



## BMW 116d Efficient Dynamics Edition (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 116 PS)

**M**it dem 116d Efficient Dynamics Edition gibt es nun auch in der 1er-Reihe einen auf Sparsamkeit getrimmten Diesel. Angetrieben wird das Fahrzeug von einem 1,6 l großen Vierzylinder, der 116 PS leistet. Eine verbrauchsoptimierte Steuerung des Antriebs (EcoPro-Modus), ein länger übersetztes Hinterachsgetriebe sowie Maßnahmen zur Reduzierung des Rollwiderstandes sollen den Verbrauch gegenüber dem normalen 116d um 0,6 l senken. Im ADAC EcoTest überzeugt der 1er mit einem Verbrauch von lediglich 4,3 l/100 km. Der kleine Diesel bietet akzeptable Fahrleistungen, klingt aber unter Last recht rau und vibriert gelegentlich. Das adaptive Fahrwerk sowie die bequemen Sportsitze (beides gegen Aufpreis) sorgen für guten Langstreckenkomfort. Am Innenraum gibt's nichts auszusetzen, er ist sauber verarbeitet, aufgeräumt und einfach zu bedienen. Sicherheitstechnisch ist der 116d ganz vorn dabei, ausgestattet mit Spurverlassens- und Kollisionswarnung sowie Verkehrszeichenerkennung. Der 116d Efficient Dynamics Edition ist ab 25.950 Euro erhältlich.

**Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, Ford Focus, Mercedes A-Klasse, Opel Astra, Seat Leon, Volvo V40, VW Golf.

**+** sparsamer Motor, komfortables und zugleich sportliches Fahrwerk, sichere Fahreigenschaften, langstreckentaugliche Sportsitze,

**-** Beifahrerairbag-Deaktivierung und klappbare Kopfstützen im Fond nur gegen Aufpreis, hinten wenig Platz



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,7 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,9 Langstrecke

2,9 Transport

2,2 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: September 2012  
Text: D. Silvestro

2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

Die Verarbeitung des BMW 116d gibt keinen Anlass zur Kritik und bewegt sich auf hohem Niveau.

⊕ Die Karosserie ist sauber 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. 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. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, die Schweller vorne und hinten werden von Kunststoffauflagen gegen Kratzer geschützt.

⊖ Seitenleisten gibt es keine, fremde Autotüren verursachen schnell teure Dellen und Lackkratzer. An Front- und Heckschürze sieht es nicht besser aus, kleine Rempfer führen zu teuren Reparaturen, weil man nicht auf das Austauschen günstigerer Leisten zurückgreifen kann.

2,5

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des 1er liegt im guten Bereich. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz in der Mitte.

⊕ Dank des günstigen Verbrauchs und dem großen 52 l Tank sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von über 1.200 km möglich. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt.

⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 430 kg nicht besonders großzügig aus. Serienmäßig findet man lediglich ein Reifenpannenset an Bord. Gegen Aufpreis gibt es aber auch Runflat-Reifen, die es ermöglichen, bei einer Reifenpanne noch eine gewisse Distanz bei erhöhter Vorsicht weiterzufahren, so ist z.B. auf der Autobahn kein Reifenwechsel nötig. Man findet weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel an Bord.

2,4

### Sicht

Der BMW 1er kann zwar nicht mit einer besonders guten Rundumsicht punkten, innovative Parkassistenzsysteme sowie ein gutes Lichtsystem sorgen aber für eine gerade noch gute Bewertung in diesem Kapitel.

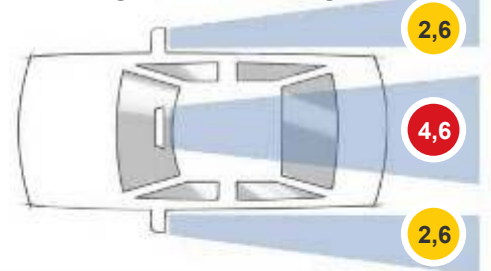


Breite Dachsäulen und eine relativ schmale Heckscheibe verhindern eine gute Sicht nach hinten.

