die Zugluft wird aber so gut von Windschott (+360 Euro) und Seitenscheiben draußen gehalten, dass selbst das Basecap ungetragen bleibt. Fällt die Außentemperatur mal unter die Wohlfühlmarke, verhindert der im Sitz integrierte Nackenwärmer (+400 Euro) Malaisen an der Halswirbelsäule und der sie umgebenden Muskulatur.

Das Fahrerlebnis im M4 Cabrio ist in wenigen Sätzen abzuhandeln, denn zu eindeutig sind die Kennzahlen, um Zweifel am Spaßfaktor solch einer Ausfahrt zu bekommen. Der Drei-Liter-Reihenmotor stellt sein Drehmoment-Maximum bereits bei 1850 Umdrehungen bereit, was nur selten ein Zurückschalten erfordert, um vollen Schub zu generieren. Wer mit dem linken Schaltpaddel am Lenkrad dennoch mindere Fahrstufen aktiviert, kann nicht nur eine Extra-Portion des röhrenden Auspuffsounds genießen, sondern den zweiten Gang notfalls bis 100 km/h ausdehnen, wenn denn Verkehrssituation und Trommelfell es zulassen.

Den Normsprint absolviert der Wagen in 4,4 Sekunden, geübte Handschalter brauchen

im Schnitt 0,2 Sekunden mehr. Solche Aktionen verlangen naturgemäß ihren D-Zug-Zuschlag, Gratis-Vergnügen sucht man nicht nur bei der M GmbH vergeblich. Hat das M4 Cabrio sich auf dem Rollenprüfstand als mäßig konsumfreudig gezeigt und mit 8,7 Liter je 100 Kilometer zufrieden gegeben, zeigte der Bordcomputer nach dieser Ausfahrt einen Wert von 13,6 Litern an. Das beweist: Man sollte es als M4-Fahrer nicht nur in der Geldbörse, sondern auch im rechten Fuß haben. (ampnet/ab)

Daten BMW M4 Cabrio

Länge x Breite x Höhe (m): 4,67/1,87/1,39

Radstand (m): 2,81

Motor: R6-Biturbo, 2979 ccm

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

Drehmoment: 550 Nm bei 1850 - 5500

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,4 Sek. (mit Doppelkupplungsgetriebe)

ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,7 Liter

CO2-Emissionen: 203 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1865 kg / 460 kg

Kofferraumvolumen: 220 - 370 Liter

Wendekreis: 9,86 m

Reifen: 255/40 ZR18 (vorne) / 275/40 ZR18 (hinten)

Grundpreis: 82 100 Euro (mit Automatik)

Bilder zum Artikel



BMW M4 Cabrio.



BMW M4 Cabrio.



BMW M4 Cabrio.



BMW M4 Cabrio.



BMW M4 Cabrio.



BMW M4 Cabrio.



BMW M4 Cabrio.
