
Fahrbericht M4 Competition: Große Nase, viel dahinter

Von Jens Meiners

Direkt von vorn kann man sie kaum auseinanderhalten, den BMW M3 und den M4: Die kontrovers diskutierte, vertikal betonte Doppelniere und die Scheinwerfer sind identisch. Doch in der Seiten- und Heckansicht wird der Unterschied deutlich. Die Limousine M3 sieht kompakter, komprimierter und brutaler aus, während der M4 als Coupé eleganter proportioniert ist. Als Zweitürer ist er der eigentliche Nachfolger des Ur-M3. Aber er ist so stark gewachsen, dass man ihn genauso als geistigen Nachfolger des M635 CSi betrachten könnte.

Eines ist sicher: Er wirkt lauter als seine beiden Vorfahren, nicht nur optisch. Trotz strenger Lärmvorschriften startet der neue BMW mit einem gesunden Aufbellern und kündigt unmissverständlich von seiner Präsenz. Die Regulierung per Knopfdruck ist Teil des aktuellen Spiels, jedenfalls klingt der M4 Competition großartig: Ein toller Reihen-Sechszylinder mit geschmiedeter Kurbelwelle und zwei Turboladern, der gesunde 510 PS (375 kW) leistet. Das maximale Drehmoment beträgt 650 Newtonmeter und kann zwischen 2750 und 5500 Umdrehungen in der Minute abgerufen werden.

Die Kraft wird über eine Acht-Gang-Automatik von ZF auf die Hinterachse übertragen. Es gibt weitere Variationen des M4-Themas: Der Einstiegs-M4 ohne die Zusatzbezeichnung Competition leistet 480 PS (353 kW) und ist ausschließlich mit einem Sechs-Gang-Schaltgetriebe zu bekommen. Und es wird eben jenen M4 Competition mit 510 PS und Allradantrieb geben – rechtzeitig zum Herbst 2021.

Der beste Platz im BMW M4 Competition ist der Fahrersitz. Die serienmäßigen Sportsitze sind straff und dennoch bequem, und sie passen sich unterschiedlichen Körperformen sehr gut an. Es gibt optionale M-Carbon-Schalensitze, die satte zehn Kilogramm leichter sind und nochmals mehr Seitenhalt bieten. Doch bei allem Leichtbau konnten sich die Designer auch hier die beleuchteten M-Signets in der Kopfstütze nicht verkneifen. Das Lenkrad liegt mit seinem griffigen Kranz übrigens perfekt in der Hand.

Für die Straße sind die verschiedenen Fahrmodi des M4 Competition perfekt abgestimmt; Antriebsstrang, Fahrwerk, Lenkung und sogar das Bremsgefühl können aber auch individuell eingestellt werden. Auch die Darstellung des Kombi-Instruments ist variabel.

Die schiere Kraft des M4 Competition ist eindrucksvoll: Der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert nur 3,9 Sekunden, und die Höchstgeschwindigkeit wird optional erst bei 290 km/h eingeregelt. Auf leerer Autobahn lässt sich der oberste Geschwindigkeitsbereich mit kurzem Anlauf erreichen. Zweifellos wäre noch mehr drin, aber die interne Hierarchie gebietet einen Respektsabstand zum großen Bruder M8 Competition, der erst bei 305 km/h abregelt.

Eigentlich gehören derartige Geschwindigkeiten aber eher auf die Rennstrecke. Tatsächlich hatte BMW auf einem ehemaligen Flugplatz eine simulierte Rennstrecke abgesteckt, der die Stärken des M4 Competition präzise herausarbeitete: Enge Kurven und Schikanen und schnelle Richtungswechsel mit über 180 km/h. Der BMW agierte hier glänzend, mit einem ungemein steifen Fahrwerk, das gegenüber dem normalen 4er deutlich verstärkt ist, mit einer spezifischen Aufhängung und aktivem Sperrdifferential. Die elektromechanische Servolenkung ist gut gewichtet, weniger künstlich schwergängig als bei BMW früher üblich; sie fühlt sich präzise und harmomisch an.

Wer darauf Wert legt, auf abgesperrter Piste gelegentlich einen Satz Hinterreifen zu investieren (übrigens kein billiges Vergnügen), für den bieten die Bayern ein besonderes Schmankerl: Die M-spezifische Traktionskontrolle kann in zehn Stufen eingestellt werden,

um den Fahrer beim Drift zu unterstützen. Tatsächlich ändert sich der Charakter des Fahrzeugs dabei erheblich. Uns hat die klassische Einstellung mit völlig deaktivierter Traktionskontrolle am besten gefallen; sie erlaubt es, den Driftwinkel per Gaspedal zu kontrollieren. Die Einstellung anderen Ende des Spektrums gestattet es dem Fahrer, den Fuß voll auf dem Pedal zu lassen und sich aufs Lenken zu konzentrieren. Die Elektronik regelt den Rest. Nach Beendigung der fahrdynamischen Einlage kann die mehr oder weniger herausragende Leistung heruntergeladen und analysiert werden. Ein netter Gimmick.

Das Cockpit ist klassisch 4er: Etwas zurückhaltend in den Formen, fast konservativ, aber vertraut und leicht zu bedienen – sofern man die mannigfachen Fahrmodi durchgearbeitet hat. Schalter und Hebel sind typisch BMW, die Türen schließen mit gewohntem Klang.

Auch wenn die M GmbH diesmal auf Sonderlösungen wie die beim Vorgänger eingeführte Kohlefaser-Kardanwelle verzichtet, bleibt der M4 Competition mehr Sportwagen als Gran-Turismo-Cruiser. Uns war er bequem genug für längere Strecken, aber es gibt auch Kollegen, denen das Auto zu extrem ist. Übrigens wird es ab Sommer auch eine Cabrio-Version geben – endlich wieder mit Stoffdach. Das M4 Coupé kostet 84.000 Euro, die Competition-Variante schlägt mit 91.000 Euro zu Buche. Eines ist sicher, egal welche Variante gewählt wird: Der neue M4 darf seine große Nase mit Stolz tragen. (ampnet/jm)

Daten BMW M4 Competition

Länge x Breite x Höhe (m): 4,79 x 1,89 x 1,39
Radstand (m): 2,86
Motor: R6-Benziner, 2993 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 375 kW / 510 PS bei 6250 U/min
Max. Drehmoment: 650 Nm bei 2750-5500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250, optional 290 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,9 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 10,2 Liter
Effizienzklasse: G
CO₂-Emissionen: 227 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1800 kg / max. 430 kg
Kofferraumvolumen: 440 Liter
Max. Anhängelast: kein Anhängetrieb
Wendekreis: 12,2 m
Bereifung: 275/40 ZR 18 vorn, 285/35 ZR 19 hinten
Luftwiderstandsbeiwert: 0,34
Basispreis: 91.000 Euro

Bilder zum Artikel



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



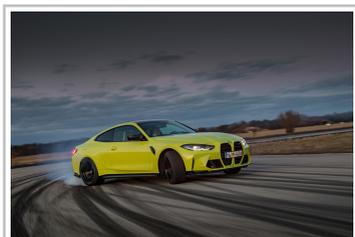
BMW M4 Competition Coupé.

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



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



Autor Jens Meiners am BMW M4 Competition Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M3 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