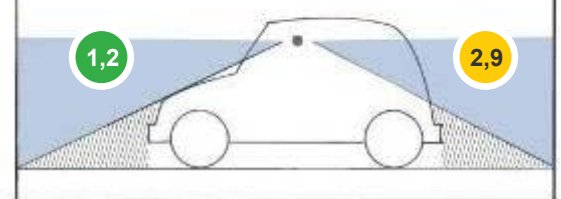
#### Rundumsicht



#### 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.

⊕ Die Übersichtlichkeit der Karosserie geht in Ordnung. Die Front hat man gut im Blick, die Sicht nach hinten wird aufgrund der recht kleinen Heckscheibe etwas eingeschränkt. Bodennahe Hindernisse kann man vorne sehr gut erkennen, aufgrund der nicht zu hohen Karosserie sind auch Hindernisse hinter dem Fahrzeug gut bis zufriedenstellend erkennbar. 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, welches in den Nebelscheinwerfern integriert ist. Das Auf- und Abblenden des Fernlichts kann man ebenso einem Sensor überlassen. Kreuzt man fleißig in der Aufpreisliste an, bekommt man im 1er Parksensoren vorne und hinten, einen Einparkassistenten und eine Heckkamera.

⊖ 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.

---

## 2,8 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 (nicht im Testwagen verbaut). 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.

---

## 3,4 Kofferraum-Volumen\*

Im Normalfall fasst der Kofferraum 280 l - das ist in dieser Klasse nur ausreichend. Es finden maximal sieben Getränkekisten im Kofferraum Platz. 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.



---

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Kofferraumformat fällt zweckmäßig aus, man kann das Gepäckabteil gut nutzen. Einzig die relativ geringe Breite des Kofferraums ist nicht ideal. An der Zugänglichkeit gibt es nichts auszusetzen. Eher schon an der 17 cm hohen Stufe, über welche beim Ausladen das Transportgut gehoben werden muss. Mit knapp 70 cm liegt die Ladekante außen im durchschnittlichen Bereich.

**Mit 280 l Volumen ist der Kofferraum nur von durchschnittlicher Größe. Das kann die Konkurrenz, z.B. der Golf mit 380 l Volumen, erheblich besser.**

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Sie schwingt weit auf (1,86 m) und gibt eine große Ladeöffnung frei.
- 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.

---

## 2,0 INNENRAUM

### 1,4 Bedienung

Wenn man sich in den 1er setzt, fällt die erste Orientierung nicht schwer. Alle Grundfunktionen sind intuitiv bedienbar und klar verständlich. Lediglich das i-Drive Bediensystem erfordert etwas Eingewöhnung, lässt sich dann aber komfortabel bedienen.

- + Lenkrad, Pedale, Schaltung, alles ist ergonomisch perfekt angeordnet und gut erreichbar. Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. 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 großen und hochauflösenden Displays - soviel aufwendige und hübsche Technik findet man in dieser Klasse bisher nicht. Die üblichen Sensoren für Licht und Scheibenwischer sind vorhanden, müssen 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. Der große hochauflösende Farbbildschirm über der Mittelkonsole ist Bestandteil des Navigationssystems. Dieses lässt sich einfach über das i-Drive System bedienen und reagiert schnell auf Eingabebefehle. Auch das Radio kann man einwandfrei steuern, es bietet wie auch die größeren BMW-Modelle acht frei belegbare Stationstasten - vom Radiosender über eine Telefonnummer bis hin zu einem Navigationsziel ist alles möglich. Hervorzuheben ist das aufpreispflichtige Harman-Kardon-Soundsystem, es liefert bei Bedarf laute und trotzdem klare Töne. Ein Antipp-Blinker, eine Berganfahrhilfe, sowie ein Bordcomputer sind obligatorisch. Besonders nett ist die Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring gestaltet.

- Es fehlt eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur.



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

---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

- + Auf den vorderen Plätzen bietet der 1er erstaunlich viel Platz. Personen bis zu einer Größe von 1,96 m können gut sitzen. Die Innenbreite fällt dabei großzügig aus. Und so ergibt sich auch ein angenehmes Raumgefühl.

---

## 3,7 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.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den 1er werden keine Sitzvarianten angeboten, zudem sind die hinteren Sitze nicht längsverschiebbar. Die Innenraum-Variabilität ist deshalb nur ausreichend.

---

## 2,0 KOMFORT

---

### 2,0 Federung

Der mit dem optionalen adaptiven Dämpfersystem ausgestattete Testwagen überzeugt durch seinen ausgewogenen Federungskomfort. Wer es sportlicher will, kann das Fahrwerk auf Knopfdruck straffen.

⊕ Die Abstimmung des Fahrwerks ist BMW sehr 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. 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 beim 116d Efficient Dynamics Edition standardmäßig aktivierte EcoPro Modus zur Verfügung, dessen Fahrwerkscharakteristik sich an der Comfort-Einstellung orientiert.

---

### 1,6 Sitze

Die im Testfahrzeug verbauten aufpreispflichtigen Sportsitzen inklusive elektrischer Sitzeinstellung sorgen für einen sehr guten Langstreckenkomfort.

⊕ 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 Atmungsaktivität der serienmäßigen Stoffbezüge ist gut, man schwitzt nicht besonders schnell. Die straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine ordentlich konturierte, hohe Lehne. Große Personen finden auf der Rückbank aber wenig Oberschenkelunterstützung.

## 2,1 Innengeräusch

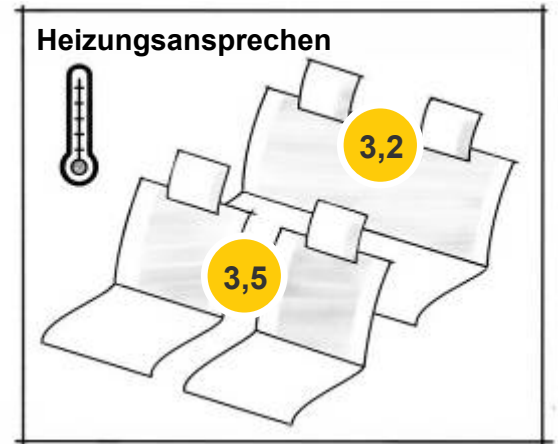
Die Außengeräusche sind gut gedämmt, was für ein geringes Geräuschniveau im Innenraum sorgt.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h mit 67,5 dB(A) im niedrigen Bereich. Windgeräusche sind erst bei höherem Tempo deutlicher wahrnehmbar. Der Motor zeigt sich speziell unter Last im Innenraum akustisch präsent, wird aber nie unangenehm laut. Sonstige Fahrgeräusche sind unauffällig.

## 2,3 Klimatisierung

Im 116d ist serienmäßig eine manuelle Klimaanlage verbaut. Die im Testwagen verbaute Zwei-Zonen-Klimaautomatik kostet Aufpreis, dann findet man auch im Fond separate Luftausströmer in der Mittelkonsole vor. Die Heizleistung ist vorne wie hinten zufriedenstellend, der Innenraum wird in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt.

⊕ Mit der aufpreispflichtigen Zweizonen-Klimaautomatik lässt sich die Temperatur sowie die Luftmengenverteilung 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.



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

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,8 Fahrleistungen\*

Die Fahrleistungen des 115 PS starken Dieselmotors sind zufriedenstellend. Überholvorgänge können in akzeptabler Zeit absolviert werden. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug rund 6,2 Sekunden. Dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von 260 Nm fallen die Elastizitätsmessungen im vierten und fünften Gang zufriedenstellend aus. Aufgrund des lang übersetzten sechsten Gangs zeigt sich das Fahrzeug in diesem Gang nicht besonders durchzugsstark. Es muss oft einen Gang zurück geschaltet werden, möchte man schnell beschleunigen.

### 2,8 Laufkultur

Der kleine Vier-Zylinder-Dieselmotor ist zwar gut vom Innenraum abgeschottet, doch zeigt er sich nicht besonders vibrationsarm und ist im Innenraum immer leicht präsent. Speziell am Ganghebel spürt man ständig die Vibrationen des Motors. Bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Diesel unter Last zu leichtem Dröhnen.

## 2,0 Schaltung

+ Das Sechsgang-Getriebe lässt sich leicht und sehr präzise schalten. Auch schnelles Schalten klappt problemlos. Die Kupplung kann man zufriedenstellend dosieren, Anfahren am Berg klappt auch dank der Berganfahrhilfe problemlos. Eine Gangempfehlung soll helfen, im richtigen kraftstoffsparenden Drehzahlbereich zu fahren. Sie ist allerdings etwas klein gestaltet und wird im Display leicht übersehen. Im standardmäßig aktivierten EcoPro Modus werden zusätzlich Tipps zum Spritsparen angezeigt, z.B. Gang herausnehmen im Stand oder Tempo reduzieren, wenn man schnell unterwegs ist.

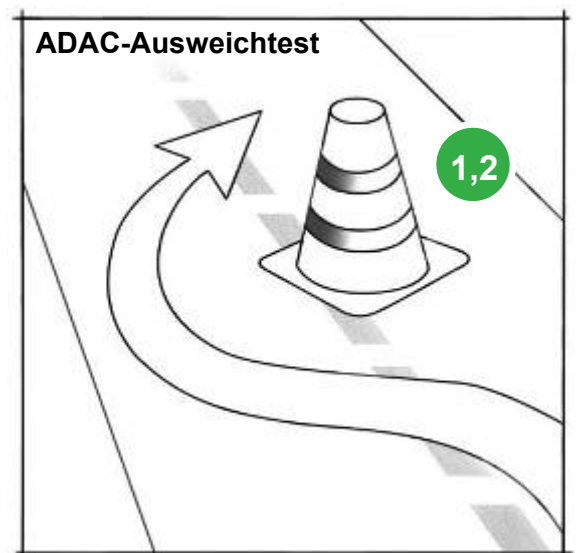
## 1,5 Getriebeabstufung

+ Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen einwandfrei, nach jedem Schaltvorgang liegt im nächsten Gang die passende Drehzahl an. Aufgrund der langen Gesamtübersetzung hat man den Vorteil, dass auf der Landstraße und bei mittleren Autobahngeschwindigkeiten das Drehzahlniveau niedrig liegt (der Motor dreht bei 130 km/h mit gerade einmal 2,150 1/min). Der Motor entwickelt dann aber nicht ausreichend Kraft, was dazu führt, dass man öfters einen Gang zurück schalten muss, möchte man zügig beschleunigen.

## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 Fahrstabilität

+ Der BMW 1er zeigt eine gute Fahrstabilität. Die Richtungsstabilität ist gut, das Fahrzeug, 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, unterstützt das früh eingreifende elektronische Stabilitätssystem (DSC) den Fahrer Schleudern zu verhindern und die Spur zu halten. Dank Heckantrieb inklusive elektronischem Sperrdifferential ist der Vortrieb auch auf wenig griffiger Fahrbahn gut, die fein regelnde Traktionskontrolle verhindert das Durchdrehen der Hinterräder, wenn z.B. aus einer Kurve stark heraus beschleunigt wird. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der 1er sehr gut ab, er bleibt einwandfrei beherrschbar und meistert den Test souverän. Hilfreich ist hier auch die im Testwagen verbaute 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. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch, der Grenzbereich kündigt sich rechtzeitig und gut beherrschbar an. Im Grenzbereich ist das Fahrzeug leicht untersteuernd ausgelegt, was auch für ungeübte Fahrer gut beherrschbar ist. Lastwechselreaktionen sind nur wenig ausgeprägt vorhanden. Auch voll beladen bleibt das Kurvenverhalten gutmütig.



**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 Lenkung\*

Der mit der optionalen variablen Sportlenkung ausgestattete Testwagen kann durch seine gute Lenkpräzision punkten. Der Wendekreis fällt mit 11,15 m für diese Fahrzeugklasse nicht zu groß aus.

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an, wurde aber im Gegensatz zum Vorgängermodell deutlich weniger aggressiv ausgelegt, was vor allem dem Fahrkomfort bei hohen Geschwindigkeiten entgegen kommt. Etwas störend ist, dass die Lenkung im Testwagen nicht perfekt in die Mittellage zurückstellt. Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung spontan an, arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer einen einwandfreien Kontakt zur Fahrbahn. Die sehr direkte Auslegung sorgt für wenig Lenkaufwand beim Rangieren. Auch der Kraftaufwand fällt dank der geschwindigkeitsabhängigen Lenkkraftunterstützung beim Rangieren im Stand gering aus.

## 1,9 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der BMW im Durchschnitt 36,1 m und zeigt dabei kaum Nachlassen der Bremswirkung (Mittel aus zehn Vollbremsungen, Michelin Energy Saver 91W der Größe 205/55 R16, halbe Zuladung). Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren, auch bei starken Bremsungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug gut beherrschbar. Der serienmäßige Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation die volle Leistung der Bremsanlage zu nutzen.

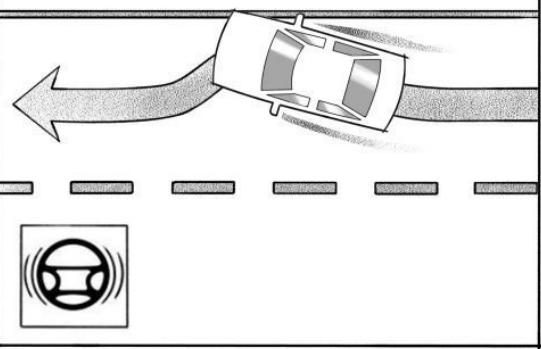
## 1,9 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

BMW bietet im 1er einige zusätzliche Assistenzsysteme, welche die Fahrsicherheit erhöhen - die meisten leider nur gegen Aufpreis.

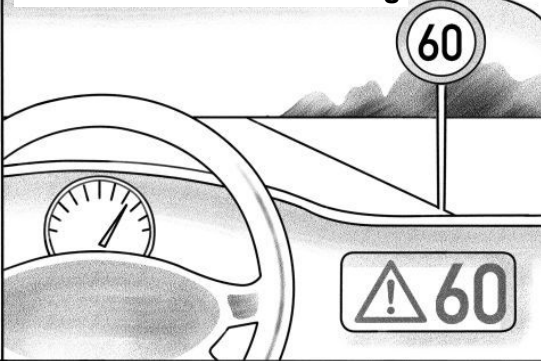
⊕ Das elektronische Stabilitätssystem und der Bremsassistent sind wie üblich Serie. Ebenso die bei einer Notbremsung schnell blinkenden Bremslichter und die dann ab Stillstand aktivierte Warnblinkanlage. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist immer an Bord. Unbeabsichtigtes Anfahren wird verhindert, indem man nur bei gedrückter Kupplung den Motor starten kann.

### Spurhalteassistent



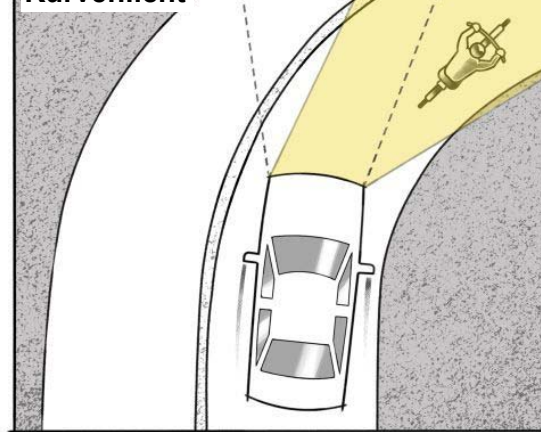
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

### 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.



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.

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

## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Der BMW kann durch seine guten Crash-Ergebnisse und das optionale BMW Assist punkten, welches nach einem Unfall automatisch ein Notruf absetzt.

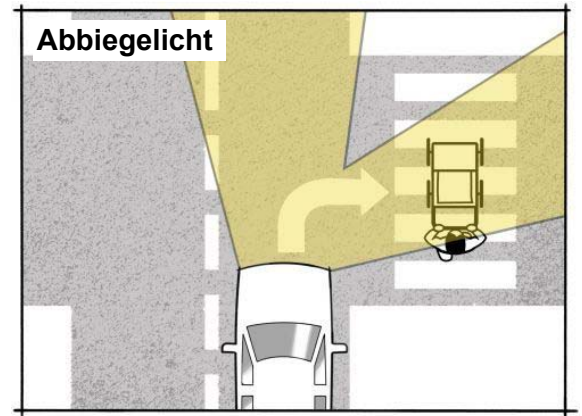
+ Bei den ADAC Crashtests erreicht der 1er sehr gute 91% der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Man findet Front-, Seiten- und Kopfairbags an Bord. Die vorderen Kopfstützen reichen für ca. 1,85 m große Personen problemlos, ihr Abstand zu den Köpfen ist gering genug. Hinten reicht die Höhe der Stützen bis 1,75 m, das Dach kann aber eine gewisse Abstützfunktion übernehmen, so dass auch größere Menschen bei einem Heckaufprall gut geschützt sind. 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. Ordert man die Ausstattungsoption BMW Assist (nur in Verbindung mit Navigationssystem), verfügt das Auto über die Möglichkeit, bei einem Unfall, wenn der Crash- oder Airbagsensor auslöst, die erweiterte Notruffunktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt.

## 2,0 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit auf den äußeren Rücksitzen ist sehr gut. Allerdings eignet sich der Mittelsitz nicht zum Transport von Kindersitzen. Nicht mehr zeitgemäß ist, dass BMW für eine Beifahrerairbag-Deaktivierung Aufpreis verlangt.

+ Für die Kindersicherheit erhält der BMW 1er bei den ADAC Crashtest gute 83% der möglichen Punkte. Auf den Außenplätzen der Rücksitzbank lassen sich mit den vorhandenen Gurten Kindersitz-Systeme stabil unterbringen - noch besser mit Isofix. Die Gurte sind lang und die Anlenkpunkte günstig positioniert. Auf den äußeren Rücksitzen sind laut Bedienungsanleitung alle Kindersitzklassen erlaubt. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

– Die Airbag-Abschaltung per Schlüssel für die Beifahrerseite kostet Aufpreis - das ist nicht mehr zeitgemäß. Nur mit Beifahrerairbag-Deaktivierung dürfen auf dem Beifahrersitz Kindersitze befestigt werden. Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze nicht geeignet und wird laut Betriebsanleitung auch nicht zum Unterbringen von Kindersitzen empfohlen.



**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.**

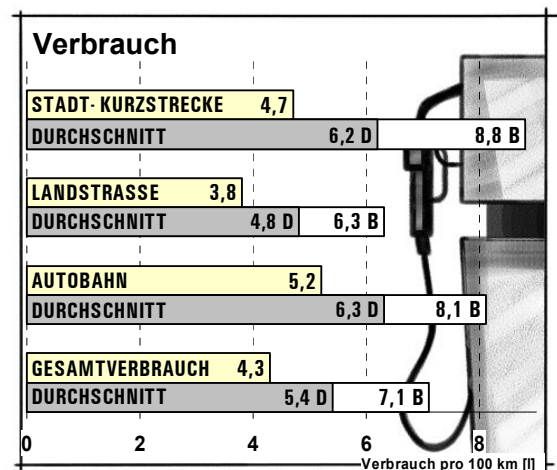
## 2,5 Fußgängerschutz

+ Bei den ADAC Crashtests kann der BMW 1er beim Fußgängerschutz ein gutes Ergebnis einfahren (63% der Punkte). Der mittlere Bereich der Motorhaube und die Stoßstange sind gut entschärft. Verbesserungspotential gibt es aber an der vorderen Motorhaubenkante, sowie an den seitlichen Bereichen der Motorhaube. Hier trifft ein Fußgänger sehr hart auf, was das Verletzungsrisiko erhöht.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 2,3 Verbrauch/CO2\*

+ Der durchschnittliche gemessene Kraftstoffverbrauch des 116d Efficient Dynamics Edition liegt bei 4,3 l Diesel auf 100 km. Mit einem ermittelten CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 139 g pro Kilometer kann das Fahrzeug 37 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest einfahren. Innerorts liegt der Verbrauch bei niedrigen 4,7 l, außerorts bei 3,8 l und auf der Autobahn bei 5,2 l Diesel pro 100 km. Neben einem länger übersetzten Hinterachsgetriebe wurde beim Efficient Dynamics Edition auch die Aerodynamik optimiert, um den Verbrauch zu senken. Zudem ist der EcoPro Modus standardmäßig angewählt. Dadurch wird die Leistungscharakteristik des Motors angepasst 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 laut BMW bis zu 20 Prozent Kraftstoff gegenüber dem Comfort-Modus sparen.



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

## 2,5 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die Stickstoffoxid-Werte etwas deutlicher an. Dadurch werden 35 von möglichen 50 EcoTest Punkten im Bereich Schadstoffe erreicht. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten kann der 116d Efficient Dynamics Edition insgesamt 72 Punkte erzielen und erhält damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

## 2,7 AUTOKOSTEN

### 1,9 Betriebskosten\*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 116d recht sparsam mit dem Sprit umgeht, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

## 2,9 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 1,6-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).

## 1,9 Wertstabilität\*

+ Dem BMW 116d Efficient Dynamics Edition wird ein guter Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums kein komplett neues Modell zu erwarten ist. Außerdem sind aktuelle Spritsparmaßnahmen an Bord.

## 3,8 Kosten für Anschaffung\*

Der Basispreis liegt bei üppigen 25.950 Euro - genau gleich viel wie für den 116d ohne Spritsparpaket. Die Serienausstattung fällt dabei nicht schlecht aus, auch wenn BMW für einige Extras Aufpreis verlangt, die man eigentlich serienmäßig erwartet. Sowohl die Beifahrerairbag-Deaktivierung als auch klappbare Kopfstützen im Fond müssen extra bezahlt werden, dass ist fast schon unverschämt.

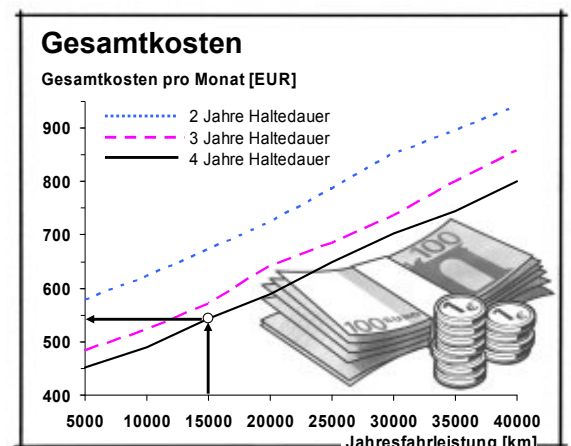
## 4,2 Fixkosten\*

Die jährliche KFZ-Steuer liegt mit 152 Euro noch im akzeptablen Bereich.

- Weit schmerzhafter wiegen die ungünstigen Einstufungen bei der Versicherung, sowohl Haftpflicht als auch Teil- und Vollkasko kommen sehr teuer.

## 2,5 Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich der Kompakt-Wagen im guten 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: 544 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	114d	116d Efficient Dynamics Edition (DPF)	116d (DPF)	118d (DPF)	120d Automatic (DPF)	125d (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	70(95)	85(115)	85(115)	105(143)	135(184)	160(218)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	n.b.	260/1750	260/1750	320/1750	380/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	n.b.	10,5	10,3	8,9	7,3	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	n.b.	195	200	212	228	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,1 D	3,8 D	4,3 D	4,4 D	4,4 D	4,9 D
CO2 [g/km]	109	99	114	115	116	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17V/22V/23V	17/22/23	17/22/23	17/22/23	17/23/23	17/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	152	152	198	200	202	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	542	544	562	579	630	695
Preis [Euro]	24.750	25.950	25.950	27.100	31.400	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-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	1598 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	260 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11/11,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,7/ 3,8/ 5,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km / <b>139g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,5dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4324/1765/1413 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1990 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1410 kg/430 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>280 l/590 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	<b>1205 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>92 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>54 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>92 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>306 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>544 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/23
Grundpreis	25.950 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 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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Xenonlicht)	1.390 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1.390 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	130 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro <sup>o</sup>
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	460 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	320 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht	890 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	700 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.590 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

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

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,1**

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

### AUTOKOSTEN

**2,7**

Betriebskosten*	1,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
Wertstabilität*	1,9
Kosten für Anschaffung*	3,8
Fixkosten*	4,2
Monatliche Gesamtkosten*	2,5

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