



BMW 114i

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (75 kW / 102 PS)

Der Schriftzug auf dem Heck des 1er mit Basismotor wird BMW Fans noch befremdlich vorkommen. Einen 114i gab es noch nie. Dabei scheint BMW dem PS-Wahn ein Ende machen zu wollen und bietet im neuen Einser wieder eine Basismotorisierung an, die es auch verdient, so genannt zu werden. Die 102 PS des Turbobenziners reichen dabei allemal für die Stadt und Landstraße. Auch Autobahnfahrten sind problemlos möglich, lediglich auf langen Strecken würde man sich etwas mehr Leistung wünschen. Dank akzeptablem Verbrauch erhält der kleine Einser vier Sterne im EcoTest - enttäuschend ist, dass er kaum weniger verbraucht als der nächst stärkere 116i. Für den 114i ist fast jede Sonderausstattung erhältlich, die auch bei den teureren Modellen verbaut werden. Das optionale adaptive Fahrwerk sowie die bequemen Sportsitze sorgen für guten Langstreckenkomfort. Auch am Innenraum gibt's nichts auszusetzen, er ist sauber verarbeitet, aufgeräumt und einfach zu bedienen. Sicherheitstechnisch lässt der 1er kaum Wünsche offen, ausgestattet mit Spurverlassens- und Kollisionswarnung sowie Verkehrszeichenerkennung, leider alles gegen Aufpreis. Der billigste Einser im Programm kostet als Fünftürer mindestens 22.650 Euro - das ist für einen Basismotor nicht rühmlich. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, Mercedes A-Klasse, Volvo V40, VW Golf.

- +** 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

3,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,1 Langstrecke

3,0 Transport

2,8 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

Die Verarbeitung des BMW 1er 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 gestaltet, 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. Der Benziner besitzt einen Fehlbetankungsschutz, dadurch wird verhindert, dass versehentlich 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.

2,7

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des 114i liegt im guten bis zufriedenstellenden Bereich. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz in der Mitte.

⊕ Da der Verbrauch des Benziners nicht zu hoch ausfällt, sind dank des 52 l Tanks Reichweiten von rund 850 km möglich. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt.

⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 440 kg nicht besonders großzügig aus. Die zulässige Anhängelast beträgt nicht besonders großzügige 1.200 kg (gebremst, 12% Steigung). 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.

⊕ 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.



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

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. Ohne die optionalen klappbaren Fondkopfstützen würde die Sicht nach hinten noch schlechter ausfallen. Die Sicht im Innenspiegel fehlt mager aus. Unverständlich ist, dass BMW für beheizbare Außenspiegel (nur zusammen mit Nebelscheinwerfer) immer noch Aufpreis verlangt.

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.

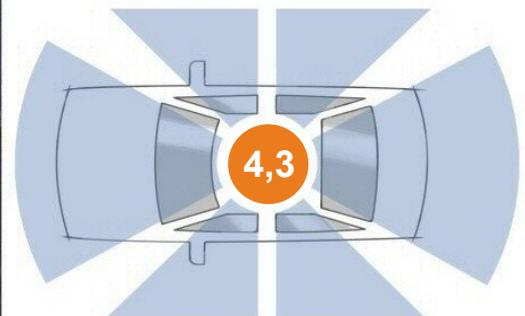
⊕ Die Zentralverriegelung wird über die Fernbedienung oder auf Wunsch über Sensoren an den Türgriffen gesteuert (nicht im Testwagen verbaut). Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Die sollte aber groß genug sein, denn der Schlüssel ist sehr voluminös. Die optionale Außen- und Umfeldbeleuchtung 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.

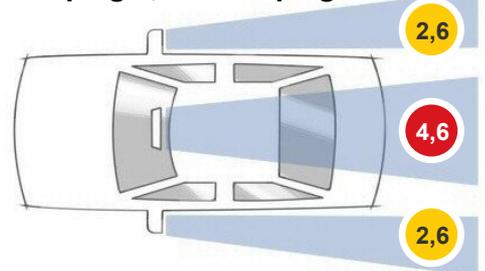
3,6 Kofferraum-Volumen*

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). Das maximale Kofferraumvolumen beträgt bei Beladung bis zum Dach 390 l (ungeklappt), bzw. 980 l bei umgeklappter Rücksitzbank.

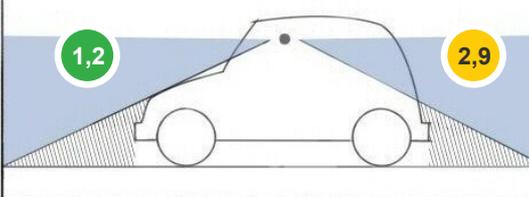
Rundumsicht



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.



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

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.

⊕ 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 nur selten. 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.

1,9 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 EcoPro Modus zur Verfügung, dessen Fahrwerkscharakteristik sich an der standardmäßig aktivierten 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.

2,0 Innengeräusch

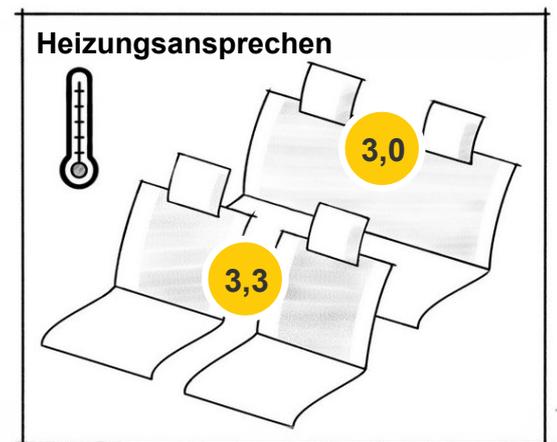
Die Außengeräusche sind gut gedämmt, was für ein geringes Geräuschniveau im Innenraum sorgt.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h mit 67,2 dB(A) im niedrigen Bereich. Windgeräusche sind erst bei höherem Tempo deutlicher wahrnehmbar. Der Motor hält sich akustisch stets zurück, wird nur bei hohen Drehzahlen etwas lauter. Sonstige Fahrgeräusche sind unauffällig.

2,2 Klimatisierung

Im 114i 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 keine einzelnen Tasten zum Anwählen. Man kann auch alles der sehr gut funktionierenden Klimaautomatik überlassen.



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

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Der Basisbenziner leistet maximal 102 PS. Die Fahrleistungen fallen damit ausreichend aus. Durch weites Ausdrehen des Motors lassen sich Überholmanöver in akzeptabler Zeit erledigen. Für den Sprint von 60 km/h auf 100 km/h benötigt der 114i rund 7,4 Sekunden. Obwohl das früh anliegende maximale Drehmoment dank Turboaufladung bei 180 Nm liegt, zeigt sich der 114i in den oberen Gängen träge. Während die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang noch ausreichend ausfallen, geht es im sechsten Gang nur noch sehr träge vorwärts. Die Folge ist, dass oft einen Gang zurück geschaltet werden muss, möchte man etwas stärker beschleunigen.

2,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Benziner ist unauffällig und kultiviert. Obwohl der Motor subjektiv relativ rau läuft, dringen kaum Vibrationen in den Innenraum. Lediglich die mittlerweile bei BMW typischen Vibrationen im Schalthebel fallen auch beim kleinsten 1er negativ auf. Der Motor läuft auch bei niedrigen Drehzahlen angenehm ruhig, störende Brummfrequenzen, welche oft unter Last auftreten, gibt es beim 114i kaum.

1,8 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe lässt sich leicht und sehr präzise schalten. Auch schnelles Schalten klappt problemlos. Die Kupplung funktioniert leichtgängig und kann gut dosiert werden, 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 EcoPro Modus werden zusätzlich Tipps zum Spritsparen angezeigt, z.B. Gang herausnehmen im Stand oder Tempo reduzieren, wenn man schnell unterwegs ist.

1,8 Getriebeabstufung

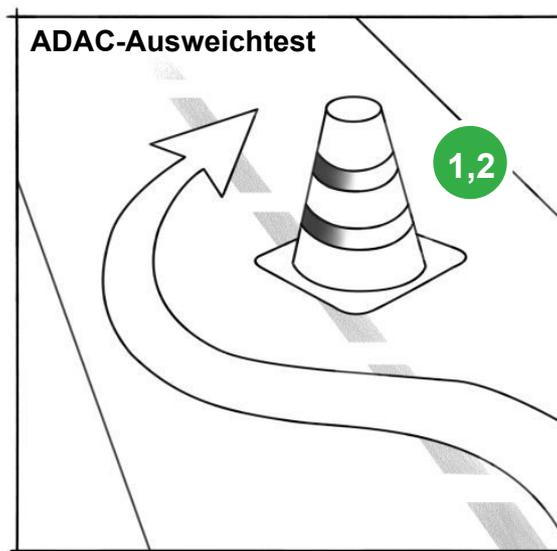
⊕ Die sechs Gänge sind sauber abgestuft, nach jedem Schaltvorgang liegt im nächsten Gang die passende Drehzahl an. Trotz der geringen Motorleistung wurde die Gesamtübersetzung verhältnismäßig lang gewählt, das hat den Vorteil, dass auf der Landstraße und bei mittleren Autobahngeschwindigkeiten das Drehzahlniveau niedrig liegt (der Motor dreht bei 130 km/h mit 2.700 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.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

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.

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 akzeptabel 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. 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 Lenkkräftunterstützung beim Rangieren im Stand relativ 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, halbe Zuladung, Michelin Energy Saver 91W der Größe 205/55 R16). 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.

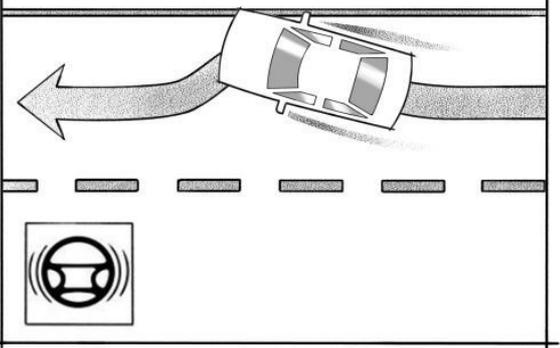
1,9 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

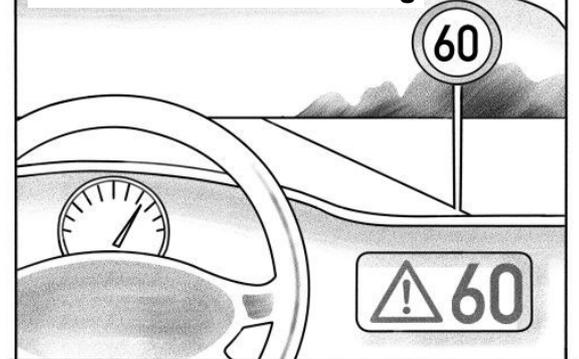
⊕ Das elektronische Stabilitätssystem und der Bremsassistent sind wie üblich Serie. Ebenso die bei einer Notbremsung schnell blinkenden Bremslichter und die dann ab Stillstand aktivierte Warnblinkanlage. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist immer an Bord.

Spurhalteassistent



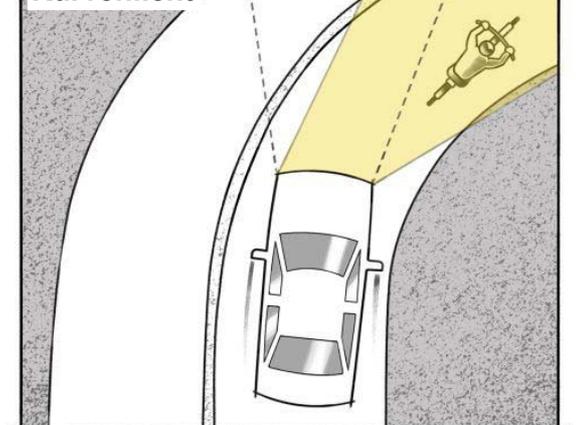
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

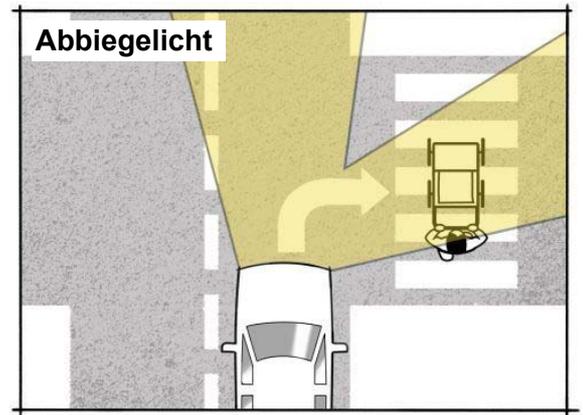
Kurvenlicht



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

Unbeabsichtigtes Anfahren wird verhindert, indem man nur bei gedrückter Kupplung den Motor starten kann. Gegen Aufpreis gibt's einen effektiven Spurverlassenswarner sowie eine kameragestützte Kollisionswarnung. Ebenso in der Optionsliste finden sich eine Verkehrszeichenerkennung (Tempo und Überholverbot), Runflat-Reifen und adaptive Xenonlichter mit Kurven- und Abbiegelichtfunktion, sowie ein Fernlichtassistent.

⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen. Ein Speedlimiter ist zwar gegen Aufpreis erhältlich (Multifunktionslenkrad), doch entfällt dieser wieder, wenn man zusätzlich einen Tempomaten ordert.



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.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Der BMW kann durch seine guten Crash-Ergebnisse und das optionale BMW Assist punkten, welches nach einem Unfall automatisch einen 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 optionalen klappbaren Kopfstützen 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 Notruf Funktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

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.

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.

