

Gleich und Gleicher

Alexander Böhm und Rafael Auferbauer haben sich verliebt, und zwar in die sportliche Mittelklasse von BMW. Beide Kollegen im Streitgespräch über M3 und M4.



Ehrlich gesagt weiß ich gar nicht, wo ich anfangen soll. Ich stehe mit verbundenen Augen irgendwo im Norden von Wien. „Wir holen was Geiles“, wurde ich von meinen Kollegen vorgewarnt. Die beiden, die sich vor Lachen kaum halten können, führen mich in meiner Blindheit herum. Ich dachte ja, die zwei nehmen mich nur auf den Arm und lassen mich dann vor einem Twingo stehen. Dann hör ich nur: „Du kannst die Augenbinde abnehmen“ und kann es nicht fassen. Vor lauter Freude beginne ich zu kreischen wie die Damen im TV, wenn der Postler mit Zalando-Paket klingelt. Der neue M4 Competition. Nur eine handvoll Leute haben das Auto bis jetzt live gesehen und noch weniger durften es fahren. Für mich das beste Auto des Jahres.

Und genau da mein lieber Rafael, irrst du dich gewaltig. Genau eine Woche nachdem der M4 Competition zurück zu BMW Wien

gekommen ist holen wir von dort den nächsten bayrischen Sportler und gleichzeitig den praktischeren Bruder ab. Diesmal in dezent rotem Blechkleid und weniger ausgefallenen Farben im Innenraum: Den M3 Competition. M3 und M4 liefern beide 510 PS und 650 Nm Drehmoment auf ihre Hinterachsen. Diese Leistung bringt der M3 eindeutig besser auf die Straße – es ist kein riesengroßer Unterschied, aber das bessere Fahrgefühl liefert meiner Ansicht nach eindeutig der 3er! Der Bayer liegt nicht nur richtig satt auf der Straße, das M-Sportfahrwerk lässt die Limousine praktisch auf dem Asphalt kleben. Dazu noch die Lenkung, mit der man den Wagen unfassbar direkt durch kurvige Bergstraßen dirigieren kann. Ein Gedicht sag ich dir. Plus: Man kann sich Dämpfer, Lenkung, Sound und Motoransprechverhalten ganz individuell einstellen. Oder gleich den M-Modus auswählen, der die scharfe Limo noch schärfer macht.





Also Alex, erklär mir bitte, was an Toronto-Rot dezent sein soll. Dem ikonischen Sao Paolo-Gelb des M4 kann es auf jeden Fall nicht das Wasser reichen. Perfekt betont wird diese leuchtend-schöne Farbe zudem in Verbindung mit dem Yas Marina-blauen Leder im Innenraum. Und genau so muss das Interieur eines M4 aussehen. Diese mit Abstand mutige und doch so feine Farbwahl verdient es, mit Stolz gefahren zu werden. Wie du selbst sagst, ist der Unterschied der beiden Autos kaum vorhanden. Exakt gleiche Leistung, exakt gleiches Drehmoment, nahezu identes Gewicht. Lediglich, der M4 ist um vier Zentimeter flacher und dank der Coupé-Form aerodynamischer. Abgesehen davon würde ich ein Sport-Coupé immer einer Viertürigen-Limousine vorziehen. Was das Fahrverhalten anbelangt bin ich ganz bei dir. Es ist einfach unfassbar schön mit dem neongrünen Coupé die Landstraßen unsicher zu machen. Und dazu noch der Sound

des Reihensechlers, der böse aus den vier Endrohren brüllt und jede Surroudanlage im Innenraum unnötig macht.

Wenn wir schon so minimale Unterschiede wie vier Zentimeter Höhenunterschied ansprechen, mein lieber Herr Kollege Aufebauer, dann sollten wir betonen, dass der M3 eine Spur breiter als der 4er ist, was für mehr Traktion und Stabilität sorgt. Außerdem bietet die Limousine mit vier Türen logischerweise viel mehr Platz in der zweiten Reihe. Es ist doch viel angenehmer über eine eigene Tür in den Fond einzusteigen, als über den umgeklappten Fahrersitz nach hinten klettern zu müssen. Und wenn wir dann schon im Innenraum sind, können wir auch gleich über das Design sprechen. Natürlich kann man jeden BMW im Endeffekt nach eigenen Vorlieben konfigurieren. Mir persönlich war aber die Innenraumgestaltung in unserem M3 Competition deutlich lie-





Motor: Reihensechszylinder, Bi-Turbobenziner,
Hubraum in ccm: 2.993
Max. Leistung: 375 kW/ 510 PS
Max. Drehmoment: 650 Nm bei 2.650 U/min
Fahrleist.: 0–100 km/h in 3,9 sec, V-max: 290 km/h
Kraftübertrag.: Hinterradantrieb, 8-Gang-Automatik
L/B/H in mm: 4.794/1.903/1.433 | 4.794/1.887/1.393
Leergewicht in kg: 1.780 | 1.800
Ladevolumen in L: 480 | 440
Verbrauch in L (gesamt): 10,2
Testverbrauch in L: 11,2
Basispreis: EUR 103.200,- | 105.600,- inkl. MwSt. und
 NoVA
Testwagenpreis: EUR 131.399,33 | 144.460,25

UNTERM STRICH

+ Zwei rassige Sportwagen in auffälligen und formschönen Blechkleidern mit einem Treibwerk, das eine perfekte Einheit mit Fahrwerk und Lenkung bildet.

- Der Preis ist saftig und die Nieren sind und bleiben Geschmackssache.

ber. Das schwarz hat eine dezente, luxuriöse Ausstrahlung, die die Carbon-Sportschalen-sitze und die Carbon-Details leicht kompensiert und den Innenraum sehr ausgeglichen erscheinen lässt – nicht so verspielt und grell wie das Interieur beim Coupé.

Der M3 ist tatsächlich um einen Zentimeter breiter als der M4, doch ob er dadurch tatsächlich mehr Traktion und Stabilität hat, ist fraglich. Weil eigentlich ist der M4 ja dadurch, dass er flacher ist, im Verhältnis zur Höhe auch breiter. Bevor wir uns da zu sehr in den Unweiten der Physik verrennen: Ich gebe dir natürlich recht Alex, dass mit mehr als nur einem Beifahrer die Limousine das praktischere Auto ist. Doch wie oft nimmt

man in einem Sportwagen mit 510 PS mehrere Freunde mit? Schließlich zählt jedes Kilo. Es geht letztendlich um die Performance und Gewichtsverteilung. Unterm Strich kann man jedoch ganz klar sagen, dass es reine Geschmackssache ist, ob man mehr auf den M3 oder M4 steht. Beide Autos haben mir beim Fahren irrsinnig viel Freude bereitet und waren kaum zu unterscheiden.

Mit diesen Schlussworten können wir unsere Diskussion ja versöhnlich beenden. Den M3 und M4 Competition trennen im Prinzip nur die Anzahl der Türen. Identische Daten machen es schwer die beiden Brüder beim Fahrverhalten groß zu unterscheiden, geschweige denn überhaupt irgendeinen

Unterschied zu finden. Letzten Endes kommt es nur auf die persönlichen Vorlieben an, ob es nun das sportliche Coupé oder lieber die praktischere Limousine sein soll. Bei unseren Testautos war jedenfalls klar: Mit seinen grellen Farben, außen wie innen, wirkte der M4 deutlich verspielter und jugendhafter, der M3 hingegen könnte so auch vom coolsten Papa im Kindergarten gefahren werden. Ob Verspieltheit, Eleganz oder Sportlichkeit bleibt somit nur mehr dem Käufer überlassen. Dieser muss für den M3 Competition ab 103.200,- oder für den Coupé-Bruder M4 Competition 105.600,- Euro auf dem Konto haben. Viel Geld, für das es jedoch verdammt viel Freude am Fahren und Performance gibt. ■

Der BMW M4 Competition macht, trotz anfänglicher Skepsis bezüglich der Nieren, aus allen Blickwinkeln eine gute Figur.

