



BMW X1 sDrive20d Efficient Dynamics Edition

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (120 kW/163 PS)

Neben dem Allrad- bietet BMW den X1 auch nur mit Heckantrieb an. Dieser stellte sich nun dem ADAC-Autotest in der Efficient Dynamics Edition mit einem 163 PS starken Zwei-Liter-Dieselmotor. Der reicht für ein recht flottes Vorankommen, allerdings fehlt es dem Motor besonders in den höheren Gängen an Durchzugskraft, da das Getriebe lang übersetzt ist. Jedoch wirkt sich dies bei moderater Fahrweise positiv auf den Kraftstoffverbrauch aus, der im Test bei 5,5 l auf 100 km liegt. Ebenfalls positiv kann man über das gut abgestimmte und sichere Fahrwerk berichten, das trotz agiler Eigenschaften einen guten Fahrkomfort bietet. Komfortabel zeigt sich auch der Innenraum, der besonders vorn mit großzügigen Platzverhältnissen punkten kann. Weniger schön sind hingegen die Kosten, die der X1 mit sich bringt. Der Grundpreis liegt bei 33.200 Euro und auch die laufenden Kosten belasten den Geldbeutel nicht unerheblich. Für wen jedoch der finanzielle Aspekt nicht vordergründig und ein Mittelklasse-SUV das Objekt der Begierde ist, für den wird auch der X1 interessant. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, Ford Kuga, VW Tiguan

+ gutes Platzangebot vorn, körpergerechte Sitze (Sportsitze), gute Kofferraum-Variabilität durch die dreigeteilte Rückbank, ausgezeichnete Fahrstabilität

- recht geringe Zuladung, schlechte Sicht nach hinten, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,6 Senioren

1,8 Langstrecke

2,8 Transport

1,8 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck, alle Anbauteile sind sauber eingepasst. Auch das Interieur ist solide verarbeitet, allerdings passt die Materialanmutung nicht zwingend zum Premiumanspruch von BMW und genauso wenig zum Kaufpreis des Autos.

⊕ Die Stoßfänger (im unteren Bereich), die Kotflügelkanten und die seitlichen Schweller sind aus mattschwarzem Kunststoff und schützen die Karosserie bei leichten Parkremplern; die Türschweller sind gut abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich werden die Schweller vorne durch Kunststoffabdeckungen vor Kratzern beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen geschützt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig gestaltet, der Motorraum vor eintretenden Schmutz geschützt.

⊖ An den Türen fehlen Schutzleisten, welche vor seitlichem Anstoßen fremder Autotüren schützen würden.

2,4

Alltagstauglichkeit

Der X1 kann eine gute Alltagstauglichkeit aufweisen. Das Fahrzeug verfügt über vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich eher für kurze Strecken eignet.

⊕ Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden; gegen Aufpreis ist eine stabile Dachreling lieferbar; es sind auch Reifen mit Notlaufeigenschaften lieferbar (gegen Aufpreis); große Reichweite von rund 1100 km mit nur einer Tankfüllung.

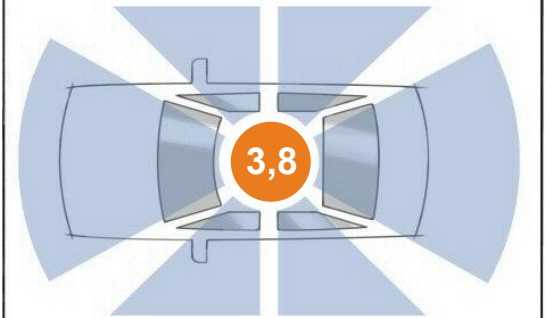
⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 455 kg noch ausreichend aus; serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord; Wagenheber und Radmutterenschlüssel fehlen.

2,2

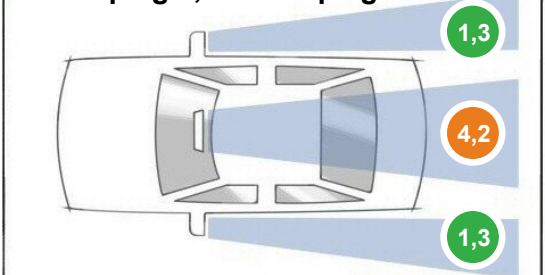
Sicht

Insgesamt schneidet der X1 im Kapitel Sicht gut ab. Keinen unwesentlichen Beitrag tragen dabei die Parksensoren und die Rückfahrkamera bei, da diese das Rangieren deutlich vereinfachen.

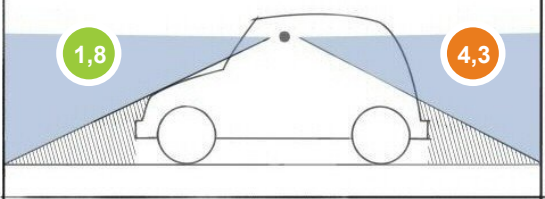
Rundumsicht



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.



Die breiten Dachsäulen und die Kopfstützen im Fond behindern die ansonsten gute Übersichtlichkeit im X1.

⊕ Durch die etwas erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken; die Sicht auf Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug ist gut; die beheizbaren Außenspiegel sind sehr groß und bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten; beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden; Innen- und Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (optional); die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gut aus, dynamisches Kurvenlicht und separate Abbiegelichter sind gegen weiteren Aufpreis erhältlich; das Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord; der optionale Fernlichtassistent schaltet verkehrabhängig das Fernlicht ein sowie aus und entlastet somit den Fahrer; es sind wahlweise eine Einparkhilfe für hinten oder für vorne und hinten lieferbar, zusätzlich kann auch eine Rückfahrkamera geordert werden.

⊖ Die Rundumsicht des X1 fällt zufriedenstellend aus, besonders die A-Säulen fallen sehr wuchtig aus und behindern dadurch die Sicht beim Abbiegen sehr stark; Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind schlecht erkennbar; im Innenspiegel sieht man u.a. aufgrund der nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen nur wenig.

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Testwagen besitzt eine praktische Funkfernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten zum Ent- und Verriegeln. Zudem können auch die Fenster damit geöffnet und geschlossen werden. Der Ein- und Ausstieg ist zufriedenstellend.

⊕ Vorn sind die Sitze in einer sinnvollen Höhe positioniert; der Abstand zwischen Sitz und Dachlinie ist recht groß, was besonders großen Personen den Einstieg erleichtert; kräftige Türbremsen halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig; Haltegriffe sind am Dachhimmel für alle außen sitzenden Insassen vorhanden; ordert man das aufpreispflichtige Lichtpaket befindet sich neben der serienmäßigen Coming-Home-Funktion auch eine Vorfeldbeleuchtung in den Türgriffen.

⊖ Der Abstand zwischen der Schwelleraußenkante und dem Sitz ist recht groß; zudem liegt der Schweller relativ hoch über der Straße, so dass ein Aussteigen kaum möglich ist, ohne sich die Hose am Schweller zu verschmutzen; hinten stören die weit nach innen versetzten Rücksitze, wodurch auch hier der Abstand zwischen Schweller und Sitz zu groß ist; man kann sich leicht aussperren, da nur bei offener Fahrertüre ein Verriegeln unterbunden wird.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des X1 fällt für diese Fahrzeugklasse nicht besonders üppig aus.

⊕ Bei komplett umgeklappter Rücksitzlehne stehen immerhin 650 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante); das Fahrzeug lässt sich gut bis zum Dach beladen.

⊖ Üblicherweise fasst das Ladeabteil nur 310 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung).



Mit nur 310 l Kofferraumvolumen ist das Gepäckabteil des X1 um fast 100 l kleiner als das des etwas größeren X3.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und gibt eine große Öffnung frei. Dank des praktischen Formats kann der Kofferraum gut genutzt werden.

- + Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis 1,85 m darunter Platz; außen liegt die Ladekante mit knapp 70 Zentimetern über der Straße in einer zufriedenstellenden Höhe; zum Ausladen muss das Gepäck lediglich über eine knapp 6 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden; Gegenstände die weit vorn im Kofferraum liegen können aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe gut erreicht werden.
- Die Kofferraumbreite und -höhe fallen verhältnismäßig gering aus.

1,9 Kofferraum-Variabilität

Aufgrund der klappbaren Rücksitzlehne kann der X1 mit einer guten Kofferraumvariabilität punkten.

- + Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt klappbar; der mittlere Teil kann auch separat geklappt werden, wodurch eine Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände entsteht; der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach, die Lehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand umlegen; bei umgeklappter Rückbank entsteht eine ebene Ladefläche; zum Befestigen kleiner Gegenstände gibt es links ein Fach und rechts ein Netz im Kofferraum; unter dem Kofferraumboden findet man einige kleine Fächer, die insgesamt ein Volumen von ca. 15 l ergeben.

2,0 INNENRAUM

1,4 Bedienung

Die Ergonomie der Bedienelemente ist im BMW X1 gut, so dass sich das Fahrzeug bereits nach einer kurzen Eingewöhnungszeit einfach bedienen lässt.

- + Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden; die Pedale und der Ganghebel sind optimal angeordnet; der Scheibenwischer und das Licht werden sensorgesteuert (optional); der Schlüsselschacht und der Startknopf sind gut positioniert; die aufpreispflichtige Klimaautomatik ist in guter Höhe angeordnet und einfach bedienbar; das aufpreispflichtige i-Drive lässt sich nach kurzer Eingewöhnung einfach und sinnfällig bedienen - die um den Dreh-Drück-Regler angeordneten Schnellzugriff-Tasten erleichtern das Anwählen wichtiger Funktionen des Systems; der serienmäßige Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände; das optionale Navigationssystem lässt sich einfach einstellen - der Bildschirm ist sehr gut angeordnet; das im Testwagen verbaute Soundsystem von Harman/Kardon vermittelt einen ausgezeichneten Hörgenuss auch bei lauter Musik; alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird); das Handschuhfach ist recht klein geraten, aber beleuchtet; das aufpreispflichtige Ablagenpaket beinhaltet unter anderem Netze an den Rückenlehnen der Vordersitze, eine Armauflage hinten inkl. Getränkehalter und viele weitere sinnvolle Ablagefächer (es sollte deshalb unbedingt mitbestellt werden, da ansonsten kaum Ablagemöglichkeiten vorhanden sind); separate Leseleuchten gibt es für alle Insassen nur gegen weiteren Aufpreis (Lichtpaket); der optionale Tempomat lässt sich gut bedienen, der Hebel ist allerdings weit unten angeordnet und kann zudem leicht mit dem Blinkerhebel verwechselt werden; das Multifunktions-Display warnt den Fahrer bei geöffneten Türen oder einer offenen Heckklappe; die Instrumente lassen sich gut ablesen.



Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichneter Funktionalität.

– Der Motorstartvorgang ist etwas umständlich, da der Zündschlüssel erst in einen Schacht geschoben werden muss, dass man anschließend den Startknopf betätigen kann; es fehlt eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur.

2,2 Raumangebot vorne*

Vorn ist das Raumangebot großzügig. Personen bis knapp zwei Meter Körpergröße finden bequem Platz.

- + Viel Kopffreiheit; insgesamt stellt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden ein.
- Die Innenbreite fällt für ein Fahrzeug dieser Klasse recht schmal aus.

2,6 Raumangebot hinten*

Im Fond fallen die Platzverhältnisse geringer aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so finden hinten Passagiere bis knapp 1,90 m genügend Platz vor.

- + Viel Kopffreiheit; hinten ist die Innenbreite im Klassenvergleich guter Durchschnitt; das subjektive Raumempfinden ist angenehm.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

3,8 Innenraum-Variabilität

Im Fond lässt sich die Rückenlehne in ihrer Neigung einstellen.

2,0 KOMFORT

2,2 Federung

Das Fahrwerk des BMW X1 ist tendenziell straff, aber ausgewogen abgestimmt und passt somit gut zum Fahrzeug.

- + Lange Bodenwellen werden ohne Nachschwingen absorbiert; das Fahrzeug wird durch regelmäßige, kurze und hintereinander folgende Bodenwellen zu leichtem Schwingen angeregt; Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Quertüren dringen nur leicht gedämpft in den Innenraum; bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Federungskomfort gut; das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße, so dass Vertikalbewegungen oder Seitenneigung kaum vorhanden sind.

1,5 Sitze

Die straff gefederten, optionalen Sportsitze sorgen für einen hohen Sitzkomfort. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen (Aufpreis). Lordosenstützen sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden.

⊕ Bei den Sportsitzen lässt sich die Lehnenbreite durch die Seitenwangeneinstellung verändern und bietet damit Personen unterschiedlicher Statur einen guten Seitenhalt; die Oberschenkelaufgabe ist für große Personen ausziehbar; hinten ist das Sitzpolster etwas straffer und weniger konturiert, dadurch ist die Sitzposition etwas schlechter als vorn (aber noch gut); die Neigung der Lehne kann in mehreren Stufen verändert werden, sie bietet einen ordentlichen Rückenhalt; sehr große Mitfahrer vermissen ein wenig Auflage für die Oberschenkel, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden gering ist.

1,6 Innengeräusch

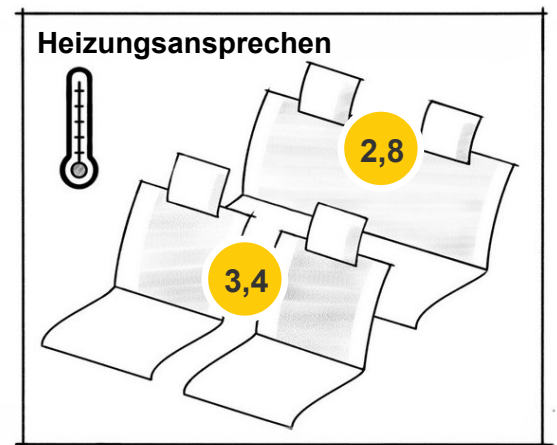
Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig. Bei 130 km/h liegt er lediglich bei gut 64 dB(A).

⊕ Motorgeräusche sind nur unter Last zu hören, Brummen oder Dröhnen ist jedoch kaum zu vernehmen; Fahrgeräusche halten sich stets zurück; Windgeräusche nehmen bei höheren Geschwindigkeiten zu, wirken aber nicht besonders störend.

2,4 Klimatisierung

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis erhält man eine Klimaautomatik inklusive Aktivkohlefilter. Die Heizung spricht vorn wie hinten zufriedenstellend an, wenn auch die Wohlfühltemperatur im Fond schneller erreicht wird

⊕ Die Klimaanlage arbeitet fein und situationsangepasst; die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer separat eingestellt werden; die Luftmengenverteilung ist nach oben, mitte oder unten (einzeln anwählbar) für beide gemeinsam möglich; eine automatische Umluftsteuerung ist ebenfalls vorhanden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

Der 2,0-l-Selbstzünder weist eine Maximalleistung von 163 PS auf und entfacht bei 1750 Umdrehungen pro Minute sein maximales Drehmoment von 380 Nm.

⊕ Im vierten und im fünften Gang weist der Motor gute Elastizitätswerte auf; der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach guten fünf Sekunden beendet.

⊖ Der sechste Gang ist sehr lang übersetzt, dadurch ist auch die Elastizität des Motors in diesem Gang nicht mehr gut.

2,5 Laufkultur

Der Motor läuft insgesamt recht kultiviert, leichte Vibrationen sind speziell bei niedrigen Drehzahlen spürbar. Auch dann brummt der Motor etwas, richtig laut wird er jedoch nicht.

1,7 Schaltung

Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes sind präzise geführt und lassen sich einwandfrei wechseln.

⊕ Die Schaltwege sind angenehm kurz, so dass sich auch schnelle Gangwechsel realisieren lassen; der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden, er ist ausreichend von den Vorwärtsgängen abgesetzt; eine Schaltpunktanzeige animiert den Fahrer zum Hochschalten, um somit Kraftstoff zu sparen; an Steigungen unterstützt eine Berganfahrhilfe.

2,0 Getriebeabstufung

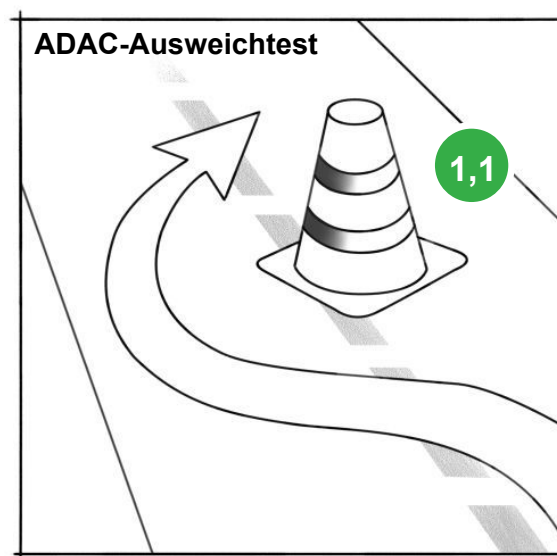
Die Getriebeabstufung passt zwar gut zur Motorcharakteristik, ist insgesamt jedoch sehr lang. Dies bietet zwar Vorteile beim Spritverbrauch, bringt allerdings eine gewisse Anfahrschwäche mit sich. Möchte man zudem bei höheren Geschwindigkeiten beschleunigen, muss oft herunter geschaltet werden.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

Der X1 kann mit einer guten Fahrstabilität überzeugen. In Gefahrensituationen regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) zuverlässig.

⊕ Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkbefehle und verhält sich richtungsstabil; prinzipiell ist der X1 untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten das auch ungeübte Fahrer nicht überfordert; beim ADAC Ausweichtest durchfährt der X1 den Parcours sehr sicher, es besteht keinerlei Kippgefahr; ausgeprägte Lastwechselreaktionen sind nicht vorhanden; die Traktionskontrolle bremst zuverlässig die Antriebsräder ab, falls diese durchdrehen.



1,8 Lenkung*

Die Lenkung spricht spontan an und arbeitet präzise. Zudem vermittelt sie dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt.

⊕ Zum Rangieren ist nur ein geringer Kraftaufwand nötig; die direkte Auslegung unterstützt die Handlichkeit beim Rangieren; der Wendekreis fällt mit 11,25 m im Klassenvergleich recht gering aus.

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.

1,8 Bremse

Die Bremse spricht schnell an und lässt sich einwandfrei dosieren. Zudem nimmt sie keinen Einfluss auf die Richtungsstabilität.

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach guten 36,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy HP; 225/50 R17 94 V); die Bremse ist auch bei hoher Beanspruchung standfest.

2,3

SICHERHEIT

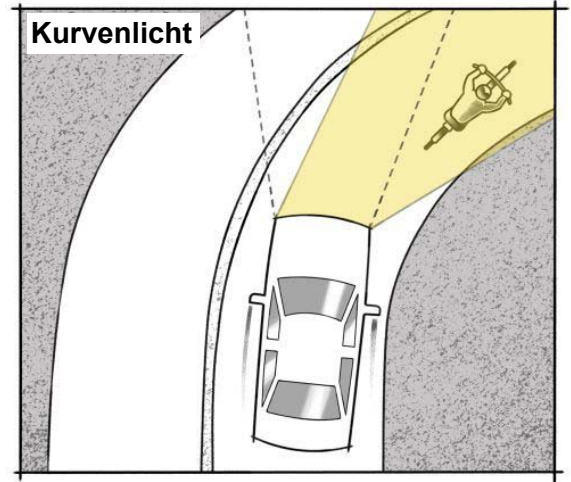
2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der X1 bietet eine gute Sicherheitsausstattung und kann somit bei der aktiven Sicherheit ein gutes Ergebnis erreichen.

+ Das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) und ein Bremsassistent sind serienmäßig; bei einer Vollbremsung weisen blinkende Bremslichter den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation hin (ab Stillstand blinkt die Warnblinkanlage); eine Reifenpannanzeige ist serienmäßig an Bord; Runflatreifen gibt es gegen Aufpreis; optional können Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht geordert werden; der Motor lässt sich nur bei betätigtem Kupplungspedal starten; mit dem optionalen BMW Assist wird im Falle eines Unfalls ein automatischer Notruf ausgelöst und eine Sprechverbindung hergestellt.

- In den Türen sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.



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

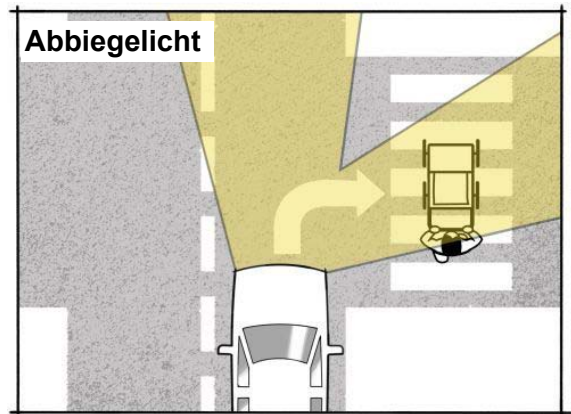
2,4

Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der X1 87 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne (Test 2009).

+ Vorn bieten die Kopfstützen bis 1,85 m großen Personen einen sehr guten Schutz und weisen zudem einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf; an den stabilen Türgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen; Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen.

- Hinten bieten die Kopfstützen nur Personen bis maximal 1,70 m Körpergröße optimalen Schutz und sind auch weit vom Kopf entfernt; der Fahrer wird nicht gewarnt wenn sich die hinteren Insassen nicht anschnallen.



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.

2,0

Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der X1 86% der möglichen Punkte.

+ Isofix-Halterungen auf den äußeren Plätzen der Rückbank; auf den hinteren Außensitzen lassen sich verschiedene Kindersitzsysteme auch mit den Gurten lagestabil befestigen; die Gurtschlösser sind fest, damit fällt das Angurten leichter; alle Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz; auf allen Plätzen können hohe Kindersitze problemlos verwendet werden.

– Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist nur gegen Aufpreis (im Testwagen nicht verbaut) erhältlich; der Mittelsitz weist eine ungünstige Form auf und eignet sich laut BMW nicht zur Kindersitzbefestigung; die Gurtanlenkpunkte liegen auf dem Mittelsitz zudem ungünstig; drei Kindersitze nebeneinander haben keinen Platz.

2,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der X1 beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP 64 Prozent der möglichen Punkte.

- + Der komplette Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind entschärft.
- Die vordere und hintere Kante der Motorhaube ist noch zu aggressiv.

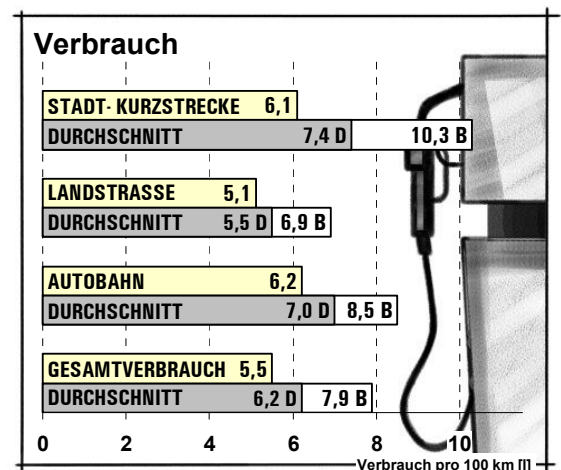
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch und CO₂-Ausstoß kann der X1 ein durchschnittliches Ergebnis erzielen und erreicht mit einem Ausstoß von 176 g/km im ADAC EcoTest 30 von 50 Punkten. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei 5,5 l/100 km. Er setzt sich aus 6,1 l/100 km innerorts, 5,1 l/100 km außerorts und 6,2 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

2,4 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. So kann der X1 im EcoTest 36 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das 66 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der X1 den günstigeren Dieseldieselkraftstoff benötigt und der Kraftstoffverbrauch akzeptabel ist, kann der X1 in diesem Bereich ein sehr gutes Ergebnis erzielen.

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt spätestens alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

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

⊖ Die hohen Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine allgemeine Herstellergarantie.

1,8 Wertstabilität*

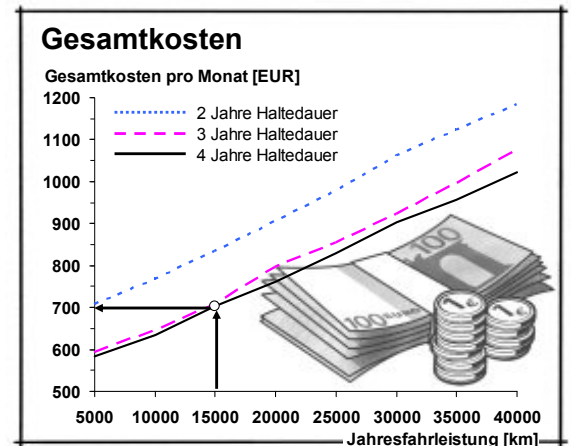
⊕ Da sich SUV großer Beliebtheit erfreuen, wird dem X1 eine gute Wertstabilität prognostiziert. Zudem ist während des vierjährigen Berechnungszeitraums mit keinem völlig neuen Modell zu rechnen.

3,3 Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 33.200 Euro. Das ist nicht besonders günstig, zumal viele Ausstattungsdetails extra bezahlt werden müssen. Soll der X1 eine klassenübliche Ausstattung aufweisen, so muss man nach dem ADAC-Ausstattungskorb weitere 4100 Euro aufwenden.

3,5 Fixkosten*

Die fixen Kosten fallen recht hoch. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 208 Euro pro Jahr zu Buche. Zudem sind die Versicherungseinstufungen (KH: 18; TK: 25; VK: 22) recht ungünstig. Besonders hoch fällt allerdings die Teilkaskoversicherung aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 702 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Sowohl die Betriebskosten als auch die gute Wertstabilität leisten einen positiven Beitrag. Alle anderen Unterkapitel fallen akzeptabel aus, so dass die monatlichen Gesamtkosten durchschnittlich ausfallen. Insgesamt liegt der X1 nur im guten Mittelfeld beim Klassenvergleich.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	sDrive18i	sDrive20i	xDrive28i	sDrive18d (DPF)	sDrive20d EDE (DPF)	sDrive20d (DPF)	xDrive23d (DPF)
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1997	4/1997	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	110(150)	135(184)	180(245)	105(143)	120(163)	130(177)	150(204)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/3600	270/1250	350/1250	320/1750	380/1750	350/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	9,7	7,4	6,1	9,6	8,3	8,1	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	202	220	240	200	215	205	223
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,2 SP	7,1 SP	7,9 SP	5,2 D	4,5 D	5,3 D	6,0 D
CO2 [g/km]	191	165	183	136	119	139	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/24	17/19/24	21/23/24	18/20/25	18/22/25	18/22/25	21/22/25
Steuer pro Jahr [Euro]	202	150	186	242	208	248	286
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	769	782	935	696	702	726	806
Preis [Euro]	27.600	31.700	40.400	30.200	33.200	33.200	37.880

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,25/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 5,1/ 6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	119 g/km/ 176 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,5dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4454/1798/1545 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2045 mm
Leergewicht/Zuladung	1590 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310 l/650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1105 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	429 Euro
Monatliche Gesamtkosten	702 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/25
Grundpreis	33.200 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	410 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	2200 Euro
Digitale Radioempfang (DAB)	410 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	410 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	330 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	880 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	40 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	560 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1840°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (dreigeteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	770 Euro
Lackierung Metallic	660 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	1350 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen