BMW M Drive Tour – M ist und bleibt der stärkste Buchstabe der Welt

3 M5 (alle mit Competition Paket), 2 M4 Coupé, 1 M3 Limousine, 1 M6 Coupé, 1 M6 Cabrio und 1 M6 Gran Coupé (die M6 hatten ebenfalls alle das Competition Paket) – das ergibt nicht nur 4743 PS, sondern auch die Fahrzeugpalette, die uns gestern Nachmittag auf der knapp 3-stündigen M Drive Tour in die Hallertau bei München – quasi als Vorspiel zum WM-Finale – zur Verfügung stand. Auf den dortigen kurvigen Straßen konnten die M-Modelle ihre Stärken hervorragend präsentieren. Jeder Teilnehmer hatte dabei die Möglichkeit, zwischen M3/M4, M5 und M6 durch zu wechseln. Ich bin in diesem Zuge das M4 Coupé, den M5 und das M6 Gran Coupé gefahren.

Am meisten beeindruckte mich das neue M4 Coupé. Zunächst ein Blick auf das Design: Im Vergleich zum Vorgänger, der noch M3 Coupé hieß, wirkt das aktuelle Modell nicht nur gestreckter, sondern auch aggressiver. Man ist geneigt zu sagen, dass seine M Power aus jeder Pore zu spüren ist. Zudem steht ihm Austin Gelb ausgesprochen gut. Auch die „Tonprobe“ besteht der M4 eindrucksvoll – wer Entzugserscheinungen mit Blick auf den 8-Zylinder des Vorgängers befürchtete, wird schnell eines Besseren belehrt. Der „gurgelnde“ Sound des 6-Zylinders kann ebenfalls süchtig machen (zumal das Radio ausblieb und man deswegen den Auspuff-Klang durchgehend genießen konnte). Jetzt kann die Fahrt endlich beginnen.

Der 3-Liter-Biturbo-Motor mit 431 PS und 550 Nm Drehmoment zwischen 1850 und 5500 Umdrehungen verspricht viel – und hält alles. Dabei stellt die mögliche Beschleunigung auf Tempo 100 in lediglich 4,1 Sekunden nur einen Nebenaspekt dar. Viel wichtiger ist die Art und Weise, wie der M4 seine Kraft aus dem Ärmel schüttelt, denn er hat sie nicht nur jederzeit im Überfluss, sondern im Gegensatz zum Vorgänger ist auch schon ein gewaltiger „Bumms“ bei niedrigen Drehzahlen vorhanden. Das Hochdrehzahlkonzept, das BMW jahrzehntelang predigte, konnte mit weit über 7.000 Touren trotz Turbo beibehalten werden. Neben der Power beeindruckt insbesondere die Agilität, Kurvenwilligkeit und die direkte Umsetzung von Lenkradbefehlen – eine wahre „Freude am Fahren“. Zumal auch die Sportsitze mit integrierten Kopfstützen perfekte Körperabstützung in Kurven mit Bequemlichkeit auf Langstrecken optimal kombinieren. Von ihnen aus hat man das fahrerorientierte, ansprechend designte Cockpit jederzeit bestens im Blick.

Im Vergleich zum Sportgerät M4 verkörpern M5 und M6 Gran Coupé eher familientaugliche Sportlimousinen, bei denen im Fahrbetrieb auf den teils verwinkelten Straßen in der Hallertau das Mehrgewicht von gut 400 kg genauso wie die zusätzlichen 20 bis 30 cm in der Länge gegenüber ihrem „kleinen Bruder“ zu spüren sind. Dieses „Mehr“ ist vor allem in Kurven präsent, in die sich der M4 lustvoll hineinbeißt, während M5 und M6 mehr durch ihre Längsdynamik zu beeindrucken wissen. Ansonsten gilt für beide: Tolles Design, Wahnsinns-Motorklang des 8-Zylinder-Biturbo, der mit seinen 575 PS gewaltig anschiebt, viel Platz im hochwertigen Innenraum, und im Vergleich zum M4 deutlich größere Komfort-Reserven (insbesondere auf Langstrecken). Alles in allem war die M Drive Tour ein von BMW top organisiertes Fahrevent mit netten Leuten und außergewöhnlichen Automobilen, die die Laune auf das anschließende WM-Endspiel weiter steigerten. Mit den schwarz-rot-goldenen M-Modellen, die vor der Niederlassung München nach der Fahrt in den Deutschland-Farben abgestellt wurden, hat BMW bereits 1,5 Stunden vor dem Anpfiff mit „seinem stärksten Buchstaben der Welt“ auf eindrucksvolle Weise ein Bekenntnis zu seinem WM-Favoriten abgegeben …