

Vorstellung BMW X3 M und X4 M: Kundensport

Von Jens Meiners

Mag die Politik noch so nachdrücklich auf Verhaltensänderungen insistieren: Der Premium-Kunde hat drei Hauptwünsche – und die lauten SUV, Allrad und Leistung. Sie werden auf einen besonders schönen Nenner gebracht mit zwei Modellen, die jetzt von der BMW M GmbH vorgestellt wurden: Die Rede ist vom X3 M und seiner coupéhaften Ableitung X4 M. Tief heruntergezogene Anbauteile, Breitreifen auf 20- oder 21-Zöllern und eine Vierrohr-Auspuffanlage machen schon auf den ersten Blick deutlich, dass unter der Haube kein profaner Volumen-Motor arbeitet – sondern eine Hochleistungsmaschine, die im Segment die Messlatte spürbar nach oben legt.

Der neue Dreiliter-Reihen-Sechszylinder mit der Bezeichnung S58 wartet mit geschmiedeter Kurbelwelle, Valvetronic-Ventiltrieb und Doppel-Vanos-Nockenwellenverstellung auf. Das mit zwei Abgas-Turboladern zwangsbeatmete Aggregat basiert nur rudimentär auf dem neuen Modular-Motor B58. Die Maximaldrehzahl liegt bei überragenden 7200 Umdrehungen in der Minute.

Schon zum Marktstart liefert BMW die Schwestermodelle in zwei Leistungsstufen aus: Im Einstieg erzeugt das Aggregat 480 PS (353 kW) bei 6250 U/min und 600 Newtonmetern von 2600 bis 5600 U/min. Die obere Ausbaustufe, die in den Competition-Modellen zum Einsatz kommt, steigert die Leistung per Software auf 510 PS (375 kW) bei ebenfalls 6250 U/min, die maximal 600 Nm Drehmoment liegen hier von 2600 bis zu 5950 U/min an. Für dieses Leistungsniveau braucht AMG einen V8.

Die resultierenden Fahrleistungen sind erwartungsgemäß hervorragend: Bei den 480 PS starken Einstiegsmodellen dauert der Sprint von null auf 100 km/h ganze 4,2 Sekunden, die Competition-Varianten sind noch eine Zehntelsekunde schneller. Gegen Aufpreis lässt sich die V-Max von 250 km/h auf 280 km/h, bei den Competition-Modellen sogar auf 285 km/h steigern.

Das Klangbild ist dank Klappenauspuff eindrucksvoll, die Competition-Modelle legen mit der Sportvariante noch eins drauf. Ein wenig leidet der Sound unter dem obligatorischen Otto-Partikelfilter. Märkte wie die USA kommen ohne aus.

Für die Kraftübertragung auf alle vier Räder sorgt eine achtstufige Automatik mit direktem Durchtrieb im sechsten Gang. Der Allradantrieb ist abgeleitet vom Allradsystem des neuen BMW M5 und gekoppelt an ein aktives Hinterachsdifferential. Im Gegensatz zum M5 lässt sich aber kein reiner Heckantriebs-Modus einschalten – „der würde nicht zur Philosophie der X-Modelle passen“, so Produktmanager Carsten Pries. Dafür ist der Allradantrieb stark hecklastig ausgelegt. Und das unterstreicht den kurvengierigen Charakter dieser Modelle.

Auch das Fahrwerk lehnt sich an den M5 an. Die Radaufhängung verfügt über eine M-spezifische Kinematik, und zusätzliche Streben in Front und Heck erhöhen die Verwindungssteifigkeit deutlich. Eine M-spezifische Dämpferregelung und eine eigenständige Servolenkung sorgen für ein noch präziseres Fahrverhalten als bei den profaneren X3- bzw. X4-Modellen. Eine Hochleistungs-Bremsanlage ist ebenso Serie wie die 255/255er-Serie-45-Mischbereifung auf 20-Zoll-Rädern. 21-Zöller kosten Aufpreis.

Außen wie innen heben sich die M-Modelle deutlich von den niedriger motorisierten Versionen ab; große Lufteinlässe tragen dem erhöhten Kühlluftbedarf der Maschine Rechnung, der Heckspoiler beim X4 M und der Dachspoiler beim X3 M erhöhen den Anpressdruck auf der Hinterachse. Und auch innen begrüßen die Modelle den stolzen

Besitzer mit eigenständig gestalteten Sportsitzen, die wie angegossen passen, sowie mit zahlreichen M-spezifischen Funktionen und Designelementen.

Das Wettbewerbsumfeld der jüngsten M-Modelle ist klein, aber fein; X3 M und X4 M treffen unter anderem auf den Mercedes-AMG GLC 63 in zwei Leistungsstufen und demnächst auch wieder auf den Porsche Macan Turbo. Dass sich die neuen M-Typen, deren Preisskala bei knapp 85 000 Euro beginnt, hier behaupten werden, steht außer Frage. Denn sie erfüllen die eingangs erwähnten Kundenwünsche mit absoluter Perfektion. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



BMW X3 M Competition und X4 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M Competition und X4 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



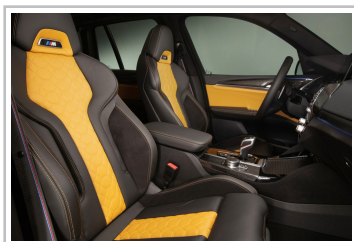
BMW X4 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



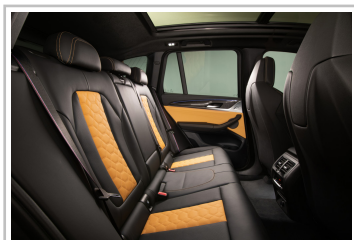
BMW X4 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



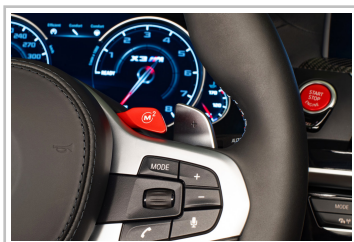
BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



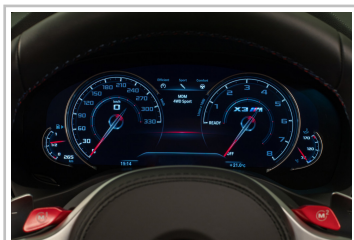
BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X3 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X4 M Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Autor Jens Meiners (am Steuer) und Produktmanager Carsten Pries im BMW X4 M..

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Autor Jens Meiners (links) mit Produktmanager Carsten Pries am BMW X4 M.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
