



BMW 1er M Coupé

Zweitüriges Coupé der unteren Mittelklasse
(250 kW/340 PS)

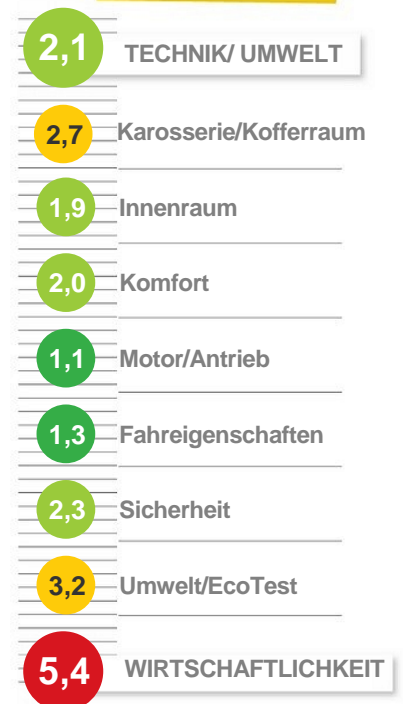
Seit Jahren überarbeitet die M GmbH die BMW-Modelle und macht daraus leistungsstarke Sportwagen mit einem ordentlichen Alltagsnutzen. Neu in der Produktpalette taucht seit Mai 2011 das 1er M Coupé auf. Er tritt mit einem 3,0 Liter-Reihensechszylinder-Biturbomotor mit 250 kW/340 PS an, der ausschließlich mit einem handgeschalteten Sechsganggetriebe kombiniert wird. Ungewöhnlich für ein M-Modell ist die Turboaufladung, die das kleine Coupé bereits bei niedrigen Drehzahlen mit 450 Nm (temporär abrufbar 500 Nm) vorwärts katapultiert. Antriebsstrang, Fahrwerk und Lenkung sind kompromisslos auf Sport ausgelegt, was gewisse Komforteinbußen zur Folge hat, auf der Rennstrecke aber selbst dem größeren M3 das Fürchten lehrt. Finanzielle Mittel darf man für den Genuss des 1er M Coupé in ausreichender Menge bereitstellen. Einem Grundpreis von 50.500 € folgen immense Unterhaltskosten. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi RS3, Lotus Evora S.

+ gute Verarbeitung, ausgezeichnete Fahrleistungen, sehr sportliches & sicheres Fahrwerk, sehr gute Lenkung, einfache Bedienung, hervorragendes Schaltgetriebe, sehr kräftige & standhafte Bremsanlage, sehr gute Sportsitze

- extrem hoher Anschaffungspreis, immense Unterhaltskosten, schlechter Fußgängerschutz, hohe Geräuschkulisse im Innenraum, hoher Verbrauch, starker Wertverlust



ADAC-URTEIL



Auf dem Dach darf Gepäck bis 75 kg transportiert 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 vermitteln ein angenehmes Ambiente. Ein besonderer Blickfang: Teile des Armaturenbretts und der Türverkleidungen sind mit Alcantara überzogen. 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 380 kg.

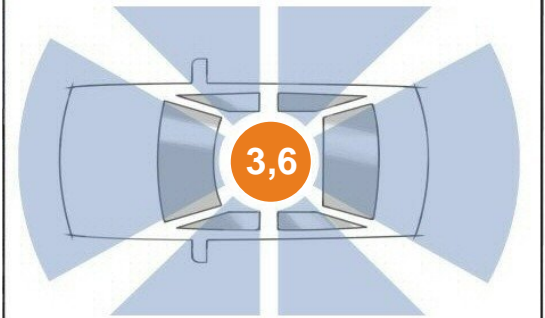
⊖ Die Stoßfänger sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Bereits bei kleinen Beschädigungen fallen teure Reparaturen an. Schutzleisten an den Seiten fehlen. Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, mit dem nur kleine Beschädigungen repariert werden können. Ein vollwertiges Reserverad, Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht erhältlich.

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.

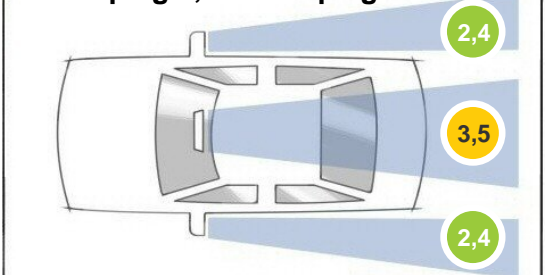
⊕ Die Karosserieenden lassen sich vom Fahrer gut abschätzen. Hinten hilft dabei die Spoilerlippe, welche die sonst nicht einsehbare Heckklappe im Blickfeld auftauchen lässt. Vor dem Fahrzeug können Hindernisse, aufgrund der flach abfallenden Motorhaube, gut erkannt werden. Die Außenspiegel haben asphärische Bereiche und bieten eine gute Rücksicht. Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch auch mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht, sind serienmäßig verbaut - sie beleuchten die Straße bei Dämmerung und Dunkelheit optimal. Das Fernlicht wird gegen Aufpreis automatisch gesteuert (im Testwagen nicht vorhanden). Die 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, gibt es beim M-Modell nicht.

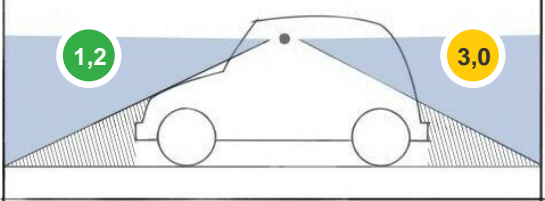
Rundumsicht



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.



Breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen verhindern einen freien Blick nach schräg hinten.

3,5 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 Umgebungsbeleuchtung in den Außen-Türgriffen aktiviert.

- Das Ein- und Aussteigen ist besonders hinten sehr beschwerlich, trotz elektrischer Einstieghilfe an den Vordersitzen. Vorne stören zudem die seitlich hochgezogenen Sitzwangen der Sportsitze. 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.



Trotz einer Einstieghilfe sind die Plätze im Fond nur sehr beschwerlich zu erreichen.

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).

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäck muss über eine 70 cm hohe Ladekante gehievt werden, innen beträgt die Höhe des Heckblechs 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.



Mit 325 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich leicht vorklappen, allerdings dürfen die Vordersitze dabei nicht weit nach hinten geschoben sein. 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.

1,9

INNENRAUM

1,0

Bedienung

- ⊕ 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, die allerdings im Sportmodus deaktiviert wird. Auch für die Öltemperatur ist ein separates Thermometer vorhanden. 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. 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).



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf höchstem Niveau.

1,9

Raumangebot vorne*

- ⊕ 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.

3,8

Raumangebot hinten*

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 1,72 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das 1er Coupé wird nur als Viersitzer ausgeliefert.

2,0

KOMFORT

2,5

Federung

Bei der Abstimmung des Fahrwerks wurde klar ein Ziel verfolgt, die Sportlichkeit. Der Komfort wurde sekundär betrachtet. Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist aber in sich stimmig, so dass die Insassen durch die kompromisslos harte Federung nicht übermäßig belastet werden. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten und Einzelhindernisse, wie z. B. Kanaldeckel, werden von den Passagieren aber deutlich registriert.

+ Lange Wellen spürt man im kleinen M-Modell überhaupt nicht. Die Stuckerneigung ist gering. Sowohl beim Beschleunigen und Bremsen als auch beim Kurvenfahren treten kaum spürbare Karosseriebewegungen auf.

1,5

Sitze

+ 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 Oberschenkelauflege, weil die Sitzfläche tief, kurz und zu wenig nach hinten geneigt ist. Den unperforierten Lederbezügen fehlt es etwas an Atmungsaktivität.

3,9

Innengeräusch

Beim Geräuschpegel hat sich die M-GmbH darauf verlassen, dass der potentielle M-Kunde seinen Motor hören will. In jedem Betriebszustand ist er deutlich präsent, unterstreicht den sportlichen Charakter des Fahrzeugs, kann aber auf langen Strecken auch einfach nur nerven.

+ Wind- und sonstige Fahrgeräusche verlieren sich hinter den dominanten Motorgeräuschen.

- Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei 130 km/h 75 dB(A) - ein sehr hoher Wert.

1,5 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizwirkung ist vorbildlich. Vorne vergehen nur elf Minuten bis zum Erreichen einer Raumtemperatur von 22° C, hinten dauert es auch nur eine Minute länger. Mit der aufpreispflichtigen Klimaautomatik lässt sich die Temperatur links und rechts unabhängig regulieren. Ein Pollen- und Aktivkohlefilter ist vorhanden. Die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

⊕ Bei den Fahrleistungen des kleinen M-Modells gibt es erwartungsgemäß keinen Grund zur Kritik. Das Dreiliter-Biturbo-Triebwerk mit 250 kW/340 PS entwickelt bei allen Drehzahlen unerschöpfliche Kraft und katapultiert den 1er beim simulierten Überholvorgang in 2,3 Sekunden von 60 auf 100 km/h. Durch die Turbo-Aufladung entwickelt der Motor bereits bei sehr tiefen Drehzahlen ein immenses Drehmoment von 450 Nm. Zeitlich begrenzt lassen sich 500 Nm abrufen. Realistisch betrachtet lässt sich das Leistungspotenzial des 1er M Coupés im Straßenverkehr nicht vollständig nutzen, wenn man die Straßenverkehrsordnung respektiert. Dieses reinrassige Sportgerät fühlt sich eher auf abgesperrten Rennstrecken wohl.

2,0 Laufkultur

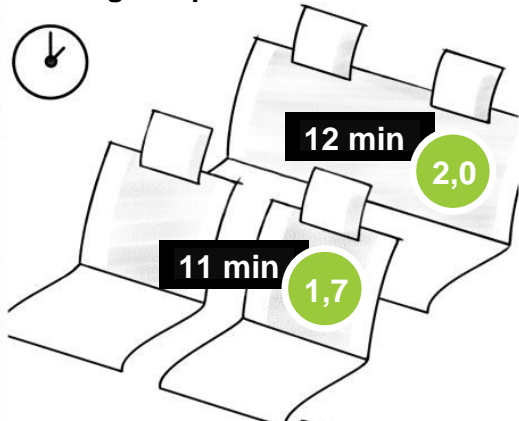
Der Motor dröhnt deutlich und andauernd. Einerseits gehört das zum Charakter des Fahrzeugs, andererseits kann es auf langen Strecken schon nerven.

⊕ Der Sechszylinder läuft weitgehend vibrationsfrei, im Innenraum spürt man höchstens ein leichtes Kribbeln in den Fingern, wenn man das Lenkrad oder den Schalthebel berührt.

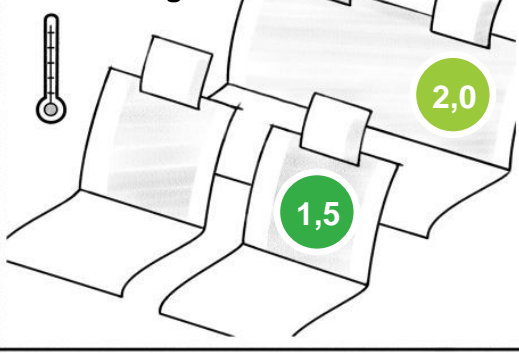
0,9 Schaltung

⊕ Das Getriebe gehört zu den besten handgeschalteten Getrieben, die jemals in Fahrzeugen verbaut wurden. Die Präzision ist hervorragend. 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. Einziger Kritikpunkt: Beim schnellen Zurückschalten in den zweiten Gang überdrückt man leicht die Sperre und landet ungewollt in der Gasse für den Rückwärtsgang. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei, einen Drehzahlbereich zu wählen, bei welchem wenig Kraftstoff verbraucht wird (im Sportmodus deaktiviert).

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

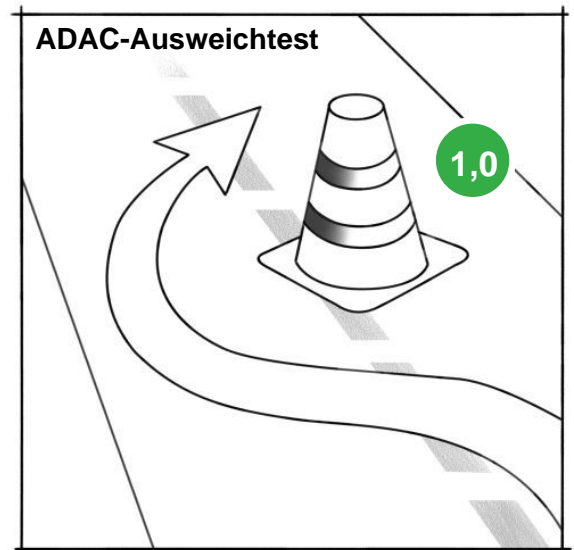
1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen einwandfrei. Auch die Gesamtübersetzung ist ausreichend lang. Im größten Gang dreht die Maschine bei 130 km/h mit gerade mal 2.600 Touren.

1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,1 Fahrstabilität

⊕ Der Einser fährt richtungsstabil, fast wie auf Schienen - der Fahrer hat ein sehr sicheres Gefühl. Wechselt man ruckartig die Spur, so reagiert das Fahrzeug absolut gelassen. Es vollzieht den Spurwechsel ohne jegliches Ausbrechen oder Pendeln. Nur die blinkende Lampe des Stabilitätsprogramms DSC verrät, dass das Fahrzeug eine schwierige Situation erkannt hat. Für guten Vortrieb, auch wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, sorgt die elektronische Traktionskontrolle. Sie regelt derartig sanft, dass man nur am Leistungsverlust erkennt, dass wohl ein Reifen Haftung verloren hat. Tippt man die Taste des DSC kurz an, so ist die Stabilisierung reduziert, erlaubt dezente Drifts, rettet aber die Situation bevor das Fahrzeug nicht mehr kontrolliert werden kann. Durch längeren Druck der Taste kann DSC komplett abgeschaltet werden. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet das 1er M Coupé hervorragend ab, er bleibt gut beherrschbar und meistert den Test als einer von wenigen Autotypen selbst bei hoher Geschwindigkeit einwandfrei.



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.

1,2 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist souverän, bis in hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten neutral und für jedermann gutmütig und beherrschbar. Beim Lastwechsel drückt der 1er M mit der Hinterachse nach außen und dreht somit in die Kurve ein. Dieses Fahrverhalten macht ihn sehr agil, kann bei ungeübten Fahrern allerdings für Überraschungsmomente sorgen. Auch hier springt aber das DSC ein, um ein Schleudern bei Fehlverhalten zu verhindern.

1,6 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. Der Wendekreis beträgt nur 10,6 m. Sie ist, wie das ganze Fahrzeug, nur auf Sportlichkeit ausgelegt und deswegen relativ schwergängig, was beim Rangieren etwas behindert.

1,3 Bremse

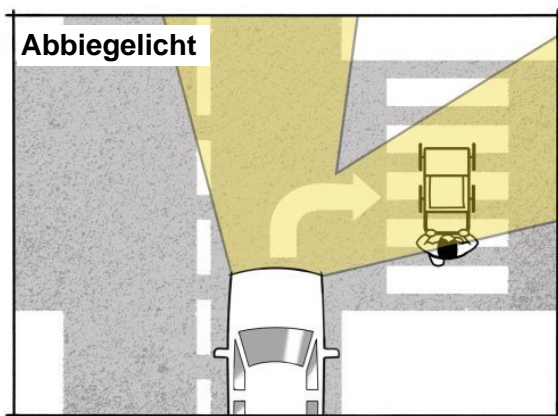
⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der BMW im Durchschnitt nur 35 m und zeigt dabei keinerlei Nachlassen der hervorragenden Bremswirkung (Mittel aus zehn Vollbremsungen mit halber Zuladung, Bereifung Michelin Pilot Sport der Größen 245/35 ZR19 93Y vorn bzw. 265/35 ZR19 98Y hinten). 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

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Einser M verfügt serienmäßig über ein elektronisches Stabilitätsprogramm (DSC) mit Bremsassistent und Cornering Brake Control, das das Bremsen in Kurven unterstützt. Bei Druckverlust in den Reifen wird der Fahrer vom serienmäßigen Reifendruck-Kontrollsystem darauf hingewiesen. Gegen Aufpreis liefert BMW 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. Fahrassistenzsysteme wie Abstandsregelung (ACC) und Spurhalteassistent sind nicht erhältlich.



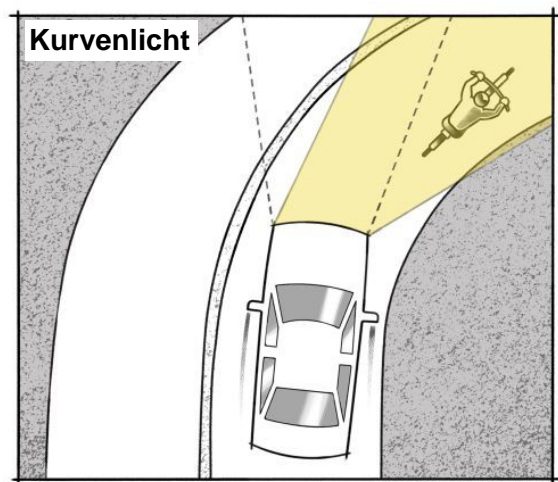
Abbiegelicht

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.

1,7 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 1,70 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.



Kurvenlicht

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

2,4 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 35 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.

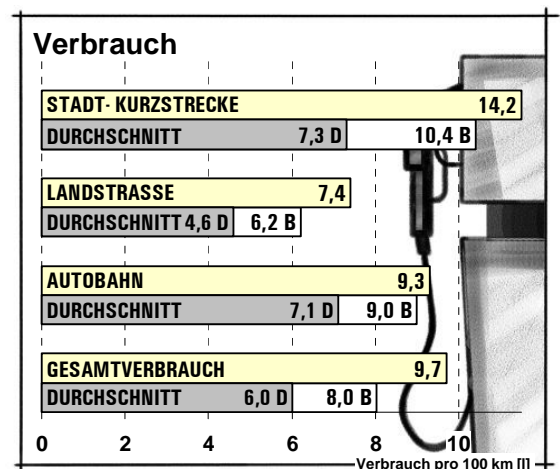
3,2 UMWELT/ECOTEST

5,3 Verbrauch/CO2*

- Beim Kraftstoffverbrauch erreicht der Kraftprotz erwartungsgemäß nicht die besten Werte. Der durchschnittliche Testverbrauch von 9,7 l/100 km teilt sich auf in 14,2 Liter Stadtverbrauch, 7,4 Liter auf der Landstraße und 9,3 Liter auf der Autobahn. Der CO₂-Ausstoß beträgt 226 g/km. Beim ADAC EcoTest erhält er dafür nur drei Punkte.

1,1 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgase sind sehr gering. Bei ADAC EcoTest erntet er dafür 49 Punkte, was in Kombination mit den CO₂-Punkten zu insgesamt 52 Punkten und somit nur zu drei Sternen führt.



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

5,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt.

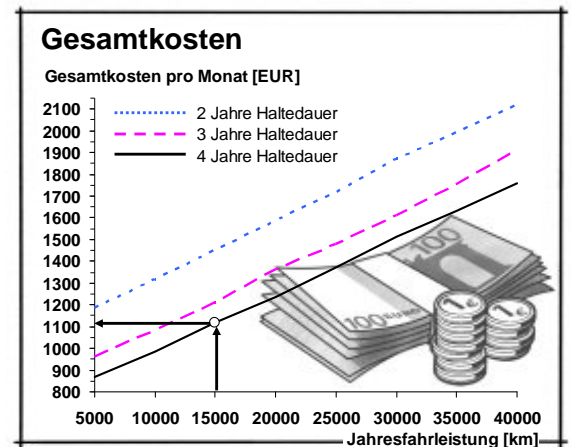
– Der hohe Verbrauch von teurem Super Plus führt erwartungsgemäß zu sehr hohen Betriebskosten.

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. Allerdings ist beim 1er M Coupé zusätzlich nach 2000 km eine kostenpflichtige Einfahrkontrolle notwendig

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

– Die Preise für die Werkstattstunde, die Ersatz- sowie die Verschleissteile sind hoch und der Reifenersatz ist enorm teuer. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1117 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,6 Wertstabilität*

– Wenn die M-Modelle im Alter auch einen guten Werterhalt haben, so ist der Wertverlust beim Neuwagen doch sehr hoch. Deswegen wird dem 1er M Coupé im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein hoher Wertverlust prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

– Ein Grundpreis von 50.500 € ist in der unteren Mittelklasse ein harter Brocken, mit dem der potenzielle Kunde aber sicher kalkuliert. Ausgestattet ist er dann bereits reichlich, um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen müssen nur Optionen im Wert von 1.210 € zusätzlich geordert werden.

5,5 Fixkosten*

– Auch die Fixkosten sind immens. Egal welche Art der Kfz-Versicherung man wählt, der M ist immer in einer der höchsten Klassen. Zusätzlich muss man noch eine jährliche Kfz-Steuer von 268 € begleichen.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Gesamtkosten sind sehr hoch. Betriebs-, Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten sind teuer, Ausnahmen gibt es hier nicht. Zudem kommt der anfänglich sehr hohe Wertverlust. Das 1er M Coupé muss man sich leisten können.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	120i	125i	135i	118d	120d	123d	1er M
Aufbau/Türen	CP/2	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	6/2979
Leistung [kW(PS)]	125(170)	160(218)	225(306)	105(143)	130(177)	150(204)	250(340)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	210/4250	270/2500	400/1200	300/1750	350/1750	400/2000	450/1500
0-100 km/h[s]	7,8	6,4	5,3	9,0	7,6	7,0	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	245	250	210	228	238	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 SP	8,5 SP	8,9 SP	5,0 D	5,2 D	5,6 D	9,7 SP
CO2 [g/km]	152	189	198	118	125	134	224
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/23	18/22/25	18/25/25	18/21/23	18/22/23	16/24/23	18/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	104	198	216	190	200	218	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	682	797	940	611	652	720	1116
Preis [Euro]	28.400	32.750	40.350	27.750	29.900	33.700	50.500

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

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2979 ccm
Leistung	250 kW(340 PS)
bei	5900 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/35R19/265/35R19Y
Reifengröße (Testwagen)	245/35R19/265/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,6 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	2,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	9,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,2/ 7,4/ 9,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	224g/km/ 226g/km
Innengeräusch 130km/h	75dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4380/1803/1420 mm
Leergewicht/Zuladung	1520 kg/380 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325 l/650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	545 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

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

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 (Professional)	ab 2.800 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN


Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	660 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	220 Euro
Monatliche Werkstattkosten	121 Euro
Monatliche Fixkosten	112 Euro
Monatlicher Wertverlust	663 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.116 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/25
Grundpreis	50.500 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

WIRTSCHAFTLICHKEIT **5,4**

Betriebskosten*	5,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	4,6
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen