Vorserienfahrt im BMW M3/M4: Die Letzten ihrer Art?

Von Jens Meiners, cen

Sind sie die Letzten ihrer Art? Vielleicht fahren wir ja auch noch in zehn oder 20 Jahren mit Verbrennungsmotor und ohne autonome Fahrsysteme, aber wenn sich die ambitioniertesten Prognosen bewahrheiten, dann werden der neue BMW M3 und M4 den Gipfelpunkt einer Entwicklung markieren, die dann von einer völlig neuen Ära des betreuten Fahrens abgelöst wird.

Wir sind die neuen, relativ kompakten Sportler im Vorserienstadium gefahren, und zwar auf dem von Hermann Tilke entworfenen Sachsenring bei Zwickau. Angetrieben wird das Duo vom neuen 3,0-Liter-Reihensechszylinder mit der Bezeichnung S58, einer Biturbo-Maschine, die es in zwei Leistungsstufen geben wird: Mit 480 PS (353 kW), gekoppelt an eine Sechs-Gang-Handschaltung, und mit 510 PS (375 kW) in einer „Competition"-Variante, die mit einem achtstufigen ZF-Automaten zwangsgekoppelt ist.

Beide Versionen übertragen ihre Kraft auf die Hinterachse, eine Allradvariante auf Basis der Competition-Version wird nachgereicht. Und es wäre keine Überraschung, wenn es in Zukunft weitere, limitierte Ableitungen mit nochmals mehr Leistung geben würde.

Wir sind den M3 mit Handschaltung im direkten Vergleich zu einem M4 der Vorgängergeneration gefahren. Auf der Rennstrecke wurde deutlich: Die M GmbH hat ein sehr gutes Auto noch besser gemacht. Die Lenkung, speziell für die M-Modelle entwickelt, ist extrem präzise, das Auto lenkt sehr agil ein und lässt sich leicht über die Hinterachse steuern. Dabei hängt es von der Voreinstellung der Stabilitätskontrolle ab, ob der Drift im Ansatz unterbunden wird, ob ein herzhaftes Ausschwenken des Hecks toleriert wird oder ob sogar sämtliche Sicherheitssysteme abgeschaltet bleiben und nur noch fahrerisches Talent über das Gelingen der Einlage entscheidet.

Eine gemischte Rad-/Reifen-Kombination ist Serie, und zwar in der Kombination 275/40 ZR 18 vorne und 285/35 ZR 19 hinten. Gegen Aufpreis werden Pneus des Formats 275/35 ZR 19 vorne und 285/30 ZR 20 hinten montiert. BMW bietet eine Auswahl an Reifen für verschiedene Anforderungen.

M3 und M4 erlauben es dem Fahrer wie bereits in der Vergangenheit, eine Vielzahl wichtiger Parameter einzustellen – mit einer wichtigen Ergänzung: Endlich kann die Zwischengasfunktion in jedem Fahrmodus abgeschaltet werden. Die automatische Drehzahlanhebung funktioniert zwar perfekt, aber es gibt nach wie vor Fahrer, die Freude daran haben, den Gasstoß selbst zu platzieren, wie es auch Situationen gibt, in denen man diskret darauf verzichten möchte. Die Änderung war überfällig.

Der Reihen-Sechszylinder ist für einen Turbomotor unglaublich drehfreudig, bis über 7000 Umdrehungen in der Minute hinaus, und er klingt noch immer so seidig, wie man es seit den späten 60er-Jahren von einem BMW erwartet. Die auffällige Vier-Rohr-Abgasanlage untermalt den Klangteppich mit einem kräftigen Bass.

In einem M3 oder M4 ist man ohnehin nicht inkognito unterwegs. Auch wenn die Vorserienfahrzeuge noch beklebt und teilverkleidet sind, macht sich die erheblich verbreiterte Spur deutlich bemerkbar. Auf dem Kofferraumdeckel sitzt ein Heckspoiler, und dem Vernehmen nach wird nicht nur der M4, sondern auch der M3 mit großen, vertikal ausgeprägten Frontnieren bestückt, die in den Online-Foren für einige Diskussionen sorgen dürften, zum Design dieser Modelle nach unserer Ansicht jedoch gut passen.

Das Cockpit stammt direkt aus dem regulären 3er bzw. 4er, ergänzt um einige M-spezifische Grafiken und Schaltflächen, mit denen die bevorzugten Fahrzeugeinstellungen direkt angesteuert werden. Das Sportlenkrad mit seinem dicken, gut gepolsterten Kranz ist griffig, und die Sportsitze bieten auch bei forciertem Fahrstil perfekten Seitenhalt. Hinten fehlt die Mittelarmlehne, die bei profaneren 3ern serienmäßig ist.

Es gibt noch keine offiziellen Daten. Der Sprint von null auf 100 km/h dürfte je nach Variante um die Vier-Sekunden-Marke pendeln, die Spitze liegt bei 250 km/h oder optional bei 290 km/h. Wenn das Duo um den Jahreswechsel auf den Markt kommt, trifft es auf den Audi RS 5, den Mercedes-AMG C63 und den Lexus RC F. Aber nur die BMW-Modelle gibt es noch als Handschalter. In gewisser Weise sind sie schon heute die letzten ihrer Art. Und die faszinierendsten. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel

BMW M3 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

BMW M3 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW/Uwe Fischer

BMW M3 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW/Uwe Fischer

BMW M3 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW/Uwe Fischer

BMW M3 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW/Uwe Fischer

BMW M4 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

BMW M4 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

BMW M4 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

BMW M4 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

BMW M3 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

BMW M4 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

BMW M4 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

BMW M4 Prototyp und aktueller M4.

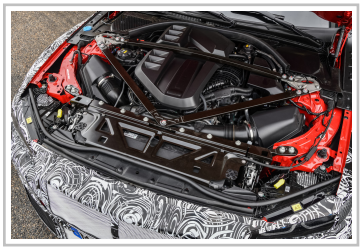
Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

BMW M3 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

BMW M4 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M4 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

Autor Jens Meiners mit dem BMW M3 Prototyp.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW/Uwe Fischer