



## BMW 123d Coupé (DPF)

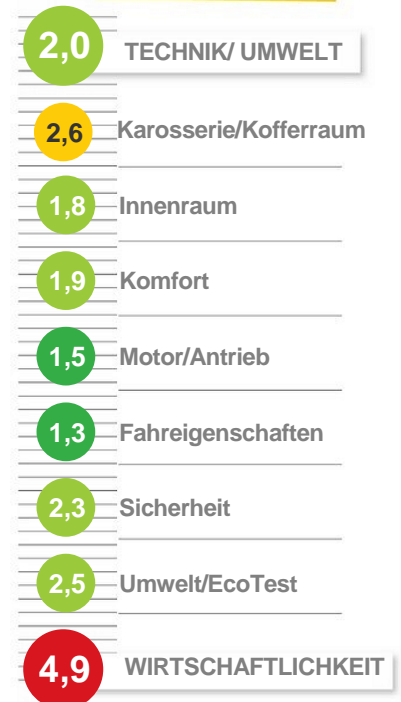
Zweitüriges Coupé der unteren Mittelklasse  
(150 kW / 204 PS)

Nach der Fließheck-Limousine des 1er BMW haben im März 2011 nun auch das Coupé und das Cabrio ein Facelift erhalten. Die optischen Modifikationen halten sich in Grenzen - vor allem der vordere Stoßfänger deutet aber auf einen 1er der neuen Generation hin. Der neue 2,0 Liter-Vierzylinder-Dieselmotor mit Variable Twin Turbo (VTT) leistet weiterhin 150 kW/204 PS und überzeugt mit beeindruckenden Fahrleistungen. Er hat jetzt ein gewichtsreduziertes Vollaluminium-Kurbelgehäuse und eine überarbeitete Einspritzanlage. Der Kraftstoffverbrauch ist allerdings, mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 5,6 l/100 km, nur mittelmäßig. Auch das neue 1er Coupé ist ein absolut gelungenes Auto, das aber so manchen Interessenten mit einem Grundpreis von 33.700 € abschreckt. **Karosserievarianten:** Cabrio, Dreitürer, Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a.: Peugeot RCZ, Renault Mégane Sport Coupé, VW Scirocco.

- +** gute Verarbeitung, ausgezeichnete Fahrleistungen, sehr sicheres Fahrwerk, sehr gute Lenkung, einfache Bedienung, präzise Schaltung, kräftige & standhafte Bremse
- hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten, schlechter Fußgängerschutz



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

Auf dem Dach darf Gepäck bis 75 kg transportiert werden. Mit der Run-Flat-Bereifung (Serie) darf bei Druckverlust höchstens 150 km weit und nur maximal 80 km/h bis zur Werkstatt gefahren werden.

**+** Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck. Dieser setzt sich im Innenraum fort. Die Materialien sind hochwertig und sauber verarbeitet. Vor allem das hochwertige Leder und die Holzapplikationen vermitteln ein angenehmes Ambiente. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und im Bereich des Motors geschlossen. Das reduziert den Luftwiderstand und damit den Verbrauch. Sorgfältig abgedichtet sind die Türausschnitte und verschmutzen deswegen nicht. Auf den Schwellern sind massive Einstiegsleisten angebracht, die den Lack vor Zerkratzen schützen. Die zulässige Zuladung beträgt 355 kg. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass Ottokraftstoff in den Tank gefüllt wird, was kostspielige Reparaturen zur Folge haben kann.

**-** Die Stoßfänger sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Bereits bei kleinen Beschädigungen fallen teure Reparaturen an. Schutzleisten an den Seiten fehlen. Ein vollwertiges Reserverad, Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht erhältlich.

## Sicht

Während sich das vordere Fahrzeugende gut abschätzen lässt, ist das Ende des Hecks für den Fahrer unsichtbar. Hinter dem Heck können nur höhere Hindernisse erkannt werden. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet das 1er-Coupé durchschnittlich ab. Auch die Rücksicht im Innenspiegel ist mittelmäßig.

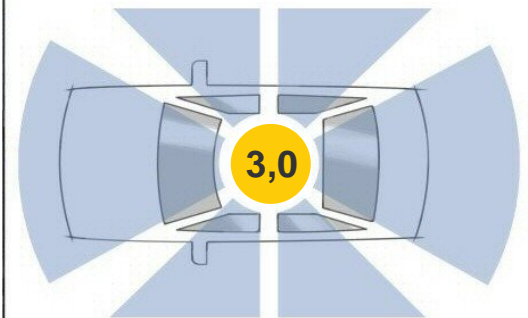
**+** Vor dem Fahrzeug können Hindernisse, aufgrund der flach abfallenden Motorhaube, gut erkannt werden. Die Außenspiegel haben asphärische Bereiche und bieten eine gute Rücksicht. Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch auch mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht, sind gegen Aufpreis erhältlich - sie beleuchten die Straße bei Dämmerung und Dunkelheit optimal und sind daher sehr zu empfehlen. Das Fernlicht wird gegen Aufpreis automatisch gesteuert. Die akustischen Parksensoren kosten ebenfalls Extra, sind aber bei engen Parklücken sehr hilfreich. Als weitere Option gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel.

**-** Die Sicht wird nach rechts hinten durch die breite C-Säule behindert; die klappbaren Kopfstützen, die die Rücksicht weniger einschränken, kosten 60 Euro Aufpreis.

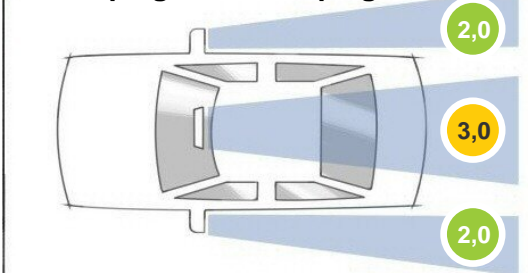


Breite Dachsäulen verhindern einen freien Blick nach schräg hinten. Versenkbare Kopfstützen verbessern zwar die Sicht, sind aber aufpreispflichtig.

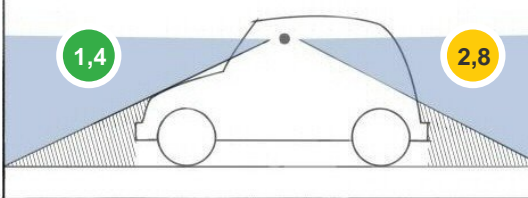
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

3,4

## Ein-/Ausstieg

Die Rasten der Türfeststeller sind für die langen und schweren Türen etwas schwach, allerdings in ausreichender Anzahl vorhanden. Nur für die vorderen Insassen sind Haltegriffe am Dachhimmel montiert, die beim Ein- und Ausstiegen Hilfe leisten können.

⊕ Praktisch ist der schlüssellose Zugang. Man muss den Schlüssel nur in der Tasche tragen, ver- und entriegelt wird per Fingertipp. Verlässt man das Fahrzeug oder entriegelt es, so werden sowohl das Abblendlicht als auch die Umfeldbeleuchtung in den Außen-Türgriffen aktiviert.

⊖ Das Ein- und Aussteigen ist besonders hinten sehr beschwerlich, trotz elektrischer Einstiegshilfe an den Vordersitzen. Vorne stören zudem die seitlich hochgezogenen Sitzswangen der Sportsitze (Aufpreis). Ebenso behindern die breiten Schweller und das tief gezogene Dach, an dem man sich leicht den Kopf stößt. Hat man seitlich neben dem Auto viel Platz, sind die breiten Türen hilfreich, weil damit größere Türausschnitte zur Verfügung stehen; ist der Platz seitlich aber eingeschränkt, hat man nur einen schmalen "Spalt" zum Ein- und Aussteigen.

2,9

## Kofferraum-Volumen\*

Mit 325 l fällt der Kofferraum nicht besonders groß aus. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen stehen immerhin 650 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 325 l Volumen ist der Kofferraum um 35 l größer als beim Pendant mit Schrägheck.

2,9

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Bei geöffneter Heckklappe wird nur eine durchschnittlich große Ladeluke frei gegeben. Das Gepäck muss über eine 69 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen beträgt die Höhe der Bordwand 17 cm. Das Format des Kofferraums ist einigermaßen zweckmäßig, die hoch gesetzten Längsrahmen stören aber etwas. Will man Gegenstände erreichen, die bis zu den Rücksitzlehnen vor gerutscht sind, so muss man sich weit in den Gepäckraum beugen - die Beine nehmen Kontakt zur Heckstoßstange auf.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht, per Taste unter der Griffleiste, öffnen.

⊖ Die Ladeluke ist beim Coupé eher knapp geschnitten. Der Boden ist durch die seitlichen Erhebungen nicht durchgehend eben, das stört vor allem beim Beladen mit Einkaufs- oder Getränkeboxen. Beim Schließen der Klappe muss man oft nachdrücken und macht sich dabei die Finger schmutzig.

2,5

## Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich leicht vorklappen, allerdings dürfen die Vordersitze dabei nicht weit nach hinten geschoben sein. Zusätzlich ist ein Skisack vorhanden, in welchem lange Gegenstände bis in den Innenraum reichen können. Kleine Gegenstände können unter dem Kofferraumboden untergebracht oder auf dem Boden mit Haltebändern befestigt werden. Im Ablagenpaket ist ein zusätzliches Staufach rechts im Kofferraum enthalten.

⊕ Das klar gestaltete Armaturenbrett 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. Gut sichtbar, beleuchtet und gut zu greifen ist der Startknopf für den Motor. Die großen, klar gezeichneten Analog-Instrumente lassen sich sehr gut ablesen, ebenso die Displays, sogar bei direkter Sonneneinstrahlung - dann erhöht sich durch den ausgeklügelten Displayaufbau der Kontrast automatisch. Es gibt auch Anzeigen für Außentemperatur und Verbrauch sowie eine dynamische Schaltempfehlung für ökonomische Fahrweise. Positionierung und Bedienung der Klimaautomatik sind einwandfrei, wenn auch das Display etwas klein geraten ist. Die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert. Kein Kopfzerbrechen bereitet die Bedienung des Radio- und Navigationssystems per I-Drive und Bedienteil mit Sensortasten. Das optionale Harman Kardon-Soundsystem ist im Klang unübertrefflich. Selbsterklärend zeigt sich die elektrische Sitzeinstellung mit Memory-Funktion. Gegen Aufpreis schalten sich die Wischer und das Fahrlicht sensorgesteuert ein und blenden die Innen- und Außenspiegel automatisch ab. Es gibt einige praktische Ablagen im Innenraum (Ablagenpaket gegen Aufpreis), die hinteren Plätze werden dabei aber etwas vernachlässigt. Optional gibt es einen in die Mittelkonsole einsteckbaren Cupholder. Für große Flaschen fehlen aber Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach öffnet gedämpft und ist beleuchtet. Die Start-Stopp-Automatik für den Motor funktioniert einwandfrei und für den Fahrer völlig problemlos. Für alle Plätze sind Leseleuchten vorhanden, wenn auch die hinteren optional geordert werden müssen. An Steigungen unterstützt eine Berganfahrhilfe.

⊖ Es fehlt eine instrumentennahe Kontrollleuchte für das Fahrlicht (störend bei optionaler Fahrlichtautomatik) und eine Anzeige für die Kühlwassertemperatur.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.

⊕ Vorn hat man angenehm Platz, die Vordersitze lassen sich für über 1,96 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit ist dabei großzügig. Auch die Innenbreite geht in Ordnung, wenngleich das subjektive Raumgefühl wegen der hohen Schulterlinie der Karosserie und des hohen und breiten Mitteltunnels mehr Enge aufkommen lässt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,76 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

Auch auf den hinteren Plätzen ist die Innenbreite ausreichend. Das subjektive Raumempfinden geht in Ordnung.

⊖ Auf den beiden Rücksitzplätzen ist vor allem die Kniefreiheit gering, sie reicht nur für Personen bis 1,76 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das 1er Coupé wird nur als Viersitzer ausgeliefert.

1,9

## KOMFORT

1,9

### Federung

**+** Das straffe Serien-Fahrwerk passt gut zum sportlichen Charakter des BMW 1er Coupé. Der Federungskomfort ist passabel, bei größeren Unebenheiten kommen die Stöße gelegentlich aber härter und unmittelbarer durch. Langwellige und kurzwellige Fahrbahnunebenheiten werden vom Fahrwerk gekonnt geschluckt. Die Stuckerneigung ist gering. Angenehm ist die geringe Seitenneigung der Karosserie in Kurven.

1,5

### Sitze

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

**+** Die nicht zu straff gepolsterten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort. Sie bieten besonders gute Körperunterstützung und festen Seitenhalt in Kurven (Sitzwangenbreite elektrisch einstellbar). Höhe und Neigung sind individuell einstellbar. Die vorderen Lordosenstützen sind in Höhe und Intensität einstellbar. Langbeinige können sich für mehr Schenkelauflege den vorderen Teil der Sitzfläche herausziehen. Der Fahrer sitzt entspannt und kann den linken Fuß in den Kuppelpausen auf einer breiten Fußstütze ablegen. Auf allen Plätzen sind die Lehnen ausreichend hoch.

**-** Erwachsene sitzen hinten mit nach oben ragenden Knien und ohne Oberschenkelauflage, weil die Sitzfläche tief, kurz und zu wenig nach hinten geneigt ist. Den unperforierten Lederbezügen fehlt es etwas an Atmungsaktivität.

1,6

### Innengeräusch

**+** Der Geräuschpegel ist selbst bei hohem Tempo niedrig, der Motor bleibt aber stets präsent. Die Windgeräusche nehmen erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten zu, ansonsten lassen sich entspannte Unterhaltungen führen. Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Schallpegel von 66,3 dB(A) gemessen.

2,5

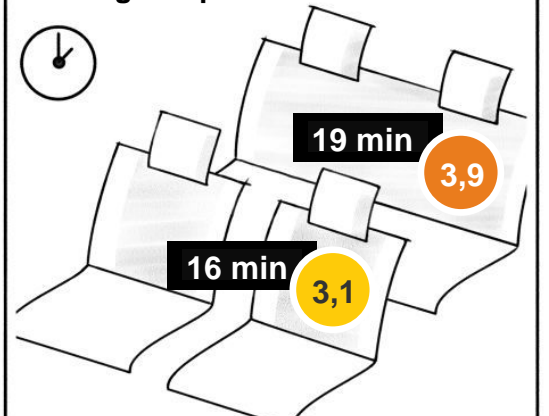
### Klimatisierung

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

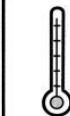
Vorn und hinten ist das Ansprechen der Heizung und ihre Wirkung zufriedenstellend. Auf den vorderen Plätzen ist nach 16 Minuten eine Raumtemperatur von 22° C erreicht, hinten muss man sich drei Minuten länger gedulden.

**+** Mit der aufpreispflichtigen Klimaautomatik lässt sich die Temperatur links und rechts unabhängig regulieren. Ein Pollen- und Aktivkohlefilter ist vorhanden. Die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert.

#### Heizungsansprechen



#### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,5

## MOTOR/ANTRIEB

---

0,9

### Fahrleistungen\*

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor hat 2,0 l Hubraum und leistet 150 kW/204 PS. Es stört auch bei niedrigen Drehzahlen kein Turboloch, das Triebwerk spricht auf Gasbefehle absolut spontan an und zeigt sich zwischen 1.000 und 4.500 U/min als vehementer Kraftspender. Die bei jeder Drehzahl stets vorhandene Kraft ist für den relativ kleinvolumigen Diesel sehr beeindruckend. So lassen sich hervorragende Fahrleistungen erzielen, Überholmanöver schnell umsetzen und auch schaltfaules Fahren genießen.

2,7

### Laufkultur

Für einen Diesel mit nur vier Zylindern läuft der Motor vibrationsarm und kultiviert, nur bei Drehzahlen unter 1700 U/min sind unter Last am Lenkrad und im Schalthebel Vibrationen spürbar. Bei sehr niedrigen Drehzahlen tritt auch leichtes Brummen auf.

1,3

### Schaltung

⊕ Das Getriebe lässt sich kurz und knackig schalten, die Gänge sind präzise geführt - eine typische BMW-Schaltbox. Die Schaltwege sind kurz. Zum schnellen Gangwechsel ist zwar schon ein gewisser Kraftaufwand notwendig, die Wechsel der Schaltstufen können aber schnell vollzogen werden. Um den Rückwärtsgang verwenden zu können, muss eine federbelastete Sperre überdrückt werden, wodurch er vor unbeabsichtigtem Einlegen wirksam geschützt ist. Selbst bei ausrollendem Fahrzeug gleitet er geräuschlos in die Gasse. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, einen Drehzahlbereich zu wählen, bei welchem wenig Kraftstoff verbraucht wird.

2,0

### Getriebeabstufung

⊕ Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen gut. Auch die Gesamtübersetzung ist ausreichend lang. Im größten Gang dreht die Maschine bei 130 km/h mit gerade mal 2.400 Touren.

1,3

## FAHREIGENSCHAFTEN

---

1,2

### Fahrstabilität

⊕ 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. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der 1er sehr gut ab, er bleibt gut beherrschbar und meistert den Test als einer von wenigen Autotypen selbst bei hoher Geschwindigkeit einwandfrei.

## 1,2 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist souverän, bis in hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten neutral und für jedermann gutmütig und beherrschbar. Lastwechselreaktionen treten kaum auf. Auch hier springt das DSC ein, um ein Schleudern zu verhindern.

## 1,2 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung des 1er zeigt sich sehr präzise, sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut an und vermittelt dem Fahrer auch sonst einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Insgesamt trägt sie zum handlichen Eindruck des Kompaktklasse-Autos bei. Angenehm ist auch die variable Lenkunterstützung, die ein sicheres Fahren auf der Autobahn möglich macht, gleichzeitig aber auch leichtgängiges Rangieren erlaubt. Damit gehört die Lenkung des 1er Coupés mit zu den besten, die es in einem Auto zu kaufen gibt. Der Wendekreis beträgt nur 10,6 m.

## 1,4 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der BMW im Durchschnitt nur 35 m und zeigt dabei keinerlei Nachlassen der hervorragenden Bremswirkung (Mittel aus zehn Vollbremsungen mit halber Zuladung, Bereifung Bridgestone Potenza RE050A der Größen 215/40 R18 85Y vorn bzw. 245/35 R18 88Y hinten). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, auch bei starken Bremsungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt der das Fahrzeug einwandfrei beherrschbar.

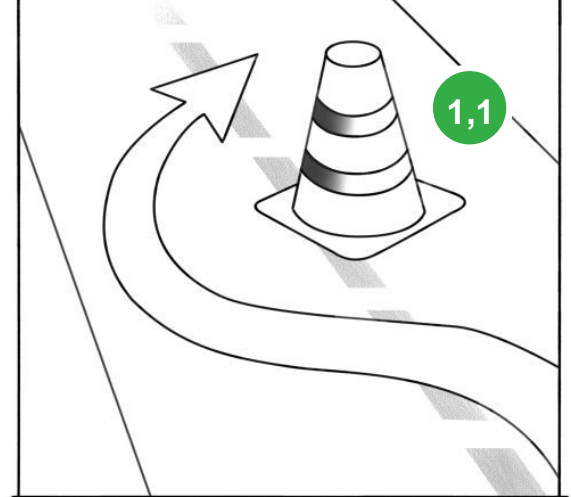
## 2,3 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Einser-BMW verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (DSC) mit Bremsassistent und Cornering Brake Control, das das Bremsen in Kurven unterstützt. Bei Druckverlust in den Reifen kann das Fahrzeug besser unter Kontrolle gehalten werden, weil Runflat-Reifen Serie sind. Darauf hingewiesen wird der Fahrer vom serienmäßigen Reifendruck-Kontrollsystem. Gegen Aufpreis liefert BMW Xenonlicht, Aktivlenkung und adaptives Kurvenlicht (mit Abbiegelicht). Der Motor kann nur mit getretener Kupplung gestartet werden, was ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert. Bei einer Gefahrenbremsung blinken die Heckleuchten, kommt das Fahrzeug zum Stehen wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert.

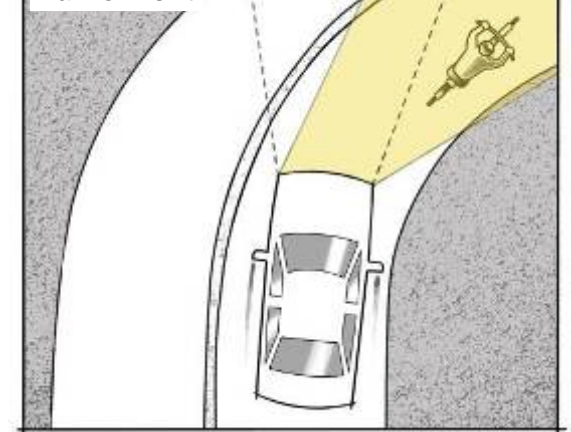
⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

### ADAC-Ausweichtest



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.

### Kurvenlicht

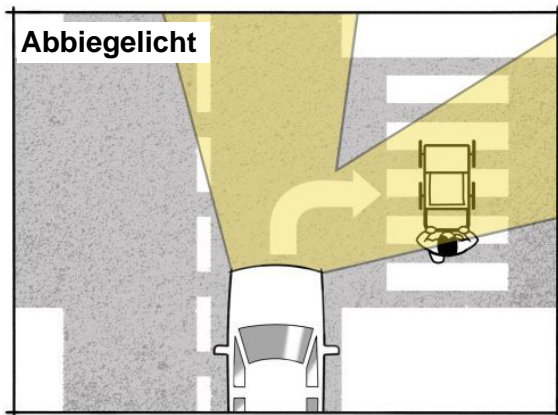


Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Die Crashtests nach EuroNCAP wurden mit einem rechtsgesteuerten 1er mit Fließheck (vor Facelift) ermittelt. Die Ergebnisse sollten aber mit dem linksgesteuerten Coupé vergleichbar sein. Für die vorderen Insassen gibt es Gurtwarner.

⊕ Der kleinste BMW verfügt wie die großen über Front-, Seiten- und Kopfairbags. Beim ADAC Crashtest erreicht er sehr gute 33 von 36 Punkten. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von 1,85 m guten Schutz und sind nah am Kopf platziert. Hinten reichen sie für Personen bis 1,80 m. An den stabilen und griffgerechte Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so dass man nach einem Unfall die Türen leichter öffnen kann. Gegen Aufpreis ist ein Notrufsystem erhältlich, das per Knopfdruck oder im Falle eines Unfalls mit Airbagauslösung automatisch aktiviert wird. Das Fahrzeug nimmt selbstständig Telefonkontakt zur BMW Servicezentrale auf, welche den Fahrer unterstützt oder Rettungskräfte alarmiert.



**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.**

## 2,6 Kindersicherheit

Die Crashtests nach EuroNCAP wurden mit einem rechtsgesteuerten 1er mit Fließheck (vor Facelift) ermittelt. Die Ergebnisse sollten aber mit dem linksgesteuerten Coupé vergleichbar sein. Hierbei erreicht der BMW im Bereich Kindersicherheit 34 von 49 Punkten.

⊕ Auf den Plätzen der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - noch besser mit Isofix. Gegen einen Aufpreis von 90 € gibt es das Kindersitz-Befestigungspaket Isofix ebenso vorn, dann ist auch der Beifahrer-Airbag mit dem Schlüssel deaktivierbar und es dürfen vorne rückwärtsgerichtete Kindersitze installiert werden. Die beiden Fensterheber haben einen zuverlässigen Einklemmschutz.

⊖ Die optionale Airbag-Abschaltung per Schlüssel ist nachträglich nicht nachrüstbar.

## 4,9 Fußgängerschutz

Die Crashtests nach EuroNCAP wurden mit einem rechtsgesteuerten 1er mit Fließheck (vor Facelift) ermittelt. Die Ergebnisse sollten aber mit dem linksgesteuerten Coupé vergleichbar sein.

⊖ Beim simulierten Fußgängerunfall schneidet der 1er BMW mit einem von vier Sternen schwach ab. Er erhält gerade mal zwei von 36 möglichen Punkten.



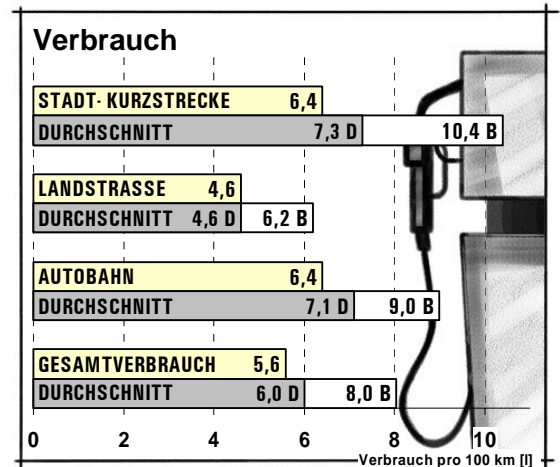
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Beim Spritkonsum liegt der 123d für seine Klasse im mittleren Bereich, er verbraucht durchschnittlich 5,6 l Diesel pro 100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,4 l, außerorts bei 4,6 l und auf der Autobahn bei 6,4 l Diesel. Er stößt 148 g/km CO<sub>2</sub> aus und erhält dafür beim ADAC EcoTest 29 Punkte.

### 1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgase sind gering, was für einen modernen Diesel mit Filtertechnik nicht anders zu erwarten war. Bei ADAC EcoTest erntet er dafür 41 Punkte, was in Kombination mit den CO<sub>2</sub>-Punkten zu insgesamt 70 Punkten und somit vier Sternen führt.



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

## 4,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,3 Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten werden zum Großteil auch den Kraftstoffkosten ermittelt. Aufgrund des relativ günstigen Preises für Dieselmotorkraftstoff sind die Betriebskosten trotz eines nur durchschnittlichen Verbrauchs gering.

### 5,5 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. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

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

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### 3,3 Wertstabilität\*

Auch wenn BMW-Modelle gern gesehene Gebrauchtwagen sind, das 1er Coupé ist reine Geschmackssache. Das wird ein Grund dafür sein, dass dem 123d Coupé im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert wird.

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

– Ein Grundpreis von 33.700 € ist in der unteren Mittelklasse ein harter Brocken. Um das ADAC-Standard-Ausstattungs-niveau zu erreichen, sind nur Optionen im Wert von 1.210 € nötig. Ob dies den hohen Anschaffungspreis rechtfertigt oder dass man als Gegenleistung ein sehr hochwertiges Fahrzeug erhält, das liegt in der Betrachtung des potenziellen Kunden.

5,5

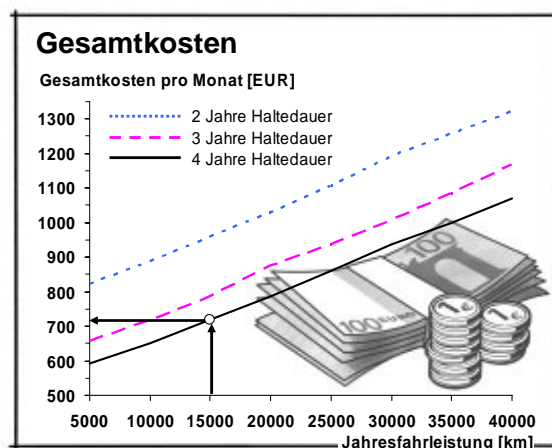
## Fixkosten\*

– Die Fixkosten sind immens. Nur die Haftpflichtklasse der Kfz-Versicherung ist einigermaßen finanzierbar, in den Kaskoklassen ist der BMW sehr hoch eingestuft. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich 218 €.

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Alleine die Betriebskosten sind günstig und die Reifenkosten zumindest tolerierbar. Aber die Anschaffungs-, Fix- und Werkstattkosten sind sehr hoch. Auch der tatsächliche Wertverlust ist aufgrund des hohen Anschaffungspreises nicht zu verachten. Somit ist der monatliche Unterhalt sehr teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 720 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	120i	125i	135i	118d	120d	123d
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	6/2996	6/2979	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	125(170)	160(218)	225(306)	105(143)	130(177)	150(204)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	210/4250	270/2500	400/1200	300/1750	350/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	7,8	6,4	5,3	9,0	7,6	7,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	245	250	210	228	238
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 SP	8,5 SP	8,9 SP	5,0 D	5,2 D	5,6 D
CO2 [g/km]	152	189	198	118	125	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/23	18/22/25	18/25/25	18/21/23	18/22/23	16/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	104	198	216	190	200	218
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	682	797	940	611	652	720
Preis [Euro]	28.400	32.750	40.350	27.750	29.900	33.700

### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF205/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/35R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,6 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>4,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,0 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,4/ 4,6/ 6,4 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km / <b>148g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4360/1748/1423 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1480 kg/380 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>325 l/650 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	740 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	51 l
Reichweite	<b>910 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Start-Stop-System	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	410 Euro°
adaptives Bremslicht (LED)	Serie
Automatikgetriebe	2.050 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	410 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	280 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	990 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	560 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Business)	ab 1.840°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	770 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	660 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>121 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>75 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>99 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>425 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>720 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/24/23
Grundpreis	33.700 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.



BMW 123d Coupé (DPF)

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest