
Fahrvorstellung BMW M340i x-Drive: Der sanfte M

Von Jens Meiners

Die BMW 3er-Reihe ist seit jeher die Sportlimousine par excellence; kein Autobauer in diesem Segment, der nicht genau hinsehen würde, was die Ingenieure aus München-Milbertshofen auf die Räder stellen. Ganz besonders lohnt sich der Blick auf das neue Spitzenmodell der Baureihe, der die sperrige Modellbezeichnung M340i x-Drive führt. Mit einem 374 PS (275 kW) starken Reihen-Sechszylinder repräsentiert er den oberen Abschluss der Baureihe – jedenfalls bis zum Debut des M3, dessen sportliche Härte ihn allerdings als Variante für einen eingeschränkten Kundenkreis ausweisen dürfte.

Ein Sonderfall ist allerdings auch der M340i, ist er doch die letzte verbleibende 3er-Version mit einem Reihen-Sechszylinder, der nach dem Ottoprinzip funktioniert. Einst Kennzeichen der BMW-Baureihen schon im mittleren Leistungsspektrum, ist der Sechszylinder wieder exklusiv geworden.

Unterstrichen wird diese Exklusivität durch die Hochpositionierung als so genanntes M-Performance-Modell, das zwischen den regulären 3ern und dem M3 liegt. Doch man tut dem M340i wohl nicht unrecht, wenn man festhält, dass er sich nicht allzu weit vom Ansatz der profaneren 3er-Modelle entfernt, andererseits jedoch einen deutlichen Respektsabstand zu den „echten“ M-Modellen hält.

So lässt BMW die Karosserie des M340i weitgehend unangetastet – bis auf stilistische Modifikationen. So präsentiert sich der Kühlergrill in einem Bronzeton, den es so nur bei den M-Performance-Modellen gibt. Der ungewöhnliche, warme Farbton an diesem prägenden Bauteil gefällt uns gut, wer jedoch keinen Wert darauf legt, dem bleibt als Alternative nur glänzendes Schwarz. Eine Niere aus Chrom oder mit silberner Lackierung gibt es bei diesem Modell nicht.

Der 374 PS starke Reihen-Sechszylinder brilliert trotz nur einem Turbolader mit extrem spontanem Ansprechverhalten und drehwilligem Charakter; er lässt sich locker bis auf 7000 Umdrehungen in der Minute treiben. Das ganze wird untermalt von einem sonoren, sechszylindertypischen Klang, der im Sport-Modus in durchaus geglückter Weise elektronisch untermalt wird.

Die intern B58 genannte Maschine hat leichtes Spiel mit dem Performance-3er: Der Spurt von null auf 100 km/h dauert ganze 4,4 Sekunden, und wenn der M340i bei 250 km/h in den Abregler läuft, ist noch spürbar Spiel nach oben – kein Wunder in Anbetracht des geradezu sensationellen cW-Wertes von 0,26. Der Zyklusverbrauch: nur 7,0 Liter pro 100 Kilometer. Es ist ein sanfter M, den BMW hier auf die Räder gestellt hat und mit dem man ohne Komforteinbußen hohe Reiseschnitte erzielen kann.

Während der Reihen-Sechszylinder nicht nur eine überlegene technische Lösung ist, sondern sich auch als Verneigung vor der Markenhistorie begreifen lässt, ist es bei anderen Antriebskomponenten mit dem Purismus nicht mehr weit her: Für die Kraftübertragung sorgt eine obligatorische Acht-Stufen-Wandlerautomatik, und die Kraft wird auf alle vier Räder geleitet.

Nur in den USA gibt es dieses Modell noch als Hecktriebler, und die manuelle Schaltung gibt es auch nicht mehr: Weil die Einbauquote der Handschaltung in den letzten Jahren kontinuierlich abgesunken ist, gibt es das klassische Getriebe mittlerweile nur noch bei den leistungsschwächsten Dieselversonen. Beim M3 soll es allerdings auch wieder eine manuelle Schaltung geben – hoffentlich ohne die automatische Drehzahlanpassung, die

professionelle Fahrer beim M2 irritiert.

Glaubensfragen beiseite: Nicht nur die Längsdynamik des M340i liegt auf sehr hohem Niveau, auch die Querdynamik erfüllt hohe Ansprüche. Der 3er ist leichter geworden als sein Vorgänger, das Chassis steifer; eine Mischbereifung mit breiteren Reifen am Heck ist Serie, und das elektronisch gesteuerte Sportdifferential sorgt ebenso wie die variable Kraftverteilung je nach gewähltem Fahrmodus für eine Fahrcharakteristik, die im Sport- und Sport-Plus-Modus ausgesprochen kurvengierig ist.

Und so lässt sich der M340i sowohl als souverän motorisierte Reiselimousine als auch als verkappter Sportwagen interpretieren. Wer einen defensiven Fahrstil pflegt, kann das moderne Infotainment-System genießen, das sich in einer überraschend konventionell gezeichneten Armaturentafel verbirgt. Und wem es nicht gelingt, seine Aufmerksamkeit dem Verkehrsgeschehen zu widmen, der weiß sich von zahlreichen Assistenzsystemen behütet – die sich, wie engagierte Fahrer dankbar notieren, allerdings auch mit einem einzigen Knopfdruck zum Schweigen bringen lassen.

Die Sitze sind straff gepolstert, aber nicht zu hart, so dass sich auch lange Strecken komfortabel absolvieren lassen. Das Interieur könnte indessen etwas Feinarbeit vertragen: Das Design der Rändelräder für die Luftausströmer passt seitlich und mittig nicht zusammen, und die Abdeckklappe in der Mittelkonsole wirkt nicht gerade stabil.

Mit einem Einstandspreis von 61 950 Euro ist der M340i kein Sonderangebot, seine inneren Qualitäten weisen ihn allerdings – wie bereits seine Vorgänger – als Sportlimousine par excellence aus. Die stärksten Alternativen kommen aus Deutschland – von Mercedes-AMG und von Audi, wo man in diesem Segment mit dem S4 TDI interessanterweise auf den Diesel setzt. Übrigens: Es gibt diese Sportlimousine auch als Touring. Auch das Sportkombi-Segment braucht eine Messlatte. (ampnet/jm)

Daten BMW M340i x-Drive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,71 x 1,83 x 1,44
Radstand (m): 2,85
Motor: R6-Benziner, 2998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 275 kW / 374 PS bei 5500–6500 U/min
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1850–5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,4 Sek.
EU-Durchschnittsverbrauch: 7,0 Liter
Effizienzklasse: C
CO₂-Emissionen: 160 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1670 kg / max. 575 kg
Kofferraumvolumen: 480 Liter
Max. Anhängelast: 1800 kg
Wendekreis: 12,0 m
Bereifung: 225/45 R 18 vorn, 255/40 R 18 hinten
Luftwiderstandsbeiwert: 0,26
Basispreis: 61 950 Euro

Bilder zum Artikel



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



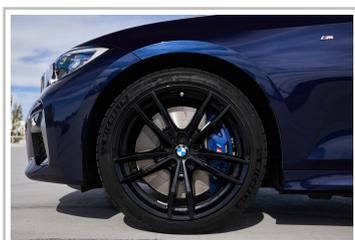
BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M340i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
