

Vorstellung BMW 1er: Alle Kraft nach vorne

Von Jens Meiners

Manche Visionen werden Realität, auch wenn es etwas länger dauert: Schon 2010 hat der damalige BMW-Chef und heutige Aufsichtsratsvorsitzende Norbert Reithofer angekündigt, dass der BMW 1er, damals und bis heute einziges hinterradgetriebenes Modell seiner Klasse, auf den Frontantrieb wechseln würde. Jetzt ist es soweit: Die dritte Generation des BMW 1er steht auf einer neuen, mit dem Mini geteilten Plattform, bei der die Kraft auf die Vorderräder, optional auf alle vier Räder verteilt wird.

Gleichzeitig verschwindet ein weiteres Alleinstellungsmerkmal: Es gibt in Zukunft auch keinen 1er mit Reihen-Sechszylinder mehr. Denn der hätte wohl kaum quer unter die Vorderhaube des neuen 1er gepasst. Die Proportionen haben sich deutlich geändert: Der 1er präsentiert sich nunmehr mit kurzer, steiler Fronthaube und einem langgezogenen Dachaufbau, ganz im üblichen Stil des Segments. Dabei spielt er jedoch so erfolgreich mit markentypischen Elementen wie den Doppelscheinwerfern, der Frontniere, dem „Hofmeister-Knick“ in der C-Säule oder den L-förmigen Rückleuchten, dass man ihm ohne Einschränkungen attestieren kann, zumindest optisch ein echter BMW zu sein.

Ob er dieses Versprechen auch auf der Straße einlösen kann, bleibt ausgiebigen Fahrtests vorbehalten. Die Ingenieure haben jedoch keine Mühen gescheut, um auch diesem Fronttriebler die Agilität zu verleihen, die man mit den hinterradgetriebenen Modellen der Marke verbindet. So verfügt das Fahrwerk über eine aufwendige Mehrlenkerachse hinten, der M135i xDrive kommt zudem mit elektronisch gesteuerter Torsen-Differentialsperre und 18-Zoll-Felgen auf 225er-Reifen der Serie 40. Die Stabilitätskontrolle arbeitet nochmals schneller und präziser als bisher.

Für Vortrieb sorgen Maschinen aus der hauseigenen modularen Motorenfamilie; zum Marktstart gibt es die Modelle 118i (1,5-Liter-Dreizylinder mit 140 PS (103 kW), 116d (1,5-Liter-Dreizylinder-Diesel mit 116 PS (85 kW) und 118d (2,0-Liter-Vierzylinder-Diesel mit 150 PS (110 kW) sowie das Spitzenmodell M135i xDrive, der mit einem 306 PS starken 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo ausgerüstet ist. Damit spurtet er in ganzen 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h abgeregelt. Sparsamstes Modell ist der 116d mit lediglich 3,8 Litern Zyklusverbrauch pro 100 Kilometer.

Puristen und Nostalgiker werden bedauern, dass die manuelle Schaltung weiter zurückgedrängt wird. Der Trend geht bei BMW auch in der Frontantriebs-Klasse zum Acht-Gang-Wandlerautomaten, wobei dieses von ZF zugelieferte Getriebe derart verzögerungsfrei schaltet, dass es sich mit den modernsten Doppelkupplungsgetrieben messen kann – bei höherem Schaltkomfort. Nur noch bei einigen schwächer motorisierten Varianten wird es die Handschaltung geben, um den Einstiegspreis abzusenken.

Die Abmessungen (und leider auch das Gewicht) sind praktisch identisch mit dem Vorgänger, doch weil die Antriebseinheit kompakter ausfällt, ist die Fahrgastkabine im Vergleich zum Vorgängermodell deutlich großzügiger geschnitten. Der neue 1er bietet auf den vier äußeren Plätzen reichlich Platz und ungewöhnlich viel Bein- und Kopffreiheit; der Kofferraum fasst 380 Liter und lässt sich bei umgelegten Rücksitzen auf bis zu 1200 Liter erweitern. Vier Türen, bislang eine 750 Euro teure Option, sind nunmehr serienmäßig; wer einen Zweitürer bevorzugt, sei auf den technisch verwandten Mini oder das vom bisherigen 1er abgeleitete 2er Coupé verwiesen.

Bei einer exklusiven Sitzprobe konnten wir bereits das ungewöhnlich modern gestaltete

und komplett ausgestattete Cockpit erleben: Die optionale digitale Instrumentierung entspricht den größeren und teureren BMW-Modellen, der Telematik-Zentralbildschirm schmiegt sich elegant an den Instrumententräger an, die Dekorleisten sind optional hinterleuchtet, der Sitzkomfort ist erstklassig.

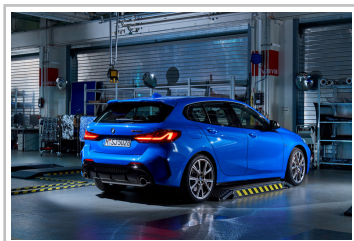
Auf dem Markt trifft der BMW 1er auf starke Konkurrenz: Die A-Klasse von Mercedes-Benz ist noch frisch, VW bringt heuer einen neuen Golf, der nächste Audi A3 folgt 2020. Der neue BMW bringt alle Voraussetzungen mit, sich in diesem Umfeld zu behaupten. Hoffen wir, dass er genügend eigenständigen Charakter bewahrt hat, um sich mit ihm – so wie bisher – auch ein wenig abzusetzen. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



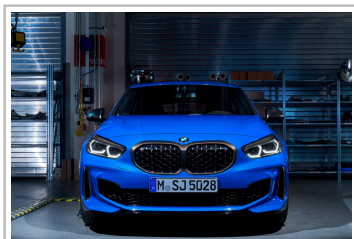
BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



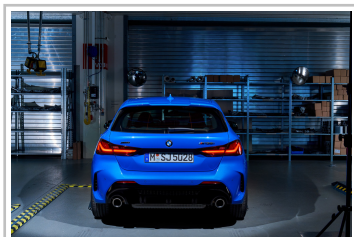
BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



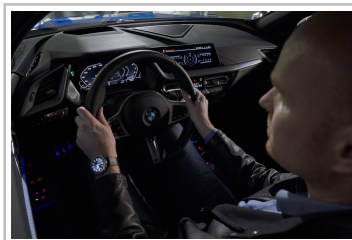
BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



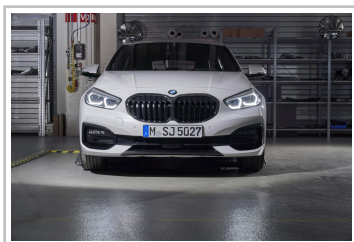
BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



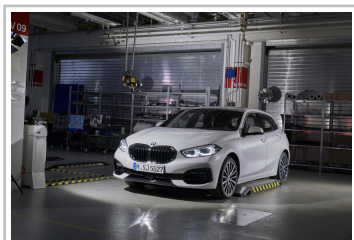
BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW X1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW