

BMW 120d (Rußpartikelfilter)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 120 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Das BMW-Einsteiger-Modell soll Golf und Co. Paroli bieten. Hinter dem Typenschild 120d verbirgt sich der Dieselmotor mit 2,0 l Hubraum und 120 kW. Dieser ist im Stande den nicht gerade leichten BMW sehr zügig zu bewegen, und das bei niedrigem Verbrauch - endlich mit umweltschonendem Ruß-Partikelfilter (580 €). Für 2.050 € ist ein Automatikgetriebe erhältlich. 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 eingeengt auf ihrer Sitzbank kauern. Fazit: Sportliche Limousine mit zwei Sitzen und zwei Notsitzen.

Konkurrenten sind Alfa 147, Audi A3, Fiat Stilo, Ford Focus, Mercedes A, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Mégane, Seat Leon, VW Golf.

- + gute Verarbeitung
- + leichte, funktionelle Bedienung
- + sehr gute Sportsitze (Aufpreis)
- + kultivierter, kräftiger Motor
- + ausgezeichnete Straßenlage
- + pannensichere Runflat-Reifen
- + Ruß-Partikelfilter
- enger Zustieg
- hinten wenig Platz
- kleiner Kofferraum



Karosserie/Kofferraum

Note 3,2

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,9

- Mit der Run-Flat-Bereifung darf bei Druckverlust höchstens 150 km weit und nur langsam gefahren werden (max. 80 km/h). 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 (Aufpreis) bruchgefährdet untergebracht.

Übersichtlichkeit

Note: 3,5

- Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch auch mit dynamischem Kurvenlicht, sind gegen Aufpreis erhältlich. Akustische Parksensoren kosten ebenfalls Extra.
- Die Sicht nach rechts hinten ist durch die breite C-Säule und nach hinten durch die Kopfstützen, die sich nicht wegklappen lassen, behindert. Zum leichteren Einparken sind deshalb unbedingt die elektronischen Parksensoren zu empfehlen. Auch im Innenspiegel sieht der Fahrer nur wenig. Nicht verständlich in dieser Klasse: Beheizte Außenspiegel kosten extra.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,6

- 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 Türanschnitte 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 leicht öffnen und schließen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Das Gepäck muss über eine recht hohe Bordwand gehievt werden. Der Boden 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).
- Der Skisack (Aufpreis) ist in der Handhabung recht unpraktisch. 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 (sofern nicht der aufpreispflichtige Mittelablagekasten vorhanden ist und stört). Die großen, klar gezeichneten Analog-Instrumente lassen sich gut ablesen. Es gibt auch Anzeigen für Außentemperatur und Verbrauch. Gegen Aufpreis schalteten sich die Wischer und das Fahrlicht sensorgesteuert ein.
- Bei den optional erhältlichen Sportsitzen verwechselt man zu leicht die Einstellhebel. Der separate Starterknopf ist eher unpraktisch, da zum Anlassen des Motors mehrere Handgriffe erforderlich sind. 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 viel Platz, die Vordersitze lassen sich für ca. 1,95 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,8

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



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

Komfort

Note 2,4

Federungskomfort

Note: 2,6

Das straffe Fahrwerk passt gut zum sportlichen Charakter dieses BMW. Der Federungskomfort ist passabel, bei größeren Unebenheiten kommen die Stöße gelegentlich aber härter und unvermittelt 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 veränderbar). Höhe und Neigung sind individuell einstellbar. Langbeinige können sich für mehr Schenkellaufhöhe den vorderen Teil herausziehen und damit die Sitzfläche verlängern.
- Erwachsene sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und ohne Oberschenkellaufhöhe, 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 und unaufdringlich, die Windgeräusche sind gering.

Klimatisierung

Note: 3,1

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im vorderen Bereich ist die Heizwirkung noch passabel, im hinteren jedoch zu schwach.

- + Mit der aufpreispflichtigen Klimaautomatik lässt sich die Temperatur links und rechts unabhängig regulieren.

Motor/Antrieb

Note 1,2

Fahrleistungen*

Note: 0,9

- + Der Dieselmotor hat zwar nur 2,0 l Hubraum, ist aber dennoch sehr durchzugsstark. So lassen sich auch auf einem verhältnismäßig niedrigem Drehzahlniveau sehr gute Fahrleistungen erzielen.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Für einen Diesel mit nur vier Zylindern läuft der Motor erstaunlich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,3

- + Das Getriebe lässt sich leicht schalten, die Gangebene sind präzise geführt.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechsganggetriebe ist sehr gut abgestuft, bei jedem Tempo und bei jeder Drehzahl steht der passende Gang zur Verfügung.

Fahreigenschaften

Note 1,1

Fahrstabilität

Note: 1,0

- + Auch der Einser fährt richtungsstabil, fast wie auf Schienen - der Fahrer hat ein sehr sicheres Gefühl. In kritischen Situationen, z. B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, hilft das elektronische Stabilitätssystem (DSC) Schleudern 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 Reifendruck-Kontrolle sind serienmäßig.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Die Kurvenlage ist souverän, leicht untersteuernd, ohne erkennbare Lastwechsel, für jedermann gutmütig. Auch hier springt das DSC ein, wenn das Tempo zu hoch sein sollte, um ein Schleudern zu verhindern.

Handlichkeit

Note: 1,9

- + Der kleine 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 Lenkung spricht selbst bei sehr hohem Tempo spontan aber nicht nervös an, ist zielgenau und vermittelt viel Gefühl zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 1,8

Bremsen

Note: 1,7

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h werden nur 38,5 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 (Rechtslenker-Fahrzeug) sind es alle fünf möglichen Sterne, dabei zeigen sich vor allem beim Seiten-crash die Stärken. Das Airbag-System umfasst Front-, vorn Seiten- und durchgehende seitliche Kopf-Airbags. Die oberen Gurt-punkte 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.
- Es fehlt ein Warnton, der die hinteren Insassen erinnert, wenn der Gurt nicht angelegt wurde.

Kinder

Note: 2,0

- + Auf den Außenplätzen der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - noch besser 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 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.

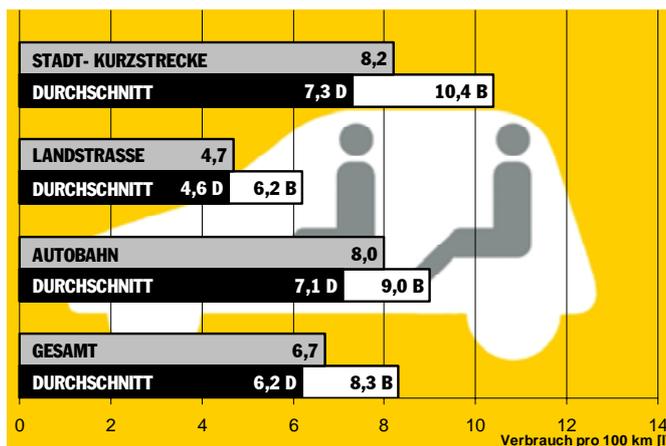
Verbrauch/Umwelt

Note 2,2

Verbrauch*

Note: 2,6

Innerorts konsumiert dieser Einser 8,2 l und auf der Autobahn 8,0 l Diesel auf 100 km. Zusammen mit dem Außerortsverbrauch errechnet sich ein Durchschnitt von 6,7 Liter.



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

- + Außerorts liegt der Verbrauch bei günstigen 4,7 l Diesel auf 100 km.

Abgas

Note: 1,7

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der Partikelfilter verhindert fast vollständig, dass gesundheitsgefährdende Rußteilchen in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,6

Betriebskosten*

Note: 1,9

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 2,7

- Der Dieselpartikelfilter muss gemäß Hersteller frühestens ab 200.000 km gewechselt werden.
- + Der BMW besitzt eine fahrabhängige Service-Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 1er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität*

Note: 1,7

- + Die Wertstabilität ist hoch, der Wagen lässt sich auch nach Jahren ohne großen Abschlag wieder verkaufen.

Kosten für Neuanschaffung*

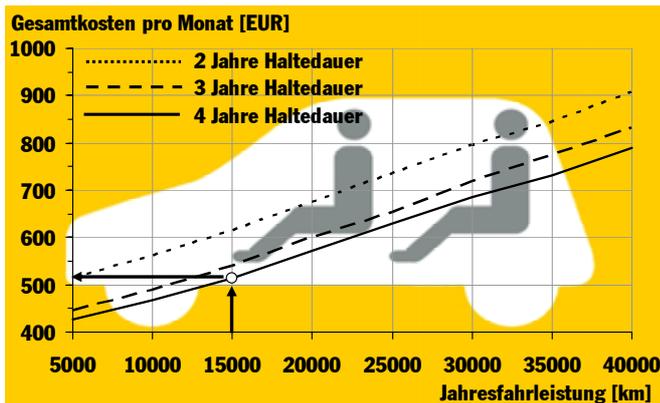
Note: 5,3

- + Der Anschaffungspreis beim Neukauf ist hoch, mit einigem Zubehör erreicht er astronomische Höhen.

Fixkosten*

Note: 4,1

- Die Versicherungen sind teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 514 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	6,2D	6,7D
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]	478	503	537	726	475	514
Grundpreis[Euro]	20200	21950	24200	32500	23030	25780

Aufbau:

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

KB = Kombi
 KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus

GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1995 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,65 m/10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	6,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/4,7/8,0 l
CO ₂ -Ausstoß	175 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	58/65/68 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4227 mm/1751 mm/1430 mm
Leergewicht/Zuladung	1455 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/595 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	705 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	745 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	118 Euro
Monatlicher Wertverlust	251 Euro
Monatliche Gesamtkosten	514 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/23
Grundpreis	25780 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	2.050 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (plus Xenon)	400 Euro
Parkhilfe, elektronisch	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	400 Euro°
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik	950 Euro/1500 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.400 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	160 Euro°

Außen

Außenspiegel, elekt. einstell-/beheizbar ...	Serie/(im Paket) 230 Euro
Lackierung Metallic	620 Euro°
Schiebe-Hubdach	950 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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