

Pressepräsentation BMW M 235i Coupé: Keine Lust auf gerade Strecken

Von Peter Schwerdtmann

Immer im Kreis fahren ist doch langweilig, denkt der Deutsche, der einen TV-Bericht über eines der berühmten Nascar-Rennen in den USA sieht. Ausgerechnet BMW hat uns gelehrt, dass auch das Oval eine Ideallinie hat. Wir habe es auf dem Las Vegas Motor Speed Way erlebt, als wir mit dem neuen BMW M 235i einige Runden auf den Spuren der Nascar-Größen fahren durften.

Nicht nur wegen der vielen Bremspuren, die an der Betonmauer enden, haben wir nun Respekt vor diesem Rennsport. Die Nascar-Piloten donnern mit rund 300 km/h bis zu 500 Meilen ums Oval. Ganz so schnell waren wir mit dem neuen BMW-Coupé trotz der 240 kW / 326 PS aus dem Drei-Liter-Reihensechszylinder nicht. Auch von der Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h blieben wir weit lieber entfernt, obwohl das kleinste Coupé der Münchner auch in dieser schier endlosen Linkskurve kaum Seitenneigung zeigte.

Auf dem Handlingkurs im sogenannten Infield. Innerhalb des Ovals fühlten wir uns mit dem BMW schon eher zu Hause, der sich offenbar aber auch. Denn seine Lenkung reagiert präzise auf die kleinsten Vorgaben, die Bremsen packen kräftig zu, die dickeren Reifen hinten und das stramme Fahrwerk nahezu ohne Seitenneigung in Kurven – das sind gute Voraussetzungen für einen sportlichen Auftritt. Das sind gute Voraussetzungen für agiles Fahren. Das BMW-Coupé kann aber dank der Achslastverteilung von nahezu 50:50 und vor allem dank dem Heckantrieb deutlich sportliche Akzente setzen. Da wird an Bord des M-Coupé auch wegen des maximalen Drehmoments von 450 Newtonmetern (Nm) schon ab 1200 Umdrehungen pro Minute (U/min) aus der Lust am Fahren rasch die Lust an Kurven. An seinem Lenkrad verachtet man die lange Gerade.

Nun saßen wir in einem M-Modell mit der Acht-Gang-Automatik samt Schaltpedals am Lenkrad und mit dem passenden M-Fahrwerk, aber ohne die mechanische Differenzialsperre, die es gegen Aufpreis gibt und die ein noch besseres

Herausbeschleunigen aus Kurven gestattet. Das mag noch ein Sahnehäubchen für den Profi sein oder den, der es sein möchte. Aber wir fanden diese Konstellation auch so schon beeindruckend.

Das Fahrerlebnis wird bei den anderen BMW 2er Coupés nicht so spektakulär ausfallen, aber ein schlechtes Kurvenverhalten werden sicher auch die anderen Modell-Varianten ohne M nicht aufweisen, die im März alle bei den Händlern stehen werden. Neben dem M-Coupé wird es einen zweiten Benziner geben, den BMW 220i mit 135 kW / 184 PS und einem maximalen Drehmoment von 270 Nm sowie drei Diesel: den 218 d mit 105 kW / 143 PS und 320 Nm, den 220d mit 135 kW / 185 PS und 380 Nm und den 225d mit 160 kW / 120 PS und 450 Nm.

In Zukunft ist auch beim M noch ein bisschen Leistungszuwachs zu erwarten. Außerdem stellt BMW M auch einen BMW M 235i Racing mit 333 PS zu einem Preis unter 60 000 Euro auf die Räder, der sich bei nationalen Langstreckenrennen bewähren und später auch international eingesetzt werden soll.

2,4,6 usw. Mit den geraden Zahlen bezeichnet BMW alle Coupés und deren Cabrio-Versionen. Die werden alle ein bisschen größer, feiner, attraktiver und sportlicher als die Modelle mit den ungeraden Zahlen 1,3,5 usw. Nun möchte man den Neuen aber gern mit einem Vorgänger vergleichen, doch soll sich der Neue von dem aber so erheblich unterscheiden, dass niemand auf die Idee kommt, es könne sich nur um zwei Varianten desselben Modells handeln.

So spricht BMW beim 2er Coupé von „klarer optischer Differenzierung zu den Kompaktmodellen der BMW 1er Reihe durch individuelles Design“. Die gegenüber dem 1er Coupé sieben Zentimeter größere Länge, die größere Breite und der längere Radstand aber mehr noch das erwachsenere Coupé-Design mit sportlich-elegant gestreckte Linienführung mit sanft ins Heck fließender Dachlinie, die neue Front, die breite Heck mit breiten Schultern und einer eingezogenen Kabine würden das 1er Coupé vergessen lassen, wenn nicht BMW immer wieder den Vergleich suchte.

Machen wir es kurz: Das 2er Coupé wirkt erwachsener, ein bisschen bulliger und aggressiver. Mit seinen größeren Türen und dem spürbar gewachsenen Knieraum für die Fondpassagiere darf man nun auch von einem Viersitzer sprechen.

Auch beim neuen Coupé passt die Effizienz zum BMW-Anspruch. Der M kommt im Schnitt (nach EU-Norm) auch mit der Acht-Gang-Automatik mit 7,6 Litern aus. Der BMW 218d mit 4,7 Litern. Das ist mal wieder ein Auto, das sich in den USA, wo wahrscheinlich

wieder jeder Vierte hingeliefert werden wird, den Ehrentitel verdienen wird: Toys for the boys. Dieses Spielzeug könnte generationenübergreifend erfolgreich sein. Schließlich sind alle Fahrerassistenzsysteme an Bord oder auf der Preisliste und vernetzt ist man in einem BMW allemal auf höchstem Niveau. (ampnet/Sm)

Daten BMW M 235i

Länge x Breite x Höhe (m): 4,45 x 1,77 x 1,41

Radstand: 2690 mm; Spur vorn 1516 mm, hinten 1582

Motor: R6-Benziner, 2979 ccm, Twin-Power-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 240 kW / 326 PS von 5000 - 6000 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm von 1200 - 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 7,6 Liter

CO₂-Emissionen: 176 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1470 kg - 1545 kg / 510 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,29

Kofferraumvolumen: 390 Liter

Wendekreis: 10,9 m

Räder / Reifen: vorn 7,5 J x 18, 225/40 R 18, hinten 8,0 J x18, 245/35 R 18

Basispreis (Automatik): 46 000 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 235i.



BMW 235i.



BMW 235i.



BMW 235i.



BMW 235i.



BMW 235i.



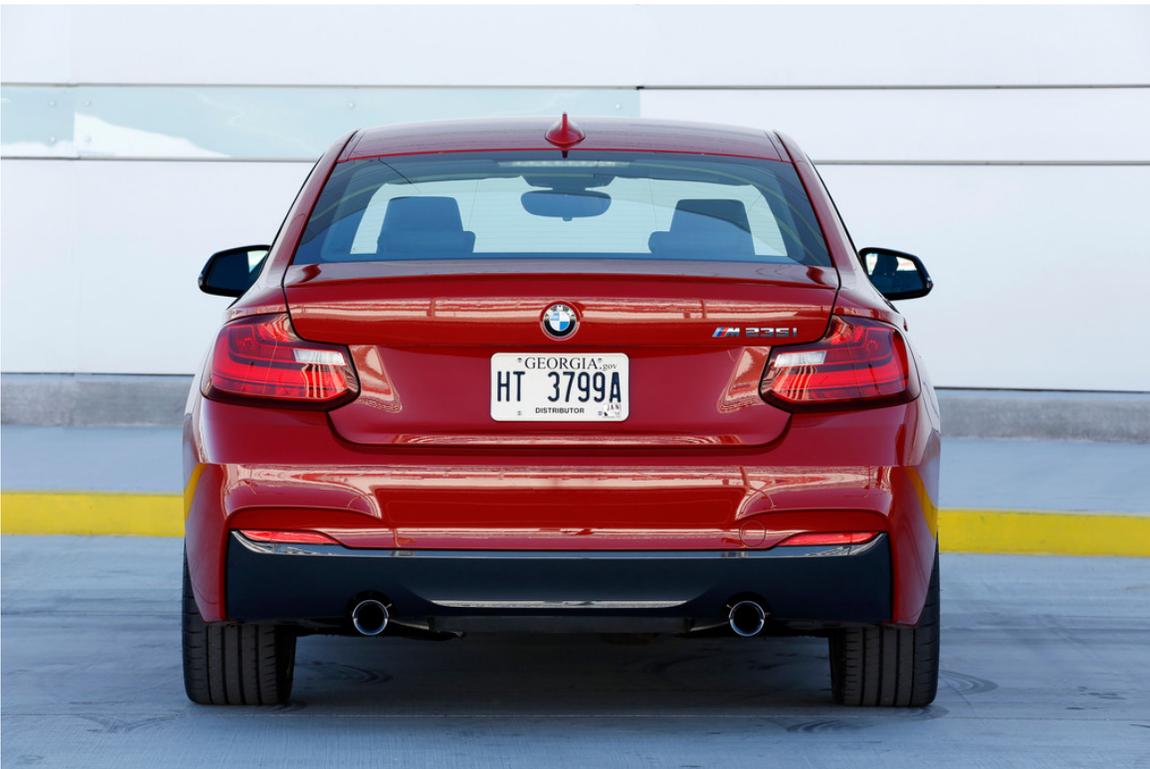
BMW 235i.



BMW 235i.



BMW 235i.



BMW M 235i.



BMW M 235i.



BMW M 235i.



BMW M 235i.



BMW M 235i.



BMW M 235i.



BMW M 235i.



BMW M 235i.



BMW M 235i.
