



Fotos: BMW

Der neue 1er-BMW „beinhaltet“ kaum Teile des Vorgängers, sagen BMW-Ingenieure. Und selbst wenn? Der M135 macht an.

Nein, das ist kein Facelift

BMW frischt die 1er-Reihe massiv auf und spricht vom neuen Modell. Wir vom Facelift. Ein sehr umfassendes, das auch den BMW M135 xDrive nochmals besser (und begehrenswerter) macht.

BMW spricht von der vierten Generation des 1er-Modells. F70 wird das gerade neu beim Händler gestartete Kompaktmodell, das um gut vier Zentimeter auf nun 4,36 Meter gewachsen ist, intern genannt. Der „Vorgänger“ wurde anno 2019 auf das Kürzel F40 getauft.

Neue Namen gibt es in der Regel bei neuen Modellen. BMW macht das also auch beim Facelift, das allerdings sehr umfassend ausgefallen ist und laut BMW-Ingenieuren „so gut wie keine Gleichteile“ beinhaltet – und die müssen es ja wissen. Die 1er-Baureihe gibt es seit exakt 20 Jahren. Damals war der Premium-Kompakte eher etwas für Markenfreunde mit Heckantrieb-Fimmel – was man als Auto-Fan durchaus nachvollziehen kann. Denn in dem Segment gab es bis dato eher weniger Premium und eher mehr Frontantrieb. Dass damals die Preise hoch und das Platzangebot eher

überschaubar waren und die Fahrperformance auch mal überraschen konnte, schreckte dann doch einige potenzielle Kunden ab. Dennoch konnte BMW bislang rund drei Millionen 1er verkaufen. Etwa 40 Prozent davon verblieben in Deutschland, gefolgt von Italien (17 Prozent) und UK (15 Prozent).

Produktionsort: Leipzig

Der aktuelle 1er wird wieder in Leipzig montiert und rollt verständlicherweise nun nach vier Jahren Entwicklungszeit (wofür benötigt man bei einem Facelift vier Jahre?) auch dort vom Band. Derzeit bietet BMW vier Benziner-Versionen mit 122, 170, 218 und 300 PS an und zwei Diesel, die leistungsmäßig extrem nah beieinanderliegen: 150 PS bietet der schwächere und 163 der stärkere, der eine 48-Volt-Unterstützung erhält und mit dieser sanf-

ten Zusatzschub. Alle neuen 1er-BMW haben ab Werk ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe installiert, Handschaltung gibt es fortan (leider?) nicht mehr.

Wir konzentrieren uns heute auf das Topmodell, den M135 xDrive, wie die Starkversion jetzt heißt, das „i“ ist Geschichte und war zuvor bereits überflüssig. Von außen ist diese unmissverständlich an den vier Abgasrohren mit jeweils 90-Millimeter-Durchmesser zu identifizieren – Understatement ist beim M135 von hinten also Fehlanzeige.

PS-Freddie werden beim ersten Blick in die technischen Daten direkt Grund zum Meckern finden: Minus sechs PS und minus 50 Newtonmeter im Vergleich zum Vorgänger lautet die ernüchternde Feststellung. Das liegt zum einen an Abgasanforderungen. Denn in anderen Märkten – beispielsweise Australien – leistet der



1



2



4



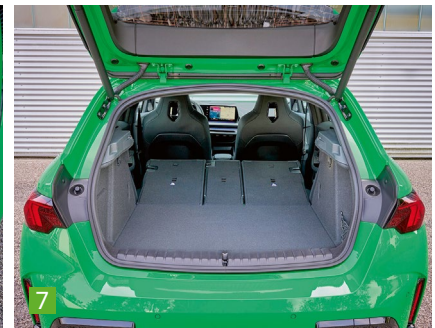
5



3



6



7

1 Unauffällig geht beim M135 nicht – zumindest von hinten. **2** Die „12-Uhr-Markierung“ im Lenkrad wirkt albern. **3** Mehr Platz als gedacht, genug für zwei Erwachsene. **4** Kein billiger Klavierlack, dafür echtes Aluminium, das hinterleuchtet werden kann. **5** Die M-Sportsitze kosten 630 Euro extra und passen (manchmal) perfekt. **6** Vier Zylinder, ein Turbolader, zwei Liter Hubraum **7** Der Nutzwert bleibt beim Topmodell trotz Allradantrieb uneingeschränkt.

Motor 317 PS. Und zum anderen am neuen Doppelkupplungsgetriebe mit geringerer Drehmomentresistenz. Denn auch in Australien sind beim M135 „nur noch“ 400 Newtonmeter möglich. Zudem steht der maximale Turbodruck nun 200 Touren weiter oben an und ein Gewicht plus von rund einem halben Zentner kommt erschwerend hinzu. BMW tituliert den M135 xDrive dennoch als das sportlichste Kompaktklassenmodell – also nicht nur unter den 1ern. Das attestieren wir nach den ersten Metern bereits – okay, man hat es uns eingeredet. Der Motor hängt aber tatsächlich sehr gierig am Gas, dreht bis knapp vor die 7.000er-Marke, geht dann wie von der Trichterspinne gebissen (die gibt es in Australien, supergiftig) nach vorn und untermalt das mit einem etwas beliebigen Vierzylinder-Geplärre. Wie schön doch ein Sechszylinder jetzt (wieder) wäre, denkt sich da manch einer.

Nur noch 300 PS

Ob die maximale Leistung nun aber bei 300, 306 oder 317 PS liegt, ist im Alltag irrelevant. Auch das geringere Drehmoment ist nicht zu spüren – bestenfalls ist es messbar. Gestaffelt wird beim 135er nun nicht mehr per Achtgang-Automatik, sondern via Siebengang-Doppelkuppler – schade. Diese sieben Vorwärtsgänge sezieren die Kraft so, dass der Standard-Sprint in unter fünf Sekunden abgehandelt ist – übrigens identisch schnell wie bei der 17 PS stärkeren, – nennen wir sie – „Australien-Version“. Um die volle Performance auszuschöpfen, besteht der BMW M135 xDrive nach alter Sitte allerdings auf preisintensives Super-Plus-Benzin. Oder man verzichtet beim Tanken von 95-oktanigem Sprit auf geschätzte rund 20 PS und landet bei nur noch 280.

Beim Fahren sollen nun Steifigkeitsmaßnahmen – die haben alle 1er

erhalten – nochmals verbindlichere und rückmeldungsstärkere Fahreigenschaften an den Tag legen. Übersetzt kann man das kurz so zusammenfassen: Das passt. Der M135 fährt sehr lebendig um Kurven, bleibt lange neutral und schiebt irgendwann über die Vorderachse. Wer es drauf anlegt, kann in den „My-Modes“ den Sport- oder Individual-Modus aktivieren und bei zeitweiser ESP-Abstinenz mit dem Heck spielen. Dann hilft sogar die mechanische Sperre an der Vorderachse, um sich im Extremfall „am eigenen Kragen“ aus der Misere zu retten.

Und das Schöne: Bei all der Sportlichkeit hat BMW nicht vergessen, den M135 auch langstreckentauglich zu machen. Der 49-Liter-Tank verspricht bei normaler Fahrweise eine Reichweite von knapp 600 Kilometer, die selbst mit den optional erhältlichen 19-Schmiedefelgen (1.261 Euro) in Würde absolviert werden können. Ab Werk steht der 135er auf hübschen



Signalgrün ist eine Sonderfarbe für 3.277 Euro netto. Schwarzes Dach plus 302 Euro.

BMW M135 xDrive

Preis ab: 47.227 €

R4/1.998 cm³ | 221 kW/300 PS

400 Nm ab 2.000 U/min

7-Gang-DKG | 250 km/h | 4,9 s

WLTP: 8,3 S | 188 g/km

4.361 x 1.800 x 1.459 mm

Kofferabteil: 380–1.200 Liter

HK: 13 | **VK:** 28 | **TK:** 25

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

18-Zoll-Rädern – eine ziemlich perfekte Kombination. Das mechanisch gezielte, frequenz-selektive Dämpferpaket glättet grobe Schnitzer im Asphalt im Ansatz sanft, um hinten raus den Rest verbindlich, aber nicht unfair abzuwickeln. Mehr verlangen Fahrer eines Sport-Hatchback definitiv nicht – und soll laut BMW in dem Segment auch nicht erhältlich sein (Smiley).

Hochwertig

Das Interieur wirkt aufgeräumt und unaufgeregt. Die Materialien und die Verarbeitung sind top – vor allem im Klassenvergleich. Das komplett neue und klavierlackfreie Armaturenbrett fühlt sich nach Premium an und unterteilt den Eindruck mit den hochwertig anmutenden Echt-Alu-Einsätzen, die sich von hinten beleuchten lassen. Die Alu-Teile sind so aufwendig gefertigt – die Erklärung dazu ist eine eigene Geschichte wert –, dass man getrost vom „German Overengineering“ sprechen darf. Das große, geschwungene Display (eigentlich zwei mit 10,25 und 10,7 Zoll) beinhaltet alles Wissenswerte. Das Kombiinstrument lässt sich jedoch aus heutiger Sicht zu wenig individualisieren.

Da sollte etwas mehr Schmackes beim Programmieren an den Tag gelegt werden – schafft ja sogar VW beim Golf.

Großen Wert legen die Bayern auf den vollständig lederfreien Innenraum (schaun mer mal, wann die Lederhosen dran sind) – wie so ziemlich jeder Automobilhersteller im Jahr 2024. Recyceltes Plastik lautet das Stichwort, von BMW schöner formuliert als „Econeer“. Das ist das neue Leder. Und es soll sich vor allem auch am Ende des Autolebens sinnvoll wiederverwenden lassen – soll, könnte, möchte ... Nachwachsende, hautschmeichelnde Naturmaterialien wären als Zusatzausstattung vielleicht auch eine Idee, die sich zudem gut an die Premiumklientel verkaufen ließe. Im M135 gibt es eh stets Alcantara ab Werk, bezogen auf Sportsitzen, die um den Zusatz „M“ für 630 Euro aufgewertet werden können und somit noch mal mehr Seitenhalt und eine ausziehbare Schenkelaufgabe bieten. Die Sitzposition ist gefällig, die Mittelarmlehne nicht verstellbar, daher ab und an störend.

Die Übersicht ist kompaktwagentypisch (schlecht), egal ob man alleine unterwegs ist oder mit drei weiteren Insassen, die gut reinpassen. Ins Heck

dürfen im Normalfall 380 Norm-Liter Gepäck – guter Durchschnitt also und kein Grund zum Beschweren.

Den gibt es beim Basispreis. 47.227 Euro werden für den BMW M135 xDrive fällig. Zur Reduzierung der Schnappatmung sei geschrieben: Die Ausstattung ist dann bereits gut. Mit an Bord: Viele M-spezifische Design-Merkmale wie die merkwürdig gestalteten Außenspiegelkappen. Das Navigationssystem ist mit dabei, das Harman-Kardon-Soundsystem mit zwölf Musiktröten – nein, es klingt echt gut. Und die guten Serien-Sportsitze sind bereits mit einer Heizung versehen.

Als Extras sei das Premiumpaket für 1.513 Euro nahegelegt (u.a. Matrixlicht und induktives Handy laden), Lenkradheizung (168 Euro) und Gepäcknetz (168 Euro). Macht zusammen 49.664 Euro. Zum Vergleich: Ein VW Golf R – noch nicht ganz Premium, dafür aber 33 PS stärker – kommt mit ähnlicher Ausstattung auf 48.151 Euro, ein Mercedes AMG A35 auf 49.580 Euro. Und um den Preis weiter zu relativieren: Wer einen BMW 123 xDrive, also die Version direkt unter dem M135er mit ähnlicher Ausstattung möchte und meint, Geld zu sparen, latzt für den 218-PS-Allradler bereits 43.700 Euro.

mb