



BMW X1 xDrive28i

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(180 kW / 245 PS)

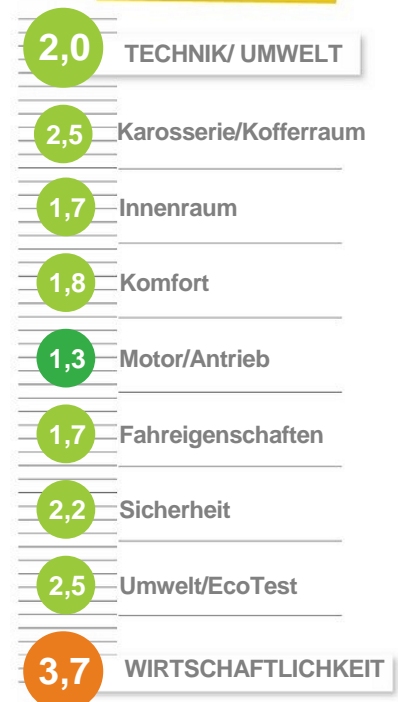
Dem X1 spendiert BMW als erstem Fahrzeug den neuen 2,0-l-Vierzylinder-Benziner mit Twinscroll-Turbolader. Diese Technik sorgt für schnelles Ansprechen und üppiges Drehmoment über einen weiten Drehzahlbereich (350 Nm ab 1.250 bis 4.500 U/min.). Dank dieser Durchzugskraft ersetzt der Vierzylinder mit 245 PS den bisherigen Sechszylinder mit 258 PS - bei der Beschleunigung ist dieses Downsizing nicht von Nachteil. Beim Verbrauch auch nicht - solange man gemütlich fährt. Schnelle Autobahnetappen quittiert der Turbomotor aber mit heftigem Expresszuschlag (deutlich über 10 l/100 km). Das Fahrwerk ist sicher und für dynamische Fahrweise abgestimmt, der ausgezeichnete Allradantrieb unterstützt dabei. Im Innenraum erfreuen sich die Insassen an reichlich Platz. Kritik verdient die Materialqualität vor allem im Bereich des Kofferraums. Bei einem Grundpreis von über 40.000 Euro sollte wirklich mehr Wertigkeit drin sein. Ansonsten ein feines Auto für Leute, die es sich leisten wollen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, Renault Koleos, Skoda Yeti, VW Tiguan.

+ kräftiger Motor, gutes Platzangebot vorn, körpergerechte Sitze (Sportsitze), gute Kofferraumzugänglichkeit, ausgezeichnete Fahrstabilität

- zu hoher Verbrauch, sehr hohe Anschaffungskosten bei stellenweise nicht angemessener Materialqualität



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck. Die Stoßfänger (im unteren Bereich), die Kotflügelkanten und die seitlichen Schweller sind aus mattschwarzem Kunststoff gefertigt. Das schützt die Karosserie bei leichten Parkremplern. An den Türen fehlen aber Schutzleisten, welche vor seitlichem Anstoßen fremder Autotüren schützen würden. Die Türschweller sind gut abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich werden die Schweller vorne durch Kunststoffabdeckungen vor Kratzern beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen geschützt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, der Motorraum vor eintretenden Schmutz geschützt. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden, gegen Aufpreis ist eine stabile Dachreling lieferbar. Die maximale Zuladung fällt mit 460 kg recht großzügig aus.

⊖ Das Interieur wirkt teilweise wenig hochwertig; die Kunststoffteile sind zwar passgenau zusammengefügt und sitzen fest, es treten keine Knarz- oder Klappergeräusche auf. Jedoch passt die Materialanmutung so gar nicht zum Premiumanspruch von BMW und genauso wenig zum Kaufpreis des Autos. Im Kofferraum finden sich nur billige und dünne Filzstoffe. Der X1 wird serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgeliefert. Gegen Aufpreis sind aber auch Reifen mit Notlaufeigenschaften lieferbar. Ein Wagenheber ist nicht an Bord.

Sicht

Die Rundumsicht im BMW X1 fällt zufriedenstellend aus. Störend zeigt sich vor allem die linke A-Säule, die sehr wuchtig ausfällt und die Sicht gerade beim Abbiegen stark behindert. Der Fahrer kann durch die leicht erhöhte Karosserie und die erhöhte Sitzposition den umliegenden Verkehr recht gut überblicken.

⊕ Die Sicht auf Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug ist gut. Die beheizbaren Außenspiegel sind sehr groß und bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten. Beide besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden. Gegen Aufpreis sind sowohl der Innenspiegel, als auch die Außenspiegel automatisch abblendend lieferbar. Die im Testwagen verbauten Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gut aus, dynamisches Kurvenlicht und separate Abbiegelichter sind gegen weiteren Aufpreis erhältlich. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Der optionale Fernlichtassistent schaltet verkehrabhängig das Fernlicht ein sowie aus und entlastet somit den Fahrer.

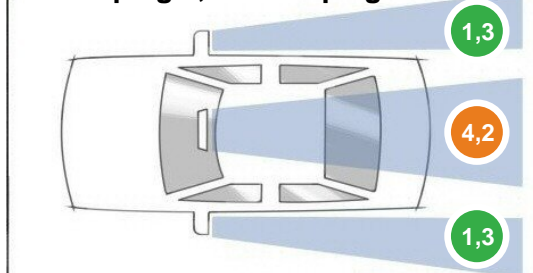


Die breiten Dachsäulen und die Kopfstützen im Fond behindern die ansonsten gute Übersichtlichkeit im X1.

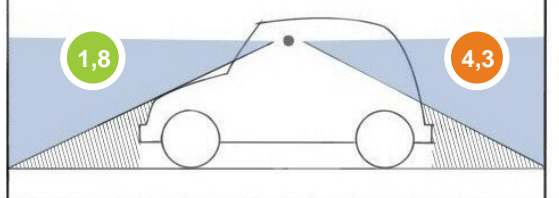
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein Bildsensor an der Innenseite des Vorderspiegels überwacht den Verkehr und die Lichtverhältnisse. Anhand der Sensorbilder entscheidet der Assistent, ob das Fernlicht eingeschaltet werden kann. Bei vorausfahrendem und entgegenkommendem Verkehr sowie bei ausreichenden Lichtverhältnissen wird das Fernlicht automatisch ausgeschaltet. Es ist wahlweise eine Einparkhilfe für hinten oder für vorne und hinten lieferbar. Zusätzlich kann auch eine Rückfahrkamera geordert werden.

⊖ Die hintere Einparkhilfe ist aufgrund der sehr schlechten Erkennbarkeit von Hindernissen direkt hinter dem Fahrzeug eine echte Empfehlung. Die Rückfahrkamera bietet zusätzliche Sicherheit beim rückwärts Rangieren. Im Innenspiegel sieht man u.a. aufgrund der nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen nur wenig.

2,7 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man nur zufriedenstellend ein und aus. Größtes Manko ist der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitz und der relativ hoch über der Straße liegende Schweller. Aussteigen ist kaum möglich, ohne sich die Hose am Schweller zu verschmutzen. Auch hinten ist der Zustieg nur akzeptabel. Hier stören die weit nach innen versetzten Rücksitze, wodurch auch hier der Abstand zwischen Schweller und Sitz zu groß ist.

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten betätigen. Damit lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist auch der schlüssellose Komfortzugang erhältlich (im Testwagen verbaut). Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden. Mit dem aufpreispflichtigen Lichtpaket befindet sich neben der serienmäßigen Coming-Home-Funktion auch eine Vorfeldbeleuchtung in den Türgriffen.

⊖ Man kann sich leicht aussperren, weil nur bei offener Fahrertüre ein Verriegeln unterbunden wird (nur wenn Ausstattung ohne Komfortzugang gewählt).

3,4 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des X1 fällt mit 310 l für diese Fahrzeugklasse nicht besonders üppig aus (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Bei komplett umgeklappter Rücksitzlehne stehen immerhin 650 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante). Das Fahrzeug lässt sich dabei gut bis zum Dach beladen.



Mit nur 310 l Kofferraumvolumen ist das Gepäckabteil des X1 um mehr als 100 l kleiner als das des etwas größeren X3.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, sie gibt eine große Öffnung frei. Dank des praktischen Formats lässt sich der Kofferraum gut nutzen. Die Zugänglichkeit ist aufgrund der Tiefe nur zufriedenstellend. Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße, wodurch das Gepäck recht weit angehoben werden muss, immerhin fällt die innere Bordwand mit knapp 6 cm niedrig aus. Die Heckklappe schwingt weit genug auf, so dass sich Personen bis 1,85 m nicht den Kopf anschlagen können.

1,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt klappbar. So kann auch der mittlere Teil separat geklappt werden, wodurch eine Durchlademöglichkeit für lange und hohe Gegenstände entsteht. Der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach, die Lehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand umlegen. Bei umgeklappter Rückbank entsteht eine ebene Ladefläche. Im Kofferraum gibt es genügend Ablageflächen für kleine Gegenstände. Unter dem Kofferraumboden findet man eine Vielzahl an unterteilten Fächern, die insgesamt ein Volumen von ca. 15 l ergeben. Optional gibt es ein am Dach an zwei Positionen einhängbares Trennnetz.

1,7 INNENRAUM

1,0 Bedienung

⊕ Die Ergonomie der Bedienelemente im BMW X1 ist gut, das Fahrzeug lässt sich nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedienen. Das in Höhe und Länge einstellbare Lenkrad, die Pedale und der Ganghebel sind optimal angeordnet. Ein Regen- und Lichtsensor ist gegen Aufpreis lieferbar. Das Zündschloss mit dem separaten Startknopf ist nur akzeptabel zu bedienen, da der Zündschlüssel in einen Schacht geschoben werden und dann der Startknopf extra gedrückt werden muss. Gegen Aufpreis ist auch ein Komfortzugang lieferbar, dann kann der Schlüssel zum Starten des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Die aufpreispflichtige Klimaautomatik ist in guter Höhe angeordnet und einfach bedienbar. Das aufpreispflichtige i-Drive lässt sich nach kurzer Eingewöhnung einfach und sinnfällig bedienen. Die um den Dreh-Drück-Regler angeordneten Schnellzugriff-Tasten erleichtern das Anwählen wichtiger Funktionen des Systems. Der Bordcomputer, der u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch informiert, ist serienmäßig an Bord und lässt sich einfach bedienen. Das optionale Navigationssystem Professional mit großem 8,8-Zoll-Display lässt sich einfach einstellen und bietet mit einer 12 GB großen Festplatte genügend Platz für die eigene Musiksammlung. Das im Testwagen verbaute Soundsystem von Harman/Kardon vermittelt einen ausgezeichneten Hörgenuss auch bei lauter Musik. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Tür geöffnet wird). Das Handschuhfach ist recht klein geraten, aber beleuchtet. Das aufpreispflichtige Ablagenpaket beinhaltet unter anderem Netze an den Rückenlehnen der Vordersitze, eine Armauflage hinten inkl. Getränkehalter und viele weitere sinnvolle Ablagefächer; es sollte deshalb unbedingt mitbestellt werden, da ansonsten kaum Ablagemöglichkeiten vorhanden sind. Separate Leseleuchten für alle Insassen gibt es nur gegen Aufpreis (Lichtpaket). Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich gut bedienen, der Hebel ist allerdings zu weit unten angeordnet und kann leicht mit dem Blinkerhebel verwechselt werden. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über das Multifunktions-Display informiert. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, es fehlt aber eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur.



Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichneter Funktionalität.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne fällt gut aus. Personen bis 1,97 m finden genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit reicht für weitaus größere Personen. Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse nur zufriedenstellend aus, das subjektive Raumgefühl ist aber aufgrund des hohen Daches gut.

2,9 Raumangebot hinten*

Der X1 bietet hinten zwei vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz. Auf den hinteren Außensitzen finden Personen bis knapp 1,90 m genügend Beinfreiheit vor (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit wäre auch hier für weitaus größere Personen ausreichend. Die Innenbreite fällt befriedigend aus, das Raumgefühl ist durchschnittlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

1,8 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Das Fahrwerk des BMW X1 ist tendenziell straff, aber ausgewogen abgestimmt. Lange Bodenwellen bereiten dem kleinen "Geländewagen" auch voll beladen keine Probleme. Das Fahrzeug liegt satt auf der Straße, Nachschwingen oder Vertikalbewegungen sind kaum vorhanden. Kurze, direkt hintereinander folgende Bodenwellen regen die Karosserie etwas zum Hoppeln an, auch Einzelhindernisse wie Kanaldeckel werden nicht von den Insassen fern gehalten. Erfreulich ist dagegen die geringe Stuckerneigung, trotz der aufpreispflichtigen Runflat-Bereifung. Gegen Aufpreis ist auch ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk erhältlich, das aber aufgrund der ohnehin recht straffen Grundabstimmung des Fahrwerk für weniger Komfort sorgt und deshalb auch für sportlich orientierte Naturen nicht unbedingt nötig ist.

1,4 Sitze

Testwagen mit optionalen Sportsitzen.

⊕ Die Sitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung individuell einstellen. Bei den Sportsitzen sind sogar die Seitenwangen der Lehne in der Breite einstellbar, wodurch fast für jede Körperform idealer Seitenhalt garantiert ist. Die in Höhe und Intensität justierbaren Lordosenstützen (Option) kann man gut unterschiedlichen Staturen anpassen. Die Sitze bieten dem Rücken festen Halt und sind ausgesprochen komfortabel. Die Oberschenkelauflage ist für große Personen ausziehbar. Hinten sitzt man zufriedenstellend. Die Sitze sind insgesamt etwas zu straff gepolstert. Die Neigung der Lehne kann in mehreren Stufen angepasst werden, sie bietet ordentlichen Rückenhalt. Sehr große Mitfahrer vermissen ein wenig Auflage für die Oberschenkel, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden gering ist.

1,7 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch im X1 ist niedrig, hier hat BMW gute Arbeit bei der Geräuschdämmung geleistet. Bis 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel nur knapp 67 dB. Der Motor ist nur unter Last zu hören und erfreut mit kernigem Vierzylinderklang, ohne ein Brummen oder Dröhnen von sich zu geben. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche zu, wirken aber nicht störend. Allgemeine Fahrgeräusche dringen kaum bis zu den Insassen durch.

1,8 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht selbst bei eisigen Temperaturen schnell an und zeigt eine gute Wirkung - vorne beides etwas besser als auf den Rücksitzen. Die Klimaautomatik (Aufpreis) inklusive Aktivkohlefilter arbeitet fein und situationsangepasst. Sie verfügt über fünf Intensitätsstufen im Automatikprogramm. Die Temperatur können Fahrer und Beifahrer separat vorwählen, die Luftmengenverteilung nach oben, Mitte oder unten (einzeln anwählbar) ist nur für beide gemeinsam möglich. Eine automatische Umluftsteuerung ist ebenso enthalten. Eine manuelle Klimaanlage gibt es serienmäßig.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

0,8 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen sind über jeden Zweifel erhaben. Der X1 xDrive28i mit seinem 2-l-Turbo-Benziner beschleunigt äußerst zügig und gleichmäßig über das gesamte Drehzahlband. So kann man problemlos schaltfaul fahren, denn das maximale Drehmoment von 350 Nm liegt schon bei 1.250 U/min. an. Dreht man die Gänge aus, ist der X1 noch flotter unterwegs.

2,0 Laufkultur

⊕ Der neue Vierzylinder zeigt eine insgesamt gute Laufkultur. An den geschmeidigen Motorlauf der Reihensechszylinder kommt er nicht heran. Akustisch hört er sich von außen aufgrund der Hochdruck-Benzindirekteinspritzung wie ein sehr kultivierter Dieselmotor an. Angenehm ist, dass er über den gesamten Drehzahlbereich weitgehend vibrationsfrei läuft.

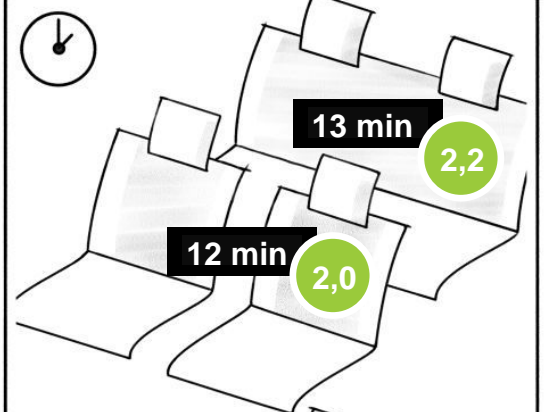
1,4 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes lassen sich einwandfrei frei wechseln, auch bei schneller Bedienung hakt es nicht. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden, er ist ausreichend von den Vorwärtsgängen abgesetzt. Eine Schaltpunktanzeige informiert über den gerade ökonomisch sinnvollen Gang in Abhängigkeit von der Leistungsanforderung.

1,4 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sechs Fahrstufen passen gut zur Charakteristik des Motors. Es entstehen zwischen den einzelnen Gänge keine zu großen Sprünge. Die lange Gesamtübersetzung kann für sparsames Fahren sinnvoll sein. Wer sportlich unterwegs ist, wird davon weniger begeistert sein. Jedoch kommt der Motor damit gut zurecht, da er sehr durchzugs kräftig ist.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung

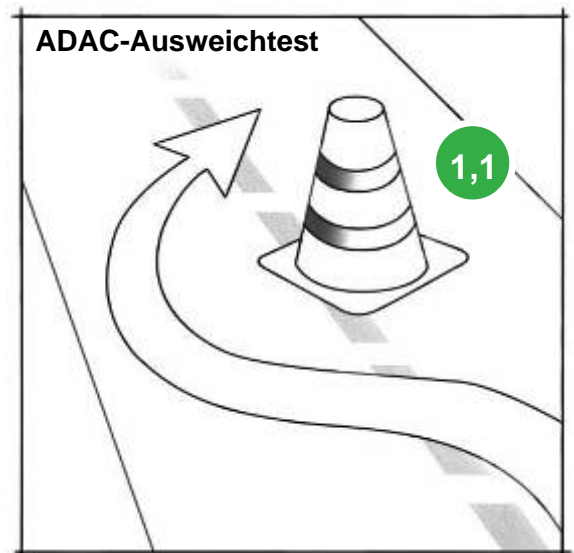


Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

⊕ Der BMW X1 bietet durch das Zusammenwirken des xDrive-Systems mit der serienmäßigen Stabilitätskontrolle DSC ein hohes Maß an Fahrstabilität. Je nach Fahrsituation werden Antriebskräfte und Bremsengriffe so gesteuert, dass in Rahmen der physikalischen Grenzen Schleudern zuverlässig unterdrückt wird. Dazu kommen die bedarfsgerechte Drehmomentverteilung an den Hinterrädern, die gegen Aufpreis lieferbar ist (Performance Control), sowie die Traktionskontrolle und ein zusätzliches System zum sicheren und automatisierten Bergabfahren (HDC). Beim ADAC-Ausweichtest fährt der X1 in allen drei Phasen stabil und lässt sich exakt lenken. Das ESP regelt frühzeitig und effizient, wodurch das Fahrzeug nur leicht untersteuert. Dabei wird viel Geschwindigkeit abgebaut, es besteht keinerlei Tendenz zum Ausbrechen oder gar Schleudern.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,3 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind für einen SUV erstaunlich hoch. Das Allradsystem xDrive unterstützt hier zusätzlich. Auch hilft DSC dem Fahrer, kritische Situationen zu meistern. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

2,2 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht spontan an und arbeitet präzise. Sie vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist mit der optionalen Servotronic angenehm niedrig. Beim Rangieren hält sich die Kurbelei in Grenzen. Der Wendekreis fällt mit 11,95 m nicht gerade klein aus.

1,9 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, 225/50 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest.

2,2 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

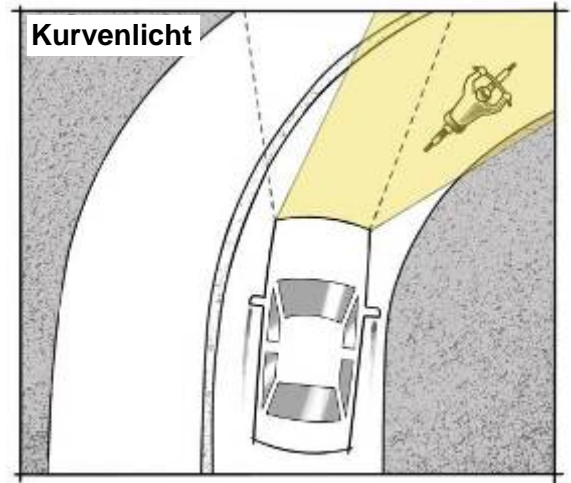
- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Danach wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Die serienmäßige Reifendruckkontrolle warnt bei Luftverlust in einem Reifen. Runflat-Bereifung ist optional lieferbar. Gegen Aufpreis gibt es Xenonscheinwerfer sowie dynamisches Kurven- und Abbiegelicht. Der Motorstart ist nur bei gedrücktem Kupplungspedal möglich.
- In den Türen sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten verbaut, die den von hinten herannahenden Verkehr vor geöffneten Türen warnen könnten.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

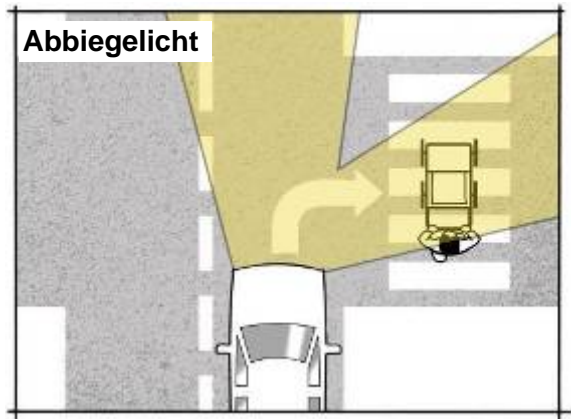
- + Der BMW X1 erreicht beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm 31 Punkte und damit volle fünf Sterne (Test 2010). Er besitzt eine gute Sicherheitsausstattung: Zweistufige Frontairbags, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorne. Vorne bieten die Kopfstützen bis 1,85 m großen Personen einen sehr guten Schutz, da der Abstand zum Kopf gering ist. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen - für die hinteren Insassen fehlen diese Erinnerungsfunktion.
- Hinten sind die Kopfstützen etwas kurz und liegen zu weit entfernt von den Köpfen, sie bieten nur Personen bis 1,70 Körpergröße einen guten Schutz.

2,0 Kindersicherheit

- + Das Schutzpotential für Kinder ist insgesamt gut. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht das Fahrzeug gute 86% der Punkte. Auf den hinteren Außensitzen lassen sich verschiedene Kindersitzsysteme unkompliziert und lagestabil befestigen, auch mittels Isofix und Ankerhaken. Ausreichende Gurtlängen und feste Gurtschlösser vereinfachen die Montage. Alle Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz, der früh anspricht und somit Verletzungen durch Einklemmen verhindern kann.
- Auch der Beifahrerplatz ist für Kindersitze gut geeignet. Allerdings nur, wenn man die aufpreispflichtige Beifahrerairbag-Deaktivierung dazu bestellt (im Testwagen nicht verbaut). Unverständlich, dass BMW hierfür immer noch Aufpreis verlangt. Der schmale hintere Mittelsitz eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da die Anlenkpunkte ungünstig liegen und die Stabilität des Kindersitzes aufgrund des Sitzwulstes nicht gewährleistet ist. Drei Kindersitze nebeneinander haben keinen Platz.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Erstaunlich gut schneidet der BMW X1 beim Fußgängerschutz ab. Laut EuroNCAP werden 64 % der möglichen Punkte erreicht. Während der komplette Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube entschärft sind, besteht noch Verbesserungspotential an der vorderen und hinteren Kante der Motorhaube, diese Bereiche sind noch zu aggressiv gestaltet.

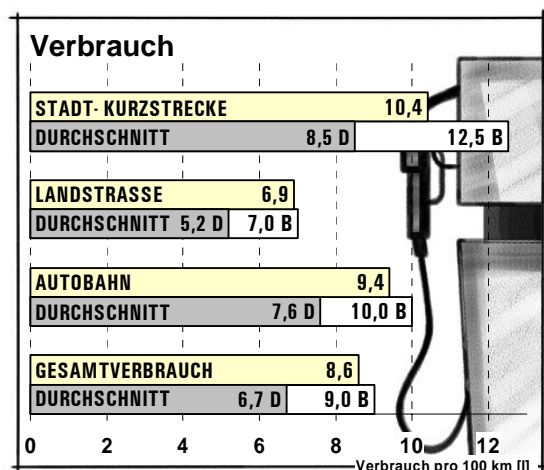
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des BMW X1 xDrive28i liegt bei 8,6 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 194 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für nur 24 Punkte. Innerorts benötigt der kleine "Geländewagen" 10,4 l - unterstützt von der serienmäßigen Start-Stopp-Automatik. Außerorts verbraucht der X1 6,9 l und auf der Autobahn 9,4 l pro 100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. So kann der X1 im EcoTest 47 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 71 Punkte und damit gerade so vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,2 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch nicht gerade niedrig ausfällt und zudem das teurere Super benötigt wird (Super E10 ebenso möglich), schneidet er hier schlecht ab.

3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige 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.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem X1 durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

0,8

Wertstabilität*

⊕ Dem X1 wird eine ausgezeichnete Restwertentwicklung prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen. Das wirkt sich positiv auf die Wertstabilität aus.

4,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Basispreis für das getestete Modell liegt bei 40.400 Euro - sehr viel Geld, zumal die Ausstattung mager ausfällt. Die üblichen Sicherheitsfeatures sind Serie, aber im Komfortbereich lässt sich BMW vieles üppig bezahlen, was angenehm und begehrt ist - selbst eine Klimaautomatik kostet Aufpreis.

3,9

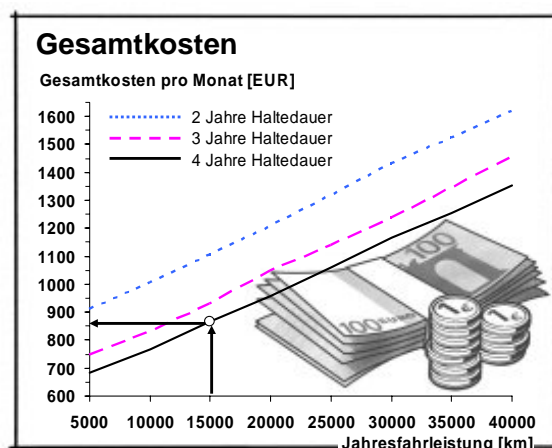
Fixkosten*

Die festen monatlichen Kosten fallen recht hoch aus, weil die Beiträge für die Versicherung üppig sind. Vor allem die Haftpflicht ist sehr teuer, aber auch Teil- und Vollkasko kaum günstiger. Moderat fällt die Steuer aus, 166 Euro im Jahr beträgt die Abgabe.

3,8

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die Summe der absoluten monatlichen Kosten für den X1 xDrive28i, dann kann er sich nur im hinteren Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Kostentreiber sind für allem die Kraftstoffkosten und der absolute Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 865 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	sDrive18i	xDrive28i	sDrive18d	sDrive20d	xDrive23d
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1997	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	110(150)	180(245)	105(143)	130(177)	150(204)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/3600	350/1250	320/1750	350/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	9,7	6,1	9,6	8,1	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	240	200	205	223
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,9 SP	8,6 SP	5,7 D	5,8 D	6,9 D
CO2 [g/km]	191	183	136	139	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/24	21/22/24	19/20/25	20/22/25	20/22/25
Steuer pro Jahr [Euro]	182	166	222	228	266
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	718	865	652	671	745
Preis [Euro]	27.600	40.400	30.000	33.000	37.650

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = 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
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17H
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,4/ 6,9/ 9,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	183g/km / 194g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4454/1798/1545 mm
Leergewicht/Zuladung	1670 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310 l/650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	730 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	410 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	410 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	2200 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	410 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	330 Euro°
Xenonlicht	880 Euro°

INNEN

Beifahrerairbag deaktivierbar	40 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/560 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1840°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (dreigeteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung(abnehmbar)	770 Euro
Lackierung Metallic	660 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	1350 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	198 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	504 Euro
Monatliche Gesamtkosten	865 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/22/24
Grundpreis	40.400 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familienfreundlich gute Zulademöglichkeit komfortbetont gute Sicherheit fahraktiv langstreckentauglich wirtschaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	1,7
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	1,3
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	3,4	Bremse	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	Sicherheit	2,2
Kofferraum-Variabilität	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Innenraum	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	1,0	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	2,5
Raumangebot hinten*	2,9	Umwelt/EcoTest	2,5
Innenraum-Variabilität	3,5	Verbrauch/CO2*	3,6
Komfort	1,8	Schadstoffe	1,3
Federung	2,2		
Sitze	1,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,7
Innengeräusch	1,7	Betriebskosten*	5,2
Klimatisierung	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,5
Motor/Antrieb	1,3	Wertstabilität*	0,8
Fahrleistungen*	0,8	Kosten für Anschaffung*	4,5
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,9
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,8
Getriebeabstufung	1,4		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen