

---

## Fahrvorstellung BMW M3 und M4: Die Ikone lebt

Von Jens Meiners

Für Kritiker der vertikalen Niere am neuen BMW 4er gibt es schlechte Nachrichten: An der Frontpartie der sportlichen Variante M4 prangt sie in nochmals auffälligerer Form - und sie wandert zudem auch auf die Front des Schwestermodells M3. Aber die Niere ist Geschmackssache. Wenden wir uns den inneren Werten des Hochleistungs-Duos zu. Und hier erweist sich, dass BMW die klassische Erfolgsformel der Baureihe beibehalten und den Ansatz nochmals verfeinert hat.

Die Ingenieure der M GmbH haben den Puristen unter den Kunden und Journalisten sehr genau zugehört. Eines der Resultate: Im Gegensatz zu den Wettbewerbern kann man den M3 und den M4 immer noch mit einem knackigen Sechsgang-Schaltgetriebe bekommen. Und es ist endlich möglich, die automatische Drehzahlانpassung abzuschalten, die dem ambitionierten Fahrer die Freude am Zwischengasgeben eher verleidet.

Doch das Glück ist nicht ungetrübt: BMW hat das Schaltgetriebe an die niedrigere von zwei Leistungsstufen zwangsgekoppelt. Die Einstiegsvarianten des M3 und M4 werden von einer 480-PS-Version des weiterentwickelten 3,0-Liter-Reihensechszylinders angetrieben. Darüber rangieren die Schwestermodelle M3 Competition und M4 Competition, auf 510 PS leistungsgesteigert und ausschließlich mit einem blitzschnell schaltenden Achtgang-Wandlerautomaten aus dem Hause ZF erhältlich. Die Automatik gibt beim Herunterschalten Zwischengas und legt, wenn man den linken Schaltpaddel gezogen hält, die niedrigstmögliche Fahrstufe ein.

Die Maximalleistung liegt bei beiden Modellen bei 6250 U/min an, 950 U/min unterhalb der Abregeldrehzahl. Das maximale Drehmoment von 550 Newtonmetern (Nm) wird bei den Basismodellen auf einem Plateau von 2650 bis 6130 U/min erreicht, während die etwas spitzer ausgelegten Competition-Modelle 650 Nm erreichen, und zwar von 2750 bis 5500 U/min.

Beide Versionen übertragen ihr Drehmoment auf die Hinterräder, aber BMW kündigt schon jetzt eine Allradvariante an, die es nur für die Competition-Variante geben wird. Das Allradsystem wird heckbetont ausgelegt sein und es wird möglich sein, wie bei den M-Spitzenmodellen die Vorderachse für ungefilterte Drift-Einlagen vollständig abzuschalten.

Das Drehmoment an der Hinterachse wird bei allen Modellen über ein aktives, elektronisch gesteuertes Differential verteilt. Mit dem optionalen "M Drive Professional"-Paket kann der Radschlupf zehnstufig einreguliert werden. Alle Modelle regeln bei 250 km/h ab; der Wert kann optional auf 290 km/h angehoben werden. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert bei den regulären Modellen 4,2 Sekunden und verringert sich in der Competition-Variante um drei Zehntelsekunden.

Das intern S58 genannte Aggregat ist ein technischer Leckerbissen. Beim Zylinderkopf wenden die Bayern 3D-Druckverfahren an, es gibt die BMW-spezifischen Steuersysteme Valvetronic und Doppel-Vanos, zwei Turbolader beatmen das Aggregat zusätzlich. Das Automatikgetriebe erhält einen separaten Kühler.

Im Vergleich zum regulären 3er und 4er erhalten M3 und M4 eine eigenständige elektromechanische Servolenkung, deren variable Übersetzung bei starkem Lenkeinschlag direkter wird; Karosserie und Fahrwerk sind deutlich versteift. Beide Varianten verfügen über vorn und hinten abweichende Reifen- und Radgrößen: In der Basis 275/40 ZR 18 vorn

---

und 285/35 ZR 19 hinten, beim Competition 275/35 ZR 19 vorn und 285/30 ZR 20 hinten.

Verwechslungsgefahr mit profaneren 3er- und 4er-Modellen existiert nicht, und zwar nicht nur wegen der prominenten Niere. Insbesondere der M3 wirkt mit seinen breiten und kantigen Anbauteilen und seinem großen Heckdiffusor weitaus aggressiver als der normale 3er. Die Stilelemente präsentieren sich auf dem M4 etwas eleganter, aber wer auf eine zurückhaltende Optik bei ähnlichen Fahrleistungen Wert legt, wird nur bei Alpina fündig.

Im Interieur gibt es M-spezifische Grafiken und Schaltflächen, mit denen bevorzugte Funktionen vorkonfiguriert werden können. Das Lenkrad ist griffig, die Sitze bieten viel Seitenhalt in schnellen Kurven. Wohl weil das Duo sich als Fahrerauto versteht, muss die Rückbank ohne Armlehne auskommen.

Wir sind bereits einen M3 in einem späten Prototypenstadium gefahren; die Quer- und Längsdynamik ist über jeden Zweifel erhaben. In kaum einem Viertürer kann man so viel Spaß erleben. Im März 2021 kommen die Modelle auf den Markt - zu Preisen, die sich vermutlich nicht weit vom Vorgängermodell entfernen werden. (ampnet/jm)

---

## Bilder zum Artikel



BMW M3 Competition Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition Limousine.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW

---



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW