



## BMW 116d Sport Line Steptronic

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

**D**ie BMW 1er Reihe wurde modernisiert. Dies ist optisch an den neu gestalteten Stoßfängern sowie an den neu geformten Scheinwerfern, die nun optional mit LED-Technik erhältlich sind bzw. an den Heckleuchten klar erkennbar. Neu ist auch die Motorenpalette. Als Basismotorisierungen dienen nun, unabhängig vom Verbrennungsprinzip, Dreizylinderaggregate. Der im Testwagen verbaute 1,5-l-Diesel leistet maximal 85kW/116 PS und besitzt ein früh anliegendes maximales Drehmoment von 270 Nm. Für die Kraftübersetzung sorgen ein manuelles Sechsganggetriebe oder wahlweise das im Testwagen verbaute Achtgang-Automatikgetriebe. Der Motor kann mit einer ordentlichen Laufkultur punkten. Der geringe Durchschnittsverbrauch von 4,5 Liter auf 100 km im EcoTest geht ebenfalls in Ordnung. Bei den Fahrleistungsmessungen schneidet der 1er zufriedenstellend ab. Die Leistung ist für die meisten Verkehrslagen ausreichend. Nur auf der Autobahn wünscht man sich gelegentlich etwas mehr Durchzugskraft, hier wird bei Leistungsabforderung oft das Automatikgetriebe bemüht. Zusammen mit dem gut abgestimmten Standardfahrwerk und den, bei der Sport Line, serienmäßigen Sportsitzen vorn erweist sich der 1er durchaus als langstreckentauglich. Während das Platzangebot vorn ordentlich ausfällt, sind die Beinfreiheit im Fond und der Kofferraum nicht sehr üppig dimensioniert. Akzeptieren muss man aber den enormen Anschaffungspreis, der bei mindestens 32.250 Euro liegt. Ausstattungsdetails wie ein Licht-/Regensensor oder abschaltbare Beifahrerairbags sind nun endlich ab Werk an Bord, für sicherheitssteigernde Systeme wie den Driving Assistant muss aber Aufpreis bezahlt werden. **Karosserievarianten:** Dreitürer.

**Konkurrenten:** u. a.: Audi A3, Mercedes A-Klasse, Volvo V40, VW Golf.

- +** gutes adaptives LED-Licht (Option), gutes Platzangebot vorn, geringer Lärmpegel im Innenraum, umfangreiche Sicherheitsausstattung erhältlich
- schlechte Rundumsicht, wenig Platz im Fond, klappbare Fondkopfstützen nur optional, sehr hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL

**2,1** AUTOTEST

**3,9** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,7** Familie

**2,5** Stadtverkehr

**2,8** Senioren

**1,8** Langstrecke

**3,0** Transport

**2,6** Fahrspaß

**3,0** Preis/Leistung

Stand: Juni 2015  
Text: Martin Brand

⊕ Der neue BMW 1er zeigt sich insgesamt gut verarbeitet und gibt kaum Anlass zur Kritik, wenn auch etwas Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Die Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße zeigen sich gleichmäßig, sind insgesamt aber recht breit. Die Anbauteile sind präzise eingepasst, die Türen und Klappen schließen mit sattem Klang. Auch die Falze zeigen sich sauber abgedichtet. Das Ladeabteil ist, abgesehen von der Ladekante, mit unempfindlichem Stoff verkleidet. Allerdings ist der Ladeboden nicht fixiert und kann dadurch leicht verrutschen. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen Schmutz von außen abgedichtet, Einstiegsleisten (Sport Line) schützen die Schweller vor Kratzern. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die verwendeten Materialien wirken weitgehend hochwertig und sind passgenau verbaut. Die A-Säulen sind mit Stoff überzogen und die oberen Teile des Armaturenbretts und der Türverkleidungen geschäumt, wenn auch die Schäumung an den Türverkleidungen dünn ausfällt. Wählt man die Ausstattungslinie "Sport Line", wird dem Innenraum des 1er durch rote (oder wahlweise graue) Ziernähte und farblich abgesetzte Interieurleisten ein sportliches Flair verliehen. Zudem findet sich ein weiches Kniepad an der Mittelkonsole, an dem der Fahrer sein rechtes Bein abstützen kann. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert, der Motorraum nach unten weitgehend geschlossen. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert, der Verschluss lässt sich in einer praktischen Halterung an der Klappe fixieren. Im Stutzen befindet sich ein spezieller Fehlbetankungsschutz, der ein versehentliches Befüllen mit Benzin verhindert.

⊖ Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, wie die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind hart und kratzempfindlich. Auch das schlecht verlegte Massekabel zwischen Heckklappe und Karosserie mindert den Gesamteindruck. Seitenleisten gibt es keine, fremde Autotüren verursachen schnell teure Dellen und Lackschäden. An Front- und Heckschürze sieht es nicht besser aus, kleine Remppler führen zu teuren Reparaturen, weil man nicht auf das Austauschen günstigerer Leisten zurückgreifen kann.

Der 116d Steptronic besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einem schmalen Fondmittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 490 kg ebenso zufriedenstellend aus, wie die zulässige Anhängelast. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.500 kg und ungebremste bis 690 kg gezogen werden.

⊕ Dank des geringen Diesel-Verbrauchs lassen sich mit dem 52 l Tank Reichweiten von rund 1.155 km realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Die Stützlast beträgt ebenfalls 75 kg, das reicht, um auch zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger zu befördern.

⊖ Serienmäßig findet man lediglich ein Reifenpannenset an Bord, das sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. 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. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind jedoch nicht an Bord.

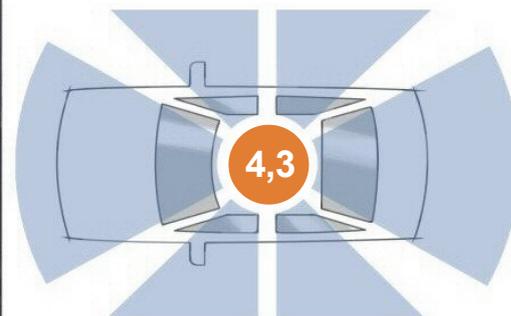
## 2,3 Sicht

Die Karosserie des fünftürigen 1er lässt sich insgesamt zufriedenstellend überblicken. Das vordere Ende entzieht sich nicht dem Blick des Fahrers, die Sicht nach hinten ist aufgrund der recht kleinen Heckscheibe etwas eingeschränkt. Das Verkehrsgeschehen kann jedoch wegen der recht niedrigen Sitzposition nicht perfekt überblickt werden. Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug zufriedenstellend wahrnehmen.

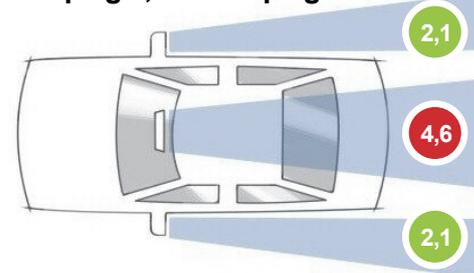
⊕ Bodennahe Hindernisse kann man vorn sehr gut erkennen. Beim Rangieren helfen serienmäßige Parksensoren am Heck, und gegen Aufpreis auch Sensoren an der Front. Ergänzend kann eine Rückfahrkamera geordert werden. Zudem ist auch ein Einparkassistent erhältlich, der das Fahrzeug auf Wunsch in eine geeignete Parklücke lenkt, der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit steuern. Die Außenspiegel sind groß genug, beide besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Auf Wunsch blenden sie nachts bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab - dies kann auch der Innenspiegel (beides optional). Serienmäßig ist der 1er mit Halogenscheinwerfern inkl. LED-Tagfahrlicht ausgestattet. Optional sind LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis gibt es diese mit adaptiver Lichtverteilung. Dann wird das Licht entsprechend der Geschwindigkeit an die Fahrsituation angepasst (Stadt-, Landstraßen-, Autobahnlicht). Zudem besitzt das Licht eine aktive Kurvenlichtfunktion sowie statisches Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer. Darüber hinaus wird das Auf- und Abblenden des Fernlichts einem Sensor überlassen.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der 1er nicht überzeugen. Die schmale Heckscheibe schränkt die Sicht nach hinten recht stark ein. Zudem behindern auch die Fondkopfstützen, die sich immerhin optional abklappen lassen - ohne Klappfunktion würde die Sicht nach hinten noch schlechter ausfallen. Auch das Sichtfeld im Innenspiegel fällt mager aus.

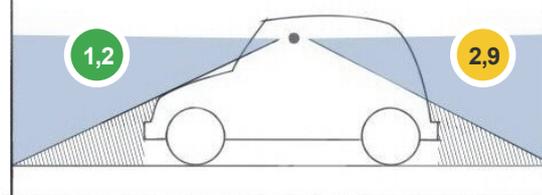
### Rundumsicht



### 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

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Serienmäßig ist der 1er mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet. Damit lassen sich auch die Seitenscheiben öffnen und schließen. Vorn steigt man zufriedenstellend ein und aus. Die Schweller sind zwar nicht zu hoch, die Sitze liegen aber recht tief, was das Ein-/Aussteigen etwas erschwert. Der Abstand zwischen Sitz- und Schwelleraußenkante ist groß, wodurch man einen großen Schritt machen muss. Die Türausschnitte besitzen eine durchschnittliche Höhe. In den Fond gelangt man akzeptabel. Man sollte jedoch bereits beim Öffnen der Hecktüren etwas Acht geben, da man sich den hinteren Teil der Tür leicht an die Brust schlagen kann - bei Kindern kann dies unter Umständen der Kopfhöhe entsprechen. Der Türausschnitt fällt hinten etwas eng aus und die Sitzwange sowie der breite Schweller erschweren das Ein- und Aussteigen etwas. Die Türfeststeller sind ausreichend kräftig dimensioniert, um die Türen an Steigungen offen zu halten. Vorn haben sie drei, im Fond aber nur zwei Rastungen. Allerdings sind die Türen bereits in erster Position weit geöffnet, was in engen Parklücken unvorteilhaft ist.

⊕ Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich. Dann kann das Fahrzeug mittels Sensoren in den Türgriffen vorn ent- und verriegelt sowie die Heckklappe separat geöffnet werden, wenn man den Schlüssel bei sich trägt (Ausstattung im Testwagen). Ein versehentliches Aussperren ist in Verbindung mit dem Komfortzugang nicht möglich. Haltegriffe über allen Türen erleichtern das Aussteigen. In Verbindung mit der "Sport Line" ist der 1er mit dem Lichtpaket ausgestattet. Dieses beinhaltet u. a. eine Vorfeld- und Ausstiegsbeleuchtung mit Lampen in den Türgriffen und unten an den Türverkleidungen.

### 3,6 Kofferraum-Volumen\*

Das Ladeabteil des 1ers fällt im Klassenvergleich nicht besonders groß aus. Bis zur Kofferraumabdeckung gemessen passen lediglich 280 Liter hinein. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, fasst er 390 Liter. Dann können bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen gestapelt werden. Klappt man die Rücklehne um, erweitert sich das Volumen auf ordentliche 590 Liter (gemessen bis Fensterunterkante). Das maximale Kofferraumvolumen beträgt bei Beladung bis zum Dach 980 Liter.



**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.**

### 2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Kofferraumformat fällt zweckmäßig aus, man kann den Kofferraum gut nutzen. Einzig die relativ geringe Breite des Kofferraums ist nicht ideal. An der Zugänglichkeit gibt es wenig auszusetzen. Die Ladeöffnung fällt hoch aus, die Breite ist durchschnittlich. Allerdings liegt die Ladekante knapp 71 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut zum Einladen relativ weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört eine 17 Zentimeter hohe Stufe.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, zum Schließen gibt es zwei Mulden in der Innenverkleidung. Die Heckklappe schwingt weit auf, Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m können darunter stehen. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rückbank liegende Utensilien gut erreichen.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt schwach aus, nur ein Lämpchen ist wenig. Große Personen können sich am abstehenden Schlossbügel bei Unachtsamkeit den Kopf stoßen.

### 2,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappbar. Gegen Aufpreis ist auch eine dreigeteilt umklappbare Lehne erhältlich (Durchladesystem; nicht im Testwagen). Der Klappmechanismus lässt sich einfach und ohne großen Kraftaufwand von vorn bedienen. Bei umgeklappten Sitzlehnen entsteht eine weitgehend ebene Ladefläche. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es rechts seitlich ein Netz, oben links und rechts Haken für Einkaufstüten und ein großes Netz, das man am Kofferraumboden einhängen kann - zu beachten ist jedoch, dass der Boden nicht gegen Verrutschen gesichert ist. Ein Gepäckraumtrennnetz, das zwischen dem Koffer- und dem Passagierraum eingehängt werden kann, ist optional erhältlich (nicht im Testwagen).

Der 1er präsentiert sich mit einem typischen BMW-Cockpit. Die Bedienelemente liegen günstig und die Grundfunktionen sind nach kurzer Eingewöhnung leicht bedienbar. Allerdings sind viele Schalter recht klein und gleichförmig. Zudem bietet das i-Drive Bediensystem viele Einstellmöglichkeiten, was eine intensivere Eingewöhnung erfordert. Ordert man das Navigationspaket ConnectedDrive (im Testwagen), werden auch Onlinedienste angeboten. Diese sind ab Erstzulassung für zwei Jahre verfügbar, danach verlängert sich die Laufzeit automatisch und kostenpflichtig um ein Jahr, wenn nicht gekündigt wird. Zu den ConnectedDrive Services gehören unter anderem: Zugriff auf E-Mails, Wetterinformationen, Routenplanung sowie eine Einbindung von Smartphones mit entsprechenden BMW Apps. Darüber hinaus ist gegen weiteren Aufpreis ein Internetzugriff bei stehendem Fahrzeug (mit Datenflatrate) mittels i-Drive-Controller möglich (im Testfahrzeug). Dieser Dienst ist ab Erstzulassung allerdings nur ein Jahr verfügbar und muss dann kostenpflichtig verlängert werden (keine automatische Verlängerung).



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

⊕ Das Lederlenkrad lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Weite einstellen. Nicht ideal ist jedoch, dass die Kunststoffabdeckung der Lenksäule die Anzeigen des Bordcomputers im Kombiinstrument teilweise verdecken kann. Pedale und Automatik-Wählhebel zeigen sich nahezu optimal positioniert. Der Start-/Stopp-Knopf wird etwas vom Lenkrad verdeckt, ist aber dennoch gut erreichbar und im Dunkeln beleuchtet. Das Fahrlicht lässt sich mittels beleuchtetem Drehschalter im Armaturenbrett aktivieren. Serienmäßig findet man einen Licht- und Regensensor an Bord. Der Regensensor lässt sich über einen extra Schalter im rechten Lenkstockhebel einschalten, dadurch besitzen die Scheibenwischer auch eine Intervallfunktion. Die Nebelleuchten werden durch Tasten neben dem Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar gezeichnet. Der Bordcomputer liefert Informationen zu Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, die Motorhaube oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Die in der getesteten Ausstattung serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die gewählte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Ein nettes Detail ist die zusätzliche Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring. Die optionale Abstandsregelung funktioniert einwandfrei, der gewünschte Abstand zum Vordermann lässt sich am Lenkrad einstellen. Das 8,8-Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems (Professional) ist nahezu optimal angeordnet. Gesteuert wird das Audio-/Navigationssystem mittels i-Drive-Controller, der auch eine Touch-Oberfläche besitzt. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Das Klimaanlagebedienteil liegt günstig und ist leicht verständlich aufgebaut, nur die Schalter sind etwas klein geraten. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Bei Wahl der im Testwagen verbauten Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es eine sensorgesteuerte Frisch-/Umluftautomatik. Die Sportsitze (Sport Line) lassen sich optional elektrisch einstellen. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik und einen Einklemmschutz. Die Fenster lassen sich auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe noch schließen. Es sind alle wichtigen Schalter im Dunkeln beleuchtet. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen (im Umfang Innen- und Außenspiegel automatisch abblendend). In Verbindung mit dem optionalen Lichtpaket gibt es für die hinteren Passagiere eine Innenraumleuchte mit Leselampen, ein Ambientelicht und beleuchtete Fußräume vorn.

Vorn gibt es praktische Ablagen: In die Türfächer passen große Wasserflaschen und das Mittelfach fällt groß aus. Im Fond gibt es nur Netze an den Vordersitzlehnen und schmale Türfächer. Die Größe des Handschuhfachs ist nur durchschnittlich, allerdings ist das Fach beleuchtet.

⊖ Es gibt keine Anzeige der Kühlmitteltemperatur. Der Ablagekasten zwischen den Sitzen erschwert das Anschnallen.

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

+ Auf den vorderen Plätzen bietet der 1er ein gutes Platzangebot. Personen bis zu einer Größe von 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist großzügig bemessen. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich ebenfalls ordentlich aus, wodurch sich ein angenehmes Raumgefühl ergibt, auch wenn dieses etwas durch die voluminöse Mittelkonsole beeinträchtigt wird.

---

## 3,7 Raumangebot hinten\*

Auf den Rücksitzplätzen ist vor allem die Beinfreiheit eingeschränkt, sie reicht nur für Personen bis knapp über 1,70 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Auch hier zeigt sich die Kopffreiheit üppig bemessen. Der Mittelsitz ist durch die knappe Beinfreiheit und den hohen Mitteltunnel schlecht erreichbar und nutzbar. Die Innenbreite geht in Ordnung. In Kombination mit der hohen Seitenlinie fällt das subjektive Raumgefühl nicht besonders angenehm aus.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den fünftürigen 1er werden keine Sitzvarianten angeboten, wodurch er in diesem Kapitel nur ausreichend abschneidet.

---

## 2,0 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

Der Testwagen war mit dem Standardfahrwerk ausgestattet. Optional sind für den 1er ein M-Sportfahrwerk mit strafferer Abstimmung und Tieferlegung sowie das ebenfalls tiefergelegte adaptive Fahrwerk erhältlich. Bei diesem kann je nach Wunsch die Dämpferabstimmung angepasst werden. Im Vergleich zum Standardfahrwerk bietet es durch die Einstellmöglichkeiten sowohl einen höheren Komfort (Comfort-Modus) als auch ein direkteres Fahrgefühl (Sport-Modus).

+ Das Standardfahrwerk bietet insgesamt einen guten Federungskomfort. Der 1er liegt bei langweiliger Fahrbahn ruhig auf der Straße. Nur bei höheren Geschwindigkeiten besitzt er etwas größere Aufbaubewegungen. Kurze Wellen dringen etwas stärker zu den Insassen durch. Kleinere Einzelhindernisse absorbiert die Federung souverän, größere können jedoch nicht vollkommen gefiltert werden. Ähnlich ist das Ansprechen auf Querfugen. Grobe werden nur zufriedenstellend von den Passagieren fern gehalten. Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen ein wenig durch und ist akustisch präsent.

Karosserieneigungen halten sich sowohl beim Bremsen/Beschleunigen als auch bei Lenkimpulsen in Grenzen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten geht der Federungskomfort in Ordnung.

## 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 guten Sitzkomfort. Serienmäßig sind die Sitze mit einem festen Stoff überzogen, der eine zufriedenstellende Atmungsaktivität besitzt. Optional ist eine Lederausstattung erhältlich (nicht im Testwagen).

⊕ 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 für mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche herausziehen. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und bei Wahl der elektrischen Sitzeinstellung auch in der Neigung einstellen. Optional sind Lordosenstützen erhältlich, die sich elektrisch in Höhe und Intensität einstellen lassen (nicht im Testwagen). Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank stabilem Trittbrett sehr gut abstützen. Die straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine zufriedenstellend konturierte hohe Lehne. Große Personen finden auf der Rückbank aber wenig Oberschenkelunterstützung.

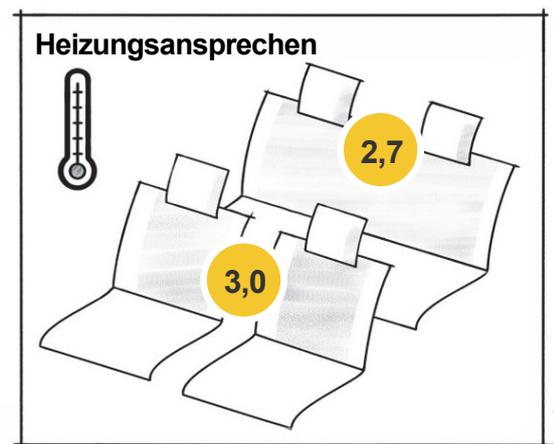
## 1,5 Innengeräusch

⊕ Im Innenraum ist es angenehm leise. Der gemessene Geräuschpegel fällt bei 130 km/h mit 65,7 dB(A) niedrig aus. Windgeräusche sind erst bei höherem Tempo deutlicher wahrnehmbar. Das Motorgeräusch des Dreizylinders kann zwar nicht von den Insassen fern gehalten werden, besonders nicht, wenn man das gesamte Drehzahlband nutzt, es fällt aber nicht unangenehm auf. Bei moderater Fahrweise hält sich das Aggregat im Hintergrund. Fahrgeräusche sind insgesamt unauffällig, ein gewisses Poltern ist auf schlechten Fahrbahnoberflächen jedoch vorhanden.

## 1,9 Klimatisierung

Der 116d ist serienmäßig mit einer Ein-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Im Testwagen war die aufpreispflichtige Zwei-Zonen-Klimaautomatik verbaut, die unter anderem separate Luftausströmer in der Mittelkonsole im Fond beinhaltet. Die Heizleistung fällt vorn wie hinten zufriedenstellend aus, der Innenraum wird in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt.

⊕ Mit der optionalen Zwei-Zonen-Klimaautomatik lassen sich sowohl die Temperatur als auch 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. Man kann auch alles der sehr gut funktionierenden Klimaautomatik überlassen - die Intensität der Autofunktion ist in fünf Stufen einstellbar.



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

2,1

## MOTOR/ANTRIEB

2,8

## Fahrleistungen\*

Der 116d kann in Verbindung mit dem optionalen Steptronic-Automatikgetriebe ein zufriedenstellendes Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen einfahren. Der 1,5-l-Selbstzünder leistet 85 kW/116 PS (bei 4.000 1/min) und stellt bereits bei 1.750 1/min das maximale Drehmoment von 270 Nm zur Verfügung. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 6,7 Sekunden absolviert.

2,5

## Laufkultur

Die Laufkultur des Dreizylinder-Diesels kann sich sehen lassen, auch wenn das harte Verbrennungsprinzip, speziell beim Beschleunigen, nicht vollkommen verborgen bleibt. Im Teillastbereich läuft das Aggregat unauffällig und wird auch akustisch nur wenig im Innenraum wahrgenommen. Vibrationen können aber nicht gänzlich vom Fahrer ferngehalten werden - diese sind speziell am Lenkrad spürbar.

1,5

## Schaltung

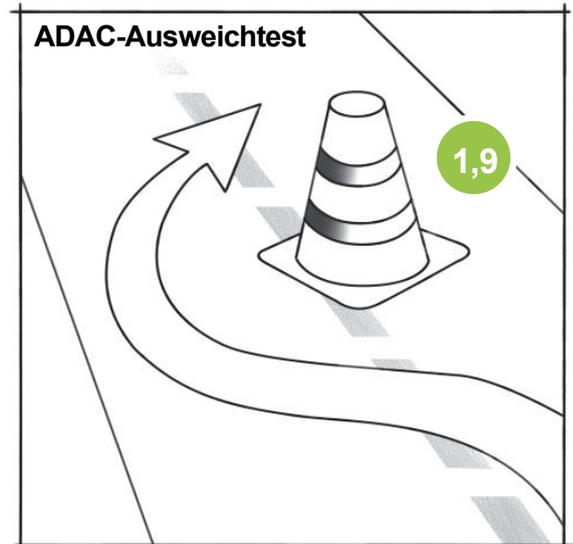
⊕ Die optionale Achtgang-Automatik funktioniert einwandfrei - die Gangstufen werden meist ruckfrei und im richtigen Moment geschaltet. Der Wählhebel lässt sich einfach bedienen, alternativ können die Schaltstufen auch manuell am Wählhebel geschaltet werden - dann wird auch die aktuell eingelegte Schaltstufe angezeigt. Die Automatik besitzt eine feinfühlig Kriechfunktion und das Anfahren an Steigungen wird durch die Berganfahrhilfe erleichtert. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik stets den höchstmöglichen Gang, damit herrschen niedrige, spritsparende Drehzahlen vor. Im EcoPro-Modus reagiert die Automatik nicht so nervös auf Gasbefehle und schaltet nicht immer gleich zurück. Zudem bietet dieser Modus im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 und 160 km/h eine Segelfunktion. Nimmt der Fahrer den Fuß vom Gaspedal, wird der Antriebsstrang entkoppelt. Zudem gibt es in Verbindung mit dem Navigationssystem Professional einen Vorausschauassistenten. Dabei werden anhand des Kartenmaterials Kurven, Abzweigungen oder auch Geschwindigkeitsbegrenzungen ermittelt und sowohl die Schaltstrategie angepasst als auch der Fahrer entsprechend animiert, den Fuß rechtzeitig vom Gas zu nehmen, um die Segelfunktion möglichst effektiv nutzen zu können. Im Sport-Modus reagiert die Automatik spontaner und schaltet schon bei geringer Leistungsfordernung in einen niedrigeren Gang. Das Start-/Stopp-System arbeitet einwandfrei.

1,3

## Getriebeabstufung

⊕ Die acht Gänge sind weit gespreizt, wodurch für jede Geschwindigkeit immer ein geeigneter Gang zur Verfügung steht. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die lange Gesamtübersetzung sorgt für niedrige Drehzahlen - bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang gerade einmal mit 1.900 1/min. Aufgrund der langen Übersetzung schaltet die Automatik aber auch recht häufig runter, wenn man etwas mehr Leistung fordert.

### 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.

⊕ Der mit dem Standardfahrwerk ausgestattete 1er bietet eine gute Fahrstabilität. Der BMW reagiert sicher auf plötzliche Lenkimpulse, das Heck pendelt nur einmal nach, auch wenn das Lenkrad mehrmals leicht durch die Mittellage schwingt. Die Richtungsstabilität ist gut, der Kompaktwagen lässt sich wenig von Spurrillen beeinflussen. Im ADAC Ausweichtest gibt der 1er ein gutes Bild ab. Der Ausweichvorgang wird bei einem Lenkimpuls zwar mit einem tendenziell übersteuernden Verhalten eingeleitet, das Fahrzeug stabilisiert sich aber schnell wieder. Insgesamt wirkt der 1er sicher, lässt sich gleichzeitig aber agil durch den Parcours manövrieren. In kritischen Situationen unterstützt das früh eingreifende elektronische Stabilitätssystem (DSC) den Fahrer, um Schleudern zu verhindern und die Spur zu halten. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch, der Grenzbereich kündigt sich rechtzeitig und gut beherrschbar an. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt das Fahrzeug leicht über die Vorderräder, was auch für ungeübte Fahrer gut beherrschbar ist. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der 1er nur geringe Lastwechselreaktionen. Dank Heckantrieb inklusive elektronischem Sperrdifferenzial ist der Vortrieb auch auf wenig griffiger Fahrbahn gut. Die fein regelnde Traktionskontrolle reduziert das Durchdrehen der Hinterräder, wenn z. B. aus einer Kurve stark beschleunigt wird. Auch voll beladen bleibt das Kurvenverhalten gutmütig.

Neben der serienmäßigen Lenkung gibt es für den 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 größeren Lenkwinkeln neigt sich zunächst die Karosserie etwas, bevor der Lenkbefehl umgesetzt wird. 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 - von Anschlag bis Anschlag sind es knapp drei Lenkradumdrehungen. Der Kraftaufwand fällt dank der geschwindigkeitsabhängigen Lenkkraftunterstützung beim Rangieren im Stand relativ gering aus.

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand fährt der 116d mit einem durchschnittlichen Bremsweg von 36,0 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 205/55 R16 91W) ein gutes Ergebnis ein. Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren, auch bei starken Bremsungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug gut beherrschbar. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist gut.

1,7

## SICHERHEIT

1,3

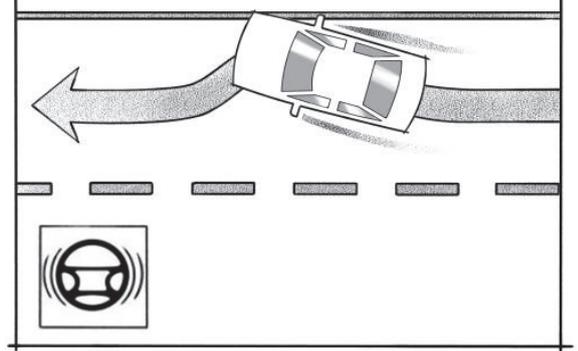
### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

BMW bietet für den 1er einige sinnvolle Assistenzsysteme an, die die Fahrsicherheit erhöhen, allerdings gibt es die meisten leider nur gegen Aufpreis.

⊕ Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) und einen Bremsassistenten, der dem Fahrer bei Notbremsungen hilft, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die Bremslichter, im Anschluss wird die Warnblinkanlage aktiviert. Optional ist für den 1er eine variable Sportlenkung erhältlich, wodurch für schnelle Ausweichmanöver geringere Lenkwinkel benötigt werden. Serienmäßig ist ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem verbaut, das den Fahrer bei einem Druckverlust warnt und auf Wunsch auch den aktuellen Fülldruck jedes einzelnen Rades anzeigt. Optional sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich. Gegen Aufpreis gibt es den „Driving Assistant“. Dieser beinhaltet eine kamerabasierte City-Anbremsfunktion mit Auffahrwarnung. Werden Fahrzeuge oder Personen vor dem Fahrzeug erkannt, wird der Fahrer vor einer möglichen Kollision (aktiv ab 15 km/h) gewarnt - reagiert er nicht, wird automatisch die Bremse betätigt und Geschwindigkeit abgebaut, allerdings nicht bis zum Stillstand. Im Umfang des Driving Assistant sind zudem eine Spurverlassenswarnung (mittels Lenkradvibrationen, ab 70 km/h) und ein Aufmerksamkeitsassistent enthalten. Letzterer überwacht das Lenkverhalten des Fahrers und warnt diesen im Control Display (Kombiinstrument), wenn er Anzeichen von Müdigkeit/Unkonzentriertheit erkennt. Gegen weiteren Aufpreis ist eine aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop-&Go-Funktion erhältlich. In der Aufpreisliste findet man auch eine Speed Limit Info (kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung). Auf Wunsch kann man LED-Scheinwerfer mit adaptiver Lichtverteilung (Stadt- und Autobahnlicht) ordern. Dann schwenkt das Licht auch entsprechend des Lenkeinschlags mit (Kurvenlicht) und die Nebelscheinwerfer besitzen eine Abbiegelichtfunktion. Gegen Aufpreis oder in Verbindung mit den adaptiven Scheinwerfern ist der BMW mit einem Fernlichtassistenten ausgestattet. In Verbindung mit der Sport Line ist der 1er mit dem Multifunktionslenkrad und somit auch mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer (Speed Limit Device) ausgestattet. Dieser hilft Geschwindigkeitsbegrenzungen besser einzuhalten. Die Fahrtrichtungsanzeige funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, so kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung problemlos angezeigt werden.

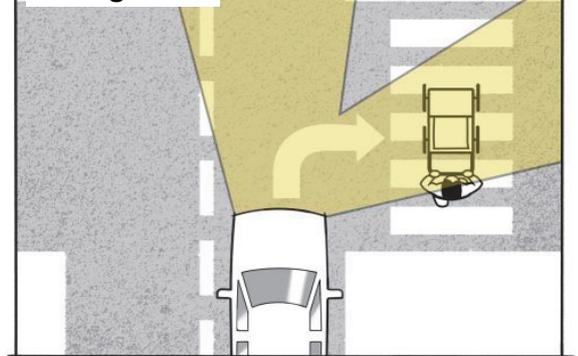
⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

#### Spurhalteassistent



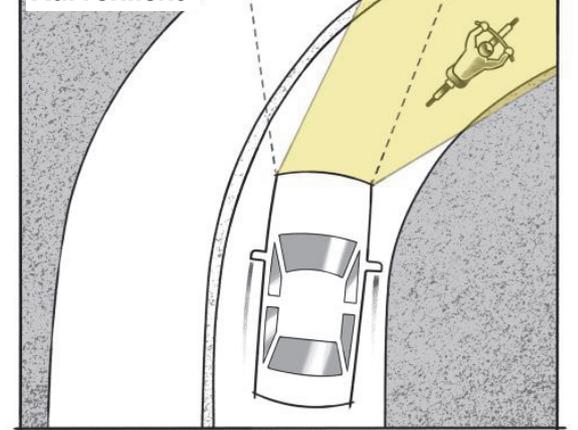
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### 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.

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht das Vorgängermodell sehr gute 91 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 10/2011). Beim neuen 1er ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Serienmäßig findet man Front-, Seiten- und Kopfairbags an Bord. Die vorderen Kopfstützen reichen für ca. 1,85 m große Personen, ihr Abstand zu den Köpfen ist gering genug. Hinten reicht die Höhe der optionalen klappbaren Kopfstützen bis 1,75 m. 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, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann. Darüber hinaus ist der 1er serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet. Im Bedarfsfall wird automatisch (manuell ebenfalls möglich) über das BMW Call Center eine Verbindung zu einem Rettungsdienst hergestellt. Dann werden neben der aktuellen Fahrzeugposition auch Daten zur Unfallschwere übermittelt.

⊖ Verbandskasten und Warndreieck sind links im Kofferraum in einem Fach untergebracht. Bei voll beladenem Kofferraum ist das Fach aber nicht optimal zugänglich. Die vorderen Kopfstützen lassen sich in der obersten Position nicht richtig arretieren. Sie rutschen auch ohne Betätigung des Arretierungsknopfes nach unten.



**Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.**

## 1,5 Kindersicherheit

Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze gut befestigen. Allerdings eignet sich der Mittelsitz nicht zum Transport von Kindersitzen. Es finden im Fond auch nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW 1er beim ADAC Crashtest gute 83 Prozent der möglichen Punkte (Test 10/2011). Kindersitze können auf den Fondaußenplätzen dank Isofix-System mit Ankerhaken sicher befestigt werden. Alternativ ist auf diesen Plätzen und vorn rechts eine lagestabile Befestigung mit den Gurten problemlos möglich. Die Gurte sind lang und die Anlenkpunkte günstig positioniert. Die Beifahrerairbags lassen sich nun serienmäßig abschalten. Laut Bedienungsanleitung sind auf den äußeren Rücksitzen und auf dem Beifahrerplatz universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

⊖ Der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze nicht geeignet und wird laut Betriebsanleitung auch nicht zum Unterbringen von Kindersitzen empfohlen. Die Kindersicherung der Fondtüren kann auch von Kindern leicht deaktiviert werden.

## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Bei den ADAC Crashtests erhielt das Vorgängermodell beim Fußgängerschutz 63 Prozent der Punkte - beim aktuellen 1er ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten. 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

### 2,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ In diesem Kapitel des EcoTest schneidet BMW 116d Sport Line Steptronic gut ab - er erhält mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 144 g/km 35 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,5 Litern pro 100 Kilometer. In der Stadt liegt der Verbrauch dank gut funktionierender Start-Stopp-Automatik bei 4,8 l/100 km. Außerorts sind es 3,9 l/100 km und auf der Autobahn 5,4 l pro 100 km.

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Alle Motoren erfüllen im 1er die Euro-6-Abgasnorm. Keine der Schadstoffgruppen zeigte im EcoTest besondere Auffälligkeiten - der Lohn sind 44 Punkte - auch wenn der Stickstoffanteil im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas ansteigt. In der Summe fährt der BMW mit 79 Punkten ein solides Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC EcoTest ein.

## 3,9 AUTOKOSTEN

### 1,7 Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ermittelt. Da der Verbrauch an Diesel-Kraftstoff gering ist, erhält der 116d Steptronic eine gute Bewertung bei den Betriebskosten.

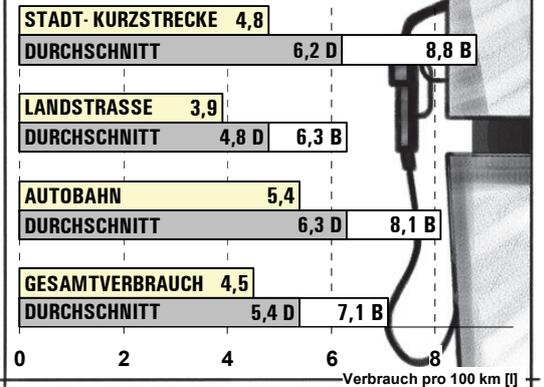
### 3,3 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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.

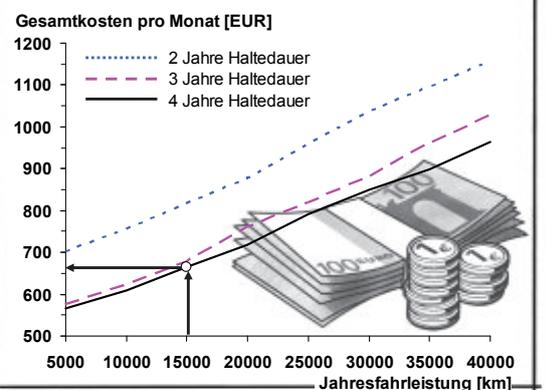
⊖ Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### Verbrauch



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

### Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 666 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

---

**3,0**

## Wertstabilität\*

Dem 116d Sport Line Steptronic wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert. Gegen Ende des Zeitraums ist mit einem völlig neuen Modell zu rechnen.

---

**5,5**

## Kosten für Anschaffung\*

– Für den getesteten 116d Sport Line Steptronic werden mindestens 32.250 Euro fällig. Das ist für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse ein sehr hoher Preis. Die Serienausstattung fällt dabei zufriedenstellend aus. Es gibt zwar nun ab Werk einen Regen- und Lichtsensor sowie eine Klimaautomatik und einen Tempomaten. Klappbare Fondkopfstützen, das empfehlenswerte adaptive LED-Licht und auch der sicherheitssteigernde Driving Assistant treiben den Kaufpreis aber kräftig nach oben.

---

**4,0**

## Fixkosten\*

– Bei den Fixkosten kann der 116d nicht punkten. Zu den jährlichen Kfz-Steuern von 144 Euro gesellen sich sehr ungünstige Einstufungen in den Versicherungsklassen. Sowohl die Haftpflicht- als auch die Teil- und Vollkaskoversicherung fallen sehr teuer (KH: 18; TK: 24; VK: 21).

---

**4,3**

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten reiht sich der Testwagen 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.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	116i	118i	120i	125i	116d	118d	120d	125d Steptr.
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1598	4/1997	3/1496	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	80 (109)	100 (136)	130 (177)	160 (218)	85 (116)	110 (150)	140 (190)	165 (224)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	180/1250	220/1250	250/1500	310/1350	270/1750	320/1500	400/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	10,9	8,5	7,4	6,4	10,3	8,3	7,1	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	210	225	245	200	212	228	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0   SP	5,0   SP	5,7   SP	6,6   SP	3,7   D	4,1   D	4,1   D	4,3   D
CO2 [g/km]	116	116	132	154	97	109	108	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/20	16/20/20	17/23/20	17/25/23	18/21/24	18/21/24	17/23/24	17/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	72	72	106	158	146	218	216	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	613	634	702	791	627	657	688	789
Preis [Euro]	23.700	24.800	28.250	31.950	26.950	28.900	30.850	37.100

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
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

3-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1496 ccm
Leistung	85 kW (116 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,75/10,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>6,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,8/3,9/5,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	96 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>144 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>65,7 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4329/1765/1421 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1990 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1425 kg/490 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>280 l/590 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	<b>1155 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>77 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>58 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>112 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>419 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>666 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/24
Grundpreis	32.250 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (Adaptive LED-Scheinw.)	1.340 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	Serie
City-Notbremsfunktion (Driving Assistant)	520 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro <sup>o</sup>
Kollisionswarnung (Driving Assistant)	520 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht (Adaptive LED-Scheinw.)	1.340 Euro <sup>o</sup>
LED-Abblendlicht	790 Euro <sup>o</sup>
Müdigkeitserkennung (Driving Assistant)	520 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	400 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (Driving Assistant)	520 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

### INNEN

Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro <sup>o</sup>
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.190 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innenspiegel)	490 Euro <sup>o</sup>
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	690 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

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

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