

Der bessere „M“?

Bevor das „M“ bei BMW für Sportlichkeit sorgte, wurden die schnellsten Fahrzeuge aus München mit einem „ti“ gekennzeichnet. Und die sorgen auch heute wieder für Fahrspaß.

Bevor ich Ihnen jedoch alles über den BMW 128ti erzähle, folgt ein kleiner Exkurs. Der erste BMW, der die Abkürzung für „Turismo Internazionale“ tragen durfte, war 1967 der BMW 1600 ti. Damit wurden die leistungsstärkeren Versionen des 02er BMW markiert. Seit den 70er Jahren steht der Buchstabe „M“ (für Motorsport) auf BMW-Modellen für die stärksten und schnellsten Motoren. Das „ti“ verschwand nach einigen Jahren und zierte dann zwischenzeitlich von 1994 bis 2004 den BMW Compact, die verkürzte dreitürige Schrägheck-Variante des 3er BMW. Bis jetzt. Denn mit dem neuen 128ti beleben die Münchner das Kürzel neu.

Das bedeutet jedoch nicht, dass es keine M-Version mehr gibt. Der M135i bleibt mit 306 PS der stärkste 1er und schafft den Sprint von 0 auf 100 km/h in 4,8 Sekunden. Der gleiche 2,0 Liter große Reihenvierzylinder schlägt auch im 128ti. Allerdings mit 41 PS weniger, also „nur“ 265 PS. Dieses Leistungsdefizit sorgt dafür, dass der 128ti auf 100 km/h 1,3 Sekunden zum potenteren M135i verliert. In der alltäglichen Praxis fällt einem dieser Unterschied kaum auf, denn trotz der geringeren Leistung schiebt der ti mehr als ausreichend an und hat zu jeder Zeit Kraftreserven zur Verfügung. Am besten spürt man das auf kurvigen Land- und Bergstraßen, in denen auch die sehr direkte Len-

kung und das sportlich ausgewogene Fahrwerk ihre feinsten Eigenschaften ausspielen. Die 8-Gang-Automatik schaltet, je nach Fahrmodus und -weise butterweich oder knallt die Gänge sportlich-knackig rein. Wer will, kann über die Schaltpaddels am Lenkrad selber eingreifen. Kurz gesagt: der 128ti macht Spaß. Mindestens genauso viel wie der stärkere M-Bruder. Auch der Klang aus den zwei Endrohren passt zum Auto und klingt rotzig frech, ohne den Eindruck zu erwecken, am Steuer sitze ein Proll.

Optisch unterscheidet sich der 128ti vom normalen 1er BMW und auch dem starken M135i durch rote Kontraste. Luftschlitze an



Front und Heck, die Seitenschweller und auch der Schriftzug an den hinteren Türen stechen durch die knallige Farbe sofort in die Augen. Ohne diese würde der zweitstärkste 1er durchaus als Sleeper – also ein kraftvolles Auto, das als solches nicht gleich zu erkennen ist – durchgehen. Der Innenraum ist nahezu ident mit dem des herkömmlichen 1ers und fällt nur durch erstklassige Sportsitze und das rote „ti“-Logo auf der Armauflage in der Mittelkonsole auf. Zum Rest bleibt zu sagen, dass Tachodisplay und Infotainment-system durch benutzerfreundliche Bedienung und gute Übersichtlichkeit überzeugen und die Verarbeitung und Materialien wirklich ausgezeichnet sind. Typisch BMW eben.

Ist der 128ti jetzt nun besser als der M135i oder nicht? Das lässt sich so einfach nicht beantworten. Sportlich sind sie beide, die M-Version halt eben noch schneller und stärker. FahrerInnen mit Hang zu flotten Ausfahrten werden mit beiden ihren Spaß haben, denn der 128ti weiß trotz Leistungsminus, wie er einem ein Lächeln ins Gesicht zaubern kann. Letztlich ist es – wie so oft – auch eine Frage

des Preises. Wer sich einen 1er BMW kaufen möchte, muss mindestens 28.662,88 Euro für den kleinen, 109 PS starken 116i abdrücken. Fast 20.000,- Euro mehr kostet dann der 128ti. Wer den 306 PS M135i sein Eigen nennen will, muss 56.850,- Euro berappen, wobei da noch lange nicht Schluss ist. Denn wer Extras wie Head-up Display, Lenkradheizung oder Panoramadach haben möchte, blättert auch dafür ordentlich hin. Unser Testwagen kostet am Ende 62.887,- Euro. Weit weg von einem Schnäppchen.

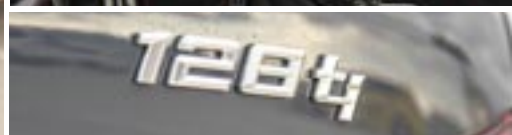
Fassen wir zusammen: Der BMW 128ti macht Spaß, fährt sich sportlich-knackig und überzeugt mit einem aufgeräumten wie feinen Innenraum. Der 265 PS Reihenvierzylinder zieht den Wagen gekonnt durch enge Kurven und das Fahrwerk sorgt auf längeren Fahrten für Komfort und auf Rennetappen für eine satte Straßenlage. Optisch weiß der kleine Bayer ebenso zu gefallen. Der Preis ist tatsächlich der einzige Kritikpunkt. Doch Spaß war schon immer eine kostspielige Angelegenheit. Gilt übrigens auch für ti-Modelle aus „Vor-M-Zeiten“.

BMW 128TI

Motor: Reihenvierzylinder-Ottomotor
Hubraum in ccm: 1.998
Max. Leistung: 195 kW/ 265 PS, 4.750-6.500 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1.700-4.500 U/min
Fahrleist.: 0-100 km/h in 6,1 sec, V-max: 250 km/h
Kraftübertrag.: Vorderradantrieb, 8-Gang-Automatik
L/B/H in mm: 4.319/ 1.799/ 1.434
Leergewicht in kg: 1.445
Ladevolumen in L: 380-1.520
Verbrauch in L (gesamt): 6,4
Testverbrauch in L: 7,3
Basispreis BMW 128ti:
EUR 48.350,- inkl. MwSt. und NoVA
Testwagenpreis: EUR 62.887,-

UNTERM STRICH

- +** Spaßige Fahrmaschine die auch im Alltag eine gute Figur macht. Direkte Lenkung, sportliches Fahrwerk, potenter Motor.
- Der Preis ist leider das wirklich große Problem am ganzen Auto. BMW Fanatikern wird vermutlich der Frontantrieb noch weniger gefallen.



Rote Akzente und das Kürzel „ti“ verraten den sportlichen Charakter des zweitschnellsten 1ers.