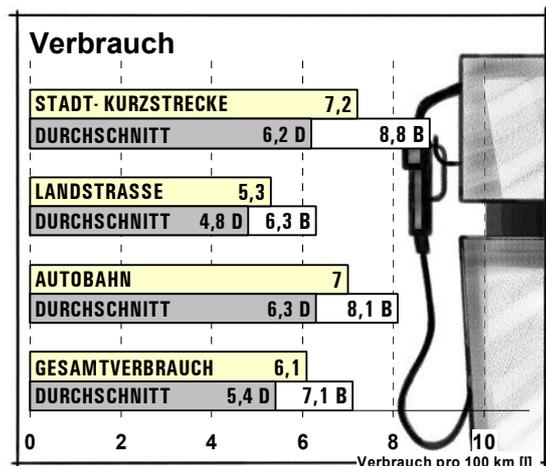
2,3 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Der für den 114i ermittelte CO₂-Ausstoß von 168 g/km liegt im zufriedenstellenden Bereich für diese Fahrzeugklasse. Im CO₂-Kapitel des EcoTest werden 26 Punkte erreicht. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,1 l/100 km. In der Stadt sind 7,2l, außerhalb 5,3 l und auf der Autobahn 7,0 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Für die Schadstoffe erreicht der Euro5-Benziner mit Direkteinspritzung sehr gute Ergebnisse. Im EcoTest gibt es für den Schadstoffausstoß 48 Punkte. Zusammen mit den CO₂-Punkten erhält der 114i mit 74 Punkten vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest.



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

3,1 AUTOKOSTEN

4,6 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der 114i weist zwar einen akzeptablen Verbrauch auf, da BMW die Fahrzeuge nach wie vor mit SuperPlus-Kraftstoff spezifiziert, fallen auch die Kraftstoffkosten sehr hoch.

2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der BMW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die zeitgemäß langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte und somit Kosten. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 1er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

⊖ Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,6 Wertstabilität*

Dem 1er BMW mit Basisbenziner und fünf Türen kann während des vierjährigen Berechnungszeitraums ein guter bis zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden.

3,6 Kosten für Anschaffung*

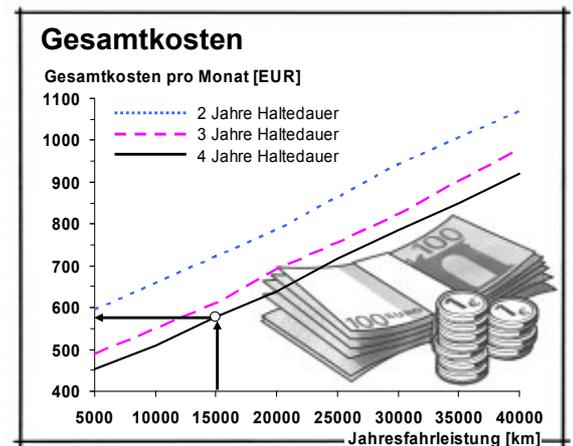
Der Basispreis des 114i liegt als Fünftürer bei üppigen 22.650 Euro. Die Serienausstattung fällt dabei nicht schlecht aus, auch wenn BMW für einige Extras Aufpreis verlangt, die man eigentlich serienmäßig erwartet. Details wie beheizbare Außenspiegel, eine Beifahrerairbag-Deaktivierung oder auch klappbare Kopfstützen im Fond müssen extra bezahlt werden, das ist fast schon unverschämt.

2,9 Fixkosten*

- + Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei gerade mal 70 Euro.
- Weit schmerzhafter wiegen die ungünstigen Einstufungen bei der Versicherung, sowohl Haftpflicht als auch Teil- und Vollkasko kommen recht teuer.

2,9 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich der Kompakt-Wagen im guten Mittelfeld seiner Klasse einsortieren. Vor allem die Kraftstoffkosten fallen aber relativ hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 578 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	114i	116i	118i	125i	M135i
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1598	4/1997	6/2979
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	100 (136)	125 (170)	160 (218)	235 (320)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	180/1100	220/1350	250/1500	310/1350	450/1300
0-100 km/h[s]	11,2	8,5	7,4	6,4	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	210	225	245	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 SP	5,5 SP	5,8 SP	6,6 SP	8,0 SP
CO2 [g/km]	129	129	134	154	188
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/20	17/20/20	16/21/20	17/23/23	18/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	70	70	80	128	216
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	578	587	630	735	897
Preis [Euro]	22.650	23.850	26.750	31.000	40.600

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 Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	75 kW (102 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	180 Nm
bei	1100 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11/11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/5,3/7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	168 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4324/1765/1421 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1990 mm
Leergewicht/Zuladung	1380 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/590 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	850 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	141 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	101 Euro
Monatlicher Wertverlust	284 Euro
Monatliche Gesamtkosten	578 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/20
Grundpreis	22.650 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Xenonlicht)	1.390 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1.390 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro°
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	460 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Xenonlicht	890 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	700 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.590°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	770 Euro
Außenspiegel, beheizbar (nur inkl. NSW)	210 Euro°
Lackierung Metallic	660 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen