
Fahrbericht BMW M 135i: Leise ruft das M

Von Dennis Gauert, cen

Wenn in der Automobilwelt ein „M“ geschrieben wird, ist die Aufmerksamkeit garantiert. Denn die BMW-Sportabteilung ist von Haus aus für besonderen Fahrspaß und teils gewagte Fahrzeug- und Motorenkonzepte bekannt. Seit einigen Jahren ist M aber auch eine Art Ausstattungsvariante, die in München über die Produktionslinie läuft. Neuester Streich: Der M 135i. Das Spiel mit den Erwartungen beherrscht er nicht nur durch die großen Nasenlöcher im neuen Markengesicht.

Schon jetzt hört man als Autor die M-Fangemeinde im Hintergrund nörgeln. Denn Kenner wissen, dass dem neuen 1er etwas abhanden gekommen ist, das ihn bisher von seinen Kompaktwagenbrüdern abgrenzte: Der Hinterradantrieb und die ausgeglichene Gewichtsverteilung. Attribute, die für den Otto-Normal-Fahrer kaum ins Gewicht fallen, können Liebhaber schnell verärgern, mindestens aber Skepsis auslösen. Ähnlich ergeht es dem 1er mit den vielfach kritisierten großen Grills.

Hohe Ansprüche an das M

Für den Kompaktwagen an sich hat der neue Antrieb Vorteile: Geringerer Spritverbrauch, bessere CO₂-Bilanz, sogar ein direkteres Einlenkverhalten und leicht zu beherrschende Physik. Damit geht es – so der Geschmack mitspielt – im eleganten Premium-Hatchback zum Einkaufen, zur Geburstagsfeier oder auf die Reise in den ersehnten Urlaub am Strand. Doch sobald das „M“ ins Spiel kommt, spitzen Fans die Ohren und wollen wilde Bewegungen sehen, die mit akustischer Wucht untermalt werden.

Mit 306 PS und 500 Newtonmetern maximalem Drehmoment gibt sich der neu entwickelte Vierzylinder-Turbo spendabel reichlich Fahrspaß in die Längsbeschleunigung zu bringen: In 4,7 Sekunden wird der kleine Münchener im Sportmodus ruppig auf Tempo 100 km/h katapultiert und macht den Sack erst bei 250 km/h zu. In Affalterbach gröhlt der A35 AMG unisono mit. Zu einem Kaufpreis von 48.252 Euro kann man auch beim BMW von einem Luxus-Hot-Hatch sprechen. Geld holt er bei der günstigen Versicherungseinstufung und dem Spritverbrauch von etwa neun Litern im Mittel wieder raus. Der Eco-Modus unterbietet ihn um sogar noch bis zu zwei Liter.

Weniger Adrenalin im Gepäck

Durch die quer eingebauten Motoren kann BMW sein Versprechen bei der Gewichtsverteilung nicht mehr wahr machen. So regelt nun die aktuelle Generation des Allradantriebs xDrive die Traktion und versucht dem von kritischen Stimmen als „BMW Understeering Experience“ geneckten neuen Fahrverhalten mehr Leben einzuhauchen. Das intelligente Allradsystem bemüht sich stetig um den Ausgleich der untersteuernden Vorderachse, stabilisiert dabei aber lediglich die eingeschlagene Richtung der 1600 Kilogramm Leergewicht. Auch durch die vergleichsweise schwachen und schnell heiß gefahrenen Bremsen fehlen dem „M“ hier noch einige Lettern zum „Motorsport“.

Gesittet, aber unvernünftig

Doch muss der M 135i den Ansprüchen von ambitionierten Fahrern genügen? Jein. Ein Zielgruppenwechsel kann der Kompaktklasse bei BMW auch gut tun, wenn es um die Zahlen geht. Auf der praktischen Seite ist der M 135i nämlich sparsamer, schöner verarbeitet und im Innenraum cooler designt als zuvor. Das imponiert denen, die den Kompakten auch mit 306 PS noch als tauglichen Alltagsbegleiter mit der Extraportion

Eleganz betrachten. Aber ob ein Auto von durchschnittlicher Größe bei dem Kaufpreis noch eine Vernunftsentscheidung ist? Bei 64.000 Euro jedenfalls, die für unseren gut ausgestatteten Testwagen fällig werden, beantworten wir die Frage klar mit einem "Nein" und bedienen uns zu diesem Preis gern am starken 2er.

Doch seien wir auch im M 135i mal unvernünftig und suchen den Spaß: Schon beim Druck auf die Start/Stop-Taste kommen erste Zweifel auf. Zwar ploppt der Kompakte kurz aus den beidseitigen Rohren, hat sein Ständchen danach aber fast zuende gespielt. Ob Sport-, Comfort- oder Eco-Modus – ein Konzert wird nie wieder angedeutet, mal abgesehen vom kehligen Hochdrehen der vier zwangsbeatmeten Brennkammern. Auch charmante Unsinn-Gimmicks wie das stetige Schubabschaltungsknallen beim Ford Focus ST oder Hyundai i30 N sind im 1er-Topmodell ausgeblieben. Der Vorgänger M 140i konnte der Sittenpolizei noch gekonnt entfliehen. Mit welcher Absicht man in München die Bassgitarre nur noch leise im Keller spielt? Wir wissen es nicht.

Präzise und einfache Lenkung

Richtig gut gelungen ist hingegen die Lenkung. Klar, direkt und ohne störende Einflüsse der elektronischen Steuerung vermittelt sie ein sauberes Bild der Fahrsituation. Dabei erscheint sie bisweilen etwas zu glatt gebügelt – ein typisches Merkmal elektronisch gesteuerter Servolenkungen, das andere Hersteller ihren Kunden aber noch wässriger vermitteln können. Dafür reißt einem der Kompakte aber auch nicht das Lenkrad aus der Hand, wenn es zur Sache geht. Einfachheit lautet die Devise, nach der die sportlichen Bayern vorgegangen sind. Im Umkehrschluss entfällt aber auch hier etwas Aufregung, die der Vorgänger noch besser transportieren konnte. Das BMW-Gefühl eben.

Feine Extras

Aufregendes gibt es im Cockpit zu bestaunen. Die voll digitale Bedienlandschaft samt virtueller Tachoeinheit und das vorbildliche Infotainment-System mit intuitiver Sprach- und Gestiksteuerung wissen zu begeistern (Business-Paket Professional: 3100 Euro). Auch die M-Sportsitze mit Memory-Funktion (zusammen 1450 Euro) und das Harmann-Kardon-Soundsystem (850 Euro) bieten respektablen Mehrwert.

So beantwortet die Sprachsteuerung auch gern Geschmacksfragen über Hersteller aus Wolfsburg, Zuffenhausen oder Stuttgart: „Wie findest du Mercedes?“ - „Oh, die bauen ganz wundervolle Autos. Aber hier drin haben wir beide doch die größte Freude am Fahren“. Nein, diesmal leider nicht. Dafür ist das Konzert zu leise und die hinteren Stuhlbeine sind zu fest am Boden angeschraubt.

Doch dafür können die Bayern nur bedingt etwas. Mit CO₂-Strafzahlungen im Nacken kommt der hohe Wirkungsgrad des Frontantrieb-Konzepts für den Konzern wie gerufen. Und gerade in Fernost ist die Nachfrage nach Premium-Fahrzeugen mit wenig Hubraum hoch. Immerhin, mehr als ein Jahrzehnt hat es gedauert, bis die Bayern in der Kompaktklasse auf den Zug aufgesprungen sind, der in Stuttgart längst losgefahren ist. Jetzt müssen noch die Abstimmung und der Sound passen - sonst schmeckt's bei den bayerischen Nachbarn besser. (ampnet/deg)

Daten BMW M 135i xDrive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,32 x 1,80 x 1,43
Radstand (m): 2,67
Wendekreis: 11,4 Meter
Motor: Vierzylinder-Turbo, 1998 ccm
Leistung: 225 kW / 306 PS bei 5000–6250 U/min
Max. Drehmoment: 450 Nm bei 1750–4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,7 Sekunden
WLTP-Normverbrauch: 7,1 Liter
Testverbrauch: 11,5 Liter
Realverbrauch: 9 Liter
CO2-Emissionen: 162 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: 1600 kg / 485 kg
Kofferraumvolumen: 380 - 1200
Basispreis: 48.252 Euro
Testwagenpreis: 64.000 Euro

Bilder zum Artikel



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



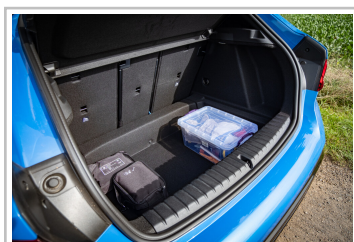
BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



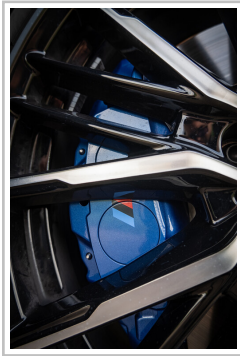
BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



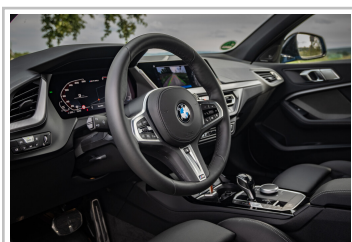
BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



BMW M 135i.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
