



BMW 118i Urban Line

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

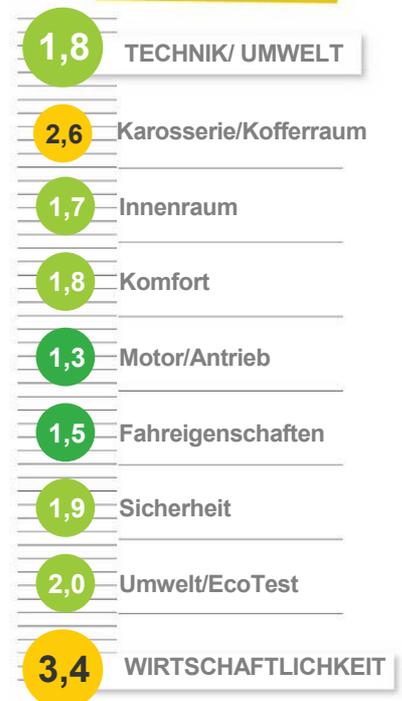
BMW hat seine kleinste Baureihe neu aufgelegt. Als Erster tritt der 118i im Autotest an. Äußerlich ist er gleich als 1er zu erkennen, die modernen Formen werden kontrovers diskutiert. Im Innenraum ist man sich wieder einig: sauber verarbeitet, aufgeräumt, gefällig und einfach zu bedienen. Vorne hat man viel Platz, hinten immerhin mehr als beim Vorgänger. Der Kofferraum hat eine ordentliche Größe. Er kann über die dreigeteilte Rückbank (Option) erweitert werden. Unterwegs ist man mit dem neuen 1er gern, das adaptive Fahrwerk (gegen Aufpreis) bietet guten Komfort und gleichzeitig die BMW-typische Präzision. Vortrefflich ist auch die aktive Sportlenkung. Sicherheitstechnisch ist der 1er ganz vorn dabei, es gibt Spurverlassenswarnung, Kollisionswarnung und Verkehrszeichenerkennung. Der 1,6-l-Turbomotor leistet üppige 170 PS, setzt den 118i flott in Bewegung und bleibt beim Verbrauch im Rahmen - wenn sich der Fahrer zügeln kann. Dabei hilft ihm der serienmäßige EcoPro-Modus, der neben Comfort und Sport angewählt werden kann. In der Summe seiner Eigenschaften ist der 118i ein Vergnügen, BMW-üblich natürlich ein teures: ab 28.650 Euro. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Giulietta, Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf.

+ viele Fahrerassistenzsysteme, aktiver Fußgängerschutz, kräftiger Motor, sehr sauberes Abgas, Fahrwerk sportlich und komfortabel (optional)

- teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Karosserie ist einwandfrei verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Türen und Klappen schließen mit sattem Klang. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort, es sind hochwertige Kunststoffe passgenau verbaut. Verschiedene Applikationen, im Falle des Testwagens in trendigem Weiß, bringen Abwechslung. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert, der Motorraum nach unten weitgehend geschlossen. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert, der Verschluss lässt sich leicht öffnen und in einer praktischen Halterung an der Klappe fixieren. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, die Schweller vorne und hinten werden von Kunststoffauflagen gegen Kratzer geschützt. Die maximale Zuladung darf 415 kg (inkl. Fahrer) betragen, das geht in Ordnung. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Runflat-Reifen machen es möglich, auch bei einer Reifenpanne noch eine gewisse Distanz bei erhöhter Vorsicht weiterzufahren, so dass man z.B. auf der Autobahn einen Reifenwechsel nicht durchführen muss.

⊖ Seitenleisten gibt es keine, fremde Autotüren verursachen schnell teure Dellen und Lackkratzer. An Front- und Heckschürze sieht es nicht besser aus, kleine Remppler führen zu teuren Reparaturen, weil man nicht auf das Austauschen günstigerer Leisten zurückgreifen kann. Weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel befinden sich im Auto.

Sicht

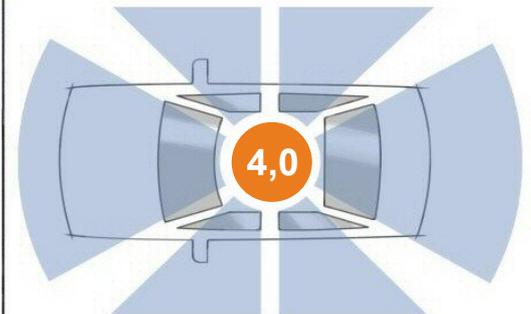
Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht in Ordnung, aufgrund der kleinen Heckscheibe hat man aber gerade nach hinten nur einen eingeschränkten Ausblick. Bodennahe Hindernisse vorne kann man noch nah erkennen, hinten müssen sie schon etwas weiter weg sein (jeweils Bodenblick).

⊕ Die Außenspiegel sind für den Alltag groß genug, sie verfügen beide über einen asphärischen Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtert. Auf Wunsch blenden sie nachts bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab - dies kann auch der Innenspiegel (Option). Serienmäßig gibt es Tagfahrlicht, wenn man Xenonlicht ordert in Form von hellen LED-Ringen. Das Xenonlicht ist sehr hell, mit der Kurvenlicht-Option verfügt es auch über eine adaptive Lichtverteilung samt Abbiegelicht (leider nur über Nebelscheinwerfer). Das Auf- und Abblenden des Fernlichts kann man ebenso einem Sensor überlassen. Kreuzt man fleißig in der Aufpreisliste an, bekommt man im neuen 1er Parksensoren vorne und hinten, einen Einparkassistenten und eine Heckkamera.

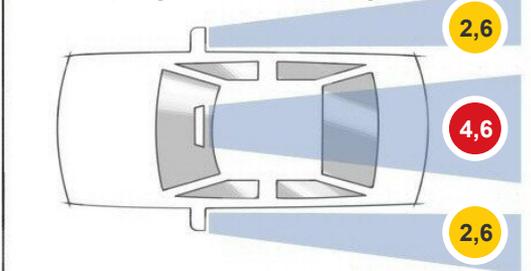


Breite Dachsäulen und eine relativ schmale Heckscheibe verhindern eine gute Sicht nach hinten.

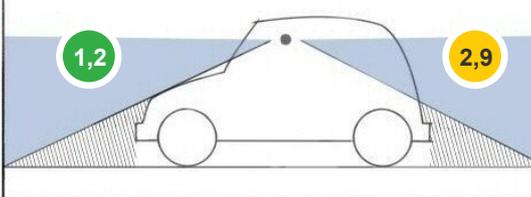
Rundumsicht



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.

– Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der kleine BMW nur ein ausreichendes Resultat erzielen. Zu sehr wird die Sicht nach draußen durch die breiten Dachsäulen und die schmale Heckscheibe eingeschränkt. Letztere ist auch für die magere Sicht im Innenspiegel verantwortlich.

2,9 Ein-/Ausstieg

Vorne wie hinten steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Schweller sind zwar nicht zu hoch, die Sitze liegen aber recht tief, der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante ist groß und die Türausschnitte fallen eher knapp geschnitten aus. Man sollte also auch auf seinen Kopf achten.

+ Die Zentralverriegelung wird über die Fernbedienung oder auf Wunsch über Sensoren an den Türgriffen gesteuert. Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Die sollte aber groß genug sein, denn der Schlüssel ist sehr voluminös. Die optionale Außen- und Umfeldbeleuchtung erhellt das Auto nachts. Die Türbremsen sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen zu halten; vorne gibt es drei, hinten zwei Rasterungen. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

– Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln nur bei offener Fahrertüre unterbunden wird.

3,3 Kofferraum-Volumen*

Im Normalfall fasst der Kofferraum 280 l - das ist in dieser Klasse nur ausreichend. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf ordentliche 590 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich teilweise bis zum Dach hoch beladen, so dass auch sperrigere Gegenstände transportiert werden können.



Mit 280 l Volumen ist der Kofferraum nur von durchschnittlicher Größe. Das kann die Konkurrenz, z.B. der Golf mit 350 l Volumen, erheblich besser.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Sie schwingt weit hoch (1,86 m) und gibt eine große Ladeöffnung frei. Das Format fällt zweckmäßig aus, man kann das Gepäckabteil gut nutzen. An der Zugänglichkeit gibt's ebenso nichts auszusetzen. Eher schon an der inneren Bordwand, sie ist über 17 cm hoch - über sie muss beim Ausladen das Transportgut gehoben werden. Mit knapp 70 cm liegt die äußere Ladekante im durchschnittlichen Bereich.

– Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus, nur ein Lämpchen ist wenig.

1,9 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne kann dreigeteilt (Option) umgeklappt werden. Das funktioniert einfach und ohne großen Kraftaufwand. Dann entsteht eine weitgehend ebene Ladefläche. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es rechts seitlich ein Netz, oben links und rechts Haken, einen kleinen Spanngurt seitlich und ein Netz, das man an den Verzurrösen am Kofferraumboden aufspannen kann.

1,7

INNENRAUM

1,0

Bedienung

+ Wenn man sich in den neuen 1er setzt, fällt die erste Orientierung nicht schwer - ein typischer BMW. Lenkrad, Pedale, Schaltung, alles passt soweit oder lässt sich entsprechend einstellen. Der große hochauflösende Farbbildschirm über der Mittelkonsole ist Bestandteil des Navigationssystems. So schnell wie dieses arbeitet, so hoch ist auch der Aufpreis. Ein Zündschloss gibt's nicht mehr, nur noch einen beleuchteten Startknopf. Drückt man diesen, erwachen die Fahrzeugsysteme zum Leben und man blickt auf klar gezeichnete Instrumente samt eines weiteren großen und hochauflösenden Displays - soviel aufwendige und hübsche Technik findet man in dieser Klasse bisher nicht. Die üblichen Sensoren für Licht und Scheibwischer sind vorhanden, sollen aber extra bezahlt werden. Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet, nur die Leiste für die Assistenzsysteme ist arg weit nach unten gerutscht. Das Bedienfeld für die Klimaregelung sitzt griffgünstig, die Tasten sind verständlich und groß genug. Auch das Radio kann man einwandfrei steuern, es bietet wie auch die größeren BMW-Modelle bis zum 7er acht frei belegbare Stationstasten - vom Radiosender über eine Telefonnummer bis hin zu einem Navigationsziel ist alles möglich. Hervorzuheben wäre noch das aufpreispflichtige Harman-Kardon-Soundsystem, es liefert bei Bedarf laute und trotzdem klare Töne. Ein Antipp-Blinker, eine Berganfahrhilfe, ein Bordcomputer sind obligatorisch. Besonders nett ist die Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring gestaltet - auch das kennt man so schon vom 7er.

- Jetzt fehlt nur noch eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur.



Wie bereits beim Vorgängermodell befinden sich Verarbeitungsqualität und Funktionalität auf hohem Niveau.

1,6

Raumangebot vorne*

+ Auf den vordern Plätzen bietet der 1er erstaunlich viel Platz. Personen bis zu einer Größe von 1,96 m können gut sitzen. Die Innenbreite fällt dabei ebenso großzügig aus, verglichen mit anderen Fahrzeugen in dieser Klasse. Und so ergibt sich auch ein angenehmes Raumgefühl.

3,5

Raumangebot hinten*

Auf den 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. Der Sitz in der Mitte ist durch den knappen Knieraum und den hohen Mittelunnel schlecht zu erreichen und von daher nur umständlich nutzbar. Die Innenbreite geht in Ordnung. In Kombination mit der hohen Seitenlinie fällt das subjektive Raumgefühl nur durchschnittlich aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen nur bis 1,72 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

1,8

KOMFORT

1,9

Federung

Testwagen mit optionalem adaptivem Fahrwerk.

⊕ Die Fahrwerksabstimmung ist BMW gut gelungen, insbesondere in der unteren Mittelklasse kann sich das Resultat sehen lassen. Die BMW-typische Agilität ist geboten, gleichzeitig bietet der kleine BMW mehr Komfort als der Vorgänger. Wer es gerne straff und mit möglichst viel Fahrbahnfeedback hat, kann den Sport oder den Sport+ Modus wählen. Wellige Fahrbahn versetzt dann aber die Karosserie in ständige Bewegung. Deutlich ausgewogener präsentiert sich der Comfort-Modus (Standard). Lange wie kurze Bodenwellen werden gut absorbiert und auch Einzelhindernisse dringen nur gedämpft bis zu den Insassen durch. Die Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen halten sich in Grenzen, ebenso gefällt die geringe Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven. Als viertes steht der EcoPro Modus zur Verfügung, dessen Fahrwerkscharakteristik sich an der Comfort-Einstellung orientiert.

1,7

Sitze

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

⊕ Die straff gefederten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort und bieten gute Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in Kurven sehr gut. Die Wangenbreite der Lehnen lässt sich elektrisch individuell anpassen. Langbeinige können sich für noch mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche ausziehen. Beide Vordersitze lassen sich zudem in der Höhe und gegen weiteren Aufpreis auch in der Neigung einstellen (bei Sportsitzen inklusive). Lordosenstützen sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Der Teillederbezug verfügt über Stoffmittelbahnen, dadurch ist die Atmungsaktivität bei hohen Temperaturen und auf langen Strecken deutlich besser als bei reinem Leder. Fuß- und Beinabstützung sind für den Fahrer einwandfrei. Die straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine ordentlich wohlkonturierte, hohe Lehne. Große Personen haben auf der Rückbank etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

2,3

Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel ist bei 130 km/h nicht besonders niedrig, aber trotzdem noch unaufdringlich. Windgeräusche werden erst bei höherem Tempo deutlicher. Der Motor ist dezent präsent, aber nicht unangenehm laut, selbst unter Last. Sonstige Fahrgeräusche sind unauffällig.

1,7 Klimatisierung

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

⊕ Vorne spricht die Heizung sehr schnell an und bringt den Innenraum zügig auf angenehme Temperaturen. Hinten sind Ansprechen und Heizleistung etwas schlechter als vorne. Mit der aufpreispflichtigen Zweizonen-Klimaautomatik lässt sich die Temperatur links und rechts unabhängig regulieren. Dann ist auch ein Aktivkohlefilter vorhanden. Ein Pollenfilter ist serienmäßig. Die Luftmengen lassen sich in verschiedenen Kombinationen verteilen, leider gibt es jetzt nicht mehr einzelne Tasten zum Anwählen. Man kann auch alles der sehr gut funktionierenden Klimaautomatik überlassen.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

⊕ Der Vierzylinder-Benzinmotor wird von einem Twincroll-Turbolader zwangsbeatmet, der durch seine zwei Kanäle ein besonders gutes und frühes Ansprechen ermöglicht, ohne gleich einen sehr aufwendigen Doppelturbo nötig zu machen. Das Resultat sind 170 PS und ein maximales Drehmoment von 250 Nm schon ab niedrigen 1.500 U/min. Entsprechend schaltfaul kann man mit dem 118i fahren - und das trotz der langen Getriebeübersetzung. Dreht man die Gänge aus, ist man richtig flott unterwegs, die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in nur 4,5 Sekunden möglich.

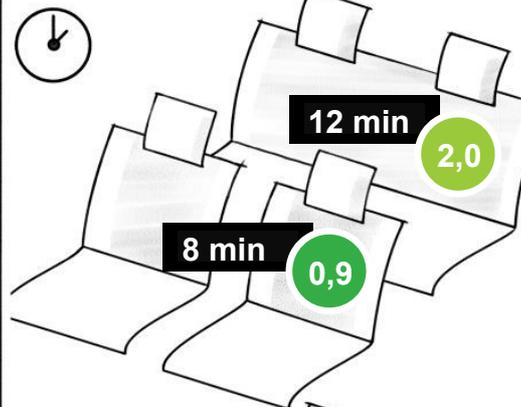
2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder läuft für einen Benziner vergleichsweise rau, erinnert im Klangbild ein wenig an einen harmonischen Dieselmotor. Vibrationen dringen kaum in den Innenraum, ebenso ergibt sich kein Brummen oder Dröhnen.

1,2 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe lässt sich leicht und sehr präzise schalten. Auch schnelles Schalten klappt problemlos. Die Kupplung kann man ausgezeichnet dosieren, sie bietet über den gesamten Weg homogene Rückstellkräfte. Einziger Kritikpunkt: Der Rückwärtsgang könnte vom ersten Gang etwas klarer getrennt sein, beispielsweise durch Drücken des Ganghebels oder durch einen Sicherungsring am Schaltknäuf. Eine Gangempfehlung soll helfen, im richtigen kraftstoffsparenden Drehzahlbereich zu fahren. Sie ist allerdings etwas klein gestaltet und wird im Display leicht übersehen. Im EcoPro Modus werden zusätzlich Tipps zum Spritsparen angezeigt, z.B. Gang herausnehmen im Stand oder Tempo reduzieren, wenn man schnell unterwegs ist.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,0 Getriebeabstufung

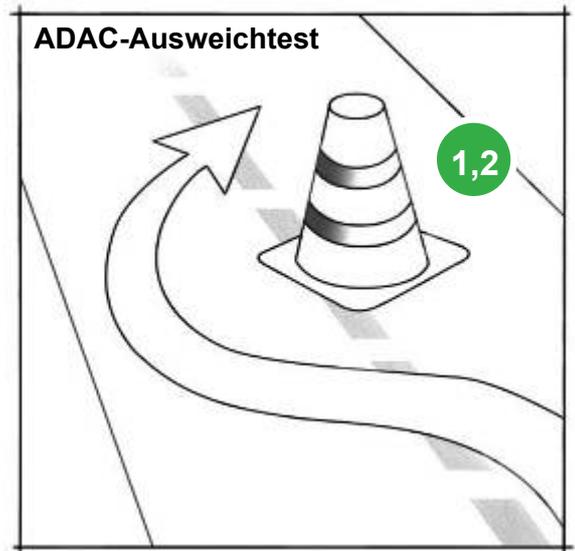
⊕ Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen einwandfrei, nach jedem Schaltvorgang kann sogleich zügig weiterbeschleunigt werden. Die Feinabstimmung von Getriebe, Kupplung und Motor ist den BMW-Ingenieuren gut gelungen. Der drehmomentstarke Motor kommt mit der insgesamt langen Getriebeübersetzung erstaunlich gut zurecht. Sie hat den Vorteil, dass auf der Landstraße und bei mittleren Autobahngeschwindigkeiten das Drehzahlniveau niedrig ist, was dem Verbrauch zu Gute kommen kann. Dennoch kann man ausreichend schaltfaul fahren.

1,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,3 Fahrstabilität

⊕ Der 1er fährt richtungsstabil, lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Der Fahrer hat ein 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. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet auch der neue 1er sehr gut ab, er bleibt einwandfrei beherrschbar und meistert den Test souverän. Hilfreich ist hier auch die variable Sportlenkung. Nur bei sehr hohem Lenkwinkel tritt zunächst deutliches Untersteuern auf, bis genug Geschwindigkeit abgebaut ist und der kleine BMW präzise dem Lenkeinschlag folgt.

1,3



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.

Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist souverän, im Grenzbereich leicht untersteuernd ausgelegt. Lastwechsel treten kaum auf, im Ernstfall greift das elektronische Stabilitätsprogramm DSC hilfreich und dezent ein. Damit wird Schleudern im Rahmen der technischen Möglichkeiten unterbunden. Auch voll beladen bleibt das Kurvenverhalten gutmütig.

1,6 Lenkung*

Testwagen mit optionaler variabler Sportlenkung.

⊕ Die Lenkung des 1er spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut an, sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen einwandfreien Kontakt zur Fahrbahn. Die sehr direkte Auslegung gefällt, trotzdem wirkt sie nicht nervös. Beim Rangieren ist nur wenig Kurbelei nötig. Auch der Kraftaufwand fällt angenehm gering aus. Der Wendekreis liegt mit knapp 11,2 m im zufriedenstellenden Bereich.

1,8 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der BMW im Durchschnitt nur 36 m und zeigt dabei keinerlei Nachlassen der hervorragenden Bremswirkung (Mittel aus zehn Vollbremsungen mit Reifen 205/55 R16, halbe Zuladung). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren, auch bei starken Bremsungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug gut beherrschbar. Der serienmäßige Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation die volle Leistung der Bremsanlage zu nutzen.

1,9 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

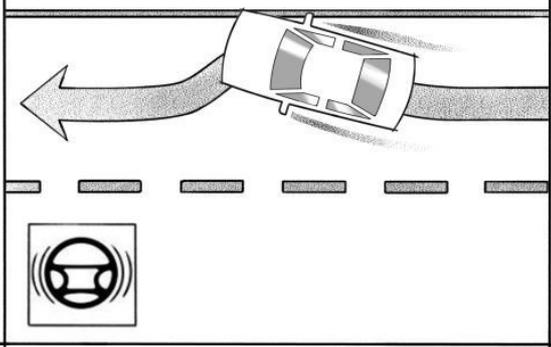
⊕ BMW hat im neuen 1er bei den Assistenzsystemen deutlich aufgerüstet. Das elektronische Stabilitätssystem und der Bremsassistent sind wie üblich Serie. Ebenso die bei einer Notbremsung schnell blinkenden Bremslichter und die ab Stillstand aktivierte Warnblinkanlage. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist aufpreisfrei an Bord. Unbeabsichtigtes Anfahren wird verhindert, indem man nur bei gedrückter Kupplung den Motor starten kann. Gegen Aufpreis gibt's einen Spurverlassenswarner sowie eine kameragestützte Kollisionswarnung, die einwandfrei funktioniert. Ebenso in der Optionsliste finden sich eine Verkehrszeichenerkennung (Tempo und Überholverbot), Runflat-Reifen und adaptive Xenonlichter mit Kurven- und Abbiegelichtfunktion. Das BMW Assist System (nur in Kombination mit Navisystem) setzt bei einem Unfall automatisch einen Notruf ab, um die Rettungsdienste zu verständigen.

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

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

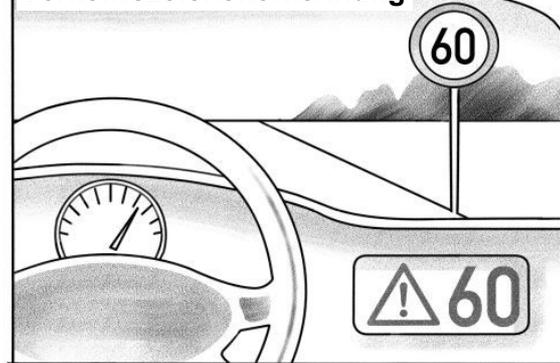
⊕ Ein Crashtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm ist noch nicht vorhanden. Es ist aber von einem sehr guten Abschneiden auszugehen, da BMW großen Aufwand in Sicherheitsentwicklungen setzt. Front-, Seiten- und Kopfairbags sind ohnehin serienmäßig. Die vorderen Kopfstützen reichen für 1,85 m große Personen problemlos, ihr Abstand zu den Köpfen ist gering genug. Hinten reicht die Höhe der Stützen bis 1,75 m, das Dach kann aber eine gewisse Abstützfunktion übernehmen, so dass auch größere Menschen wenig Risiko haben. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend.

Spurhalteassistent



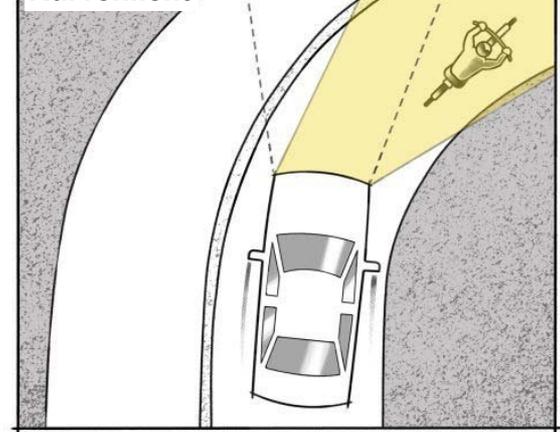
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Kurvenlicht



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

Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

1,8 Kindersicherheit

Auf der Rückbank kann man nur auf den beiden äußeren Plätzen Kindersitze stabil montieren, der mittlere Sitz ist aufgrund seiner Kontur und der Gurtgeometrie wenig geeignet. Drei Kindersitze nebeneinander finden keinen Platz.

⊕ Auf den Außenplätzen der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - noch besser mit Isofix. Die Gurte sind lang genug, die Anlenkpunkte weit genug auseinander und günstig positioniert. Nur gegen Aufpreis kann der Beifahrerairbag deaktiviert werden, dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze montiert werden - das sollte Serie sein. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

⊖ Die Airbag-Abschaltung per Schlüssel für die Beifahrerseite kostet 80 Euro Aufpreis (nachträglicher Einbau nicht möglich). Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze nicht geeignet. Die losen Gurtschlösser hinten erschweren das Angurten von Kindersitzen.

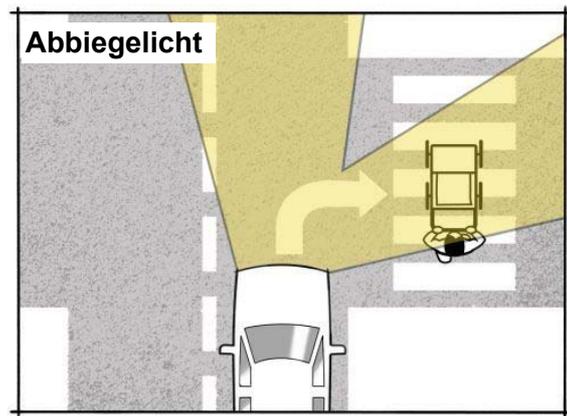
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Ein Crashtestergebnis für den Fußgängerschutz steht noch aus. Es kann aber von einem guten bis zufriedenstellenden Ergebnis ausgegangen werden, da sich keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube befinden und die Front weich gestaltet ist.

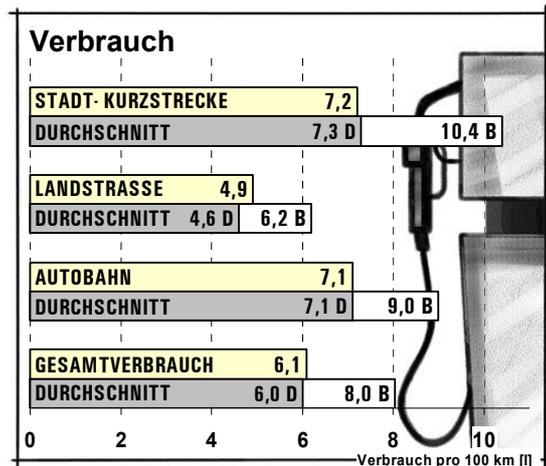
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 118i liegt bei 6,1 Super auf 100 km. Damit ist ein CO₂-Ausstoß von 143 g pro Kilometer verbunden. Im ADAC EcoTest reicht dies für 31 Punkte. Innerorts konsumiert der kleine BMW 7,2 l, außerorts 4,9 und auf der Autobahn 7,1 l Super pro 100 km. Im EcoPro Modus wird die Leistung des Motors etwas gedrosselt und typische Verbraucher wie die Klimaanlage auf Sparflamme gesetzt. Zusätzlich wird der Fahrer zu möglichst frühem Hochschalten angehalten und das Gaspedal nur mit Bedacht zu drücken. Man kann ein Tempo zwischen 90 und 130 km/h wählen, ab dem ein dezenter Hinweis im Kontrolldisplay erscheint, die Geschwindigkeit zu reduzieren, um Kraftstoff zu sparen. Der Bordcomputer zeigt dem Fahrer dann die durch die moderatere Fahrweise gewonnene zusätzliche Reichweite an. Im EcoPro Modus kann der Fahrer etwa fünf bis zehn Prozent gegenüber dem Comfort-Modus (Standard) sparen.



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.



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

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus ist der 118i noch vorbildlich sauber unterwegs. Der Lohn: volle 50 EcoTest-Punkte im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann dieser 1er insgesamt 81 Punkte erzielen und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,8 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der Verbrauch nicht besonders niedrig ist und zudem der teure Benzin-Kraftstoff benötigt wird (E10 ist ausdrücklich freigegeben), kann er hier nur eine zufriedenstellende bis ausreichende Bewertung erzielen.

3,3 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 BMW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die zeitgemäß langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte und somit Kosten. 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 (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

1,4 Wertstabilität*

⊕ Dem neuen 118i wird eine sehr gute Wertstabilität prognostiziert. Das Modell ist ganz neu, daher ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer komplett neuen Entwicklung zu rechnen. Aktuelle Technik und das gute Image der Marke BMW machen das Fahrzeug zusätzlich attraktiv.

4,6 Kosten für Anschaffung*

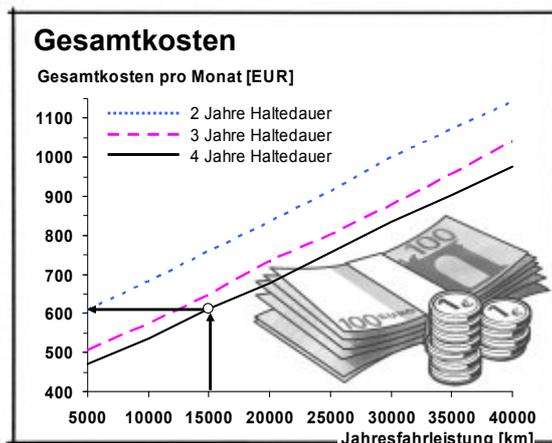
⊖ Der Grundpreis von 28.650 Euro ist nur die halbe Wahrheit, denn die Basisvariante kommt mit magerer Ausstattung. Immerhin ist im Sicherheitsbereich alles Nötige an Bord und elementare Dinge wie Klimaanlage und Radio muss man auch nicht extra bezahlen. Aber alles schöne und aufwendige kostet hohen Aufpreis, schnell sind weitere 5.000 Euro und mehr für Extras fällig.

3,0 Fixkosten*

Die KFZ-Steuer liegt bei 66 Euro im Jahr, das ist nicht viel. Die Einstufungen bei der Versicherung bewegen sich im zufriedenstellenden (Haftpflicht, Teilkasko) bis ausreichenden Bereich (Vollkasko).

3,5 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den BMW 118i, dann kann sich der Kompakte im Mittelfeld seiner Klasse einsortieren. Die tolle Technik hat ihren Preis, im Kostenkapitel kann der 1er nirgends so wirklich punkten. Das Auto ist zwar vergleichsweise wertstabil, aber auch ein geringer Wertverlust führt aufgrund des üppigen Anschaffungspreises zu hohen Abschreibungskosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 613 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	116i	118i	116d	118d	120d
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	100(136)	125(170)	85(115)	105(143)	135(184)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	220/1350	250/1500	260/1750	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	8,5	7,4	10,3	8,9	7,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	200	212	228
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,8 SP	6,1 SP	4,6 D	4,7 D	4,9 D
CO2 [g/km]	129	134	114	115	122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/20	16/21/20	17/22/23	17/22/23	17/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	50	60	190	190	194
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	565	606	558	569	601
Preis [Euro]	23.850	26.750	25.950	27.100	29.250

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/ 4,9/ 7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	137g/km / 143g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4324/1765/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1410 kg/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/590 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	850 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	147 Euro
Monatliche Werkstattkosten	53 Euro
Monatliche Fixkosten	78 Euro
Monatlicher Wertverlust	335 Euro
Monatliche Gesamtkosten	613 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/20
Grundpreis	28.650 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 118i Urban Line

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Xenonlicht)	1390 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sichtpaket)	550 Euro°
Parklenkassistent	350 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (Tempo, Überholverbot)	320 Euro°
Automatikgetriebe	2150 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1390 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro°
Tempomat	460 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	940 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Comfort-Paket)	1090 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1590°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (dreiteilig: 40-20-40)	260 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	770 Euro
Außenspiegel, beheizbar (Sichtpaket)	550 Euro°
Lackierung Metallic	660 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest