



BMW 120d BluePerformance Sport Line Automatic

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

BMW bietet mit dem 120d BluePerformance Automatic eine Variante der 1er-Reihe an, die einen nahezu idealen Kompromiss aus Fahrspaß, Komfort und Umweltfreundlichkeit bietet. Die 184 PS des drehmomentstarken Dieselmotors sorgen für exzellente Fahrleistungen, das optionale adaptive Fahrwerk bietet auf Knopfdruck die Wahl zwischen einer sportlich-straften oder komfortablen Dämpferkennlinie und das Achtgang-Automatikgetriebe beherrscht eine flotte Gangart ebenso, wie gemütliches Dahingleiten mit niedrigen Drehzahlen. Der Dieselmotor zeigt sich dabei im EcoTest mit einem Verbrauch von 4,8 l/100 km zufriedenstellend sparsam und die Euro6-Abgastechnik (BluePerformance) sorgt für saubere Abgase. Nicht lobenswert sind dagegen die Platzverhältnisse. Vorne findet man auf den bequemen Sportsitzen zwar ein gutes Raumangebot vor, doch die Beinfreiheit der Fondpassagiere ist deutlich eingeschränkt. Auch der Kofferraum kann im Klassenvergleich nicht durch Geräumigkeit punkten. In der Summe eignet sich der dreitürige 120d als fahraktives Alltagsauto ohne besondere Ansprüche an Transport- und Familientauglichkeit. Dafür ist ein Grundpreis von 33.840 Euro eine deftige Ansage - vor allem, wenn man eigentlich obligatorische Ausstattungsdetails noch extra bezahlen muss. **Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** mit Euro6-Diesel: Audi A3, Mazda 3, Mercedes A-Klasse, VW Golf.

+ kräftiger und komfortabler Antrieb, langstreckentaugliche Sportsitze, komfortables adaptives Fahrwerk, Frontkamera mit Fußgängererkennung

- hinten wenig Platz, kleiner Kofferraum, sehr hoher Anschaffungspreis, unverständliche Aufpreispolitik



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,2 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,8 Langstrecke

3,1 Transport

1,6 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2013
Text: D. Silvestro

⊕ Der BMW 1er zeigt sich insgesamt gut verarbeitet und gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Türen und Klappen schließen mit sattem Klang. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die hochwertig wirkenden und weitgehend geschäumten Kunststoffe sind passgenau verbaut. Wählt man die Ausstattungslinie "Sport Line", wird dem Innenraum des 1er durch rote Ziernähte und Interieurleisten ein sportliches Flair verliehen. 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 Diesel besitzt einen Fehlbetankungsschutz, dadurch wird verhindert, dass versehentlich Benzin getankt wird. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, die Schweller werden durch Einstiegsleisten 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.

Die Alltagstauglichkeit des 120d liegt zufriedenstellenden Bereich. Als Dreitürer bietet der Kompaktwagen serienmäßig nur vier Sitzplätze - ohne Mehrpreis kann der Dreitürer aber auch als Fünfsitzer geordert werden. Die maximale Zuladung fällt mit 450 kg ebenso nur zufriedenstellend aus, wie die zulässige Anhängelast, die 1.200 kg (gebremst) bzw. 710 kg (ungebremst) beträgt.

⊕ Dank des geringen Diesel-Verbrauchs lassen sich mit dem 52 l Tank Reichweiten von knapp 1.100 km realisieren. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, es gibt aber keine stabile Dachreling.

⊖ 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 Radmutterenschlüssel an Bord.

Die Rundumsicht des dreitürigen BMW 1er fällt zwar nur akzeptabel aus - im Vergleich zum Fünftürer schneidet er aber trotzdem ein gutes Stück besser ab. Vor allem zur Seite und nach schräg hinten sieht man im Dreitürer besser.

⊕ 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.



Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach hinten durch eine relativ schmale Heckscheibe erschwert.

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.

⊖ Die schmale Heckscheibe schränkt die Sicht nach hinten recht stark ein. 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.

3,1 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man zufriedenstellend ein und aus. Der Schweller liegt zwar nicht zu hoch, der Fahrersitz ist aber sehr tief angeordnet und der Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schweller fällt zu groß aus. Zusammen mit dem niedrigen Türausschnitt fällt das Ein- und Aussteigen nicht besonders leicht. Nach hinten steigt man im Dreitürer ebenfalls nicht besonders komfortabel ein und aus. Die geklappten Vordersitze lassen sich zwar ein Stück nach vorne fahren, um den Einstieg zu erleichtern, trotzdem gelangt mein nicht besonders bequem in den Fond. Wer öfters Mitfahrer im Fond hat sollte auf jeden Fall die fünftürige Variante wählen. Die Türbremsen sind zwar kräftig genug um die langen Türen offen zu halten, doch durch den großen Öffnungswinkel der Türen steigt man in engen Parklücken nicht besonders gut eine und aus, da die Türen dann nicht weit genug geöffnet werden können.

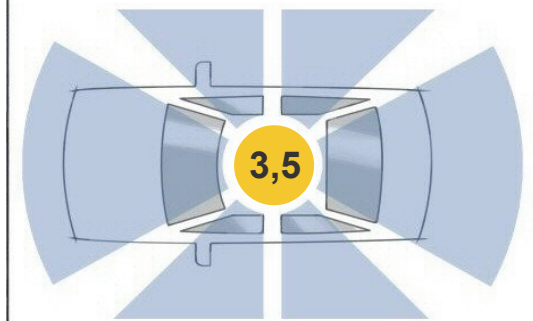
⊕ Die Zentralverriegelung wird über die Fernbedienung oder auf Wunsch über Sensoren an den Türgriffen gesteuert (nicht im Testwagen verbaut). Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben. Die sollte aber groß genug sein, denn der Schlüssel ist sehr voluminös. Die optionale Außen- und Umfeldbeleuchtung erhellt das Auto nachts. Für alle Sitzplätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln nur bei offener Fahrtüre unterbunden wird.

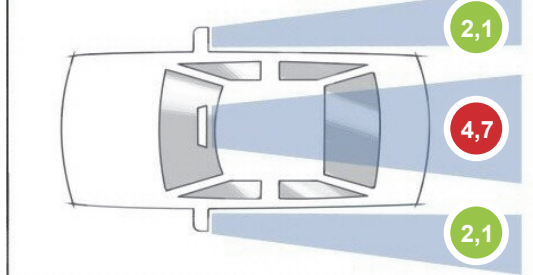
3,6 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des BMW 1er fällt mit 280 l nicht besonders großzügig aus. 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.

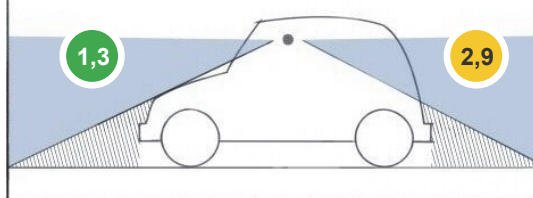
Rundumsicht



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 über der Fahrbahn liegt die Höhe der Ladekante im durchschnittlichen Bereich.

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Sie schwingt weit genug auf und gibt eine große Ladeöffnung frei.
- Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus, nur ein Lämpchen ist wenig.

2,4 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappbar. Gegen Aufpreis lässt sich die Rücksitzlehne auch dreigeteilt umklappen (Durchladesystem). Das funktioniert beim Dreitürer aber nur zufriedenstellend, da man nicht so einfach in den Fond gelangt. Bei umgeklappten Sitzlehnen 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. Ein Gepäckraumtrennnetz ist optional erhältlich.

2,1 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.

+ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind optimal angeordnet, der Automatikwählhebel ist gut erreichbar und lässt sich einfach bedienen. 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 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.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Plätzen bietet der 1er ein gutes Platzangebot. Personen bis zu einer Größe von 1,95 m finden bequem Platz. Die Innenbreite fällt dabei großzügig aus, wodurch sich ein angenehmes Raumgefühl ergibt.

3,9 Raumangebot hinten*

Auf den Rücksitzplätzen ist vor allem die Kniefreiheit eingeschränkt, sie reicht nur für Personen bis knapp über 1,70 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Der Mittelsitz ist durch den knappen Knieraum und den hohen Mittelunnel schlecht zu erreichen und von daher nur umständlich nutzbar. Die Innenbreite geht in Ordnung. In Kombination mit der hohen Seitenlinie fällt das subjektive Raumgefühl nicht besonders gut aus.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,8 Innenraum-Variabilität

Der dreitürige 1er ist serienmäßig mit zwei Rücksitzen ausgestattet. Ohne Mehrpreis kann man aber auch einen zusätzlichen Mittelsitz ordern.

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 findet man auch im 1er wieder, gleichzeitig bietet der kleine BMW aber auch einen guten Langstreckenkomfort. 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.

1,8 Sitze

Bei Wahl des "Sport Line"-Pakets findet man serienmäßig Sportsitze vor, die sich optional elektrisch einstellen lassen. Die Sportsitze sorgen auch auf langen Strecken für einen sehr guten Sitzkomfort.

⊕ 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 in der Höhe und bei Wahl der elektrischen Sitzeinstellung auch in der Neigung einstellen. Lordosenstützen sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Fuß- und Beinabstützung sind für den Fahrer einwandfrei. Die straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine ordentlich konturierte, hohe Lehne. Große Personen finden auf der Rückbank aber wenig Oberschenkelunterstützung.

- Die Atmungsaktivität der optionalen Ledersitze ist schlecht, man neigt schnell zum Schwitzen.

2,0 Innengeräusch

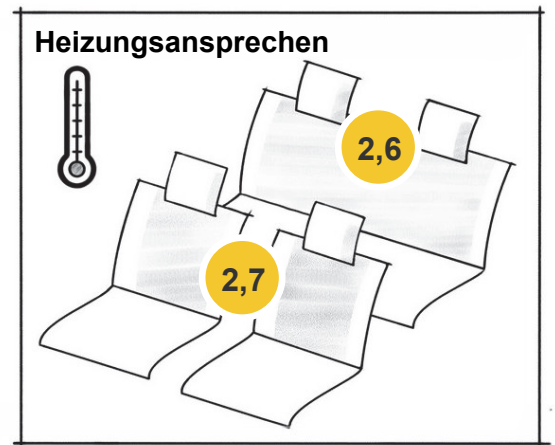
Die Außengeräusche sind gut gedämmt, was für ein geringes Geräuschniveau im Innenraum sorgt.

- + Der gemessene Geräuschpegel fällt bei 130 km/h mit 67,5 dB(A) niedrig aus. Windgeräusche sind erst bei höherem Tempo deutlicher wahrnehmbar. Motorgeräusche halten sich im Normalfall im Hintergrund - ruft man jedoch über den gesamten Drehzahlbereich die Leistung des Selbstzünders ab, so zeigt sich der Motor akustisch etwas präsenter. Sonstige Fahrgeräusche sind unauffällig.

1,9 Klimatisierung

Im 120d 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 fällt vorne wie hinten zufriedenstellend aus, 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.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

- + Der Zweiliter-Dieselmotor leistet 184 PS und stellt bereits bei 1750 U/min das maximale Drehmoment von 380 Nm zur Verfügung. In Kombination mit dem Achtgang-Automatikgetriebe kommt man flott voran. Der simulierte Überholvorgang wird bereits nach 4,2 Sekunden abgeschlossen.

2,3 Laufkultur

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

1,3 Schaltung

+ Die optionale Achtgang-Automatik funktioniert einwandfrei - die Gangstufen werden meist ruckfrei und im richtigen Moment geschaltet. Der Wählhebel kann intuitiv bedient werden. Zudem besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel zu schalten. Wählt man die Sport-Automatik, findet man auch Schaltpaddel am Lenkrad, um die Gänge manuell zu wechseln. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik stets den höchstmöglichen Gang, damit herrschen niedrige, spritsparende Drehzahlen vor. Wird der EcoPro-Modus gewählt, so agiert die Automatik noch feinfühlicher und hält die Drehzahlen auch bei Leistungsanforderung stets niedrig. Im Sport-Modus hingegen wird jeder Gasbefehl spontan umgesetzt und auch mal mehrere Gänge zurück geschaltet. Die Automatik lässt dann auch deutlich höhere Drehzahlen zu.

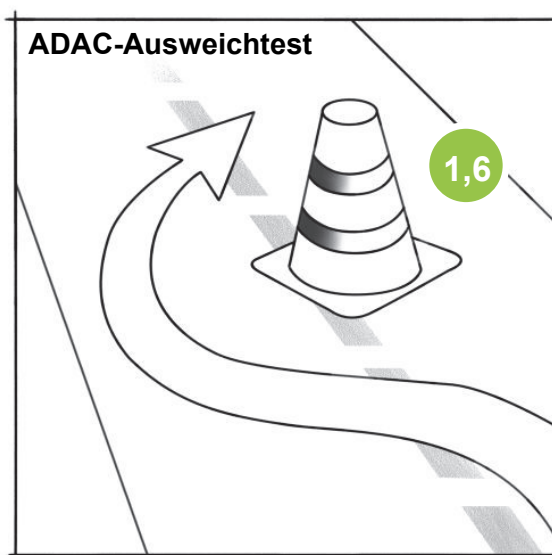
1,0 Getriebeabstufung

+ Die acht Gänge sind weit gespreizt, wodurch für jede Geschwindigkeit immer der ideal Gang zur Verfügung steht. Ein schneller Zwischensprint ist damit ebenso möglich, wie komfortables Dahingleiten mit niedrigen Drehzahlen. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die lange Gesamtübersetzung passt perfekt zum kräftigen Diesel. Bei 130 km/h dreht der Motor mit knapp unter 2.000 1/min.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 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 gut ab, er bleibt einwandfrei beherrschbar und meistert den Test souverän. 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.



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.

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.

2,0 Lenkung*

Neben der serienmäßigen Lenkung gibt es im 1er gegen Aufpreis eine geschwindigkeitsabhängige Servolenkung (Servotronic) sowie eine variable Sportlenkung. Der Testwagen war mit der optionalen Servotronic ausgestattet. Der Wendekreis fällt mit 10,8 m für diese Fahrzeugklasse nicht zu groß aus.

⊕ Die Lenkung besitzt eine gute Mittenzentrierung und spricht bei kleinen Lenkwinkeln spontan an, ohne nervös zu wirken. Bei Kurvenfahrt zeigt die Lenkung eine gute Präzision und der Fahrer erhält ein gutes Lenkgefühl und genügend Fahrbahnkontakt. Die Lenkung ist recht direkt ausgelegt, wodurch man beim Rangieren nicht zu viel kurbeln muss. Der Kraftaufwand fällt dank der geschwindigkeitsabhängigen Lenkkraftunterstützung beim Rangieren im Stand relativ gering aus.

1,4 Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der 120d im Durchschnitt 34,8 m (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.

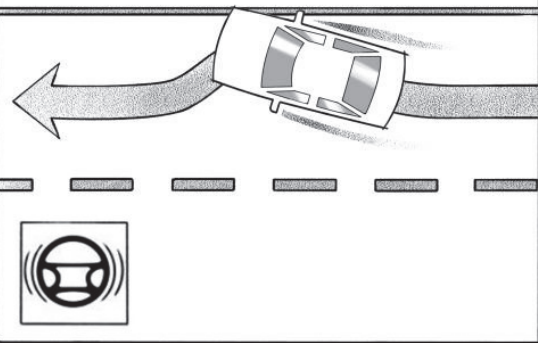
1,9 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

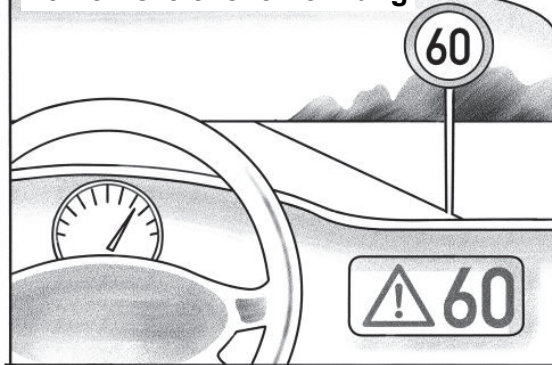
⊕ Das elektronische Stabilitätssystem und der Bremsassistent sind obligatorisch. Ebenso die bei einer Notbremsung schnell blinkenden Bremslichter und die dann ab Stillstand aktivierte Warnblinkanlage. Ein indirekt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem ist immer an Bord.

Spurhalteassistent



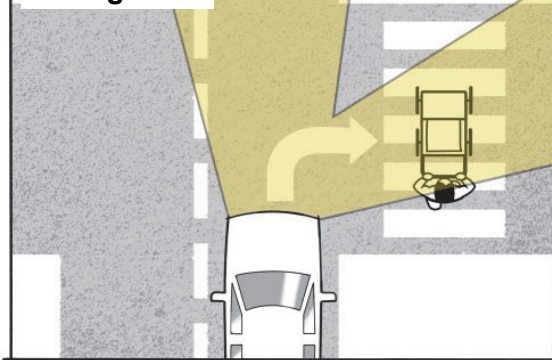
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

Abbiegelicht

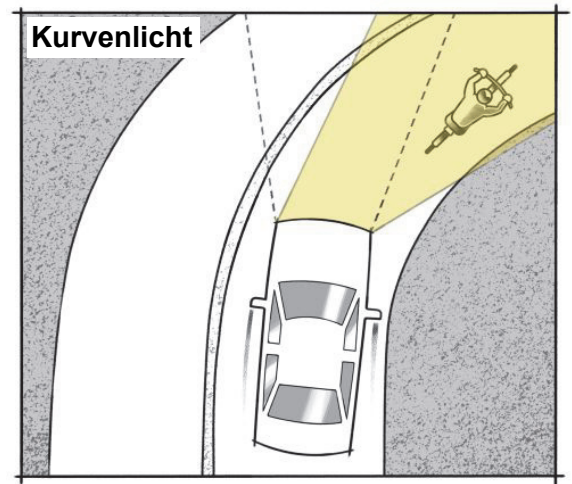


Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Wählt man den optionalen "Driving Assistant" findet man eine kamerabasierte Kollisionswarnung an Bord, welche auch Fußgänger erkennt und den Fahrer entsprechend warnt.

⊕ Im Falle eines drohenden Auffahrunfalls bei Stadtgeschwindigkeit, leitet der BMW eine Teilbremsung ein und verringert somit die Aufprallgeschwindigkeit (City-Anbremsfunktion). Zusätzlich enthalten ist ein Spurverlassenswarner, der den Fahrer beim Verlassen der Fahrspur über Lenkradvibrationen warnt. Die optionale Verkehrszeichenerkennung erkennt nun auch Überholverbote. Runflat-Reifen, adaptives Xenonlichter mit Kurven- und Abbiegelichtfunktion, sowie ein Fernlichtassistent gibt es ebenfalls gegen Aufpreis.

⊖ 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.



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

1,5 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 die vollen fünf Sterne.

⊕ 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 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 und eine Sprechverbindung aufgebaut.

2,4 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. Beim Dreitürer erreicht man den Fond nicht ideal, wodurch der Einbau von Kindersitzen auf der Rückbank deutlich erschwert wird.

⊕ 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.

– 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.

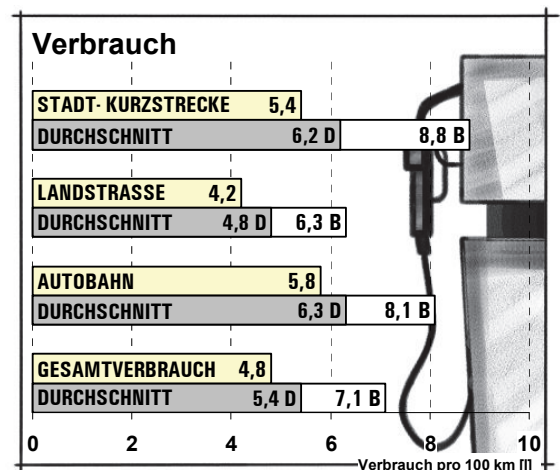
2,5 Fußgängerschutz

+ Bei den ADAC Crashtests kann der BMW 1er beim Fußgängerschutz ein noch 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.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Im ADAC EcoTest schneidet der 120d Automatic mit einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 4,8 l/100 km und einer CO₂-Bilanz von 156 g/km im CO₂-Kapitel durchschnittlich ab (31 Punkte). In der Stadt liegt der Verbrauch dank gut funktionierender Start-Stopp-Automatik bei niedrigen 5,4 l/100 km. Außerorts sind es 4,2 l und auf der Autobahn 5,8 l pro 100 km.



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

1,3 Schadstoffe

+ Der mit dem optionalen NO_x-Speicherkatalysator (BluePerformance) ausgestattete Testwagen erfüllt bereits die strenge Euro6-Abgasnorm. Keine der Schadstoffgruppen zeigte im EcoTest besondere Auffälligkeiten, wodurch der kleine BMW mit 47 von 50 Punkten belohnt wird. In der Summe kann der BMW 120d BluePerformance Automatic mit 78 Punkten ein solides Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC EcoTest einfahren.

4,0 AUTOKOSTEN

2,3 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ermittelt. Da der Verbrauch an Diesel-Kraftstoff zufriedenstellend ausfällt, erhält der 120d eine gute Bewertung bei den Betriebskosten.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- + BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 1er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,2 Wertstabilität*

+ Dem 120d BluePerformance Automatic kann dank kräftigem Diesel, harmonischem Achtgang-Automatikgetriebe und zukunftsweisender Euro6-Abgastechnik ein guter prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt werden.

5,5 Kosten für Anschaffung*

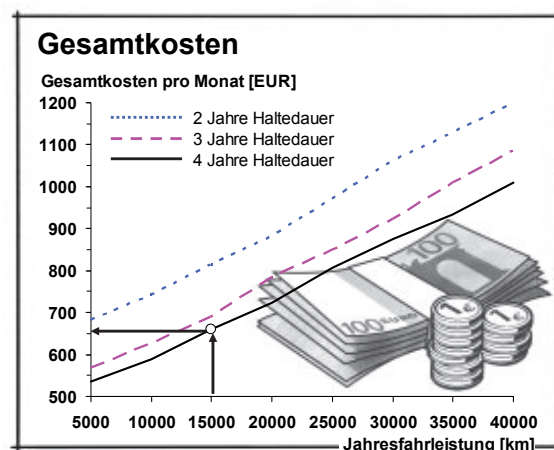
- Für den getesteten 120d Sport Line mit Automatikgetriebe und Euro6-Abgastechnik (BluePerformance) werden mindestens 33.840 Euro fällig. Das ist für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse ein zu hoher Preis. Die Ausstattung fällt dabei zwar nicht schlecht aus, doch für einige Ausstattungen verlangt BMW Aufpreis, die man bei einem solch hohen Grundpreis durchaus im Serenumfang erwartet hätte. Dass eine Klimaautomatik oder Tempomat nochmals Aufpreis kosten kann man noch tolerieren, dass BMW aber selbst für beheizbare Außenspiegel, eine Beifahrerairbag-Deaktivierung oder auch klappbare Kopfstützen im Fond nochmals Extra verlangt, ist bei einem solchen Grundpreis schlicht unverschämte.

5,1 Fixkosten*

- Bei den Fixkosten kann der 120d nicht punkten. Zu den hohen jährlichen KFZ-Steuern von 212 Euro gesellen sich sehr ungünstigen Einstufungen in den Versicherungsklassen. Sowohl die Haftpflicht- als auch die Teil- und Vollkaskoversicherung fallen sehr teuer (KH: 17; TK: 23; VK: 23).

4,2 Monatliche Gesamtkosten*

- Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten reiht sich die getestete Variante im hinteren Feld seiner Klasse ein. Sowohl der hohe Anschaffungspreis als auch die hohen Fixkosten schlagen auf die absoluten Kosten durch, auch wenn die Betriebskosten niedrig liegen und mit einem niedrigen prozentualen Wertverlust gerechnet werden kann.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 659 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 (DPF)	125d (DPF)
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
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	235/1500	260/1750	260/1750	320/1750	380/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	12,2	10,5	10,3	8,9	7,2	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	195	200	212	228	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,1 D	3,8 D	4,1 D	4,1 D	4,3 D	4,9 D
CO2 [g/km]	109	99	109	109	124	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/23	18/21/23	18/20/22	18/22/24	17/23/23	17/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	152	152	190	190	218	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	554	553	561	589	621	701
Preis [Euro]	24.150	25.350	25.350	26.650	28.650	32.750

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,65/10,8 m
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/4,2/5,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	121 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	156 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4324/1765/1421 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1990 mm
Leergewicht/Zuladung	1450 kg/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/590 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	710 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	1080 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	124 Euro
Monatlicher Wertverlust	374 Euro
Monatliche Gesamtkosten	659 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/23
Grundpreis	33.840 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, 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 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 ^o
Automatikgetriebe	2.100 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro ^o
Kurvenlicht (inkl. Xenonlicht)	1.390 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	130 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro ^o
Tempomat	460 Euro ^o
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	320 Euro ^o
Xenonlicht	890 Euro ^o

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	770 Euro
Außenspiegel, beheizbar (nur inkl. NSW)	210 Euro ^o
Lackierung Metallic	660 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	800 Euro
vier Türen	750 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen