



## BMW X1 sDrive18d xLine

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (105 kW/143 PS)

**M**it frischem Facelift tritt der X1 erneut den ADAC Autotest an. Die Neuerungen am kleinen SUV fallen aber eher überschaubar aus. Getestet wurde der 18d mit Schaltgetriebe und Heckantrieb. Die 105 kW/143 PS reichen 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 5,6 l auf 100 km liegt. Ebenfalls positiv kann man über das gut abgestimmte und sichere Fahrwerk berichten, das trotz agiler Fahreigenschaften viel 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 32.500 Euro (inklusive xLine-Paket) und auch die laufenden Kosten belasten den Geldbeutel nicht unerheblich. **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
- schlechte Sicht nach hinten, hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL

**2,3** AUTOTEST

**2,8** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,7** Familie

**3,2** Stadtverkehr

**2,9** Senioren

**1,9** Langstrecke

**2,7** Transport

**2,4** Fahrspaß

**2,5** Preis/Leistung

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

- ⊕ Die Stoßfänger sind mehrteilig und erlauben bei kleinen Beschädigungen Teilersatz. Die Türschweller sind ordentlich abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich werden die Schweller vorn durch Kunststoffabdeckungen vor Kratzern geschützt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig gestaltet, der Motorraum vor eintretenden Schmutz geschützt. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass der Kraftstofftank irrtümlich mit Ottokraftstoff befüllt werden kann, was teure Reparaturkosten zur Folge hat.
- ⊖ An den Türen fehlen Schutzleisten, welche vor seitlichem Anstoßen fremder Autotüren schützen würden. Allenfalls die ausladenden Schweller können seitliche Schutzfunktionen übernehmen.

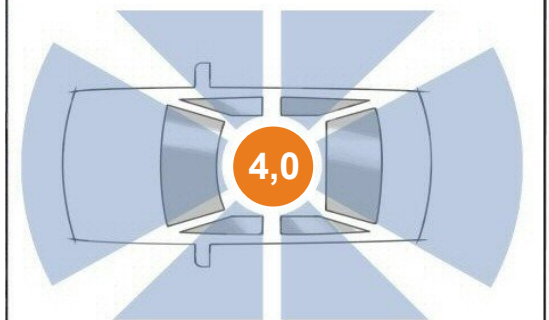
Der X1 kann eine gute Alltagstauglichkeit aufweisen. Das Fahrzeug verfügt über vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz im Fond, der sich eher für kurze Strecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 445 kg noch ausreichend aus.

- ⊕ Auf der Dachreling dürfen bis zu 75 kg transportiert werden. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften lieferbar (nicht beim Testwagen verbaut). Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von über 1.000 Kilometern realisiert werden.
- ⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, Wagenheber und Radmutterenschlüssel fehlen.

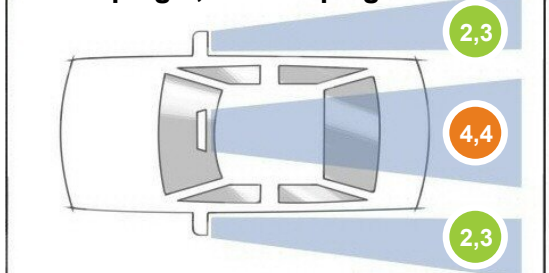
Insgesamt schneidet der X1 im Kapitel Sicht gut ab. Keinen unwesentlichen Beitrag tragen dabei die Parksensoren und die Rückfahrkamera bei, da diese das Rangieren deutlich vereinfachen.

- ⊕ Durch die etwas erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Die Sicht auf Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug ist aufgrund der flach abfallenden Motorhaube gut. Die beheizbaren Außenspiegel sind sehr groß und bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten. Sie besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Innen- und Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (optional). Die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn hervorragend aus, dynamisches Kurvenlicht und separate Abbiegelichter sind gegen weiteren Aufpreis erhältlich.

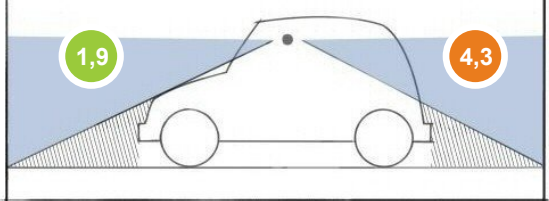
### Rundumsicht



### 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.

Ebenso optional wird das Fernlicht automatisch geschaltet. Das Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Beim Einparken unterstützen die aufpreispflichtigen Parksensoren oder auch eine Rückfahrkamera.

– 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.



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

### 3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich teils etwas mühsam.

+ Die hoch eingebauten Sitze erleichtern vor allem das Aussteigen. Kräftige Türbremsen halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, die Rastungen dürften aber feiner gestuft sein. 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 Umfeldbeleuchtung in den Türgriffen. Ver- und Entriegelt wird per Fingertipp, der Fahrzeugschlüssel muss nur mitgeführt werden. Leider sind hierfür an den hinteren Türen keine Sensoren verbaut.

– Der Abstand zwischen der Schwelleraußenkante und dem Sitz ist recht groß, zudem liegt der Schweller relativ hoch über der Straße. Man muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug steigen. Im Fond dürften die Türen etwas weiter öffnen.

### 3,6 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). Belädt man bis unter das Dach, so können knapp 1.200 Liter genutzt werden.

– Mit aufgerichteten Lehnen fasst das Ladeabteil nur 310 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Acht handelsübliche Getränkeboxen können im Kofferraum gestapelt werden.



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. Die Ladekante liegt mit knapp 70 Zentimetern über der Straße in einer zufriedenstellenden Höhe. Zum Ausladen muss das Gepäck lediglich über eine knapp 6 Zentimeter hohe Kante gehoben werden. Gegenstände die weit vorn im Kofferraum liegen können aufgrund der verhältnismäßig geringen Tiefe gut erreicht werden.

– Das Gepäckabteil dürfte etwas besser ausgeleuchtet sein.

1,8

## Kofferraum-Variabilität

⊕ 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. Ebenso können Gepäckstücke am Laderaumboden fixiert werden. Unter dem Kofferraumboden findet man einige kleine Fächer, die insgesamt ein Volumen von ca. 15 l fassen. Ein Fangnetz schützt die Passagiere vor Gepäckstücken, die beim Bremsen nach vorn rutschen.

1,9

## INNENRAUM

1,3

### Bedienung

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

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt und somit auf die unterschiedlichsten Fahrer angepasst werden. Die Pedale und der Ganghebel sind optimal angeordnet, das Gaspedal ist stehend ausgeführt. Der Scheibenwischer und das Licht werden per Sensor gesteuert (optional). Der beleuchtete Startknopf liegt im Sichtfeld des Fahrers. Die aufpreispflichtige Klimaautomatik ist gut positioniert 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 und berechnet die Fahrdaten für unterschiedliche Strecken. Das optionale Navigationssystem lässt sich einfach programmieren, der Bildschirm ist sehr gut angeordnet und die Zielführung funktioniert hervorragend. Alle wichtigen Bedienelemente werden nachts beleuchtet. Das im Testwagen verbaute Soundsystem von Harman Kardon vermittelt einen ausgezeichneten Hörgenuss, auch bei lauter Musik. Alle Fensterheber besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch noch nach dem Ausschalten der Zündung. Das Handschuhfach ist relativ 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. Separate Leseleuchten gibt es für alle Insassen, aber nur wenn das Lichtpaket mitbestellt wird. Der optionale Tempomat lässt sich gut bedienen, der Hebel ist allerdings weit unten angeordnet. Das Multifunktions-Display warnt den Fahrer bei geöffneten Türen oder einer offenen Heckklappe. Vorbildlich ablesbar sind die Instrumente.

⊖ Es fehlt eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur. Die Kontrolllampe für das Fahrlicht ist im Schalter nicht gut platziert.



**Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichneter Funktionalität.**

---

## 2,2 Raumangebot vorne\*

Vorn ist das Raumangebot großzügig.

- + Personen bis knapp zwei Meter Körpergröße finden bequem Platz, die Kopffreiheit ist üppig. 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, aber nicht beengt aus.

- + Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so finden hinten Passagiere bis knapp 1,90 m genügend Platz vor. Auch im Fond ist viel Kopffreiheit vorhanden. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich guter Durchschnitt, das subjektive Raumempfinden 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 deutlichem Schwingen angeregt. Einzelhindernisse, wie Kanaldeckel oder Querfugen, dringen relativ deutlich in den Innenraum. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Federungskomfort gut. Das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße, Vertikalbewegungen oder Seitenneigung sind kaum vorhanden sind. Auf Kopfsteinpflaster tritt weder Rappeln noch Dröhnen auf.

---

### 1,5 Sitze

Die straff gefederten, optionalen Sportsitze sorgen für einen hohen Sitzkomfort.

- + Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen. 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 Oberschenkelauflage ist für große Personen ausziehbar. Hinten ist das Sitzpolster etwas straffer und weniger konturiert, dadurch ist die Sitzposition nicht ganz so bequem wie vorn.

Die Neigung der Rücksitzlehne kann in mehreren Stufen verändert werden, sie bietet dem Rücken ordentlichen Halt. sehr große Mitfahrer vermissen ein wenig Auflage für die Oberschenkel, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden gering ist.

## 1,9 Innengeräusch

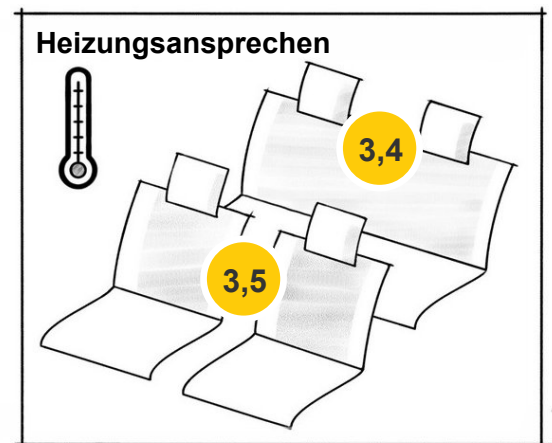
Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig. Bei 130 km/h liegt er lediglich bei gut 67,4 dB(A).

+ Motorgeräusche sind nur unter Last zu hören, Brummen oder Dröhnen sind jedoch kaum zu vernehmen. Fahrgeräusche halten sich stets zurück. Bei höheren Geschwindigkeiten steigen die Windgeräusche deutlich an, halten sich aber noch im tolerierbaren Bereich.

## 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 wird für die vorderen Insassen gemeinsam vorgenommen, jeder Bereich kann aber separat angewählt werden. Eine automatische Umluftsteuerung ist vorhanden.



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

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,9 Fahrleistungen\*

Der 2,0-l-Selbstzünder weist eine Maximalleistung von 105 kW/143 PS auf und gibt bei 1.750 Umdrehungen pro Minute sein maximales Drehmoment von 320 Nm ab. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird nach 6,3 Sekunden beendet.

- Der sechste Gang ist sehr lang übersetzt, wodurch ist auch die Elastizität des Motors in diesem Gang nicht mehr überzeugt.

### 2,3 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 durch eine Federsperre von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos und verschleißarm einlegen. Eine Schaltpunktanzeige animiert den Fahrer zum Hochschalten, um somit Kraftstoff zu sparen. Sie geht aber in der Fülle der Display-Informationen unter. An Steigungen unterstützt eine Berganfahrhilfe.

## 2,0 Getriebeabstufung

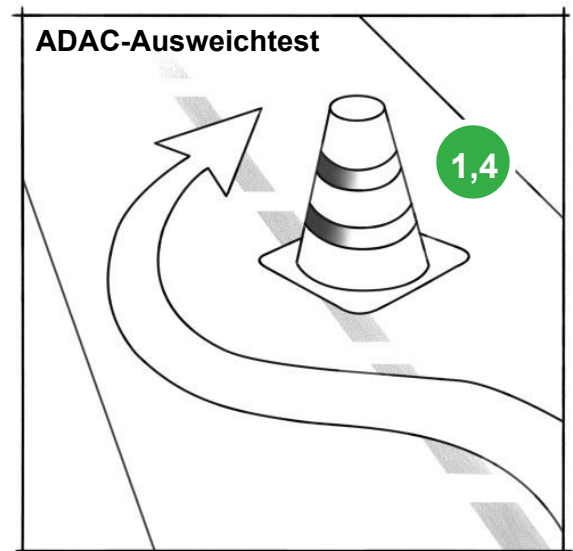
Die Getriebeabstufung passt zwar gut zur Motorcharakteristik, ist insgesamt jedoch sehr lang. Dies bietet zwar Vorteile beim Spritverbrauch, bringt allerdings eine gewisse Anfahrschwäche mit sich. Möchte man zudem bei höheren Geschwindigkeiten beschleunigen, muss oft herunter geschaltet werden.

## 1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 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 zum durchdrehen neigen.



**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.**

### 2,0 Lenkung\*

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

+ Die Mittenzentrierung ist hervorragend. Selbst bei kleinen Lenkwinkeln spricht die Lenkung agil an und baut auf beiden Achsen kräftig Seitenführung auf. Zum Rangieren ist nur ein geringer Kraftaufwand nötig. Der Wendekreis fällt mit 11,25 m im Klassenvergleich recht gering aus.

### 1,3 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 34,6 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P7 der Größe 225/45 R18 91 Y). Die Bremse ist auch bei hoher Beanspruchung standfest.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Vollbremsung weisen blinkende Bremslichter den nachfolgenden Verkehr auf die Gefahrensituation hin (ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert). Eine Reifenpannanzeige ist serienmäßig an Bord, Runflat-Reifen gibt es gegen Aufpreis. Optional können Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurven- und Abbiegelicht sowie ein Fernlichtassistent geordert werden. Der Motor lässt sich nur bei betätigtem Kupplungspedal starten, wodurch ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert wird.

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

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

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

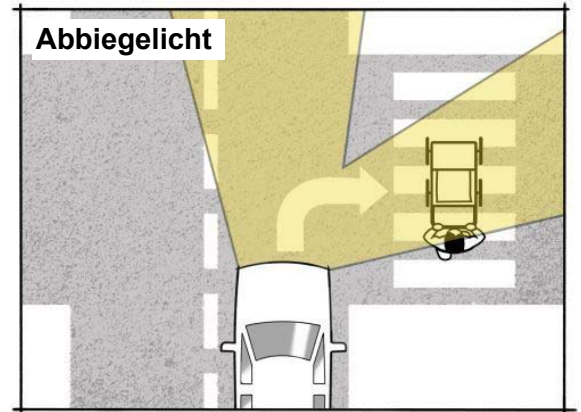
⊕ Vorn bieten die Kopfstützen bis 1,81 m großen Personen einen sehr guten Schutz und weisen zudem einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf, was das Risiko von Hals-Wirbel-Verletzungen minimiert. An den stabilen Türgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Der BMW Assist löst im Falle eines Unfalls einen automatischen Notruf aus und stellt eine Sprechverbindung her.

⊖ 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.

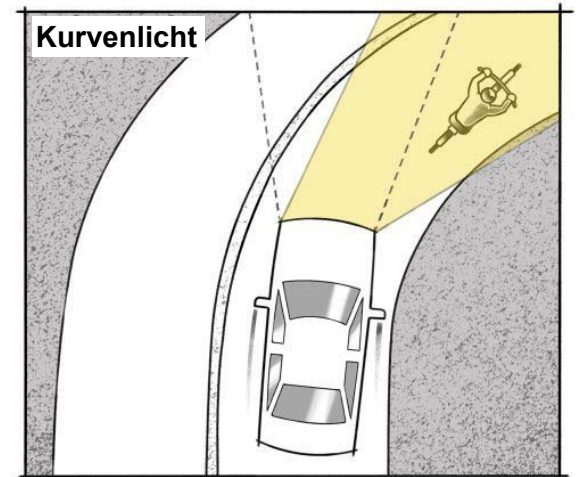
### 2,3 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der X1 86% der möglichen Punkte für den Bereich Kindersicherheit (Test vor Facelift).

⊕ Isofix-Halterungen gibt es auf den äußeren Plätzen der Rückbank. Dort lassen sich die gängigsten 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.



**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.



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



– 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 Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden sehr leicht deaktiviert werden.

## 2,5 Fußgängerschutz

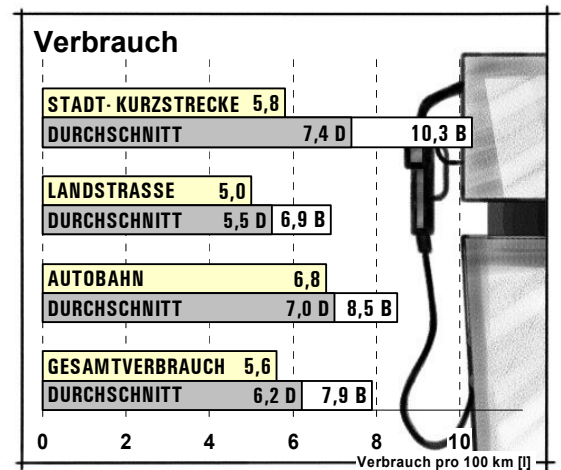
Beim Fußgängerschutz erreicht der X1 beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP 64 Prozent der möglichen Punkte (Test vor Facelift).

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

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO2\*

Beim Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß kann der X1 ein durchschnittliches Ergebnis erzielen und erreicht mit einem Ausstoß von 179 g/km im ADAC EcoTest 30 Punkte. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei 5,6 l/100 km. Er setzt sich aus 5,8 l/100 km innerorts, 5,0 l/100 km außerorts und 6,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

### 2,4 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. So kann der X1 im EcoTest 36 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergibt das 66 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

## 2,8 AUTOKOSTEN

### 2,3 Betriebskosten\*

+ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der X1 den günstigeren Dieselmotor benötigt und der Kraftstoffverbrauch akzeptabel ist, kann der X1 in diesem Bereich ein 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.

## 2,6 Wertstabilität\*

Trotz Facelift wird dem X1 ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

## 3,8 Kosten für Anschaffung\*

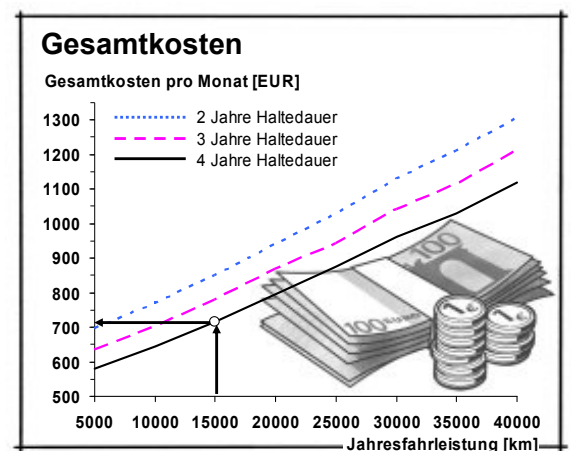
Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 32.500 Euro. Das ist nicht besonders günstig, zumal viele Ausstattungsdetails extra bezahlt werden müssen. Soll der X1 eine klassenübliche Ausstattung aufweisen, so muss man nach dem ADAC-Ausstattungswarenkorb weitere 3.700 Euro aufwenden.

## 3,0 Fixkosten\*

Die fixen Kosten liegen im Mittelfeld. Allein die Kfz-Steuer schlägt mit 226 Euro pro Jahr zu Buche. Zudem sind die Versicherungseinstufungen nicht gerade günstig. Besonders hoch fällt die Teilkaskoversicherung aus.

## 2,6 Monatliche Gesamtkosten\*

Die einzelnen Kosten liegen mit Ausnahme der günstigen Betriebskosten im Mittelfeld. Dies führt somit auch zu durchschnittlichen monatlichen Unterhaltskosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 717 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	sDrive16d	sDrive18d	xDrive18d	sDrive20d Efficient Dynamics Edition	sDrive20d	xDrive20d	xDrive25d
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	105 (143)	105 (143)	120 (163)	135 (184)	135 (184)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	260/1750	320/1750	320/1750	380/1750	380/1750	380/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	11,5	9,6	9,9	8,3	7,8	8,1	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	202	195	215	220	215	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 D	4,9 D	5,5 D	4,5 D	4,9 D	5,5 D	5,9 D
CO2 [g/km]	128	128	144	119	129	145	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/25	17/20/25	20/20/25	17/20/25	17/20/25	20/23/25	21/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	226	226	258	208	228	260	278
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	694	705	747	713	727	783	837
Preis [Euro]	29.100	30.600	32.600	33.650	33.650	35.650	38.650

### Aufbau

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

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

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,8/5,0/6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	128 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>179 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4477/1798/1545 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2060 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1585 kg/445 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>310 l/650 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	<b>1085 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>115 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>72 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>114 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>416 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>717 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/25
Grundpreis	32.500 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 2013 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 01.03.2013 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	410 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.100 Euro
Digitale Radioempfang (DAB)	320 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	340 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/Klimaautomatik	Serie/610 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.440°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (dreigeteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	770 Euro
Lackierung Metallic	660 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	1.350 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,3

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

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