
Fahrvorstellung: Der BMW 1er verabschiedet sich vom Hinterradantrieb

Von Michael Kirchberger

Es ist, als würde eine Ära zu Ende gehen. Der BMW 1er, seit 2004 im Programm der Münchner, verabschiedet sich als erstes Kompakt-Modell vom Hinterradantrieb. Die Marke wählt nun den, sagen wir mal, „bayrischen Weg“. Alle Versionen der Baureihe mit verhaltener Motorleistung gehen künftig frontgetrieben auf die Reise, die leistungsstärkeren Modelle bekommen den permanenten Allradantrieb xDrive, um Traktionsnachteile von vorne herein auszuschließen. Etwas weiter nördlich, in Ingolstadt, hat diesen Weg Audi bereits vorgemacht. Nur, dass man dort vom reinen Frontantrieb in allen Baureihen kam, der bei den kräftigeren Modellen einfach überfordert ist.

Vorbei also die Zeiten, in denen sich ein BMW herrlich unbeschwert von den Einflüssen des Antriebs um die Kurven dirigieren ließ. Jetzt müssen bei zumindest drei der fünf neuen 1er die Vorderräder nicht nur genügend Grip gegen die Querschleunigung in Kurven aufbauen, sondern sich auch mit den Kräften des Antriebs, also der Längsbeschleunigung herumphlagen. Wer sich mit dem Kammschen Kreis beschäftigt und in der Physikstunde gut aufgepasst hat, weiß, dass auch Reifen nur mit beschränkter Haftung agieren können. Quer- und Längskräfte jedoch addieren sich, irgendwann rutscht der Gummi eben vom Asphalt und das war es dann mit der Freude am Fahren.

Wie auch immer, die Argumente gegen den Hinterradantrieb wiegen schwer im Disput der Marketingmanager. Man folge den Wünschen des Kunden heißt es, und der fordert mehr Platz und nimmt das um etwa 30 Kilogramm geringere Gewicht gerne an. Auch der Einstieg in den Fond wird erleichtert, da es keinen Mittelunnel mehr geben muss, 20 Liter mehr Kofferraumvolumen gewinnt der 1er durch den Frontantrieb ebenfalls dazu. Obwohl der Wagen um einen halben Zentimeter kürzer ist als der Vorgänger. Gewonnen hat er jedoch in der Breite. Die ist um 3,4 Zentimeter auf 1,8 Meter die Höhe um 1,3 Zentimeter auf 1,43 Meter gewachsen. Kürzer ist der Radstand, er verliert verglichen mit dem 1er der zweiten Generation zwei Zentimeter und liegt nun bei 2,67 Meter.

Der kleine BMW folgt damit den aktuellen Design-Tendenzen, die Horizontale zu betonen. Das beginnt vorne, wo die charakteristische Kühlergrille deutlich an Größe gewonnen hat und mittig zusammengewachsen ist. Die Silhouette deutet eine Keilform mit flachen Fenstern an, das Heck zieren zweiteilige Rückleuchten die ebenfalls für erhebliche Breitenwirkung sorgen. Große Auspuff-Endrohre zeugen von Kraft, beim sportlichen M135i sind sie nach unten abgeschrägt. Die Raddurchmesser beginnen bei 16 Zoll, optional dürfen 19-Zöller montiert werden.

Innen neigt sich das Cockpit traditionsgemäß dem Fahrer zu, zum ersten Mal gibt es bei BMW hinterleuchtete Dekorleisten, klar dass diese Ausstattung aufpreispflichtig ist. Premiere im 1er feiert außerdem das Headup-Display, das ebenso gestochen scharfe Darstellungen kann wie der zentrale Touchscreen mit knapp zehn Zoll Größe. Vier Ausstattungslinien bietet BMW an, Basisversion ist das Advantage-Modelle, es folgt die Luxury-Line mit Lederbezügen und die Sport-Line mit eigener Fenstergrafik und schmückenden schwarz lackierten Verkleidungen im Innenraum. Die Variante M Sport schließlich spannt den Bogen zum Spitzenmodell mit eigener Frontschürze und hinterem Stoßfänger mit Diffusor.

Unterwegs waren wir mit dem 32 400 Euro teuren BMW 118d, den die mittlere

Leistungsstufe der drei Diesel mit 120 PS antreibt und dem 306 PS starken M135i xDrive für 48 900 Euro. Der Selbstzünder mit zwei Liter Hubraum hat vier statt nur drei Zylinder wie in den Einstiegsmodellen 116d (116 PS) und 118i (140 PS). Gelungen beim 118d ist die Geräuschisolierung. Im Innenraum zumindest gibt sich der Diesel akustisch nicht als solcher zu erkennen, wohl aber mit erheblicher Durchzugsstärke. 350 Nm Drehmoment stellt er bei 1750 U/min bereit, wie am Gummiband gezogen nimmt er Fahrt auf und bewältigt den Standardsprint in Verbindung mit der achtstufigen Wandlerautomatik in eiligen 8,4 Sekunden. Die Antriebseinflüsse sind am Lenkrad kaum zu spüren, aber sie sind vorhanden. Die Traktionskontrolle, das neue System reagiert in Sekundenbruchteilen, hat vor allem auf nasser Fahrbahn alle Hände voll zu tun. Der Motor arbeitet unaufgeregt und unaufdringlich, braucht im Mittel 4,4 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer und macht den 1505 Kilogramm wiegenden 118d 216 km/h schnell.

Der M135i geht deutlich schärfer zur Sache, ihn befeuert der aktuell stärkste Vierzylinder im BMW Programm, dank Turboladung sind hier zwei Liter gut für satte 450 Nm Drehmoment. Schon bei 1750 U/min lässt die Maschine die Muskeln spielen, untermalt von einem kernigen Auspuffklang giert der Kompaktsporler geradezu nach Kurven, bewältigt sie flink und spielerisch. Hilfreich dabei sind das Torsen-Differenzial an der Vorderachse und ein Stabilisator mit hoher Vorspannung. Mit Präzision erfreut die Lenkung auch dann, wenn es weniger eilig vorangeht, der Antriebsstrang kann neben der Standardeinstellung über die Eco-pro-Taste auf Konsumminimierung getrimmt werden, die Einstellung Sport schärft dagegen sein Ansprechverhalten und verleiht ihm Flügel. Dank der Launch-Control-Funktion genügen dem M135i 4,8 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h, das Spitzentempo wird auf 250 km/h begrenzt. Doch auch wer lässig und entspannt mit ihm unterwegs ist, muss mit hohem Verbrauch rechnen. 7,1 Liter auf 100 Kilometer bescheinigt ihm die Norm, nach einer beschwingten Fahrt auf bayrischen Landstraßen zeigt der Bordcomputer dann doch 10,4 Liter an.

Als feine Extras bietet BMW eine elektrische Heckklappe, den Smart-Zugang und Start per Handy, das als elektronischer Schlüssel eingesetzt wird und das Sprachprogramm Personal Assistent. Das zeigt sich in der Regel sehr verständig und hört auch auf umgangssprachliche Eingaben. Wer ins Philosophische abschweift, überfordert den persönlichen Assistenten allerdings. Die bei einer Demonstration des Systems gestellte Frage, ob sie an Liebe auf den ersten Blick glaubt, ließ die Maschine unbeantwortet. Der neue 1er BMW kommt am 28. September zu den Händlern.

Daten BMW M135i xDrive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,32 x 1,80 x 1,43
Radstand (m): 2,67
Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung
Leistung: 306 PS (225 kW) bei 4200 U/min
Max. Drehmoment: 450 Nm bei 1750/5000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 7,1 Liter
Effizienzklasse: C
CO₂-Emissionen: 162 g/km (Euro 6d Temp)
Testverbrauch: 10,4 l
Leergewicht / Zuladung: min. 1600 kg / max. 560 kg
Kofferraumvolumen: 380–1200 Liter
Max. Anhängelast: n.a.
Wendekreis: 11,4 m
Bereifung: 225/40 R 18
Luftwiderstandsbeiwert: 0,34

Basispreis: 48 900 Euro
Garantie: 2 Jahre
Wartungsintervalle: 30 000 km oder 12 Monate

Bilder zum Artikel



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



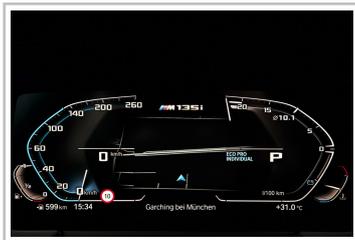
BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 1er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 1er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 1er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 1er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



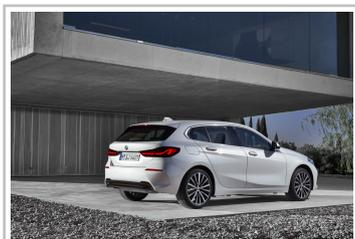
BMW 1er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 1er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 1er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 1er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 1er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 1er.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
