

# GRIP- SCHWAGER



DA SOWOHL M5 ALS AUCH M8 FÜR BMW-M-VERHÄLTNISSE HERRLICH WÜST UM DIE ECKEN FEGEN, LIEGT DIE ERWARTUNGSHALTUNG AN DEN M3/M4 WEIT OBEN IM WEISS-BLAUEN HIMMEL. ZEIT FÜR DIE ERSTE AUSFAHRT AUF DEM SACHSENRING

TEXT JENS DRALLE FOTOS UWE FISCHER  
COMPUTERRETUSCHE CHRISTIAN SCHULTE

**K**urz nach der Große-Kuppe-Linkskurve passt bereits die vierte Welle, der Dreiliter-Reihensechszylindermotor schiebt schließlich reichlich Drehmoment auf das Getriebe. Jetzt: Pobacken zusammenkneifen, ein kleines bisschen Gas wegnehmen, denn noch würde einen der nässebedingt zu niedrige Reibwert im schnellen Ralf-Waldmann-Knick weit über die Curbs tragen. Muss ja nicht sein. Und dennoch: Der neue BMW M4 verzahnt sich irre konsequent mit dem feuchten Asphalt. Sowohl mit den Vorder- als auch den Hinterrädern. So sehr,

dass die BMW-M-Truppe sogar einen Vorgänger-M4 (Competition mit DKG) bereitstellt, um beide Generationen im direkten Vergleich erleben zu können. Tatsächlich erfüllt der gute alte Bekannte F82 alle Erwartungen, lenkt engagiert ein, biegt flink ab, lässt allerdings auch nie einen Zweifel an seinem Antriebskonzept: alle Macht nach hinten.

### Das Omega ist nicht das Ende

Mit dem neuen G82 (die Ziffer 2 steht für das Coupé) steckst du noch nicht einmal im legendär-vertrackten Omega des Sachsenrings, als dir Querbe-

schleunigung und Erkenntnis gleichermaßen durch den Leib fahren: Dieser M4 kann alles besser. Besser fahren zumindest. Und zwar viel besser. Allein der Biss der Vorderräder; dieser Einlenk-Punch, nachdem nun kein Millisekündchen mehr vergeht, bis das Heck nachkommt und unter den aktuellen Bedingungen schnell im Netz der Regelelektronik hängt.

Nein, jetzt dreht das gesamte Auto im Moment des Lenkimpulses um die Hochachse, zwirbelt sich mit höchst natürlicher Agilität durch Wechselkurven (Ausgang Omega bergauf über die kleine Kuppe, meine Güte!),

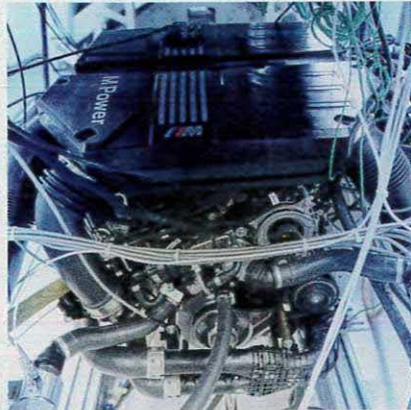


### Die Sache mit der Niere

Schon der Basis-Vierer das neue Markengesicht trägt, kann sich der M4 sicher  
davor drücken, wie die Computerretusche zeigt. Viel wichtiger: Wie das rund  
3 Meter lange Coupé ums Eck fährt – und da ist der Fortschritt gegenüber dem  
Vorgänger erheblich. Beim Sound dagegen eher nicht so



hält tapfer die vorgegebene Linie, rückt dabei noch dichter als bislang an den Fahrer. Wie das? Die Kommunikation stimmt einfach, egal ob über die Lenkung oder das Chassis – du weißt immer, was Sache ist, traust dem M dennoch zu, dir einen entspannten Langstrecken-Trip zu ermöglichen. Wobei die aktuellen M weit weniger Wert auf Federungskomfort legen als bislang. Und das ist



#### Die Sache mit dem SUV

Premiere feierte der S58-Motor im X3/X4 M, im M3/M4 entwickelt er aber mehr Drehmoment

#### Die Sache mit den hinteren Türen

Es soll ja Menschen geben, die den M3 schon immer lässiger fanden als das Coupé. Neu: Mischbereifung in 19/20 Zoll

auch gut so. Worauf sich die Sportbuben und -mädel bei der Entwicklung besonders fokussiert haben?

„Wir haben viel in die direkte Anbindung des Fahrwerks investiert“, sagt Carsten Wolf, Project Manager Vehicle Characteristics M3/M4.

Viel mehr sagt der Ingenieur nicht, will sich die Details für die Weltpremiere im September aufheben, räumt aber ein: „Und der Fortschritt bei den

Reifen ist immens.“ Neu: Mischbereifung der Dimension 275/35-19 vorn und 285/30-20 hinten. Dazu Sechsstatt Vierkolben-Festsattelbremse an der Vorderachse mit Carbon-Keramik-Scheiben, im Zweifelsfall beides als Option. Überhaupt: die Auswahl. Für die ersten Testrunden steht sozusagen der Einstiegsantrieb bereit, 480 PS, Sechsgang-Handschaltgetriebe. Zum Marktstart kommt zeitgleich



#### Die Sache mit den Instrumenten

Analoge Zeiten? Vorbei. Schade. Sehr erfreulich dagegen: das brillante Handschaltgetriebe



Competition-Variante mit 510 PS  
Achtgang-Automatikgetriebe,  
er folgt noch ein Allradantrieb  
dem Strickmuster von M5/M8 –  
womöglich eine Generation zu  
kommt. Denn der mechanische  
fällt so viel höher aus als bislang,  
kommt noch eine Stabilitäts-  
rolle mit deutlich verbesserter  
güte, selbst im Vollschutz-  
Sie arbeitet gerade jetzt, in der  
senkurve, wo es besonders rut-  
g zu sein scheint. Vor der Que-  
berg-Kurve zwei Gänge runter-  
ten, einfach, weil es Spaß macht,  
e etwa, weil es nötig wäre. Einer  
auch gereicht.

### Asphalt dampft aus

auf Start-Ziel, durchladen, die  
sen, kurzen Gangwechsel genie-  
nicht zu leichtgängig, mit schön  
elliertem Widerstand, ebenso  
bei der Lenkung, die – typisch  
7 – selbst auf der Rennstrecke im  
fort-Modus ein besonders homo-  
sen Lenkgefühl vermittelt. Die Ide-  
e dampft aus, Runde um Runde  
der M4 immer mehr von seinem  
malen Drehmoment nicht unter  
Nm einsetzen, der Competition

macht sogar 650 Nm locker. Du sitzt  
bestens hinter dem Lenkrad position-  
niert in packenden, seit dem X3/X4 M  
endlich mit einer ausziehbaren Ober-  
schenkelauflage versehenen Sportsit-  
zen, kannst arbeiten. Darfst arbeiten.  
Wünschst dir weniger verspielte Inst-  
rumente, meinetwegen virtuell, aber  
einfach ein klassisches Layout.

Und irgendwie dazu noch mehr  
Klang, mehr Panikorchester, passend  
zum Fahrverhalten. Ja, sicher, der Bi-  
turbo-S58 musiziert schon beherzt,  
mal eher bassig, dann wieder heller,  
mal leicht metallisch, immer heiser,  
gleichwohl etwas verwaschen, wie  
ein überkomprimierter MP3-Track.  
Langspielplatte wäre mal wieder  
schön, oder wenigstens eine frühe  
CD, als Musik noch dafür aufwendig  
produziert wurde.

Doch der M4, der übrigens nicht  
anders fährt als der M3 und umge-  
kehrt, müht sich erfolgreich, dich  
mit seiner unerhörten Agilität mitzu-  
reißen, das Triebwerk unterstützt  
mit Schub und Drehfreude, dem bes-  
ten der 80er, 90er und 2000er sozusa-  
gen. Du nutzt es, genießt es, schuf-  
test, kämpfst mit dem Kurs,  
registrierst die immense Traktion im



### Der neueste M auf der Rennstrecke

Zum Betrachten des  
Films den Bildcode  
per Smartphone mit  
einer QR-App scannen

Trockenen, denn selbst beim moti-  
vierten Herausbeschleunigen aus der  
Linkskurve nach der Karthalle fühlst  
du in den Handflächen zart angedeu-  
tetes Übersteuern. Es darf gerne  
mehr sein, die Elektronik-Zwischen-  
stufe MDM wird's schon kanalisieren.

Mit viel Schwung durch Turn 9, 10  
und 11, die Linie wird enger, Vollgas  
bergab, dann Anker werfen, prob-  
lemlos, mit klar definiertem Druck-  
punkt und wackerer Verzögerung.  
Und: zurückschalten. Locker, aus  
dem Handgelenk. Daher wieder ein  
Gang mehr als nötig. Weil es grad so  
schee is... ☹

