

CLASSIC DRIVER

BMW 1er M Coupé



Audi hat den R8, Mercedes den SLS - und bei BMW hofft alle Welt auf den M1. Der ist jetzt zwar tatsächlich auf dem Weg. Doch wird das Auto ganz anders, als die Fans der Bayern hoffen. Denn was da nächsten Januar auf der Motorshow in Detroit Weltpremiere feiert und im Juni in den Handel kommt, ist nicht der nächste Supersportwagen aus München, sondern das neue Einstiegsmodell der M GmbH. Deshalb folgt der Wagen auch einer neuen Nomenklatur. Obwohl vom Einser abgeleitet, heißt er nicht M1, sondern lieber doch nur 1er M Coupé.

Mit diesem Auto will M-Chef Kay Segler die Marke jünger und vor allem erreichbarer machen. Deshalb hat er das Projekt gleich nach seinem Amtsantritt beim Vorstand durchgeboxt und ringt nun auch um einen attraktiven Preis: Muss man für den M3 als günstigstes M-Modell bislang rund 66.000 Euro bezahlen, soll das 1er M Coupé viel näher am normalen Einser liegen. Für eine Vier an erster Stelle wird es zwar wohl trotzdem nicht reichen. Doch viel mehr als 50.000 Euro soll der kleine Kraftprotz nicht kosten.





Unter der Haube steckt der drei Liter große Sechszylinder, der gerade im Z4 35is seinen Einstand gegeben hat. Wie im Roadster kommt er auf 340 PS und geht mit stolzen 450 Nm zu Werke. Weil der Ford Focus RS500 bereits ausverkauft und der Audi RS3 noch gar nicht vorgestellt ist, macht ihn das zum stärksten Vertreter der erweiterten Kompaktklasse und deshalb zu einem verlockenden Angebot. Aber im internen Kräftemessen sieht es vergleichsweise mager aus: Zwar hat das 1er M Coupé nur ein paar PS weniger als der Vorgänger des aktuellen M3 und ist mit 1.500 Kilogramm etwa genau so schwer. Vom ganz normalen 135i trennen ihn aber nur 34 PS. Und wer das Serienmodell mit Performance-Package bestellt, bekommt 20 PS Nachschlag auf die regulären 306 PS – und kommt dem M-Modell damit verdächtig nahe.





Was dem Nachwuchssportler an Kraft auf dem Papier fehlen mag, macht er bei der ersten Probefahrt in einem getarnten Prototypen auf der Straße mit Karacho wieder gut: Wenn der kurze Schaltknäuf durch die sechs Gänge des ausschließlich manuellen Getriebes fliegt und sich die Hände fest ums dicke Lenkrad legen, dann können die Kurven gar nicht eng und die Landstraßen zwischen München und Ingolstadt gar nicht schmal genug sein: Laut und lustvoll dreht der Motor nach oben und peitscht den Wagen voran, als sei man auf der Nordschleife unterwegs. Und weil unter dem Blech viele Fahrwerkskomponenten des M3 stecken, wirkt der bayerische Benjamin stets sicher und souverän und lässt sich auch von schlechten Straßen nicht aus der Ruhe bringen. Schließlich ist auch die Nordschleife keine frisch geteerte Autobahn.



Das neue Fahrwerk bestimmt auch das Design des 1er M Coupés: Weil die Spur deutlich gewachsen ist, bläht der Bayer die Backen auf wie auf dem Oktoberfest die Jungs an der Tuba. Dazu gibt's eine neue Front- und Heckschürze und all die anderen Insignien, die einen BMW der M GmbH ausmachen – von den vier Endrohren bis zu den Kiemen an der Flanke.



„Mit dem 1er M Coupé geht für uns ein lang gehegter Traum in Erfüllung“, sagt Produktmanager Christoph Smieskol. Dass die Muskel-Truppe auf ihr neues Einstiegsmodell so lange warten musste, lastet er der bescheidenen Konjunktur der letzten Jahre und dem üppigen Programm der Entwickler an: Die Arbeiten am neuen M5 und dem nächsten M6 laufen auf Hochtouren, über den Nachfolger für den M3 machen sich die Entwickler bereits erste Gedanken, und den Supersportler M3 GTS mussten sie auch noch fertigstellen. „Da schüttelt man ein neues Modell nicht einfach so aus dem Ärmel“, entschuldigt sich der Manager. Bis das Auto im Mai oder Juni in den Handel kommt, könnte es jetzt allerdings zu einem nagelneuen Altfahrzeug werden: Denn ein paar Monate vorher feiert auf dem Genfer Salon schon die erste Variante des neuen 1ers Premiere.

Text: [Benjamin Bessinger](#)

Fotos: BMW

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-1er-m-coup%C3%A9>
© Classic Driver. All rights reserved.