
Fahrbericht BMW M135i x-Drive: Speerspitze geschärft

Von Frank Wald, cen

Nicht nur subventionierte Elektroautos und Plug-in-Hybride sind gerade gefragt. Auch die sportlichen Nischenmodelle verkaufen sich – ganz ohne staatliche Förderung – so gut wie nie. Bei der BMW M GmbH beispielsweise kletterten die Zahlen in den vergangenen zehn Jahren kontinuierlich, auf zuletzt 163.541 Einheiten in 2021. Mehr als zwei Drittel davon sind die so genannten M Performance-Modelle wie der M135i x-Drive. Das aktuelle Topmodell der 1er-Baureihe wurde gut drei Jahre nach seiner Einführung nun noch einmal nachgeschärft. Mehr Fahrspaß und Emotionen lautete die Vorgabe. Heraus kam ein nahezu narrensicheres Fahrwerk, ein „optimiertes Sounderlebnis“ und knallige neue Lackierungen.

Ein Schelm, wer Böses bei der zeitigen Überarbeitung denkt, entschärften die Münchner die Einser-Speerspitze doch erst 2019 durch den Austausch des 340 PS starken Reihensechszylinders im M140i gegen den jetzigen Vier-Zylinder-Turbobenziner mit 306 PS (225 kW). Das Genörgel von Fans und Fachleuten folgte prompt, legte sich nach den ersten Probefahrten aber auch ebenso schnell wieder. Die Bayerischen Motoren Werke wissen halt auch aus vier Zylindern ein begeisterndes Aggregat zusammenzuschrauben.

Und doch gab es Kritik am Fahrverhalten: zu zahm, zu beliebig, zu wenig Emotion. Dabei ergaben Erhebungen und Feedbacks, dass im M135i x-Drive nicht nur „die jüngsten BMW-Kunden überhaupt“ sitzen, wie BMW-Produktmanager Peter Bernd weiß, sondern damit auch „ähnlich häufig dynamisch unterwegs sind wie M3-Fahrer“. Deshalb brauchte auch „das Einstiegsmodell in die M-Welt“ dringend einen markanteren Charakter. Gezielte Fahrwerksmodifikationen sowie ein neuer Antriebssound sollen nun das emotionale Fahrerlebnis steigern.

Dazu wurden etwa der Sturz der Räder an der Vorderachse um zwei Grad erhöht, um bei sportlicher Kurvenfahrt mehr Querkräfte aufnehmen zu können. Außerdem wurden die Quer- und Längslenker überarbeitet und versteift, parallel dazu die Feder- und Dämpfersysteme neu abgestimmt. So entstand unterm Strich ein spürbar direktes Lenkgefühl und weniger Wankverhalten bei flotter Kurvenfahrt.

Auch der M135i ist mit der so genannten aktornahen Radschlupfbegrenzung ausgestattet, die im Motorsteuergerät verbaut, für kürzere Signalwege und damit deutlich schnellere Traktion beim Anfahren, auf rutschigem Untergrund und in schnellen Kurven sorgt. Trotz der Power und des früh einsetzenden Schubs von 450 Newtonmetern gibt es so weder ein Scharren der Räder noch Auskeilen im Kurvenradius. Zusätzliche Stabilität und Agilität für die wilde Jagd liefert eine mechanische Differenzialsperre an der Vorderachse, die bei Bedarf mehr Drehmoment an das Rad mit der besseren Grip überträgt. Den Rest erledigt der Allradantrieb, der bis zu 50 Prozent der Kraft an die Hinterachse schickt, und damit zum neutralen bis narrensicheren Fahrgefühl beiträgt.

Wer noch ein wenig sportlicher unterwegs sein möchte, wählt das M-Sportfahrwerk mit den 19-Zoll-Rädern, das bei kurz aufeinander folgenden Querfugen oder Bahnübergängen seinen originären Einsatzzweck nicht verleugnen kann, dafür aber noch einen Tick flotter ums Eck geht. Das adaptive Fahrwerk mit variablen Dämpfern kommt dagegen auf beruhigenden 18-Zöllern und hat den Vorteil, dass im Comfort-Modus auch romantische Kopfsteinpflaster-Dorfstraßen nicht zu Rüttelpisten ausarten.

