

12.04.2021

BMW M4 Coupé – die Supernase

Die gute Nachricht zuerst: Der neue M4 kommt ohne Allradantrieb! Puh, nochmal gutgegangen. Leider gibt es auch weniger gute Neuigkeiten. Sie betreffen den „Fortschritt“ zum Vorgängermodell. Am besten nähern wir uns den kritischen Punkten durch einen Vergleich der technischen Daten und der Optik mit den drei berühmt-berüchtigten Vorgängermodellen ab Modelljahr 2000.

Modell		M3 CSL E46	M3 E92	M4 F82	M4 G82
Baujahre		2000 - 2006	2007 - 2013	2014 - 2020	2021 - ????
Motor		6-Zyl. Reihe	V8	6-Zyl. Reihe	6-Zyl. Reihe
Prinzip		Saugmotor	Saugmotor	Biturbo	ATL
Hubraum	ccm	3.200	3.999	2.979	2.993
Max. Leistung	kW/PS	265 / 360	309 / 420	317 / 431	353/450
Bei Drehzahl	U/min	7.900	8.300	5.500	6.250
Getriebe		6-Gang Man.	7 Gg. DKG	7 Gg. DKG	8 Gg. M-Steptronic
Länge x Breite	mm	4.492 x 1.780	4.615 x 1.804	4.689 x 1.870	4.794 x 1.887
Leergewicht	kg	1.385	1.655	1.612	1.675
Gew.-Verteilung	v/h in %	50 / 50	51,5 / 48,5	52,1 / 47,9	52,4 / 47,6
Radstand	mm	2.729	2.761	2.812	2.857
Bereifung	vorne	235/35 ZR 19	245/35 ZR 19	255/35 R19 Y	275/35 R19 Y
	hinten	265/30 ZR 20	265/35 ZR 19	275/35 R19 Y	285/30 R20 Y
Wendekreis	m	11,0	11,8		12,2
Beschleunigung	0-100 in s	4,8	4,5	4,1	4,3
	0-200 in s	16,7	15,5	13,6	14,1
	100 - 200	11,9	11,2	9,5	9,8
Endgeschw.	km/h	250	250	250	290
Testverbrauch	L/100 km	15,1		11,5	10,8
NEFZ gesamt	L/100 km	11,9	11,2	8,8	10,8
Grundpreis	Euro	85.000	72.650	78.200	84.000

Worin manifestiert sich der Fortschritt? Im Wesentlichen in höherer Leistung, höherem Leergewicht, mehr Länge und Breite, längerem Radstand, breiteren Reifen, ungünstiger Gewichtsverteilung und höherem Verbrauch.

Leistung:

Wie steigert man im Zeitalter der Abgas-Turboaufladung die Leistung? Man schraubt den Ladedruck etwas höher. Natürlich geht das nicht ohne begleitende Maßnahmen, wie wassergekühlte Turbolader und Ähnlichem.

Fahrzeuglänge:

Warum müssen Fahrzeuge von Generation zu Generation immer länger werden? Frag´ nach bei **ams** und **AutoBild**. Der M4 leitet sich ab von der 3er und 4er Modellfamilie, und muss sich deren Dimensionen unterwerfen. Die wichtigsten Kriterien der Tester sind Beinfreiheit auf der Rücksitzbank und Größe des Kofferraums. Die Länge als solche taucht in den Bewertungskriterien nicht auf.

Fahrzeugbreite:

Die Fahrzeugbreite hängt unmittelbar zusammen mit der Reifenbreite. Und die wächst und wächst, ein Ende ist nicht in Sicht. Warum? Je breiter der Reifen, desto weicher der Gummi und desto größer die Aufstandsfläche. Beides wirkt sich positiv auf die Reibwerte aus.

Leergewicht:

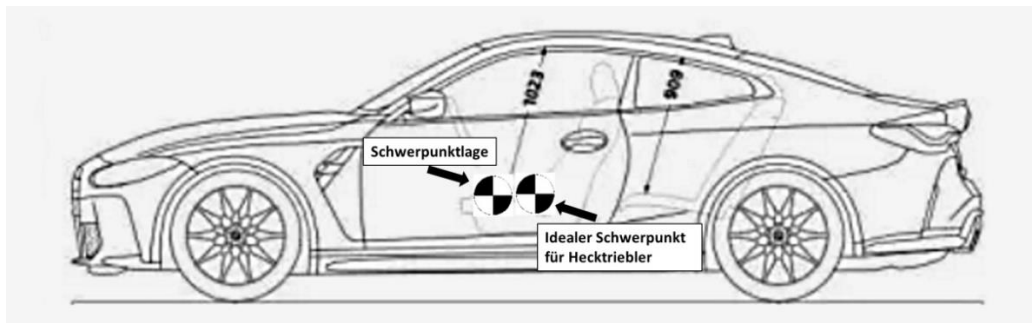
Vor gar nicht so langer Zeit war das Gewicht Topthema Nummer 1. Davon ist nichts mehr zu spüren. Fast 300 Kilo hat sich der M4 G28 in 20 Jahren gegenüber dem M3 CSL E46 angefuttert. Woher kommen nur diese Pfunde?

- Höhere Leistung bedeutet größere Kühler, voluminösere Auspuffanlage, schwerer Motor, schweres Getriebe und sonstige Antriebskomponenten.
- Mehr Länge und Breite bedeuten mehr Blech und damit mehr Gewicht.
- Breitere Reifen wiegen per se schon einige Kilos mehr. Die bessere Haftung bedeutet größere Quer- und Längsbeschleunigungen, auf die man mit größeren Bremsen und kräftigeren Achsen reagieren muss.
- Will man das Potential der breiten Reifen optimal ausschöpfen, braucht man eine extrem verwindungssteife Karosserie. Hier steckt der Löwenanteil des Mehrgewichts.

Gewichtsverteilung:

Wie stolz waren die BMW-ler und BMW-lerinnen in den 90er-Jahren auf ihre Gewichtsverteilung von 50/50. Bei einigen Modellen bedurfte es großer Anstrengungen, um diesen Wert ohne Schwerstoffmatten im Kofferraum zu schaffen. Schnee von gestern. Ein paar Prozent gingen durch den Entfall des Reserverads verloren. Etwas mehr verdanken die Modelle der Abgasturboaufladung mit ihren Ladeluftkühlern an der schwerpunktmäßig ungünstigsten Position.

Laut Faustformel sollten Hecktriebler etwa 55 Prozent Hinterachslast aufweisen. Dann arbeitet die Vorderachse optimal und leichtfüßig als Richtungsgeber, und die Hinterachse kann sich besser um ihre Hauptaufgabe, die Traktion kümmern. Die Zeichnung zeigt, davon ist der M4 „meilenweit“ entfernt.



Ein zusätzlicher Effekt: Der Fahrer säße sozusagen im Schwerpunkt und bekäme von vorne und von hinten gleichrangige Signale an das Popometer. Das Ergebnis der Schwerpunktlage spürt auch der Tester von **ams**. Er meldet: „**Der Draht nach vorn ist indirekter als der nach hinten. ... der M4 hat tatsächlich einen Hang zum Einlenk-Untersteuern.**“ Hört, hört!

Optik:

Die unselige Abgasturboaufladung fordert außer bei der Achslastverteilung noch einen weiteren Tribut – bei der Optik. Damit ist zur Abwechslung nicht die gewöhnungsbedürftige Niere gemeint, sondern die ausladende Frontpartie mit dem großen Überhang. Letzterer weist inzwischen nasenbärenartige oder fast schon Audi-artige Dimensionen auf.



Vergleich M4 Coupé mit M3 CSL

Für viele BMW-Fans ist der E46 der stilistisch beste Dreier. Ästhetische Proportionen, schnörkellos, stilsicher, kompakt und kräftig – ein Meisterwerk aus der Feder eines gewissen Claus Luthe. Sein Nachfolger, ein Amerikaner, setzte den Design-Vorsprung von BMW mit waghalsigen Ideen gründlich aufs Spiel. Wo wir gerade von Claus Luthe sprechen. Ihm verdankt die Automobilwelt ein ganz besonderes Designstück, den legendären Ro 80.



Elegant, mit kurzen Überhängen vorne und hinten. Oft kopiert, nie erreicht.

Nasenoperation?

Wie könnte man es schaffen, den Vorderwagen wieder auf stimmige Proportionen zu verkleinern? Eines ist sicher, der Abgasturbolader muss weg. Aber wie kommt man dann wieder auf standesgemäße Leistungen?

- Variante A: Elektrischer Lader im Heck; verbessert die Achslastverteilung auf zweierlei Weise.
- Variante B: Den Reihensechszylinder aufstocken auf 4 Liter Hubraum.
- Variante C: Beides zusammen, dann wäre leistungsmäßig noch viel Luft nach oben.

Solche Gedankenspiele entbehren natürlich jeder realistischen Grundlage. Man müsste nämlich den 3er/4er Baukasten verlassen, und das wäre unbezahlbar. Aber man wird ja schließlich noch träumen dürfen.

Resümee:

Allen Kritikpunkten zum Trotz ist BMW mit dem neuen M4 Coupé ein großartiger Wurf gelungen. Man muss lange suchen, um minimale Schwachpunkte ausfindig zu machen. Das gelingt nur im Grenzbereich auf der Rennstrecke. Schon eher von Bedeutung im schwierigen Alltagsverkehr sind Wendekreis und Kraftstoffverbrauch – zum Glück spielten beide Kriterien für die Klientel eines solchen Fahrzeugs noch nie eine Rolle.

Alles in allem also eine würdige Fortsetzung der M3/M4 Erfolgsstory. Man kann BMW nur gratulieren und viel Erfolg wünschen.