



## BMW 120d Urban Line Automatic (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

**A**ktuell wurde der neue 120d mit 184 PS und dem Acht-Gang-Sportautomatikgetriebe getestet. Die Sportautomatik passt sehr gut zur Motorcharakteristik - ein flottes Vorankommen ist in jeder Situation möglich. Auch das adaptive Fahrwerk (gegen Aufpreis) ist sauber abgestimmt und bietet einen guten Komfort, gleichzeitig lässt sich der 1er sportlich und agil bewegen. Auch sicherheitstechnisch ist der 120d auf hohem Niveau. Die optionale Spurverlassenswarnung (inkl. Kollisionswarnung) funktioniert selbst bei schwachen Fahrbahnmarkierungen einwandfrei - absolut empfehlenswert. Im Innenraum gibt es nichts auszusetzen, er ist sauber verarbeitet, aufgeräumt und einfach zu bedienen. Vorne hat man viel Platz, hinten immerhin mehr als beim Vorgänger. Erwähnenswert ist auch, dass für diese Motorvariante die optionale BMW BluePerformance-Technologie erhältlich ist - damit erfüllt der 120d sogar die EU6-Abgasnorm. Zusammenfassend kann man den 120d durchaus als gelungen bezeichnen, jedoch müssen dafür mindestens 31.400 Euro aufgebracht werden. Ist die Ausstattung ähnlich wie im Testwagen, so steigt der Preis allerdings deutlich an. **Karosserievarianten:** Dreitürer (ab Sept. 2012). **Konkurrenten:** u.a. Alfa Giulietta, Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf.

**+** gute Sicherheitsausstattung, gutes Raumangebot vorn, gute Fahrleistungen, Fahrwerk sportlich und komfortabel (optional), gute Wertstabilität

**-** teuer in der Anschaffung, hohe Unterhaltskosten



### ADAC-URTEIL



2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

⊕ Die Karosserie ist einwandfrei verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Türen und Klappen schließen mit sattem Klang. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort - hochwertige Kunststoffe sind passgenau verbaut. Weiße Applikationen runden das Interieur optisch ab. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert und 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. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert versehentliches Tanken mit falschem Kraftstoff. Die Türausschnitte sind gut, aber nicht vollständig nach außen abgedichtet. Die lackierten Schweller werden vorn und hinten von Kunststoffauflagen gegen Verkratzen geschützt. Die maximale Zuladung beträgt gute 435 kg (inkl. Fahrer). Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt.

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

2,2

### Sicht

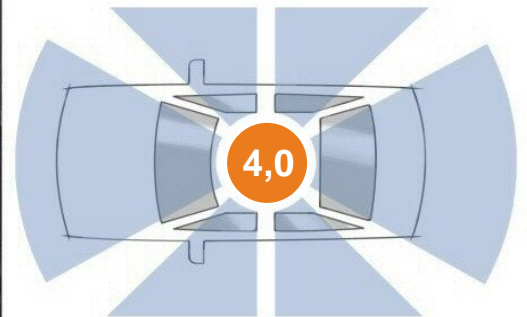
Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht in Ordnung - hinten beeinträchtigt die kleine Heckscheibe und vorn die lange Motorhaube. Vorn lassen sich bodennahe Hindernisse recht gut erkennen, hinten fällt dies schwerer.

⊕ Die Außenspiegel sind für den Alltag groß genug und bieten ein zufriedenstellendes Sichtfeld nach hinten. Beide verfügen 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 (beides optional). 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 in den Nebelscheinwerfern. Das Auf- und Abblenden des Fernlichts kann man ebenso einem Sensor überlassen. Parksensoren vorne und hinten sowie eine Heckkamera sind ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich und erleichtern das Rangieren.

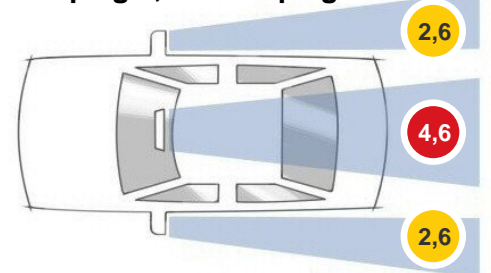


Breite Dachsäulen und eine relativ schmale Heckscheibe verhindern eine gute Sicht nach hinten.

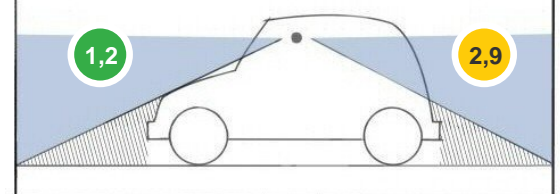
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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

– 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.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Vorne wie hinten steigt man nur 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, so dass der Schlüssel in der Tasche bleiben kann. Die sollte aber groß genug sein, denn der Schlüssel ist sehr voluminös. Ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich, da das Fahrzeug den Schlüssel im Innenraum registriert und offen bleibt. Die optionale Außen- und Umfeldbeleuchtung erhellt das Auto nachts. Die Türbremsen sind kräftig genug und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen; vorne gibt es drei, hinten zwei Rasterungen. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

## 3,3 Kofferraum-Volumen\*

Üblicherweise fasst der Kofferraum 280l - 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 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 bis 1,86 m über der Straße auf und gibt eine recht große Ladeöffnung frei. Das Kofferraumformat fällt zweckmäßig aus, man kann das Gepäckabteil gut nutzen. An der Zugänglichkeit gibt es nichts auszusetzen, vorn liegende Gegenstände sind gut erreichbar. Ungünstig jedoch ist die innere Bordwand - das Gepäck muss beim Ausladen über 17 Zentimeter angehoben werden. Mit knapp 70 Zentimeter liegt die äußere Ladekante im durchschnittlichen Bereich.

– Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus, eine Lampe ist zu wenig.

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne kann optional dreigeteilt umgeklappt werden. Das funktioniert einfach und ohne großen Kraftaufwand, jedoch nur von vorn. Dann entsteht eine weitgehend ebene Ladefläche, ausgenommen von der kleinen Stufe am Übergang vom Koffer- in den Innenraum. 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

- +** Das Cockpit des 1ers ist BMW-typisch aufgebaut. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Wählhebel weist einen geringen Abstand zum Lenkrad auf und lässt sich intuitiv bedienen. Der Motor wird über einen beleuchteten Start-Stopp-Knopf angelassen - eine spezielle Schlüsselablage gibt es nicht. Die klar gekennzeichneten Instrumente lassen sich sehr gut ablesen und ein Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände. Darüber hinaus wird optional die aktuell erlaubte Geschwindigkeit oder ein Überholverbot im Kombiinstrument angezeigt. Die Geschwindigkeitsregelanlage lässt sich am Lenkrad aktivieren - eine bestimmte Geschwindigkeit kann vorgewählt werden. Licht und Scheibenwischer werden gegen Aufpreis sensorgesteuert. Letzterer weist eine gute Wischwirkung auf. Das Klimabedienteil ist in einer guten Höhe positioniert und übersichtlich gestaltet. Die Heckscheibenheizung wird automatisch abgeschaltet und auch die Umluftfunktion sensorgesteuert aktiviert. Das Radio zeigt sich ebenfalls in einer guten Höhe angeordnet und lässt sich einfach bedienen. Zudem bietet es acht frei belegbare Stationstasten, deren Belegung nur durch Berührung der Taste angezeigt wird. Das optionale Harman-Kardon-Soundsystem überzeugt mit sattem und klarem Klang. Das Navigationssystem wird über einen zentralen Schalter in der Mittelkonsole bedient und funktioniert sehr schnell. Die Darstellung erfolgt im in der Mittelkonsole angebrachten großen und hochauflösenden Farbbildschirm, so dass der Blick wenig vom Verkehrsgeschehen abschweift. Zudem können Informationen zum Fahrzeug und anderen Systemen über diesen Bildschirm abgerufen werden. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und sinnvoll platziert, lediglich die Assistenzsystemschalter weisen eine recht tiefe Position auf - diese sollten ohnehin immer eingeschaltet sein. Die Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken). Vorn wie hinten sind einige, zum Teil praktische Ablagen. Das recht kleine Handschuhfach ist gedämpft und beleuchtet.
- Es fehlt eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur.



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

1,6

### Raumangebot vorne\*

- +** Auf den vorderen Plätzen bietet der 1er erstaunlich viel Raum. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,96 m finden bequem Platz. Die Innenbreite fällt dabei ebenso großzügig aus, verglichen mit anderen Fahrzeugen in dieser Klasse. Und so ergibt sich auch ein angenehmes Raumgefühl.



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

3,5

### Raumangebot hinten\*

Auf den Rücksitzplätzen ist vor allem die Kniefreiheit gering, sie reicht lediglich für Personen bis 1,72 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind.

Der Mittelsitz 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.

---

## 2,0 KOMFORT

---

### 1,9 Federung

Testwagen mit optionalem adaptivem Fahrwerk.

⊕ Die Fahrwerksabstimmung ist insgesamt gut gelungen. Dem Fahrer stehen prinzipiell vier unterschiedliche Fahrwerksprogramme zur Verfügung. Wer es gerne straff und mit möglichst viel Fahrbahnfeedback möchte, 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. Nickbewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen halten sich in Grenzen, ebenso gefällt die geringe Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven. Wer es komfortabler haben will, wählt den Comfort+ Modus, der den 1er weicher über Bodenwellen fahren lässt - jedoch bekommt man damit weniger Fahrbahnrückmeldung. Als fünftes kann der EcoPro Modus gewählt werden, dessen Fahrwerkscharakteristik orientiert sich jedoch an der Comfort-Einstellung.

---

### 1,7 Sitze

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportledersitzen. Der Lederbezug kann bei hohen Temperaturen und auf langen Strecken schweißtreibend sein.

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

---

### 1,9 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt gute 67,1 dB(A) bei 130 km/h. Windgeräusche werden erst bei höherem Tempo deutlicher. Motorgeräusche halten sich im Normalfall im Hintergrund - ruft man jedoch über den gesamten Drehzahlbereich die Leistung des Selbstzünders ab, so quittiert er dies mit einem deutlichen Dröhnen. Sonstige Fahrgeräusche sind unauffällig.

---

### 2,4 Klimatisierung

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

Vorn wie hinten spricht die Heizung zufriedenstellend an. So dass vorn nach 15 Minuten und hinten nach 18 Minuten die gewünschten 22°C erreicht werden. Auch die Heizleistung ist akzeptabel.

+ 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 keine einzelnen Tasten mehr zum Anwählen. Man kann auch alles der sehr gut funktionierenden Klimaautomatik überlassen. Eine automatische Umluftsteuerung ist ebenfalls vorhanden.

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,2 Fahrleistungen\*

+ Der Zweiliter-Dieselmotor leistet 184 PS und stellt bereits bei 1750 U/min das maximale Drehmoment von 380 Nm zur Verfügung. In Kombination mit dem Achtgang-Automatikgetriebe kommt man flott voran. Der simulierte Überholvorgang wird bereits nach 4,3 Sekunden abgeschlossen.

### 2,3 Laufkultur

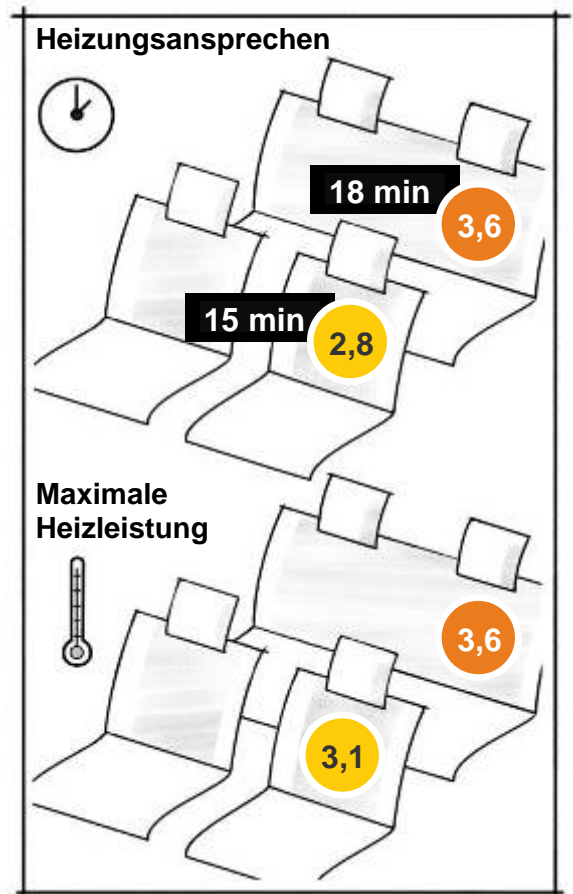
+ Der Selbstzünder läuft über den gesamten Drehzahlbereich recht rau. Es sind leichte Vibrationen spürbar, allerdings werden diese nicht als besonders unangenehm wahrgenommen. Ein Motorbrummen ist im Innenraum nicht fest zu stellen.

## 1,2 Schaltung

+ Die Achtgang-Sportautomatik funktioniert einwandfrei - die Gangstufen werden üblicher Weise ruckfrei und ohne Verzögerung geschaltet. Der Wählhebel kann intuitiv bedient werden. Zudem besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel oder mittels Schalt paddel am Lenkrad zu schalten. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik höhere Gänge - damit herrschen niedrige, spritsparende Drehzahlen vor. Wird der EcoPro-Modus gewählt, so agiert die Automatik noch spritsparender. Im Sport-Modus hingegen reagiert die Automatik spontaner auf eine Leistungsanforderung und lässt höhere Drehzahlen zu.

## 1,0 Getriebeabstufung

+ Die acht Gänge bieten eine große Gesamtspreizung - so dass ein schneller Sprint sowie ein dahingleiten mit niedrigen Drehzahlen möglich ist. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

## 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 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.

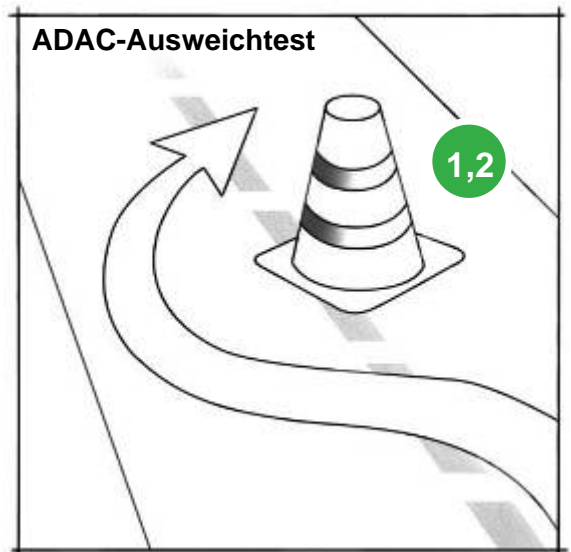
### 1,6 Lenkung\*

Testwagen mit optionaler variabler Sportlenkung. Der Wendekreis liegt mit 11,15 m im zufriedenstellenden Bereich.

+ 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.

### 1,8 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der 1er im Durchschnitt nur 36 m (Mittel aus zehn Messungen, Serienreifen: 205/55 R16 91 W, halbe Zuladung) und zeigt sich dabei standfest. 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.



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.

1,9

## SICHERHEIT

1,9

### 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 ebenfalls an Bord. Gegen Aufpreis gibt es einen empfehlenswerten Spurverlassenswarner, der selbst bei schlechten Seitenmarkierungen hervorragend durch leichte Vibrationen im Lenkrad funktioniert. Dann ist auch eine kameragestützte Kollisionswarnung vorhanden. 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

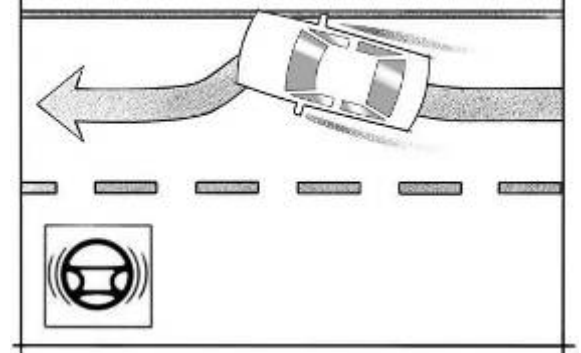
⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der 1er 91 Prozent und damit volle fünf Sterne. Front-, Seiten- und Kopfairbags sind serienmäßig. Die vorderen, aktiven Kopfstützen reichen für 1,85 m große Personen problemlos, ihr Abstand zu den Köpfen ist gering genug. Hinten reicht die Höhe der Stützen 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. 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.

1,7

### Kindersicherheit

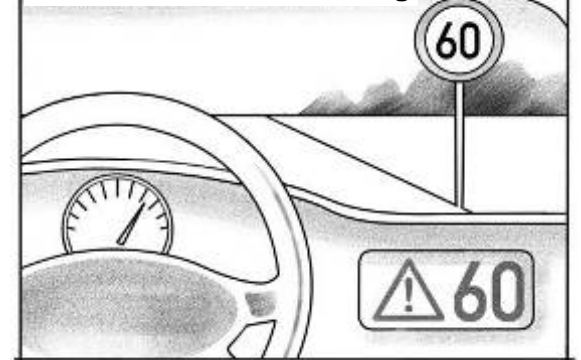
Auf der Rückbank kann man nur auf den beiden äußeren Plätzen Kindersitze stabil montieren. Drei Kindersitze nebeneinander finden keinen Platz.

#### Spurhalteassistent



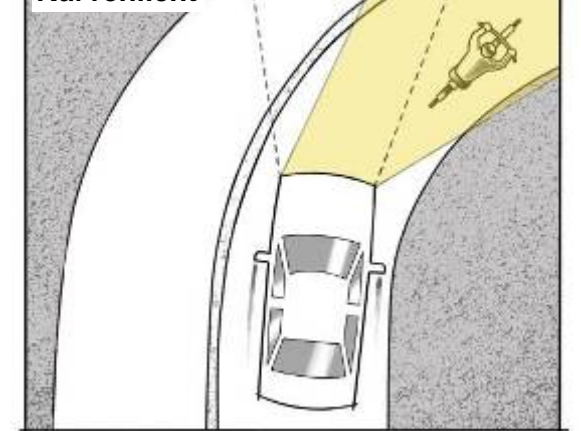
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### 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

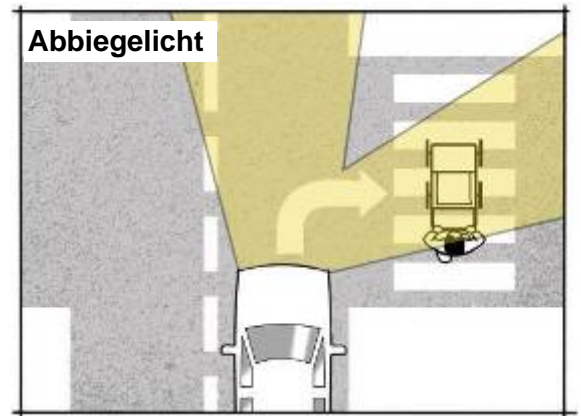


Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



⊕ 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 gibt es nur gegen Aufpreis (im Testwagen nicht vorhanden) - das sollte Serie sein. Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze ungeeignet. Die losen Gurtschlösser hinten erschweren das Angurten von Kindersitzen. Nur gegen Aufpreis kann der Beifahrerairbag deaktiviert werden, dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze montiert werden - das sollte Serie sein.



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

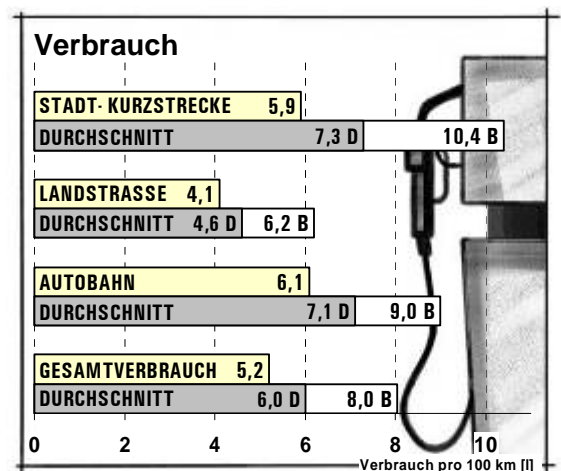
## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz werden nach EuroNCAP-Norm 63 Prozent erreicht. Besonders die Vorderkante und die hinteren Bereiche der Motorhaube sind zu aggressiv gehalten. Der Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube zeigen sich entschärft.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,7 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 120d liegt bei 5,2 l Diesel auf 100 km. Innerorts benötigt er dank gut funktionierendem Start-Stopp-System gute 5,9 l/100 km. Außerorts werden 4,1 l/100 km verbraucht und auf der Autobahn braucht der 2,0-l-Diesel 6,1 l/100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 136 g pro Kilometer. Im ADAC-Ecotest reicht dies für 33 Punkte. 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.



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

## 1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht gering. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind lediglich die Stickoxid-Werte leicht erhöht. Daher werden im Kapitel Schadstoffe 44 der 50 möglichen Punkte vergeben. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erreicht der 120d 77 Punkte. Damit kann der kleine BMW vier von fünf Sternen im ADAC-EcoTest einfahren.

---

**3,9**

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

**2,0**

### Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 120d einen günstigen Verbrauch aufweisen kann, erzielt er hier eine gute Bewertung.

**3,6**

### 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).

**1,3**

### Wertstabilität\*

⊕ Dem 120d wird ein sehr guter Restwertverlauf 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 Spritsparmaßnahmen an Bord.

**5,5**

### Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der 120d Urban Line Automatik zeigt sich zwar recht gut ausgestattet, allerdings liegt der Einstiegspreis von 33.300 Euro für einen Wagen der unteren Mittelklasse sehr hoch. Zudem kann der Kaufpreis durch weitere Extras stark nach oben getrieben werden.

**5,5**

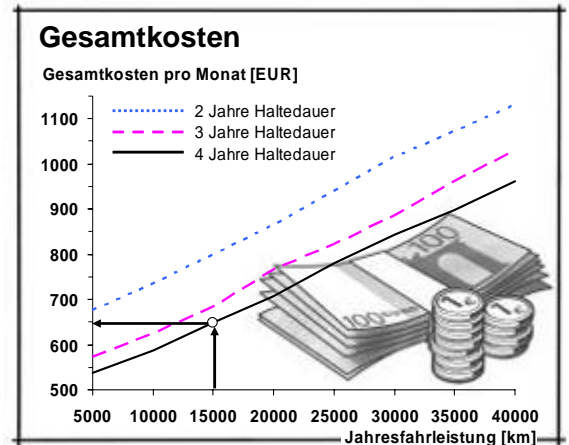
### Fixkosten\*

⊖ Die ungünstigen Versicherungseinstufungen (KH: 17; TK: 23; VK:23), insbesondere Teil- und Vollkasko sowie die jährliche Kfz-Steuer, von 208 Euro pro Jahr, lassen die Fixkosten wachsen.

4,2

## Monatliche Gesamtkosten\*

➔ Auch die absoluten monatlichen Kosten für den BMW 120d fallen im Klassenvergleich recht hoch aus. Einen positiven Beitrag leisten die Betriebskosten und die Wertstabilität, jedoch fallen die hohen Fixkosten und der Anschaffungspreis mehr ins Gewicht, so dass die monatlichen Gesamtkosten ebenfalls hoch ausfallen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 649 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	116i	118i	125i	116d Efficient Dynamics Edition	118d	120d	125d
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1997	4/1598	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	100(136)	125(170)	160(218)	85(115)	105(143)	135(184)	160(218)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	220/1350	250/1500	310/1350	260/1750	320/1750	380/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	8,5	7,4	6,4	10,5	8,9	7,2	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	245	195	212	228	240
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,8 SP	6,1 SP	6,9 SP	4,0 D	4,5 D	5,3 D	5,5 D
CO2 [g/km]	129	134	154	99	115	122	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/20	16/21/20	n.b.	n.b.	17/22/23	17/23/23	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	70	80	80	214	200	214	214
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	567	609	k.A.	k.A.	574	620	k.A.
Preis [Euro]	23.850	26.750	31.000	25.950	27.100	29.250	33.500

### 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-Haftpfli.  
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	135 kW (184 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11/11,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,9 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,9/ 4,1/ 6,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / <b>135g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4324/1765/1421 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1990 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1460 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>280 l/590 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	710 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	<b>1000 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>114 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>55 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>100 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>380 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>649 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/23
Grundpreis	33.300 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelight (inkl. Xenonlicht)	1.390 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor (Sichtpaket)	550 Euro <sup>o</sup>
Start-Stop-System	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	ab 2.150 <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1.390 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	460 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	940 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Comfort-Paket)	1.090 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.590 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (dreiteilig: 40-20-40)	260 Euro <sup>o</sup>
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Anhängerkupplung	770 Euro
Außenspiegel, beheizbar (Sichtpaket)	550 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	660 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	980 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,9

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

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