



BMW 118d Sport Line

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

Die neue 1er-Reihe von BMW startet mit drei Diesel-Varianten, im Test die mittlere mit 143 PS. Diese Leistung reicht vollkommen aus, um flott unterwegs sein zu können. Hervorzuheben ist der günstige Verbrauch, im ADAC EcoTest gerade mal 4,5 l pro 100 km. Dabei hilft ihm der serienmäßige EcoPro-Modus, der neben Comfort und Sport angewählt werden kann. Der Motor klingt rauh, die Vibrationen sind aber gut gedämpft. 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 118d ganz vorn dabei, ausgestattet mit Spurverlassenswarnung, Kollisionswarnung und Verkehrszeichenerkennung. Im Innenraum gibt's nichts auszusetzen, er ist sauber verarbeitet, aufgeräumt 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. In der Summe seiner Eigenschaften ist der 118d durchaus eine Empfehlung, wenn man sich vom Preis nicht abschrecken lässt: ab 29.000 Euro.

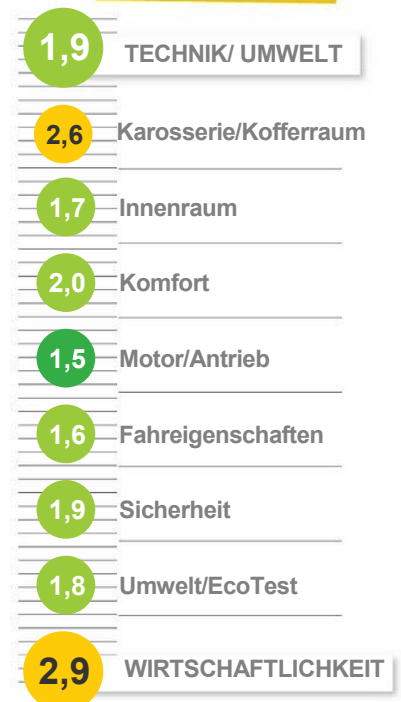
Karosserievarianten: Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Giulietta, Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf.

+ viele Fahrerassistenzsysteme, aktiver Fußgängerschutz, ausreichend kräftiger und sparsamer Motor, 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 sportlichem Rot und Schwarz, 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 410 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

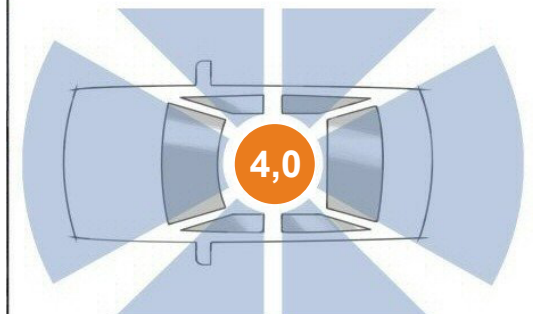
Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht in Ordnung, aufgrund der kleinen Heckscheibe hat man aber gerade nach hinten nur einen eingeschränkten Ausblick. Bodennahe Hindernisse vorne kann man noch nah erkennen, hinten müssen sie schon etwas weiter weg sein (jeweils Bodenblick).

⊕ 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.

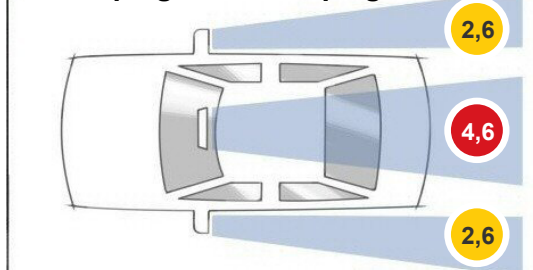


Breite Dachsäulen und eine relativ schmale Heckscheibe verhindern eine gute Sicht nach hinten.

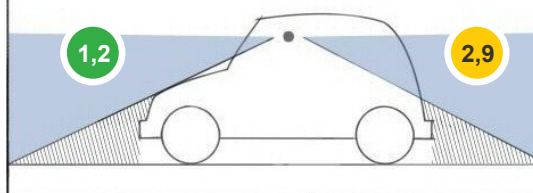
Rundumsicht



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.

3,0 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 Ladekante außen 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 großes 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 Mitteltunnel 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.

2,0

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.

1,8

Sitze

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen und Lederausstattung.

⊕ 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. Fuß- und Beinabstützung sind für den Fahrer einwandfrei. Die straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine ordentlich konturierte, hohe Lehne. Große Personen haben auf der Rückbank etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

⊖ Die Ledersitzbezüge wirken besonders im Sommer und auf langen Fahrten schweißtreibend.

1,9

Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel ist bei 130 km/h niedrig und unaufdringlich. Windgeräusche werden erst bei höherem Tempo deutlicher. Der Motor ist dezent präsent und verkündet unter Last seinen vollen Arbeitseinsatz mit kernigem Klang. Sonstige Fahrgeräusche sind unauffällig.

2,4

Klimatisierung

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

Vorne spricht die Heizung angemessen an und bringt den Innenraum in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen, 22 °C werden nach 15 Minuten erreicht. Hinten sind Ansprechen und Heizleistung etwas schlechter als vorne (22 °C nach 18 min.).

⊕ 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.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel wird per Turbolader zwangsbeatmet und kann damit 143 PS und ein maximales Drehmoment von 320 Nm erreichen. Über einen weiten Drehzahlbereich steht viel Kraft zur Verfügung, entsprechend schaltfaul kann man mit dem 118d fahren - und das trotz der langen Getriebeübersetzung. Dreht man die Gänge aus, ist man flott unterwegs, die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,5 Sekunden möglich.

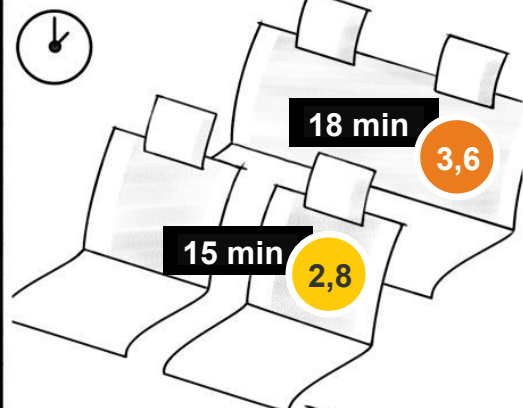
2,3 Laufkultur

⊕ Um es gleich vorweg zunehmen: Es gibt Vierzylinder-Diesels mit mehr Laufkultur. Die Stärken des BMW-Aggregats sind eher die Leistung und das Spritsparen. Aber BMW hat mit reichlich Feinschliff die Manieren gegenüber früherer Ausführung durchaus verbessert. Die Vibrationen fallen gering aus, das kernige Klangbild ist hauptsächlich unter Last präsent, ansonsten dezent im Hintergrund. Bei sehr niedrigen Drehzahlen brummt der Vierzylinder etwas.

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.

1,6

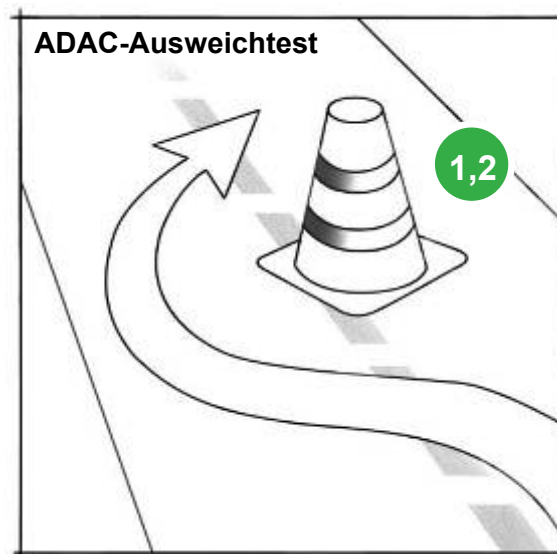
FAHREIGENSCHAFTEN

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.

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.

1,3

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.

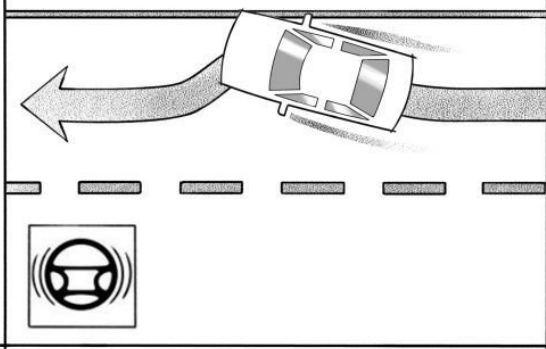
⊕ Die Lenkung des 1er spricht bei schnellen Ausweichmanövern sehr gut an, sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen einwandfreien Kontakt zur Fahrbahn. Die sehr direkte Auslegung gefällt, trotzdem wirkt sie nicht nervös. Beim Rangieren ist nur wenig Kurbelei nötig. Auch der Kraftaufwand fällt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

2,1

Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der BMW im Durchschnitt 36,5 m und zeigt dabei kaum Nachlassen der Bremswirkung (Mittel aus zehn Vollbremsungen mit Reifen 205/55 R16 Marke Bridgestone Potenza S001 91W RFT, 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.

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.

1,9

SICHERHEIT

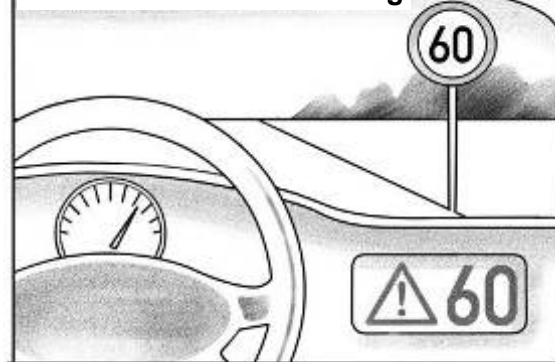
1,8

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 dann 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 effektiven Spurverlassenswarner sowie eine kameragestützte Kollisionswarnung. 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.

Verkehrszeichenerkennung



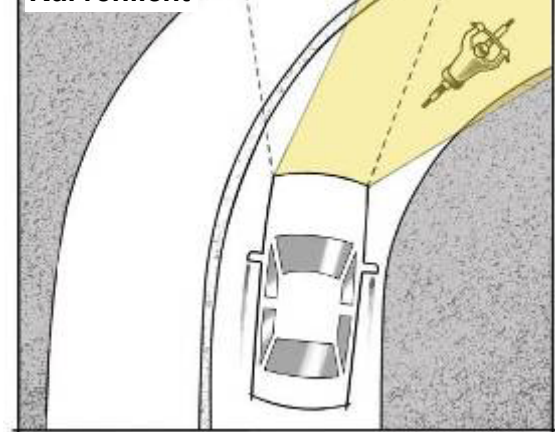
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

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.

Kurvenlicht



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

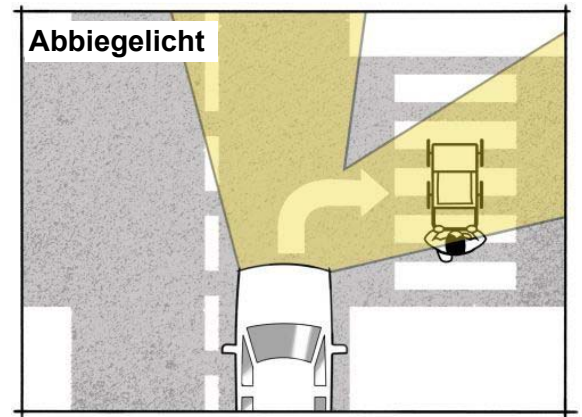
Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; hinten wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

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. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

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



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

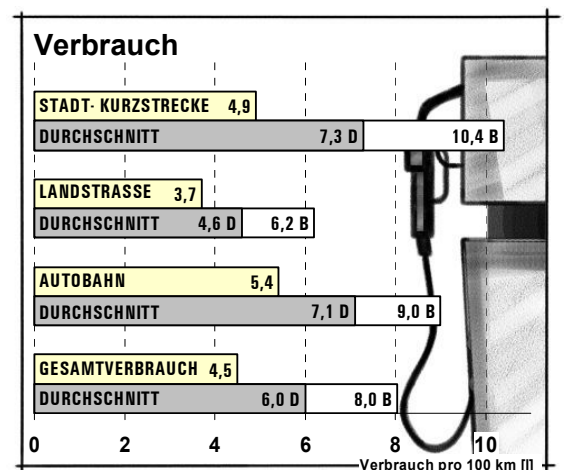
2,5 Fußgängerschutz

⊕ 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.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 118d liegt bei 4,5 l Diesel auf 100 km. Damit ist ein CO₂-Ausstoß von 119 g pro Kilometer verbunden. Im ADAC EcoTest reicht dies für 39 Punkte. Innerorts konsumiert der kleine BMW 4,9 l, außerorts 3,7 und auf der Autobahn 5,4 l Diesel 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.



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

1,5

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die Stickstoffoxid-Werte etwas an. Das Resultat: 45 von möglichen 50 EcoTest-Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der 118d insgesamt 84 Punkte erzielen und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

2,9

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,3

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 118d sparsam mit dem Sprit umgeht, kann er hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

3,4

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 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

⊕ 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).

0,6

Wertstabilität*

⊕ Dem BMW 118d wird eine sehr gute Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass dieses Modell ganz neu auf dem Markt ist und innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein komplett neues Modell zu erwarten ist. Außerdem sind aktuelle Sprintsparmaßnahmen an Bord.

4,7

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Basispreis liegt bei üppigen 29.000 Euro. Klimaanlage und CD-Radio sind zwar dabei, aber alles weitere schöne und angenehme kostet teils deftigen Aufpreis. Und so ist auch schnell die 40.000er-Marke geknackt.

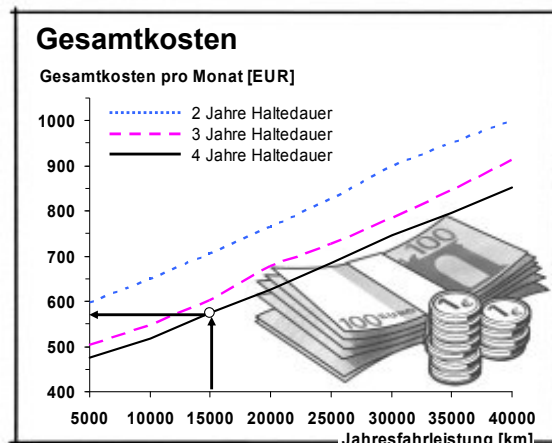
5,0

Fixkosten*

⊖ Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei 190 Euro im Jahr. Weit schmerzhafter wiegen die ungünstigen Einstufungen bei der Versicherung, sowohl Haftpflicht als auch Teil- und Vollkasko kommen sehr teuer.

2,9 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den BMW 118d, dann kann sich der Kompakt-Wagen im Mittelfeld seiner Klasse einsortieren. Die Kraftstoffkosten kommen sehr günstig, teuer dagegen fallen die Fixkosten aus. Damit bietet sich diese Variante vor allem für Vielfahrer mit hohem Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung an.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 574 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	4,5 D	4,8 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]	566	607	561	568	603
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-Haftpfl.
 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	105 kW (143 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/ 3,7/ 5,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	118g/km / 119g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4324/1765/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1440 kg/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/590 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	1155 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	101 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	323 Euro
Monatliche Gesamtkosten	573 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/23
Grundpreis	29.000 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 118d Sport Line

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelight (inkl. Xenonlicht)	1390 Euro°
Regen- und Lichtsensor (Sichtpaket)	550 Euro°
Parkenassistent	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/Klimaautomatik (Comfort-Paket)	Serie/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

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	1,6
Verarbeitung	2,1	Fahrstabilität	1,3
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	1,6
Kofferraum-Volumen*	3,3	Bremse	2,1
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	1,8
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,1
Komfort	2,0	Schadstoffe	1,5
Federung	1,9		
Sitze	1,8		
Innengeräusch	1,9	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,9
Klimatisierung	2,4	Betriebskosten*	1,3
Motor/Antrieb	1,5	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,4
Fahrleistungen*	1,6	Wertstabilität*	0,6
Laufkultur	2,3	Kosten für Anschaffung*	4,7
Schaltung	1,2	Fixkosten*	5,0
Getriebeabstufung	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,9

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest