

19.12.2021

Vier gewinnt – mit freundlicher Unterstützung durch ams!

Was ist besser – 2WD oder 4WD? Man nehme zwei BMW M3 Competition, je einen mit Heck- und einen mit Allradantrieb, und lasse sie gegeneinander antreten. Ja, BMW gibt sich alle erdenkliche Mühe, es allen recht zu machen, indem sie das genannte Sportgerät in beiden Varianten anbieten. Da fühlt sich **auto motor und sport** bemüßigt, den potentiellen und potenten Käufern Kaufempfehlungen an die Hand zu geben. Natürlich völlig neutral, wie wir es von **ams** hinreichend gewohnt sind.

Die Wahl der Strecke

Nirgends kann man Sportgeräte besser vergleichen als auf der Rennstrecke. **ams** wählte dazu einen Handlingkurs des Bosch Testgeländes in Boxberg. Es gelang ihnen, einen richtigen Mickey Mouse Kurs zu basteln, mit vielen engen Kurven, und einer Streckenlänge von nicht einmal 2 Kilometern. Die Geschwindigkeiten liegen größtenteils deutlich unter 100 km/h, nur an zwei Stellen steigt die Geschwindigkeit über 100 km/h. Ideal für Carts.



Gesamtgelände Boxberg



Handlingkurs beim Vergleich

Für ein Fahrzeug wie den M3 auch so schon höchst problematisch, denn für Parkplatzlalomms ist er nicht gemacht. Für einen Antriebsvergleich ist der Kurs völlig ungeeignet. Oder vielleicht doch nicht? Kommt darauf an, was man erreichen will. Es gibt keine bessere Strecke, um dem Vierradantrieb Vorteile zu verschaffen. Viele enge Kehren mit niedriger Geschwindigkeit, das bremst den Heckantrieb aus – gründlich.

Die Beschleunigungen

Hartnäckig hält **ams** an der für Sportfahrzeuge lächerlichen Methode der Beschleunigungsmessungen aus dem Stand fest. Natürlich sind Allradantriebe da im Vorteil, wie aus der Tabelle unten ersichtlich. Wie relevant sind diese Werte auf einer richtigen Rennstrecke, z.B. auf dem Nürburgring? Auf dem Nürburgring zählt einzig und allein die Zeit von 100 bis 200 km/h, wahlweise bis 250 oder 260 km/h. Siehe da, über 100 km/h kehrt sich das Kräfteverhältnis um.

	M3 Competition	M3 Competition xDrive
0-100 km/h	3,9 s	3,4 s
100 bis 200 km/h	8,3 s	8,7 s
200 bis 260 km/h	11,7 s	12,7 s
100 bis 260 km/h	20,0 s	21,4 s

Die Gewichte

1.714 Kilo bringt der Zweiradler auf die Waage, 62 Kilo mehr der Allradler. Das niedrigere Gewicht hilft bei der Beschleunigung ab 100 km/h. Leider schlummert hier aber noch ein Nachteil des Heckantriebs. Das hat was zu tun mit der Gewichtsverteilung. Dem Vierradantrieb ist die Verteilung relativ egal, beim Heckantrieb ist die optimale Verteilung das Lebenselixier. Und da hapert es beim M3 ganz gewaltig, und zwar aus mehreren Gründen.

1. Die Heckantriebslimousine muss für die Ergänzung durch den Frontantrieb ausgelegt sein. In Bezug z.B. auf die Achsgeometrie ein gehöriger Nachteil.
2. Der Abgasturbolader belastet nur die Vorderachse.
3. Außerdem verlängert der ATL den Vorbau.
4. Last not Least verhindert der ATL einen längeren Radstand.

Von der für Hecktriebler idealen Gewichtsverteilung vorne zu hinten von 45 zu 55 Prozent ist der M3 meilenweit entfernt. Aufgrund der genannten Nachteile liegt er eher bei 53 zu 47 Prozent.

Die Bereifung

Die beiden Varianten stehen auf der identischen Bereifung von 275/35 R19 vorne und 285/30 R20 hinten. Bei der idealen Gewichtsverteilung könnten die Vorderreifen etwas schmaler, und die hinteren etwas breiter ausfallen.

Heckantrieb ohne Allradtauglichkeit

Wie würde der Vergleichstest ausgehen, könnte man den BMW M3 ohne Berücksichtigung einer Verallradung auslegen? Wie könnte man es schaffen, die Gewichtsverteilung auf die idealen Werte 45 zu 55 Prozent zu trimmen, und gleichzeitig den vorderen Überhang zugunsten des Radstandes zu verkleinern? Sicher kein einfaches Unterfangen.

Als wichtigste Maßnahme müsste man den Abgasturbolader entfernen. Das würde aber bedeuten, auf Leistung zu verzichten, es sei denn, man gleicht den Beitrag des Laders durch einen größeren Hubraum aus. Vier Liter verteilt auf sechs Zylinder sollten es schon sein, um 500 PS Spitzenleistung zu mobilisieren. Das würde einen komplett neuen Motor bedeuten, der aus dem Baukasten Konzept herausfällt - also unbezahlbar. Aber man wird ja noch träumen dürfen.

Testfazit ams

„Der rein hinterradgetriebene M3 macht mehr Spaß. Er ist erste Wahl für Fahrspaß-Puristen.“

„Sucht man dagegen ein Erstauto, das dem fieseren Alltag samt schlechter Gripverhältnisse, niedriger Temperaturen, rutschigem Asphalt und Regen Paroli bieten kann, sollte man zum Allradler greifen.“

Fazit autokritiker

Man weiß nicht, soll man lachen oder weinen? Reinrassige Sportlimousinen für 120.000 Euro im **fieseren** Alltag? Darauf kommt man nur unter Zuhilfenahme bewusstseinsweiternder Substanzen. Der Subtext hinter diesem Geschwurbel pro Allrad lautet: „Nur mit einem Allrad darfst du dich im Winter auf die Straße trauen.“ Wie erbärmlich! Da werden hochkarätige Sportlimousinen zweckentfremdet, um der Allradgemeinde nach dem Mund zu reden. Oder geht es in Wirklichkeit um etwas ganz anderes? Muss **ams** einem der wichtigsten Werbekunden, dem Allrad-Audi etwas unter die Achsen greifen? Sie hätten es bitter nötig, angesichts der stark eingebrochenen Absatzzahlen.

Den wichtigsten Ratschlag verschweigt **Audi Motor und Sport**: Mit den serienmäßigen Michelin Pilot Sport 4S sollte man auf öffentlichen Straßen generell vorsichtig unterwegs sein, weil man **nie** in das optimale Temperaturfenster kommt. Erst recht nicht bei Kälte und Regen. Und spezielle Winterreifen gehören zum unverzichtbaren Muss eines **jeden** Verkehrsmittels mit sportlichen Breitreifen, egal wie viele Räder angetrieben werden. Denn eins dürfen Allradfahrer nie vergessen:

Beim Bremsen sind sie alle gleich.

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de