

BMW 130i

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 195 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,2

Das neue BMW-Einsteiger-Modell soll Golf und Co. Paroli bieten. Hinter dem Typenschild 130 verbirgt sich der stärkste Benzin-Motor mit 3,0 l Hubraum und 265 PS. Der ist im Stande den kleinen BMW fulminant zu beschleunigen und für eine sehr hohe Endgeschwindigkeit zu sorgen. Das allerdings bei nicht gerade niedrigem Verbrauch. Leider gibt es mit diesem Motor kein Automatikgetriebe. Das Fahrwerk ist eine Klasse für sich, denn hier gibt sich der kleine BMW wie ein reinrassiger Sportwagen - er klebt förmlich auf der Straße. Sportwagenfeeling kommt auch bei den Mitfahrern hinten auf, die wegen des geringen Platzes eingeeengt auf ihrer Sitzbank kauern. Fazit: Sportliche Limousine mit zwei Sitzen und zwei Notsitzen. Konkurrenten sind Audi A3 3.2 quattro und VW Golf R 32.

- + gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + sehr gute Sportsitze (Aufpreis)
- + kultivierter, sehr kräftiger Motor
- + ausgezeichnete Straßenlage
- + pannensichere Runflat-Reifen
- hinten unübersichtlich
- beengter Zustieg
- hinten wenig Platz
- kleiner Kofferraum
- kein Automatikgetriebe



Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,9

Mit der Run-Flat-Bereifung darf bei Druckverlust höchstens 150 km weit und nur mit max. 80 km/h gefahren werden. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht erhältlich.

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck. Das gilt auch für den Innenraum, mit den hochwertigen, haptisch angenehmen Materialien. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und im Bereich des Motors geschlossen. Das reduziert den Luftwiderstand und damit den Verbrauch.
- Die Stoßfänger sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich, die Nebelscheinwerfer bruchgefährdet untergebracht.

Übersichtlichkeit

Note: 3,5

Helle Xenonscheinwerfer mit Waschanlage und auch Kurvenlichter sind gegen Aufpreis erhältlich. Akustische Parksensoren kosten für vorn und hinten oder nur für hinten ebenfalls extra. Auch eine Front- sowie eine Heckkamera finden sich in der langen Aufpreisliste.

- + Die Sicht nach vorn ist durch die stark abfallende Front sehr gut. Die beheizten Außenspiegel sind beim 130-er serienmäßig.
- Die Sicht nach rechts hinten ist durch die breite C-Säule und die hintere Kopfstütze, die sich nicht wegklappen lässt, schlecht. Entsprechend wenig sieht man auch im Innenrückspiegel.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,5

Gegen Aufpreis lassen sich mit der Fernbedienung nicht nur die Türen ent- und verriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Eine Besonderheit sind die optional erhältlichen beleuchteten Türgriffe.

- Das Ein- und Aussteigen ist nicht nur wegen der schmalen Türausschnitte beschwerlich. Vorne stören zudem die seitlich hochgezogenen Sitzwangen der Sportsitze (Aufpreis), hinten die knappe Kniefreiheit, wenn die Vordersitze etwas weiter zurückgestellt sind.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,8

- Der Kofferraum ist mit 290 l verhältnismäßig klein. Bei vorgeklapp-

ten Rücksitzlehnen stehen aber immerhin 595 l zur Verfügung (bis Fenster-Unterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,8

- + Die große Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Das Gepäck muss aber über eine recht hohe Bordwand gehievt werden. Der Ladeboden ist durch die seitlichen Erhebungen nicht durchgehend eben.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,5

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich sehr leicht vorklappen (die Vordersitze dürfen aber nicht weit nach hinten geschoben sein).
- Gegen Aufpreis ist ein Skisack erhältlich, der aber in der Handhabung recht unpraktisch ist. Kleine Utensilien lassen sich kaum rutschsicher unterbringen; das spärliche Ablagenpaket (seitliches Netz) kostet extra.



Nur 290 l Volumen bietet der Kofferraum. Das kann die Konkurrenz, z.B. der Golf mit 350 l Volumen, erheblich besser.

Innenraum

Note 2,5

Bedienung

Note: 2,4

- + Das Armaturenbrett ist klar gestaltet, wirkt aufgeräumt - die meisten Schalter sind übersichtlich angeordnet und lassen sich leicht betätigen. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die großen, klar gezeichneten Analog-Instrumente lassen sich gut ablesen. Es gibt auch Anzeigen für Außentemperatur und einen Bordcomputer für Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Gegen Aufpreis schalten sich die Wischer und das Fahrlicht sensorgesteuert ein.
- Der separate Starterknopf ist eher unpraktisch, da zum Anlassen des Motors mehrere Handgriffe erforderlich sind. Der Ablagekasten zwischen den Sitzen (Aufpreis) stört beim Lenken. Das lässt sich durch Hochklappen des Deckels ändern, allerdings klappt dieser bei jedem Bremsen wieder nach unten. Es fehlt eine Kontrolle für das Fahrlicht (besonders störend mit gegen Aufpreis erhältlicher Einschaltautomatik) und eine Anzeige für Motortemperatur. Stellt man das Lenkrad nach unten, sind die Blinkersymbole nicht mehr zu sehen. Einstellen mit dem I-Drive (Aufpreis) lenkt vom Fahren ab. Es gibt nur wenige Ablagen.



Während die Verarbeitungsqualität einen sehr guten Eindruck macht ist die Bedienbarkeit zwar weitgehend funktionell, jedoch nicht frei von Kritik.

Raumangebot vorne*

Note: 1,8

- + Vorn hat man genügend Platz, die Vordersitze lassen sich für ca. 1,95 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,8

Auf den Rücksitzplätzen ist die Kniefreiheit gering. Bereits 1,75 m große Mitfahrer haben auf den beiden Sitzmulden kaum Platz, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen zurück geschoben sind. Der Sitz in der Mitte ist durch den knappen Knieraum und den hohen Mitteltunnel schlecht zu erreichen.



Die Kniefreiheit hinten ist eine der Schwachstellen des 1er und nicht einmal Kindern zuzumuten.

Komfort

Note 2,0

Federungskomfort

Note: 2,6

Das straffe Fahrwerk passt gut zum sportlichen Charakter dieses BMW. Der Federungskomfort ist passabel, nur bei größeren Un-

ebenheiten kommen die Stöße gelegentlich härter durch. Angenehm ist die geringe Seitenneigung der Karosserie in Kurven.

Sitzkomfort

Note: 1,8

Fahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

- + Die nicht zu straff gepolsterten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort. Sie bieten besonders gute Körperunterstützung und festen Seitenhalt in Kurven (Wangenbreite variabel). Höhe und Neigung der Sitzfläche sind individuell einstellbar. Langbeinige können sich für mehr Schenkelauflege den vorderen Teil herausziehen und damit die Sitzfläche verlängern.
- Erwachsene sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und ohne Oberschenkelauflege, weil die Sitzfläche sehr tief, bzw. zu wenig nach hinten geneigt ist.

Innengeräusch

Note: 1,9

- + Der Geräuschpegel ist selbst bei hohem Tempo niedrig. Der Motor klingt stets dezent-sportlich und unaufdringlich, die Windgeräusche nehmen nur bei sehr hohem Tempo deutlich zu.

Klimatisierung

Note: 1,6

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die kräftige Heizung sorgt bereits nach kurzer Fahrzeit für wohlige Wärme. Mit der aufpreispflichtigen Klimaautomatik wird die Luftverteilung und -Menge automatisch geregelt.

Motor/Antrieb

Note 1,1

Fahrleistungen*

Note: 0,6

- + Die Fahrleistungen sind eine Klasse für sich. Der bullige Motor zieht schnell an und sorgt bis hin zur Höchstgeschwindigkeit von Tacho 260 für kontinuierlichen Vortrieb.

Laufruhe

Note: 1,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich sehr vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 2,0

- + Das Getriebe lässt sich leicht schalten, die Gangebena sind präzise geführt, nur gelegentlich kratzen die Gänge.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechs-Ganggetriebe ist sehr gut abgestuft, auf möglichst gute Beschleunigung, bei jedem Tempo und bei jeder Drehzahl steht der passende Gang zur Verfügung. Bei hoher Geschwindigkeit wäre allerdings eine längere Übersetzung wünschenswert, um die Motordrehzahl zu senken.

Fahreigenschaften

Note 1,1

Fahrstabilität

Note: 1,0

- + Der Einser fährt richtungsstabil, fast wie auf Schienen - der Fahrer hat ein sehr sicheres Gefühl, selbst bei höchsten Tempi und auch, wenn die Fahrbahn nicht mehr ganz eben ist. In kritischen Situationen, z. B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, hilft das elektronische Stabilitätssystem (DSC) Schleudern möglichst zu unterdrücken und die Spur zu halten. Für guten Vortrieb, auch wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, sorgt die elektronische Traktionskontrolle. Pannensichere Runflat-Reifen mit Reifendruckkontrolle sind serienmäßig.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Die Kurvenlage ist sehr souverän, leicht untersteuernd, ohne erkennbare Lastwechsel, für jedermann gutmütig, dabei sind die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sehr hoch. Auch hier springt das DSC ein, wenn das Tempo zu hoch sein sollte, um ein Ausbrechen und Schleudern möglichst zu verhindern.

Handlichkeit

Note: 1,9

- + Der Wagen fühlt sich mit der direkten, eher leichtgängigen Lenkung handlich an. Dank kleinem Wendekreis ist auch Rangieren bei wenig Platz kein Problem.

Lenkung

Note: 1,0

- + Die direkte Lenkung spricht selbst bei sehr hohem Tempo spontan aber nicht nervös an, ist zielgenau und vermittelt viel Gefühl zur Fahrbahn. Die Aktivlenkung gibt es gegen Aufpreis.

Sicherheit

Note 1,7

Bremsen

Note: 1,3

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h werden nur 37,0 m bis zum Stillstand benötigt (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Die Bremse spricht spontan an und ist sehr fein dosierbar. Der Bremsassistent (DBC) hilft dem ungeübten Fahrer bei Notbremsituationen optimal zu verzögern.

Gestaltung

Note: 2,9

- + An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Bei einer starken Bremsung vergrößern sich die Bremslichter und leuchten besonders hell.
- Beim Fußgängerschutztest nach Euro-NCAP schneidet der Einser schlecht ab und erhält nur einen von vier Sternen. Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die in geöffneten Türen warnen.

Rückhaltesysteme

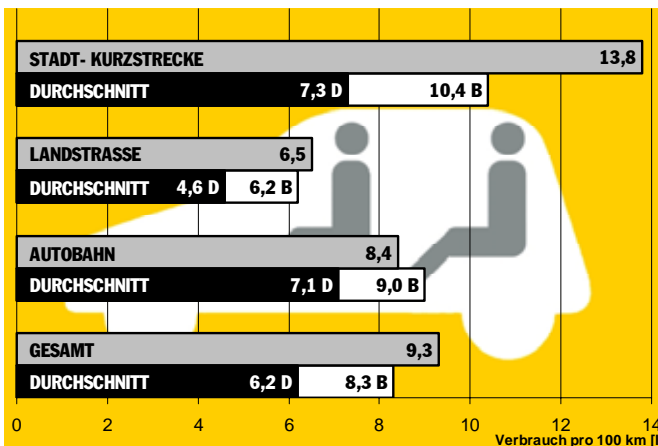
Note: 1,3

- + Beim Euro-NCAP-Crashtest sind es alle fünf möglichen Sterne (Rechtslenker-Fahrzeug), dabei zeigen sich vor allem beim Seitencrash die Stärken. Das Airbag-System umfasst Front-, vorn Seiten- und durchgehende seitliche Kopf-Airbags. Die oberen Gurtpunkte passen sich automatisch in der Höhe an. Die Kopfstützen der Vordersitze sind für Personen bis ca. 1,80 m Größe ausziehbar; hinten sind sie niedriger, bieten aber auch größeren Mitfahrern genügend Schutz, weil der Abstand zum Dachhimmel gering ist. Alle Kopfstützen befinden sich knapp am Hinterkopf und können so optimal wirken.

Kinder

Note: 2,0

- + Auf den Außenplätzen der Rücksitzbank lassen sich Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen - auch mit Isofix. Gegen Aufpreis gibt es das Kindersitz-Befestigungspaket Isofix auch vorn. Dann ist auch der Beifahrer-Airbag mit dem Schlüssel deaktivierbar und es dürfen auch vorne Kindersitze und Babyschalen mitgenommen werden. Die Fenster haben Einklemmschutz.
- Die Airbag-Abschaltung, um auf dem Beifahrersitz Kinder mitnehmen zu können, kostet Aufpreis (nachträglicher Einbau nicht möglich). Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze wenig geeignet.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Verbrauch/Umwelt

Note 3,6

Verbrauch*

Note: 4,6

- Der Verbrauch ist hoch: Innerorts 13,8 l, außerorts 6,6 l und auf der Autobahn 9,3 l SuperPlus auf 100 km. Aus diesen Ergebnissen errechnet sich ein Mittel von 9,3 Liter.

Abgas

Note: 2,6

- Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im Durchschnittsbereich.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten*

Note: 5,5

- Die sehr hohen Betriebskosten sind hauptsächlich auf den Verbrauch und das teure SuperPlus-Benzin zurück zu führen.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 5,5

- + Der BMW besitzt eine fahrabhangige Service-Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 50.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstande und somit weniger Werkstattaufenthalte.
- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für den Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie sondern nur zwei Jahre Sachmängelhaftung.

Wertstabilität*

Note: 3,2

- Die Wertstabilität ist voraussichtlich durchschnittlich. Sehr stark motorisierte Wagen verlieren schneller an Wert als die schwächeren.

Kosten für Neuanschaffung*

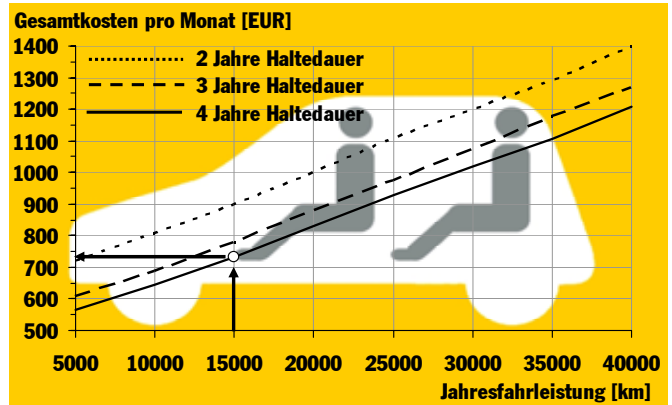
Note: 5,5

- Der Anschaffungspreis bei Neukauf ist sehr hoch (32.500 €).

Fixkosten*

Note: 4,2

- Die Versicherungen sind teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 731 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	116i	118i	120i	130i	118d	120d
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1995	4/1995	6/2996	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	85(115)	95(129)	110(150)	195(265)	90(122)	120(163)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	150/4300	180/3250	200/3600	315/2500	280/2000	340/2000
0-100 km/h[s]	10,8	9,4	8,7	6,1	10,0	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	208	217	250	201	220
Verbrauch pro 100 km [l]	8,2SP	7,9SP	8,0SP	9,3SP	6,0D	6,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/20	16/15/22	16/17/23	18/23/25	17/18/23	18/20/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	483	507	540	731	483	524
Grundpreis[Euro]	20200	21950	24200	32500	22450	25200

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Groraumlimousine

BU = Bus

GO = Geländewagen offen

GS = Gelandew. geschlossen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfli.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2996 ccm
Leistung	195 kW (265 PS)
bei	6600 U/min
Maximales Drehmoment	315 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,65 m/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	6,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	9,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	13,8/6,5/8,4 l
CO ₂ -Ausstoß	211 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	55/64/68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4227 mm/1751 mm/1430 mm
Leergewicht/Zuladung	1450 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/595 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	570 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	182 Euro
Monatliche Werkstattkosten	74 Euro
Monatliche Fixkosten	120 Euro
Monatlicher Wertverlust	355 Euro
Monatliche Gesamtkosten	731 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/25
Grundpreis	32500 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur mit Xenon)	400 Euro
Parkhilfe, elektronisch (700 Euro auch vorn)	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	790 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten)	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/550 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1800 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	160 Euro

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	620 Euro°
Schiebe-Hubdach	950 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

Karosserie/Kofferraum	3,1
Verarbeitung/Handhabung	1,9
Übersichtlichkeit	3,5
Ein-/Ausstieg	3,5
Kofferraum-Volumen*	3,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	2,5
Bedienung	2,4
Raumangebot-vorn*	1,8
Raumangebot-hinten*	3,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,0
Federung	2,6
Sitze	1,8
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	1,6
Motor/Antrieb	1,1
Fahrleistungen*	0,6
Laufruhe	1,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,1
Fahrstabilität	1,0
Kurvenverhalten	1,0
Handlichkeit	1,9
Lenkung	1,0
Sicherheit	1,7
Bremsen	1,3
Gestaltung	2,9
Rückhaltesysteme	1,3
Kinder	2,0
Umwelt	3,6
Verbrauch*	4,6
Schadstoffe	2,6
Wirtschaftlichkeit*	5,5
Betriebskosten*	5,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	3,2
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5