
Vorstellung BMW X3 M und X4 M: Sportwagen-Schreck

Von Jens Meiners

Dass die BMW M GmbH eine Überraschung auf Lager hat, wurde dem Autor spätestens in dem Moment klar, als er im vergangenen Sommer mit einem über 450 PS starken Sportcoupé auf einen leicht getarnten, mit vier Endrohren ausgerüsteten BMW X3 auflief. Als die linke Spur frei wurde, entschwand der relativ kompakte SUV trotz voll durchgetretenem Gaspedal unerbittlich in Richtung Horizont.

Kein Zweifel: Hier hatten die Spezialisten der BMW-Tochter ihre Hände im Spiel. Inzwischen ist es offiziell: Zum ersten Mal gibt es eine echte M-Variante des beliebten SUV-Modells X3 und seiner coupéhaften Ableitung, des X4. Die Motorleistung liegt im Einstieg bei 480 PS, und es gibt schon zum Marktstart eine Competition-Variante, die nochmals 30 PS drauflegt.

Schon auf den ersten Blick wird deutlich, dass es sich um etwas besonderes handelt: 20-Zoll-Räder sind Serie, die Testfahrzeuge aus der Competition-Serie waren sogar mit 21-Zoll-Rädern ausgerüstet. Die vorderen Lufteinlässe sind völlig offen, der Dachspoiler beim X3 M und der Gurney-Flap beim X4 M helfen, den Auftrieb deutlich zu verringern. Die aerodynamisch ausgefeilten Außenspiegel sind ein weiteres Erkennungsmerkmal der M-Modelle. Nicht funktional sind hingegen die „charakteristischen M-Kiemen“ sowie die „modellspezifischen Diffusor-Optiken“ (Presstext), die das Heck zieren.

Die M GmbH hat das Fahrwerk erheblich modifiziert: Die Achskonstruktion unterscheidet sich von den Ausgangsmodellen, inklusive einer eigenständigen Servolenkung mit spezifischer Achsanbindung. Zudem gibt es eine Hinterachssperre und eine Hochleistungsbremsanlage. Zusätzliche Streben machen die beiden SUV-Modelle besonders verwindungssteif. Und sie stehen auf Hochleistungsreifen aus dem Hause Michelin.

Bei der Hochleistungsmaschine ist es den Motorenentwicklern abermals gelungen, die Grenzen weiter herauszuschieben: Obwohl sie auf der modularen Motorenfamilie von BMW basiert und die Entwickler keineswegs völlig frei agieren konnten, wurde ihre Leistung im Vergleich zum Vorgängeraggregat deutlich angehoben.

Der Reihen-Sechszylinder mit geschmiedeter Kurbelwelle, Valvetronic-Ventiltrieb und Doppel-Vanos-Nockenwellensteuerung dreht bis zu 7200 Umdrehungen in der Minute, wobei die Spitzenleistung sowohl in der 480- als auch in der 510-PS-Variante bei 6250 U/min erreicht wird. Trotz dieser Hochdrehzahl-Charakteristik liegt das Maximaldrehmoment von stolzen 600 Newtonmetern in beiden Versionen schon ab 2600 U/min an.

Die Erwartungshaltung könnte also kaum höher sein, und sie wird auf der Straße auch voll erfüllt. Die Schwestermodelle beschleunigen mit großer Vehemenz; der Spurt von null auf 100 km/h dauert nur 4,1 Sekunden, bei der 480-PS-Variante sind es 4,2. Abgeregelt wird bei 250 km/h, optional bei 280 km/h oder in der stärkeren Version bei 285 km/h. Auch wenn für erste Ausfahrten ausschließlich die Competition-Modelle zur Verfügung standen, dürfte unserer Einschätzung nach die Differenz von 30 PS zum Einstiegsmodell kaum spürbar sein.

Der Auspuffklang lässt sich beim Competition-Modell auf Knopfdruck deutlich nachschärfen, die Zeiten des lautstarken Trompetens sind aber vorbei. Der Teilverlust dieser emotionalen Komponente ist vor allem den in dieser Hinsicht besonders

umtriebigen Regulierungsbehörden zuzuschreiben.

Der Reihen-Sechszylinder ist an eine blitzschnell schaltende Acht-Gang-Automatik von ZF gekoppelt. Die Schaltzeiten lassen sich dreistufig verstellen, wobei die Auswahl an eine Schaltpunktverschiebung zwangsgekoppelt ist.