Herzstück des emotionalen Fahrerlebnis bleibt aber der Antrieb des M135i x-Drive, an dem nichts geändert wurde. Warum auch? Der 306 PS starke Zweiliter-Vierzylinder-Biturbo ist eine wahre Wonne und liefert ein maximales Drehmoment von 450 Newtonmetern. Das serienmäßige Achtgang-Automatikgetriebe verteilt die Wucht dabei

so flott und aufmerksam, das die Schaltwippen am Lenkrad schnell vergessen sind. Auch am Sprint auf Tempo 100 in 4,7 Sekunden und der 250 km/h Spitze ändert sich nichts.

Doch man könnte das ja durchaus aufregender klingen lassen, dachten sich die BMW-Ingenieure und verstärkten den Klang der zweibordigen Abgasanlage über die Lautsprecher der Audioanlage. Jeder Druck aufs Gaspedal wird dabei nun in ein passendes akustischen Signal übertragen, angefangen bei der „modellspezifischen Soundinszenierung“ des Motorstarts über das ansteigende Drehmoment beim Beschleunigen bis zum Lastabfall im Schubbetrieb, das weit entfernt vom halbstarken Brabbeln anderer Vertreter der Hot-Hatch-Szene mit dezentem Sprotzen begleitet wird.

Emotionen lösen auch die neuen, von den anderen M-Modellen übernommenen, Lackierungen aus – insbesondere bei übrigen Verkehrsteilnehmern. Vor allem das „Sao Paolo Gelb uni“ ist ein echter Hingucker, wie angesichts der drehenden Köpfe und häufig innehaltenden Gespräche am Straßenrand zu beobachten war. Aber auch die Varianten „Frozen Orange metallic“ und „Frozen Pure Grey“ betonen auf den ersten Blick die Ausnahmestellung des M135i. Im BMW-Werk Leipzig, wo das Kompaktmodell produziert wird, hat BMW für die Sonderfarben sogar eine bestehende Lackieranlage umgerüstet und die Zahl der Beschäftigten nochmal um zehn erhöht.

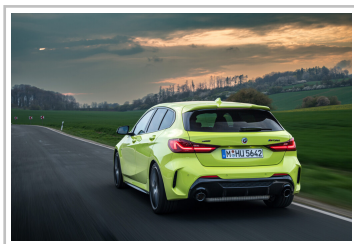
Feuchte Augen könnte es am Ende für den einen oder anderen auch noch einmal beim Blick in die Preisliste geben. Mindestens 53.650 Euro ruft BMW für seinen Kompaktsportler auf. Noch ein paar Tausender mehr als die direkten Konkurrenten Audi S3 Sportback TFSI (49.450 Euro) oder Mercedes-AMG A35 4-Matic (50.444 Euro). Und damit ist noch längst nicht Schluss. Viele Sicherheits- und Komfort-Goodies kosten noch einmal extra und lassen den Preis schnell über die 60.000-Euro-Hürde springen. (Frank Wald, cen)

Bilder zum Artikel



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



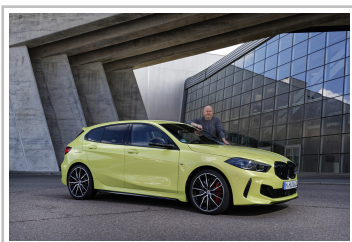
BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



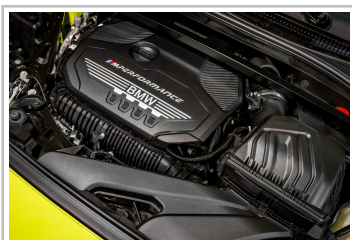
BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW M135i x-Drive.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW
