



BMW 1er-Reihe (2004-2013) Diesel

Kompakte Freude

Mit dem Slogan „Aus Freude am Fahren“ bewirbt BMW seit den 60er Jahren seine Modelle. Und kein anderes Fahrzeug der unteren Mittelklasse setzt dieses Mantra so konsequent um wie der 2004 auf den Markt gekommene kleine BMW. Die vom 3er übernommene Heckantriebstechnik stellte in dieser Klasse ein Alleinstellungsmerkmal dar. Neben der 3- bzw. 5-türigen Schräghecklimousine gab es den 1er auch als Coupé und als Cabriolet. Er überzeugt mit guter Verarbeitung, kräftigen und kultivierten Motoren sowie ausgezeichneter Straßenlage. Das Platzangebot sowohl für die hinteren Passagiere als auch für das Gepäck kommt bei soviel Dynamik zwangsläufig etwas zu kurz.

Leider konnte die Zuverlässigkeit bis 2007 nicht ganz das sonst von BMW vorgegebene hohe Niveau halten, nach dem Facelift war er auch hier Spitze. Mit den zu diesem Zeitpunkt eingesetzten "Efficient Dynamic"-Maßnahmen rückte BMW erfolgreich dem Spritverbrauch zu Leibe.

Im der ADAC Pannenstatistik machen vor allem die Modelle nach dem Facelift eine gute Figur. Im TÜV-Report zeigt sich der 1er ebenfalls solide. Nur gebrochene Federn kommen vermehrt vor.

Empfehlung: Ausschließlich ein 2,0 l-Aggregat in insgesamt sechs Varianten steht zur Auswahl, mit einem Leistungsspektrum von 85 kW (116 PS) bis zum 123d mit 150 kW (204 PS). Glücklicherweise kann man mit jeder Version werden, und so ist die Wahl der richtigen Motorisierung letztendlich eine Frage des Geldbeutels. Fällt bei der Probefahrt eine rasselnde Steuerkette auf, sollte man die Finger von dem Exemplar nehmen, denn die Reparatur ist teuer.

- ⊕ gute Verarbeitung, leichte und funktionelle Bedienung, sehr gute Sportsitze (Aufpreis), kultivierte, kräftige Motoren, geringer Verbrauch, ausgezeichnete Straßenlage
- ⊖ enger Zustieg, hinten wenig Platz, kleiner Kofferraum, teils gelängte Steuerketten sorgen für hohe Reparaturkosten

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2021)

Erstzulassungsjahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ADAC-Bewertung	-	44,5	39,7	31,0	22,4	16,1	12,4	15,8	11,2	7,7

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	25,1	24,8	23,7	20,7	18,7	17,3	16,5	14,1	11,5	8,7
	34,3	36,0	32,6	30,8	29,0	28,3	25,7	22,2	18,4	16,5
	43,6	47,1	41,4	41,0	39,3	39,2	34,9	30,4	25,4	24,2
	52,8	58,3	50,3	51,1	49,6	50,2	44,1	38,5	32,3	32,0
	>52,8	>58,3	>50,3	>51,1	>49,6	>50,2	>44,1	>38,5	>32,3	>32,0

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Die neue 1er-Reihe gehörte von Anfang an zu den pannensicheren Fahrzeugen in der unteren Mittelklasse (hell-/dunkelgrün) der ADAC Pannenstatistik. In der Pannenstatistik 2021 liegt er ab EZ 2008 mit ganz wenigen Pannen im Spitzenfeld. frühere Modelle schneiden weniger gut ab. Bei der HU fallen vermehrt gebrochene Federn und rissige Bremsschläuche auf.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2004-2006), Einspritzventil (2007), Motor allgemein (2008), Steuerkette (2004-2009, 2011-2012)
Rückrufe	8/2006: Nur Limousinen 118d, 120d, 318d und 320d: Durch eine defekte Befestigungsschraube am Generator kann es zum Ausfall des Riemetriebes kommen. Damit wird die Wasserpumpe nicht mehr angetrieben, Motorschäden durch Überhitzung sind mögliche Folgen. Dem Fahrer wird der Ausfall des Riemetriebes durch Aufleuchten der Ladekontrollleuchte angezeigt. Betroffene Fzg. in Deutschland: 22.000 (auch andere Modelle betroffen) 6/2007: Nur 118d: Die Halterungen (Spannpratzen) der Einspritzdüsen können brechen und dadurch Druckverlust verursachen. Der Fahrer bemerkt dies durch Leistungsverlust und Dieseldgeruch im Fahrzeuginnenraum. Betroffene Fzg. in Deutschland: 500 11/2010: Die Gummidichtungen der Heckleuchten oxidieren vorzeitig und können deshalb zu Undichtigkeiten der Heckleuchten führen. In Folge kann es dann durch eindringende Feuchtigkeit zum Ausfall des LED-Schlusslichts kommen. Die Händler tauschen die fehlerhaften Dichtungen aus. Wenn eine Schlussleuchte bereits ausgefallen ist, wird Sie komplett getauscht. Die Aktion läuft seit etwa Nov. 2010m, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 25.000 9/2011: Dieselmotor: Eine fehlerhafte Steckverbindung der Dieseldkraftstoffheizung verursacht möglicherweise einen Dauerbetrieb der Dieselfilterheizung. Dadurch schaltet diese nach dem Startvorgang nicht mehr ab und der Dieseldkraftstoff heizt sich auf. Dies führt dann entweder zum Entleeren der Batterie (Startprobleme) oder im extremeren Fall zu Brandschäden. Die Händler tauschen die fehlerhafte Steckverbindung und ggf. vorgeschädigte Teile aus. Die Aktion startete im August 2011, dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 35.000 (auch andere Modelle betroffen) 7/2012: Fehler in der Steuerelektronik der elektromechanischen Servolenkung (EPS) führt zu Ausfall der Lenkkraftunterstützung. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. 8/2013: 4- und 6-Zylinder Diesel: Durch ein Kontaktproblem wird die Kraftstofffilterheizung nicht deaktiviert und heizt dauerhaft. Dies kann zu einer entladenen Batterie, aber im ungünstigen Fall auch zu Schmorbrand im Motorraum führen. Die Händler tauschen die Filterheizung gegen eine modifizierte Version aus. Die Aktion läuft seit Aug. 2013, dauert etwa zwei Stunden

und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 34.900 (auch andere Modelle betroffen)

2/2017: Bei betroffenen Fahrzeugen kann die elastische Gelenkscheibe an der Gelenkwelle brechen. Ein Bruch kündigt sich durch Geräuschentwicklung (Poltern) im Bereich des Mitteltunnels an und kann bei Fahrzeugen mit Heckantrieb bis zum Kraftschlussverlust führen. Bei Fahrzeugen mit Allradantrieb bleibt der Vortrieb über die Vorderräder erhalten. Als Abhilfe werden die elastischen Gelenkscheiben getauscht. Die Aktion startete im März 2017 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 2,5 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 18.400 (auch andere Modelle betroffen)

7/2018: Überwiegend Rechtslenker: Von Fahrzeugvibrationen bedingte Reibkorrosion am Stecker des Stromverteilers (befindet sich zwischen dem Handschuhfach und der Stirnwand) kann die Stromversorgung des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. In einigen wenigen Fällen berichten Kunden von Liegenbleibern während der Fahrt. Bevor dieser Fall jedoch eintritt, gibt es deutliche Warnhinweise wie Flackern in der Instrumentenkombination oder Motordurchtaucher (kurzer, spürbarer Leistungsabfall) – alles Anzeichen für Kunden, mit seinem Fahrzeug schnellstmöglich beim Händler vorstellig zu werden. BMW ruft betroffene Fahrzeuge in die Werkstatt, um ein Reparaturkabel mit verbessertem Stecker am Stromverteiler einzubauen. Die Aktion läuft seit Mai 2018 und ist für den Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 2 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 660 (auch andere Modelle betroffen)

5/2019: Bei den Fahrzeugen kann ein Totalausfall der Elektrik auftreten. Dies würde im Schadensfall auch den Motor lahmlegen. Abhilfe: Die Vertragswerkstatt ersetzt daher den Steckkontakt an der Batterieplusleitung durch ein Reparaturkabel mit verbessertem Stecker. Dauer in der Werkstatt: 2 Std. Betroffene Fzg. in Deutschland: 148.000 (auch andere Modelle betroffen)

7/2019: 4- und 6-Zylinder Diesel: Betroffen ist das Abgasrückführungsmodul (AGR-Modul) bestimmter BMW Diesel-Fahrzeuge. Ein wesentlicher Teil davon ist der AGR-Kühler. In einigen Fällen können kleine Mengen der Glykol-Kühlflüssigkeit austreten und sich im AGR-Modul ansammeln. In Kombination mit weiteren Ansammlungen von Ruß- und Ölspuren kann dieses Gemisch aus Ablagerungen brennbar werden und sich bei hohen Abgastemperaturen im AGR-Modul entzünden. In seltenen Fällen kommt es dabei zu Anschmelzungen im Ansaugkrümmer, die im Extremfall zu einem Brand führen können. Abhängig von der Modell- und Motorvariante wird das AGR-Modul überprüft und fehlerhafte Komponenten ausgetauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Bei dem Rückruf handelt es sich um eine Erweiterung eines bereits bestehenden Rückrufs. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 328.000 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

09/2004	Modelleinführung der kleinen BMW-Reihe in der Kompaktklasse (als Nachfolgemodell des 3er compact): Fünftürige Schräghecklimousine mit Heckantrieb und fünf Motorvarianten: 116i (85 kW/115 PS), 118i (95 kW/129 PS), 120i (110 kW/150 PS) und 6-Gang-Schaltgetriebe oder Steptronic (Automatik), 118d (90 kW/122 PS) und 120d (120 kW/163 PS), beide ebenfalls mit 6-Gang-Schaltgetriebe oder Steptronic.
12/2004	neuer Motor: 118i (95 kW/129 PS) mit 6-Gang-Schaltgetriebe
07/2005	Dieselpartikelfilter optional für 118d
09/2005	neuer Motor: 130i (195 kW/265 PS), Rußpartikelfilter serienmäßig für 120d
02/2006	Steptronic auch für 130i
03/2007	Modellpflege und neue Motorvarianten: 116i (85 kW/115 PS), 118i (105 kW/143 PS), 120i (125 kW/170 PS), 130i (195 kW/265 PS), 118d (105 kW/143 PS) und 120d (130 kW/177 PS), Motoren 118i und 120i jetzt mit Direkteinspritzung, alle Dieselmotoren serienmäßig mit Dieselpartikelfilter
04/2007	Einführung neuer effizienzfördernder Maßnahmen (BMW Efficient Dynamics) mittels verbrauchs- und emissionsreduzierenden Technologien: Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto Start-Stop-Funktion, Schaltpunktanzeige, rollwiderstandsreduzierte Reifen etc.; Einführung der Benzindirekteinspritzung bei allen Vierzylindermotoren
05/2007	Einführung der dreitürigen Modellvariante: gleiche Motoren wie Fünftürer (ohne 116i)
10/2007	neue zusätzliche Motoren: 116i (90 kW/122 PS) und 123d (150 kW/204 PS), 116i (85 kW/115 PS) entfällt

11/2007	Modelleinführung des zweitürigen Coupés mit drei Motorvarianten: 135i Coupé (225 kW/306 PS), 120d Coupé (130 kW/177 PS) und 123d Coupé (150 kW/204 PS); alle Dieselmotoren serienmäßig mit DPF
03/2008	123d auch mit Automatikgetriebe Steptronic erhältlich
03/2008	Coupé: neuer zusätzlicher Motor: 125i (160 kW/218 PS); alle Motoren mit Automatikgetriebe Steptronic erhältlich
04/2008	Modelleinführung des zweitürigen Cabriolets mit fünf Motorvarianten: 118i (105 kW/143 PS), 120i (125 kW/170 PS), 135i (225 kW/306 PS) und 120d DPF (130 kW/177 PS)
09/2008	neue zusätzliche Diesel-Motoren: 118d DPF (105 kW/143 PS) und 123d DPF (150 kW/204 PS); Die Modelle 118d und 120d erfüllen die Schadstoffnorm Euro 5
03/2009	neuer zusätzlicher Dieselmotor: 116d (85 kW/115 PS) mit DPF; Modifizierung 116i: Umstellung auf 2.0-Liter Hubraum analog 118i und 120i; 123d erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
03/2009	123d erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
04/2009	116i, 118i und 120i erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
09/2009	125i erfüllt Schadstoffklasse Euro 5; modifizierter 130i (190 kW/258 PS); erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
07/2010	116d erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
03/2011	leichte optische Modellpflege bei 1er Coupé und Cabrio
05/2011	Modelleinführung 1er M Coupé, mit 3,0-Liter BMW M TwinPower Turbo Reihensechszylinder-Ottomotor (250 kW/340 PS), Sportfahrwerk, mechanische Differentialsperre, Compound-Bremsanlage und 19"-Leichtmetallräder mit Mischbereifung. Das Fahrwerk verfügt über eine Spurverbreiterung an Vorder- und Hinterachse sowie geänderte Front- und Heckschürze mit Spoiler.
01/2012	1er Schrägheck (3-/5-Türer) eingestellt; Nachfolgemodell seit 09/2011
06/2012	1er M Coupé eingestellt, Nachfolgemodell: M2 Coupé (ab 10/2015)
10/2013	1er Coupé und Cabriolet eingestellt; Nachfolgemodell 2er Coupé (ab 03/2014) und 2er Cabrio (ab 02/2015)

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	Coupé	Cabrio
Länge/Breite/Höhe [mm]	4227/1751/1430	4360/1748/1423	4360/1748/1411
Breite mit Spiegeln [mm]	1933	1934	1934
Kofferraumvolumen [l]	330	370	260
Dachlast [kg]	75	75	-

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	116d	118d	118d	120d	120d	123d
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Bauzeitraum	2009-2011	2004-2007	2007-2011	2004-2007	2007-2011	2007-2013
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW/PS]	85/115	90/122	105/143	120/163	130/177	150/204
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	260/1750	280/2000	300/2000	340/2000	350/2000	400/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	10,3	10,0	9,0	7,9	7,6	7,0
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	200	201	210	220	228	238
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,5 l D (NEFZ)	5,6 l D (NEFZ)	4,7 l D (NEFZ)	5,7 l D (NEFZ)	4,9 l D (NEFZ)	5,2 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	118 g/km	150 g/km	123 g/km	152 g/km	129 g/km	138 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	B	D	B	D	B	B
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	1200/680	1200/690	1200/690	1200/705	1200/705	1200/740
Tankinhalt [l]	51,0	50,0	51,0	50,0	51,0	51,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/13/18	20/13/18	20/15/19	20/16/19	20/17/21	19/22/23
Steuer pro Jahr* [Euro]	190	332	308	332	308	308
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	116d	118d	118d	120d	120d	123d
Wartung 1	320	330	400	330	400	400
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24
Wartung 2	600	500	490	500	490	460
bei km/Monate	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48
Wartung 3	-	660	610	660	610	610
bei km/Monate	-/-	90000/72	90000/72	90000/72	90000/72	90000/72
Wartung 4	-	500	490	500	490	460
bei km/Monate	-/-	120000/96	120000/96	120000/96	120000/96	120000/96
Bremsscheiben und -beläge vorne	540	540	540	540	570	650
Bremsscheiben und -beläge hinten	460	460	540	540	540	540
Auspuffanlage (nach Kat)	960	950	960	480	500	1060
Kupplung	950	900	800	900	990	1070
Generator	850	690	850	690	850	850
Anlasser	510	660	510	660	510	520

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	116d	118d	118d	120d	120d	123d
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	119	131	131	133	136	151
Betriebskosten (Kraftstoff)	96	114	99	115	102	107
Werkstatt-/Reifenkosten	76	95	96	98	94	109
Gesamtkosten pro Monat	291	339	327	347	332	367
Gesamtkosten pro km [Cent]	23,3	27,1	26,1	27,8	26,6	29,4

Garantien

Der 1er BMW verfügt über keine allgemeine Garantie, es gilt lediglich die gesetzliche Gewährleistungspflicht. BMW gibt jedoch eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine fünfjährige, europaweite Mobilitätsgarantie (bei Einhaltung aller Inspektionen) besteht ebenfalls.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.