Je nach Fahrzustand werden bis nahezu 100 Prozent der Kraft an die Hinterachse geleitet. Abschalten lässt sich der serienmäßige „Hang-On“-Allradantrieb übrigens nicht – anders als beim M5.

Umsonst ist die explosive Leistungsentfaltung von X3 M und X4 M nicht zu haben: Pro 100 Kilometer werden im EU-Zyklus 10,5 Liter der teuren Essenz in die Brennkammern injiziert – übrigens mit bis zu 350 bar Einspritzdruck, eine Höchstleistung der BMW-Entwickler.

Auf Landstraßen ist es bei auch nur annähernd legalem Tempo kaum möglich, in den Grenzbereich der schnellen SUV-Schwestern vorzustoßen: Die Seitenneigung ist gering, die Lenkung arbeitet extrem präzise. Dabei bleibt der Komfort langstreckentauglich. Und es ist erfreulich, dass sich praktisch alle Parameter separat justieren lassen.

Weniger überzeugend ist die Vorstellung auf der Rennstrecke: Dort macht sich der hohe Schwerpunkt eines SUV im Vergleich zu Hochleistungsfahrzeugen mit konventioneller Karosserie unangenehm bemerkbar. Bei provozierten Lastwechseln schwenkt das Heck schon mal herzhafte aus. Die Stabilitätskontrolle ist dreistufig regelbar: Mit frühzeitigem Eingriff, mit spätem Eingriff oder komplett ohne Eingriff. Der späte Eingriff ist für saubere Drifts untauglich, erlaubt es jedoch, das Auto in schnellen Kurven per Gaspedal sauber zu positionieren. Wer auf das System ganz verzichtet, weil er querfahren möchte, sollte genau wissen, was er tut: Es gibt dann, und so soll es ja auch sein, kein Netz und doppelten Boden mehr.

Die Innenausstattungen sind perfekt gearbeitet, die Sitze passen wie angegossen und das Auge kann sich an einer Viel-, wenn nicht gar Überzahl von „M“-Logos weiden. Der Besitzer wird dauerhaft daran erinnert, keinesfalls in einem profanen X3 oder X4 zu sitzen: Ein kluger Schachzug angesichts der nicht unerheblichen Investition von mindestens 84 900 Euro für einen X3 M ohne jegliches Extra. Die Competition-Variante kostet weitere 8500 Euro Aufpreis, und für den X4 M, dessen Kofferraum geringfügig kleiner ist, werden jeweils 2200 Euro mehr als für einen entsprechenden X3 M fällig.

Die Entscheidung zwischen X3 M und X4 M wird vorwiegend unter stilistischen Gesichtspunkten fallen, was wir etwas schade finden: Man hätte den Baureihen durchaus einen eigenständigeren Charakter verleihen können, wie es BMW selbst beim X1 und X2 vormacht.

Die Konkurrenz ist stark; zu ihr zählen in erster Linie der Mercedes-AMG GLC 63, der Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio und der kommende Audi RS Q5. Zum erweiterten Wettbewerbsumfeld zählen zudem der Porsche Macan und der Maserati Levante. Jedes dieser SUV-Modelle besitzt eine besonders reizvolle Eigenschaft: Sie können dem eingangs erwähnten Sportcoupé mühelos die Rückleuchten zeigen. (ampnet/jm)

Daten BMW X4 M Competition

Länge x Breite x Höhe (m): 4,75 x 1,93 x 1,62

Radstand (m): 2,86

Motor: R6-Benziner, 2993 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 375 kW / 510 PS bei 6250 U/min

Max. Drehmoment: 600 Nm bei 2600-5950 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 bzw. 285 km/h (jew. abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,1 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 10,5 Liter

Effizienzklasse: F

CO₂-Emissionen: 239 g/km (Euro 6d-Temp)

Leergewicht / Zuladung: min. 1970 kg / max. 530 kg

Kofferraumvolumen: 525–1430 Liter

Max. Anhängelast: 2400 kg

Wendekreis: 12,6 m

Bereifung: 255/40 ZR21 vorn, 265/40 ZR 21 hinten

Luftwiderstandsbeiwert: 0,36

Basispreis: 95 600 Euro

Bilder zum Artikel



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M und X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M und X3 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M und X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Autor Jens Meiners im BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
