
Praxistest BMW 128ti: Ein Bayer zwischen GTI und ST

Von Guido Borck, cen

Mit dem BMW 128ti runden die Bayern das Programm um ein weiteres sportliches Modell nach unten ab. Im Grunde besitzt er 128ti den gleichen Motor wie das Topmodell M135i, doch leistet der 2,0-Liter-Turbo hier anstatt 306 PS nur 265 PS. Auch muss der 128ti gegenüber seinem stärkeren Bruder auf den Allrad verzichten. Stattdessen gibt es beim schwächeren 128ti nur den Frontantrieb, der ihn allerdings im direkten Vergleich um 80 Kilo leichter macht. Dank dieser Abmagerungskur wildert der bayerische Fünftürer nun im Revier des VW Golf GTI. Der Platzhirsch unter den sportlichen Kompakten und tritt in der Basisvariante mit 245 PS an. Um einiges potenter ist mit dem Ford Focus ST ein weiterer Wettbewerber, der gleich 280 PS in die Waagschale wirft.

Beim Thema Frontantrieb dürften einige eingefleischte 1er-Fans wohl immer noch die Nase rümpfen. Schließlich brach BMW 2019 mit der langgehegten Hecktriebler-Tradition beim 1er. Das charakteristische Alleinstellungsmerkmal in seiner Klasse wurde zugunsten eines besseren Platzangebots geopfert. Seitdem teilt sich der kleine BMW die Architektur mit dem Mini oder etwa den beiden Crossover-Modellen X1 und X2. Die Skepsis an der modularen Plattform ist jedoch unbegründet. Trotz Frontantrieb bleiben die sportlichen Attribute auch beim 128ti erhalten. Insbesondere, weil ein Torsen-Sperrdifferential das Handling und die Traktion verbessert. Aber auch sonst ist der 128ti gegenüber seinen herkömmlichen Brüdern eine Nummer schärfer. Das Buchstabenkürzel steht für Turismo Internazionale hat bei den Bayern eine lange Tradition. Man denke nur an den legendären 2002ti aus den 1960er-Jahren zurück.

In seine Fußstapfen tritt der 128ti, der teils optische Elemente seines Urahns in die Neuzeit interpretiert. Dazu zählt der hochglanzschwarze Kühlergrill, genauso wie die schwarz lackierten Außenspiegel. Weitere Kennzeichen sind die dynamisch geschwungenen Front- und Heckschürzen, deren Air Curtains mit roten Einfassungen verziert sind. Außerdem wird der sportliche Auftritt mit schwarzen Fenstereinfassungen, rot lackierten Bremssätteln sowie mit einem roten Streifen am Schweller abgerundet. Serienmäßig rollt der potente Bayer auf 18 Zoll großen Alu-Rädern.

Sprachsteuerung erkennt auch Mercedes

Weitere Unterschiede gegenüber dem herkömmlichen Serienmodell ergeben sich beim Blick in den Innenraum. Der präsentiert sich mit allerhand roten Kontrastnähten rund ums Cockpit und an den Sitzpolstern. Auf der Mittelarmlehne prangt ein exklusiver „ti“-Schriftzug, zusätzlich wird der Fußraum des Fahrers durch eine Edelstahlpedalerie aufgewertet. Richtig Klasse sind die gut konturierten Sportsitze, die den Fahrer und Beifahrer bei ihrer Kurvenhatz festhalten. Kritik gibt es jedoch für den zu geringen Justierbereich der Höhenverstellung. Vor allem großgewachsene Fahrer würden sich eine tiefere Sitzposition wünschen, da sie selbst in der untersten Position noch viel zu hoch ist. So kommt nur ein geringes sportliches Flair auf. Immerhin erweist sich das Sportlenkrad als griffig und liegt gut zur Hand.

Der Fahrer schaut auf moderne Digitalinstrumente, kann wie bei unserem Testwagen ein Head-up-Display für 950 Euro hinzu ordern oder für 1500 Euro Aufpreis das Multimediasystem Professional wählen. Dann arbeitet die Navigation mit Verkehrsinformationen in Echtzeit und erhält über drei Jahre kostenlose Updates Over-the-Air. Neben einem WLAN-Hotspot verfügt das Infotainment außerdem über einen intelligenten Sprachassistenten. Dabei versteht die freundliche Damenstimme Kommandos wie Online-Musikwünsche, informiert über Börsenkurse und den Wetterbericht oder schaltet auf Anfrage die Sitzheizung ein. Und auf den Befehl „Hey BMW, bring mich nach Hause“ lotst einen das Navi auf dem kürzesten Weg in die Heimat.

Lustig wird's dagegen, wenn man die weibliche Spracherkennung nach Mercedes fragt. Die ironische Antwort erfolgt prompt: „Oh, die bauen auch ganz wunderbare Autos, aber hier haben wir beide doch die größte Freude am Fahren.“

Womit wir beim Thema Fahrspaß wären. Der Vierzylinder zeigt sich schon aus 1700 Touren überaus leistungsbereit und stemmt 400 Newtonmeter auf die Kurbelwelle. Innerhalb von nur 6,1 Sekunden sprintet der 128ti der Hunderter-Marke entgegen und entfaltet seine Kraft vehement in allen Lebenslagen. Und wenn es sein muss, ist er bis zu 250 km/h schnell. Wer es jedoch gemäßigt angeht, soll mit im Schnitt 6,9 Litern Super Plus auskommen. Unser Testverbrauch lag mit 7,4 Litern nur geringfügig höher. Wohlgermerkt unter zurückhaltender Fahrweise. Bekommt der 128ti die Sporen, müssen auch schon mal über elf Liter einkalkuliert werden.

Agil, aber nicht günstig

Die Kraftübertragung erfolgt über eine Acht-Gang-Automatik, die mit schnellen Gangwechseln und einer guten Getriebeabstufung gefällt. Die Anschlüsse passen perfekt zum sportlichen Charakter des Münchener Heißsporns, und die Schaltvorgänge erfolgen selbst noch unter Volllast überraschend sanft und ruckfrei. Aber nicht nur hier haben die Bayern für den 128ti noch einmal nachgewürzt, auch das Fahrwerk wurde mit strafferen Dämpfern sowie steiferen Stabilisatoren an die Leistung angepasst. Außerdem duckt sich der 128ti zehn Millimeter tiefer auf den Asphalt. Neben dem M-Sportfahrwerk wurde außerdem die Lenkung nochmals agiler abgestimmt.

Dementsprechend satt liegt der 128ti auf der Straße, und das um 80 Kilogramm geringere Gewicht im Vergleich zum M135i macht ihn auf Serpentinestrecken gleichermaßen leichtfüßiger und handlicher. Der Wagen vermittelt seinem Piloten jederzeit einen guten Fahrbahnkontakt. Mit seiner exakten Lenkung folgt der Bayer sehr präzise seinem auferlegten Kurs. Auch die Traktion gefällt. Die ist dank serienmäßigem Sperrdifferenzial sehr ordentlich. Einzig bei voller Beschleunigung aus Kurven heraus sind leichte Antriebseinflüsse in der Lenkung spürbar. Aber auch nur dann. Somit wird der 128ti seinen sportlichen Ansprüchen gerecht. Allerdings ist der Bayer kein Schnäppchen.

Exakt 44600 Euro verlangt BMW für den handlichen 128ti. Zum Vergleich: Ein VW Golf GTI beginnt inklusive DSG bei 39.145 Euro und ein deutlich kräftigerer Focus ST kostet mit Automatik gerade einmal 37.000 Euro sogar noch weniger. Zumindest in diesem Punkt müssen die Fans des BMW 128ti tapfer sein und um einiges mehr ansparen als bei der sportlichen Kompakt-Konkurrenz. (aum/gb)

Daten BMW 128ti

Länge x Breite x Höhe (m): 4,32 x 1,79 x 1,43

Radstand (m): 2.67

Antrieb: R4-Benziner, 1998 ccm, Turbo, Frontantrieb, 8-Gang-Automatik

Leistung: 195 kW / 265 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1700 U/min bis 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,1 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,9 Liter Super Plus

CO₂-Emissionen: 157 g/km (Euro 6d-Temp)

Effizienzklasse: B

Testverbrauch: 7,4 Liter Super Plus

Leergewicht / Zuladung: min. 1520 kg / max. 480 kg

Kofferraumvolumen: 380–1200 Liter

Wendekreis: 11,4 m

Bereifung: 225/40 R 18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,32

Wartungsintervall: nach Anzeige

Basispreis: 44.600 Euro

Testwagenpreis: 53.966 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



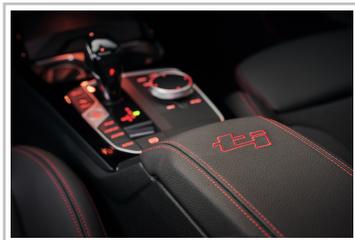
BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



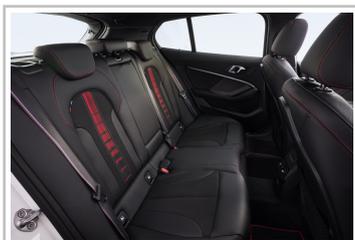
BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



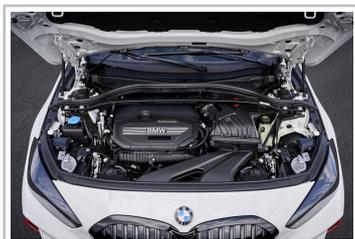
BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 128ti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
