



BMW 116i Advantage

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (80 kW / 109 PS)

Die 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, Dreizylinder-Aggregate. Der im Testwagen verbaute 1,5-l-Turbobenziner leistet 109 PS, das maximale Drehmoment von 180 Nm liegt bereits bei 1.250 1/min an. Der getestete Dreitürer fährt damit in Verbindung mit dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe bei den Fahrleistungsmessungen ein durchschnittliches Ergebnis ein. BMW hat die Gänge insgesamt recht lang übersetzt, wodurch der Motor im unteren Drehzahlbereich etwas träge wirkt. Soll es flotter voran gehen, sind häufige Schaltvorgänge und hohe Drehzahlen nötig. Die Leistung ist für die meisten Verkehrslagen aber völlig ausreichend. Der im EcoTest ermittelte Kraftstoffverbrauch von 5,7 Litern auf 100 Kilometer liegt im Klassenvergleich auf durchschnittlichem Niveau. Da der 1er allerdings mit Super-Plus-Kraftstoff homologiert ist, fallen die Betriebskosten hoch aus. Vorn gelangt man dank der langen Türen zufriedenstellend ins Fahrzeug, auch wenn diese in schmalen Parklücken nachteilig sein können. Der Zustieg in den Fond ist aufgrund der fehlenden Türen trotz Einstieghilfe beschwerlich. Zudem ist die Beinfreiheit im Fond gering. Alles andere als gering fällt hingegen der Anschaffungspreis aus. Für den dreitürigen 116i Advantage sind mindestens 24.550 Euro fällig. Ausstattungsdetails wie ein Licht-/Regensensor oder abschaltbare Beifahrerairbags sind nun endlich ab Werk an Bord. Die meisten Fahrerassistenzsysteme oder das LED-Licht kosten jedoch Aufpreis und treiben den Preis weiter nach oben. **Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3, Hyundai i30 Coupé, Opel Astra GTC, SEAT Leon SC, VW Golf.

- +** helles adaptives LED-Licht (Option), gutes Platzangebot vorn, umfangreiche Sicherheitsausstattung erhältlich
- unbequemer Zustieg nach hinten, wenig Platz im Fond, klappbare Fondkopfstützen nur optional, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,0 Langstrecke

3,1 Transport

3,1 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Dezember 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 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. Optionale Interieurleisten (Shadow Line) in hochglänzendem Schwarz werben den Innenraum optisch auf. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert, der Motorraum nach unten hin geschlossen. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert, der Verschluss lässt sich in einer praktischen Halterung an der Klappe fixieren. Eine Fehlbetankung mit Diesel ist nicht möglich.

⊖ 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, unvorsichtig geöffnete Autotüren verursachen schnell teure Dellen und Lackschäden. 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 116i ist zufriedenstellend. Im Dreitürer finden serienmäßig nur vier Personen Platz. Optional ist ohne Mehrpreis eine Rückbank mit drei Sitzplätzen erhältlich, diese muss aber explizit bestellt werden (nicht im Testwagen). Die maximale Zuladung fällt mit 485 kg ebenso zufriedenstellend aus wie die zulässige Anhängelast. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Gesamtmasse von 1.200 kg und ungebremste bis 650 kg gezogen werden.

⊕ Dank des geringen Verbrauchs lassen sich mit dem 52 l Tank Reichweiten von rund 910 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. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Gegen Aufpreis gibt es aber auch Runflat-Reifen, die es ermöglichen, bei einer Reifenpanne noch eine gewisse Distanz bei reduzierter Geschwindigkeit und erhöhter Vorsicht weiterzufahren. So ist z.B. auf der Autobahn kein Reifenwechsel nötig.

2,0

Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der Dreitürer im Vergleich zum Fünftürer etwas besser ab, was maßgeblich an der besseren Rundumsicht liegt. Hier schneidet der dreitürige 1er zufriedenstellend ab. Nach vorn und zur Seite wird der Blick wenig von den Dachsäulen eingeschränkt. Die C-Säulen beeinträchtigen den Blick nach schräg hinten etwas stärker. Das vordere Karosserieende kann ordentlich eingesehen werden, das Heck ist aufgrund der kleinen Heckscheibe nur akzeptabel abschätzbar. Das Verkehrsgeschehen kann wegen der recht niedrigen Sitzposition nicht ideal 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 die im Testwagen verbaute Heckkamera geordert werden. Zudem ist auch ein Einparkassistent erhältlich, der das Fahrzeug auf Wunsch in eine geeignete Parklücke lenkt. Der Fahrer muss nur Gas geben und bremsen (nicht im Testwagen). 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, im Testwagen). Serienmäßig ist der 1er mit Halogenscheinwerfern inkl. LED-Tagfahrlicht ausgestattet. Optional sind LED-Scheinwerfer für Ablend- und Fernlicht erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis gibt es diese mit adaptiver Lichtverteilung (im Testwagen). Dann wird das Licht entsprechend der Geschwindigkeit an die Fahrsituation angepasst (Stadt-, Landstraßen- und Autobahnlicht). Zudem besitzt das Licht eine aktive Kurvenlichtfunktion sowie statisches Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer. Darüber hinaus wird das Fernlicht sensorgesteuert auf- und abgeblendet.

- Die Sicht nach hinten ist schlecht. Die Heckscheibe fällt klein aus und die Kopfstützen verdecken das Sichtfeld zudem. Immerhin lassen sich die Fondkopfstützen optional abklappen - ohne Klappfunktion würde die Sicht nach hinten noch schlechter ausfallen. Das Sichtfeld im kleinen Innenspiegel fällt mager aus.

2,9

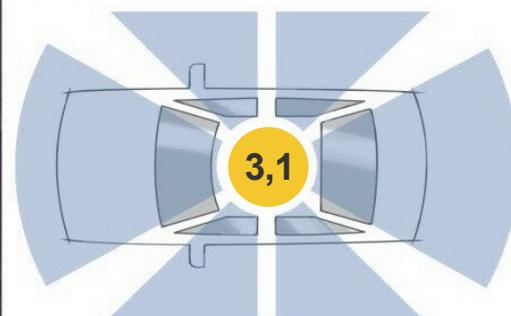
Ein-/Ausstieg

Serienmäßig ist der 1er mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet. Damit lassen sich auch die Seitenscheiben öffnen und schließen. Optional ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (nicht im Testwagen). Dann kann das Fahrzeug mittels Sensoren in den Türgriffen ent- und verriegelt sowie die Heckklappe separat geöffnet werden, wenn man den Schlüssel bei sich trägt. Vorn 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.

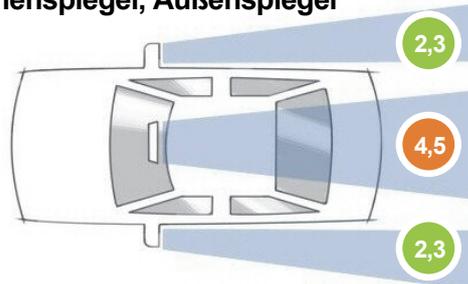


Breite Dachsäulen und die kleine Heckscheibe verhindern eine gute Sicht nach hinten.

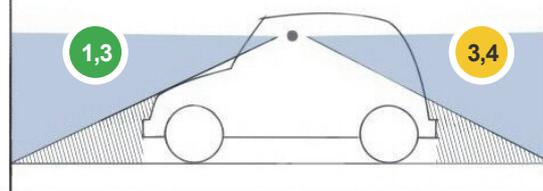
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Zwar lassen sich die Vordersitze dank der serienmäßigen Einstieghilfe für den Fond ein Stück nach vorn fahren, dennoch gestaltet sich das Ein- und Aussteigen wenig komfortabel. Wer öfter Mitfahrer im Fond hat, sollte auf jeden Fall die fünftürige Variante wählen. Die Türfeststeller besitzen drei Rastungen; die erste ist kräftig genug, um die Tür auch an Steigungen offen zu halten. Die breiten Türen lassen sich in engen Parklücken nicht sonderlich weit öffnen, was das Ein- und Aussteigen erschwert.

⊕ Haltegriffe finden sich an allen Plätzen. Optional 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 dreitürigen 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 Getränkekisten 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 70 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut zum Einladen relativ weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört eine knapp 18 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 rund 1,85 m können darunter aufrecht stehen. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rückbank liegende Utensilien gut erreichen.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einem Lämpchen schwach aus. Große Personen können sich am abstehenden Schlossbügel den Kopf stoßen.

3,0 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, allerdings ist die Entriegelungstaste beim Dreitürer nur umständlich zu erreichen. Bei umgeklappten Sitzlehnen entsteht eine nahezu ebene Ladefläche. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es rechts seitlich ein Netz, oben links und rechts Haken für Einkaufstüten sowie 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 Koffer- und 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 iDrive Bediensystem viele Einstellmöglichkeiten, was eine intensivere Einarbeitung 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, Online-Routenplanung sowie eine Einbindung von Smartphones mit entsprechenden BMW-Apps. Darüber hinaus ist gegen weiteren Aufpreis ein Internetzugriff (mit Datenflatrate) mittels iDrive-Controller möglich (im Testfahrzeug). Dieser Dienst ist ab Erstzulassung allerdings nur ein Jahr verfügbar und muss dann kostenpflichtig verlängert werden (keine automatische Verlängerung).

⊕ Das Lederlenkrad lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Weite einstellen. Nicht ideal ist jedoch, dass der große Lenkradpralltopf bei ungünstiger Einstellung die Anzeigen des Bordcomputers im Kombiinstrument teilweise verdecken kann. Die Pedale 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 bedienen. Die Nebelleuchten werden durch Tasten neben dem Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Serienmäßig findet man einen Licht- und Regensensor an Bord. Der Regensensor lässt sich über einen zusätzlichen Schalter im rechten Lenkstockhebel einschalten, dadurch besitzen die Scheibenwischer auch eine Intervallfunktion. 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 dies dem Fahrer im Infodisplay angezeigt. 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. Das 8,8-Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems (Professional) ist nahezu optimal in der Höhe angeordnet. Gesteuert wird das Infotainmentsystem mittels iDrive-Controller, der auch eine Touch-Oberfläche besitzt. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Favoritentasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Das Klimaanlagebedienteil liegt günstig und ist leicht verständlich aufgebaut, nur die Tasten 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 aufpreispflichtigen Sportsitze lassen sich optional elektrisch einstellen. Die elektrischen Fensterheber vorn 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 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, eine Ambiente- und Fußraumbeleuchtung 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 eine kleine Ablage mittig in der Sitzfläche. Die Größe des Handschuhfachs ist nur durchschnittlich, allerdings ist das Fach beleuchtet.



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

– Es gibt keine Anzeige der Kühlmitteltemperatur. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen erschwert das Anschlallen.

2,2 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. Allerdings wird der Fußraum etwas durch den breiten Mittelunnel beeinträchtigt, was sich besonders im Kniebereich bemerkbar macht.

3,7 Raumangebot hinten*

Im Fond ist die Kopffreiheit üppig bemessen. Die Innenbreite geht in Ordnung, zumal sich nur zwei Personen die Rücksitzbank teilen dürfen. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend, wird aber etwas durch die hohe Seitenlinie und die kleinen Seitenfenster gemindert.

– 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.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze lassen sich in Liegeposition bringen. Optional (ohne Mehrpreis) ist eine Rückbank mit drei Sitzplätzen erhältlich (nicht im Testwagen).

2,1 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 adaptive Fahrwerk (10 mm Tieferlegung) erhältlich. Bei diesem kann je nach Wunsch die Dämpferabstimmung angepasst werden. Im Vergleich zum Standardfahrwerk bietet es durch die Einstellmöglichkeiten die Wahl zwischen höherem Komfort (Comfort-Modus) oder direkterem 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 stärker zu den Insassen durch. Kleinere Einzelhindernisse absorbiert die Federung souverän, grobe 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 leicht durch und ist akustisch deutlich wahrnehmbar. Die Karosseriebewegungen halten sich sowohl beim Bremsen/Beschleunigen als auch bei Kurvenfahrten in Grenzen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Federungskomfort gut.

1,9

Sitze

Neben den Standardsitzen sind für den 1er optional die im Testwagen verbauten Sportsitze vorn erhältlich. Gegen weiteren Aufpreis lassen sich diese elektrisch einstellen. Die Sportsitze sorgen auch auf langen Strecken für einen guten Sitzkomfort. Serienmäßig sind die straff gepolsterten Sitze mit einem Stoff überzogen, der eine zufriedenstellende Atmungsaktivität besitzt. Optional ist eine Lederausstattung erhältlich (nicht im Testwagen). Die ebenfalls straff gepolsterte Rücksitzbank hat eine zufriedenstellend konturierte hohe Lehne. Nach außen erhält man einen guten Halt, innen ist die Wange aber wenig ausgeprägt. Große Personen müssen die Beine aufgrund der tief montierten Bank stark anwinkeln und finden daher wenig Oberschenkelunterstützung.

⊕ Die straff gefederten Vordersitze sorgen für hohen Sitzkomfort und bieten gute Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in Kurven sehr gut. Die Lehnenwangen lassen sich elektrisch in der Breite individuell anpassen. Langbeinige Personen 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 elektrisch in Höhe und Intensität einstellbar sind (nicht im Testwagen). Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank des stabilen Trittbretts sehr gut abstützen.

2,2

Innengeräusch

⊕ Das Geräuschniveau im Innenraum ist niedrig. Der gemessene Geräuschpegel bei Tempo 130 beträgt 68,2 dB(A). Windgeräusche sind erst bei höherem Tempo deutlicher wahrnehmbar. Der Dreizylinder-Benzinmotor ist zwar stets im Innenraum präsent - besonders wenn man das Aggregat fordert - er wird aber nicht als störend wahrgenommen. Fahrgeräusche sind insgesamt unauffällig, leichtes Fahrwerkspoltern ist auf schlechten Fahrbahnoberflächen jedoch vorhanden.

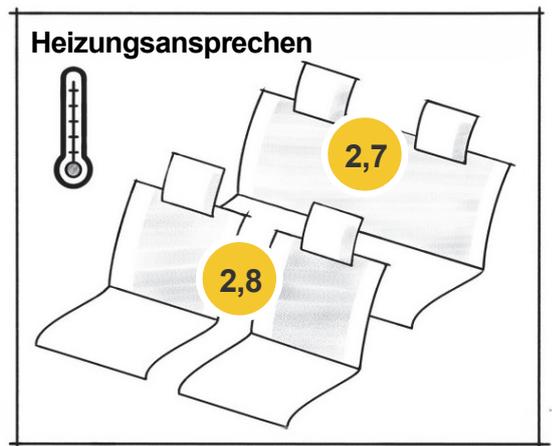
2,0

Klimatisierung

Der 116i ist serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbaute Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 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.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich zulasten der Durchlüftung nicht öffnen.



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

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Der 116i fährt bei den Fahrleistungsmessungen in Verbindung mit dem serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe ein durchschnittliches Ergebnis ein. Der 1,5-l-Benzinmotor leistet 80 kW/109 PS (bei 4.500 1/min) und stellt bereits bei 1.250 1/min ein Drehmoment von 180 Nm zur Verfügung. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h (gemessen im 3. Gang) absolviert der BMW in zufriedenstellenden 7,1 s. Ein ebenfalls durchschnittliches Resultat erzielt der 116i bei der Elastizitätsmessung, die für den selben Geschwindigkeitsbereich durchgeführt wird. Im vierten Gang braucht der BMW 12,5 s und im fünften 15,3 s, bis Tempo 100 erreicht ist.

⊖ Im lang übersetzten sechsten Gang zeigt sich der BMW durchzugsschwach. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, benötigt er 21,1 s. Vor allem auf der Autobahn merkt man, dass es dem Motor bei höheren Geschwindigkeiten an Zugkraftreserven mangelt, weshalb oft herunter geschaltet werden muss.

2,7 Laufkultur

Der Dreizylinder-Benziner legt eine durchschnittliche Laufkultur an den Tag. Der Motor neigt nur wenig zum Dröhnen, selbst bei niedertouriger Fahrweise. Es werden aber recht deutliche Vibrationen sowohl an das Lenkrad als auch an den Schalthebel übertragen.

2,2 Schaltung

⊕ Das serienmäßige Sechsganggetriebe ist gut gelungen. Der Schalthebel ist sauber geführt und die Gänge lassen sich recht knackig mit einem gewissen Widerstand schalten. Wenn es schnell gehen soll, haken die Gänge aber etwas. Praktisch: Dank der Zwischengasfunktion wird sowohl beim Hoch- als auch beim Runterschalten automatisch das Drehzahlniveau des Motors an den gewählten Gang angepasst - dadurch wird ein Rucken im Antriebstrang beim Schalten weitgehend vermieden. Die Schaltempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Schalten gesichert. Er kann auch dann geräuschlos und verschleißarm eingelegt werden, wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Die Kupplung lässt sich zufriedenstellend dosieren, bei unsanftem Kuppeln sind leichte Schaltschläge vorhanden. Die Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen, indem ein Zurückrollen des Fahrzeugs für kurze Zeit verhindert wird. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Motor springt aber nicht immer an, wenn der erste Gang bereits während der Stopp-Phase eingelegt wird.

2,5 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsganggetriebe zeigt sich ordentlich abgestuft, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Allerdings sind die Gänge insgesamt für die Motorleistung lang übersetzt, wodurch sich das Aggregat teilweise träge anfühlt. Das Drehzahlniveau fällt im sechsten Gang bei Tempo 130 mit 2.700 1/min moderat aus.

2,0

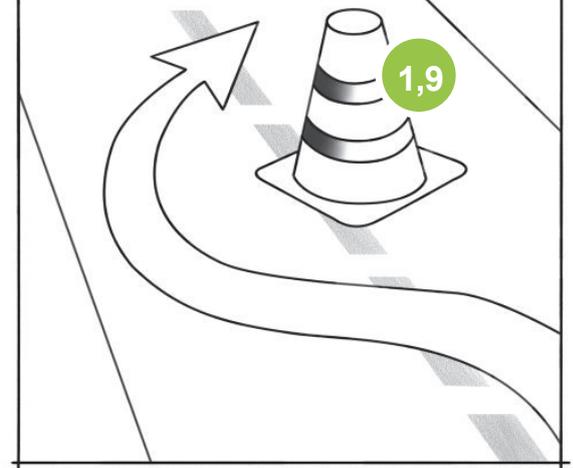
FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

Fahrstabilität

⊕ 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 Spurrinnen beeinflussen. Auch 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 ein Schleudern zu verhindern und die Spur zu halten. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen recht hoch, der Grenzbereich kündigt sich früh und gut beherrschbar an. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt das Fahrzeug 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, z.B. auf rutschigem Untergrund. Auch voll beladen bleibt das Kurvenverhalten gutmütig.

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.

2,2

Lenkung*

Neben der serienmäßigen Lenkung gibt es für den 1er gegen Aufpreis eine Servolenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Lenkkraftunterstützung (Servotronic) sowie eine variable Sportlenkung. Der Testwagen war mit der optionalen Servotronic ausgestattet. Der Wendekreis fällt mit 10,7 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. Direkt um die Mittellage ist die Rückmeldung nur zufriedenstellend. 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 ordentliches Lenkgefühl. 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.

1,9

Bremse

⊕ Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der 116i durchschnittlich nach 36,3 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 205/55 R16 91W) - ein gutes Ergebnis.

Die Bremsanlage spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren, auch bei starken Bremsungen aus sehr hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug spurstabil. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven ist ebenfalls gut.

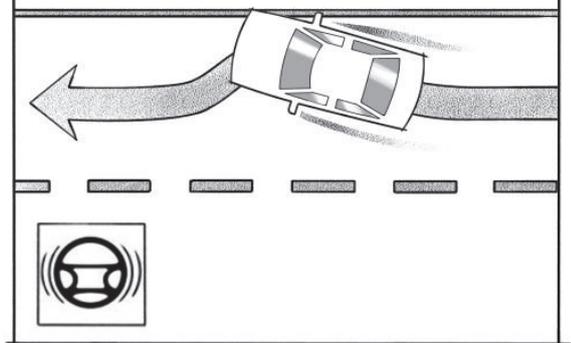
1,7 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Für den 1er gibt es einige sinnvolle Assistenzsysteme, allerdings sind die meisten leider nur gegen Aufpreis erhältlich.

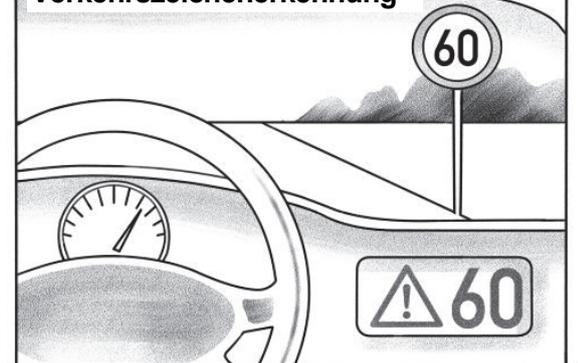
⊕ Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) und einen Bremsassistenten, der dem Fahrer bei Notbremsungen hilft, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die Bremslichter, im Anschluss wird die Warnblinkanlage aktiviert. Serienmäßig ist ein direkt messendes 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 eine Teilbremsung eingeleitet 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. In der Aufpreisliste findet man auch eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung (Speed Limit Info). Auf Wunsch kann man LED-Scheinwerfer mit adaptiver Lichtverteilung (Stadt- und Autobahnlicht) ordern. Dann schwenkt das Licht auch entsprechend dem Lenkeinschlag 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 Ausstattungsvariante Advantage 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. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur bei betätigter Kupplung gestartet wird.

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.

Einschlafwarner



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

⊖ In den Türinnenverkleidungen fehlen Rückleuchten oder -strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die geöffneten Türen hinweisen. Die aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Funktion ist für den 116i nicht erhältlich. Ein Totwinkelassistent ist ebenfalls nicht lieferbar.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht das Modell vor dem Facelift sehr gute 91 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 10/2011). Beim überarbeiteten 1er ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Serienmäßig findet man Front-, Seiten- und Kopfairbags an Bord. Die vorderen Kopfstützen reichen für rund 1,90 m große Personen, ihr Abstand zu den Köpfen ist gering. Hinten reicht die Höhe der optional 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 aufbringen, 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.

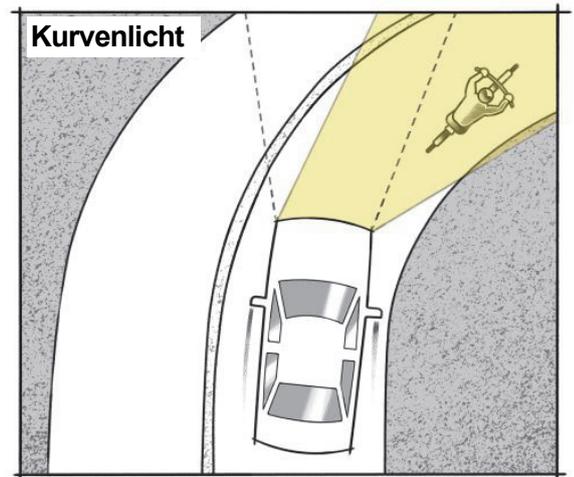
1,8 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW 1er im ADAC Crashtest gute 83 Prozent der möglichen Punkte (Test 10/2011). Kindersitze können auf den zwei Fondplätzen 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 Fondplätzen und auf dem Beifahrerplatz universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Es finden auch hohe Kindersitze problemlos Platz.

⊖ Die Rückbank ist beim Dreitürer schlecht erreichbar, und die Gurtschlösser sind lose, wodurch sich Kindersitze im Fond nur umständlich befestigen lassen.

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Bei den ADAC Crashtests erhielt das Vorfaceliftmodell 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.



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

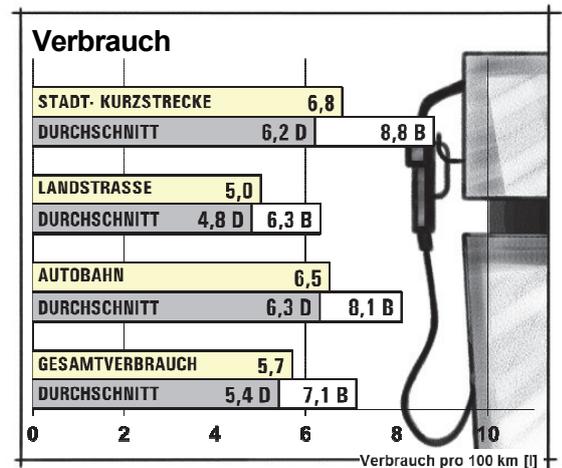
2,1 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂*

In diesem Kapitel des EcoTest schneidet BMW 116i zufriedenstellend ab - er erhält mit einer CO₂-Bilanz von 158 g/km 30 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,7 Litern pro 100 Kilometer. In der Stadt liegt der Verbrauch trotz Start-Stopp-System bei hohen 6,8 l/100 km. Außerorts sind es 5,0 l/100 km und auf der Autobahn 6,5 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

+ Alle Motoren im 1er erfüllen die Euro 6 Abgasnorm. Die Schadstoffanteile im Abgas fallen äußerst gering aus, der Lohn sind 48 Punkte. In der Summe erreicht der BMW mit 78 Punkten ein klares vier Sterne-Ergebnis im ADAC EcoTest.



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

3,6 AUTOKOSTEN

4,0 Betriebskosten*

- Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der BMW 116i mit SuperPlus-Kraftstoff homologiert ist, wird auch der teure Kraftstoff zur Berechnung der Betriebskosten herangezogen, die dadurch entsprechend hoch ausfallen.

4,2 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 teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

3,5 Wertstabilität*

Dem 116i Advantage wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert. Gegen Ende des Zeitraums ist bereits mit dem Nachfolgemodell zu rechnen.

4,3 Kosten für Anschaffung*

➖ Für den getesteten 116i Advantage werden mindestens 24.550 Euro fällig. Das ist für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse ein hoher Preis. Die Serienausstattung fällt dabei zufriedenstellend aus. Es gibt zwar nun ab Werk einen Regen- und Lichtsensor, eine Klimaautomatik, einen Tempomaten und einen abschaltbaren Beifahrerairbag. Klappbare Fondkopfstützen, das empfehlenswerte adaptive LED-Licht und auch der sicherheitssteigernde Driving Assistant treiben den Kaufpreis aber kräftig nach oben.

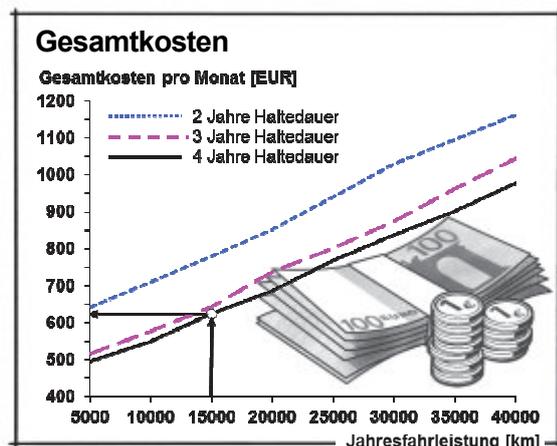
1,8 Fixkosten*

➕ Die Fixkosten liegen niedrig. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt lediglich 72 Euro. In der Haftpflichtversicherung ist der BMW sehr günstig und in der Vollkasko durchschnittlich eingestuft (KH: 15; VK: 18).

➖ Ungünstig ist hingegen die Teilkaskoeinstufung (TK: 21).

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

➖ Die absoluten monatlichen Kosten fallen beim 116i Advantage allenfalls akzeptabel aus. Sowohl der hohe Anschaffungspreis als auch die hohen Betriebskosten schlagen auf die absoluten Kosten durch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 624 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	118i	120i	125i	M135i	116d	118d	120d	125d Steptronic
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1598	4/1997	6/2979	3/1496	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	130 (177)	160 (218)	240 (326)	85 (116)	110 (150)	140 (190)	165 (224)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1250	250/1500	310/1350	450/1300	270/1750	320/1500	400/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	8,5	7,4	6,4	5,1	10,3	8,3	7,1	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	225	245	250	200	212	228	240
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0 SP	5,7 SP	6,6 SP	8,0 SP	3,7 D	4,1 D	4,1 D	4,3 D
CO2 [g/km]	116	132	154	188	97	109	108	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/21	17/22/21	17/25/23	19/27/23	18/20/23	18/20/23	17/23/23	17/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	72	106	158	246	146	218	216	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	626	696	787	963	625	657	688	787
Preis [Euro]	24.050	27.500	31.200	41.900	26.200	28.150	30.100	36.350

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 Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1499 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	4500 1/min
Maximales Drehmoment	180 Nm
bei	1250 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,65 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/5,0/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	116 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	158 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4329/1765/1421 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1990 mm
Leergewicht/Zuladung	1380 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/590 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	910 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	111 Euro
Monatliche Werkstattkosten	66 Euro
Monatliche Fixkosten	89 Euro
Monatlicher Wertverlust	358 Euro
Monatliche Gesamtkosten	624 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/21
Grundpreis	24.550 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 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.

*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.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Adaptive LED-Scheinw.)	1.490 Euro°
Automatikgetriebe	2.100 Euro
City-Notbremsfunktion (Driving Assistant)	520 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Kollisionswarnung (Driving Assistant)	520 Euro°
Kurvenlicht (Adaptive LED-Scheinw.)	1.490 Euro°
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	790 Euro°
Müdigkeitserkennung (Driving Assistant)	520 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	400 Euro°
Spurassistent (Driving Assistant)	520 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

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

AUSSEN

Außenspiegel, autom. abblendend (inkl. Innenspiegel)	490 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	690 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen