



BMW X1 xDrive20d xLine Steptronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Mit dem X1 wagte sich BMW 2009 als erster Premiumhersteller in das Segment der Kompakt-SUV. Bei der zweiten Generation vollziehen die Bayern einen Paradigmenwechsel. Hatte der Vorgänger noch den BMW typischen Heckantrieb, so setzt das neue Modell wie bereits der 2er Active Tourer, mit dem er sich die neue Plattform teilt, auf angetriebene Vorderräder - zumindest bei den schwächeren Motoren. In Verbindung mit dem getesteten 190 PS starken Zweiliter-Turbodiesel ist der X1 serienmäßig mit dem xDrive-Allradsystem ausgestattet, das die Hinterräder im Bedarfsfall automatisch zuschaltet. Im Vergleich zum Vorgänger bietet der neue X1 trotz der geringeren Fahrzeuglänge mehr Platz für Passagiere und Gepäck, auch die Verarbeitungs- und Materialqualität haben sich merklich gebessert. Auf dem Sektor der aktiven Sicherheit hat das Kompaktklasse-SUV ebenfalls Fortschritte gemacht und befindet sich nun mit einem serienmäßigen Notbremsassistenten sowie dem optionalen Spurassistenten, Abstandsregeltempomaten inklusive Staufunktion sowie Head-up-Display wieder auf dem aktuellen Stand der Technik. Die Fahrleistungen sind dank des kräftigen Diesels mehr als ausreichend, gleichzeitig sichert sich der X1 xDrive20d mit durchschnittlich 5,5 l/100 km und sehr sauberen Abgasen vier Sterne im ADAC EcoTest. In der getesteten xLine-Ausführung kostet der X1 happige 43.450 Euro - viel Geld für ein SUV der Kompaktklasse.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, Ford Kuga, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Skoda Yeti, VW Tiguan.

+ gute Verarbeitungsqualität, einfache Bedienung, gelungene Motor-Getriebe-Kombination, hohes Sicherheitsniveau

- starke Motorvibrationen (v.a. im Stand), mäßig funktionierendes ACC-System, hohes Preisniveau



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

4,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,4 Senioren

1,8 Langstrecke

2,3 Transport

1,9 Fahrspaß

3,5 Preis/Leistung

In puncto Verarbeitungs- und Materialqualität hat BMW mit dem neuen X1 einen großen Sprung nach vorn gemacht - offensichtlich haben sich die Münchner die Kritik am Vorgängermodell zu Herzen genommen, das dem hauseigenen Premiumanspruch nicht gerecht werden konnte.

+ Die Karosserie wirkt insgesamt hochwertig. Die Türen fallen satt und ohne großen Kraftaufwand ins Schloss, die Spaltmaße sind gleichmäßig ausgeführt. Der Motorraum wirkt aufgeräumt, die Motorhaube wird einfach per zweimaliges Ziehen am Hebel im Fahrerfußraum entriegelt, zwei Gasdruckfedern erleichtern das Öffnen und halten die Haube offen. Der Unterboden ist mit Ausnahme des hinteren Bereichs großflächig verkleidet, der Motor von unten geschlossen und der Korrosionsschutz großflächig und sorgfältig aufgetragen. Der Kofferraum macht einen wertigen Eindruck: Feiner Teppich schmeichelt den Fingern, die Zurrösen sind verchromt und auch unter der Kofferraumabdeckung entdeckt man keine Nachlässigkeiten. Im Innenraum setzt sich das hohe Qualitätsniveau fort: Die verwendeten Materialien machen weitestgehend einen hochwertigen Eindruck, das massive Armaturenbrett verkneift sich auch bei herzhaftem Hinlangens unschöne Knarzgeräusche. Der dick geschäumte Kunststoff, der den oberen und mittleren Bereich des Armaturenbretts überzieht, macht haptisch einen guten Eindruck. Zusätzliche Ledereinsätze rund um die Schaltkulisse und die iDrive-Bedieneinheit sowie Chromapplikationen und offenporige Holzleisten werten das Interieur zusätzlich auf. Das Handschuhfach ist ebenso wie das kleine Fach links vom Lenkrad mit Filz ausgekleidet, die Deckel öffnen gedämpft. Die Türverkleidungen sind auch in der zweiten Reihe bis hinunter zu den Türfächer geschäumt und die Fensterrahmen verkleidet. Doppelte Türdichtungen sorgen dafür, dass die Türschweller nicht verschmutzen, Einstiegsleisten schützen den Lack vor unschönen Kratzern. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert und schwingt nach dem Entriegeln selbstständig und sanft gedämpft auf - auch an diesem kleinen Detail wird das Bemühen von BMW um mehr Wertigkeit sichtbar. Ein Fehlbetankungsschutz bewahrt einen vor teuren Folgekosten, falls man versehentlich zur falschen Zapfpistole greift.

- Der untere Bereich des Armaturenbretts, der Handschuhfachdeckel, die Sonnenblenden sowie die Dachsäulenverkleidungen mit Ausnahme der A-Säulen bestehen aus Hartplastik. Den Türen fehlen ebenso wie den lackierten Stoßfängern Schutzleisten. Immerhin sind letztere zweiteilig ausgeführt, sodass Kratzer im unteren Bereich des Stoßfängers nicht ganz so teuer kommen.

+ Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der X1 gut ab. Besonders als Zug- und Transportfahrzeug weiß der Bayer zu überzeugen. Wer die aufpreispflichtige Anhängerkupplung ordert, darf bis zu zwei Tonnen schwere Anhänger (gebremst) ziehen. Ist dieser ungebremst, sind immerhin 750 Kilogramm drin. Die Stützlast fällt mit 80 Kilogramm vergleichsweise üppig aus - der Transport eines Fahrradgepäckträgers samt zweier E-Bikes ist damit problemlos möglich. Das Dach darf mit bis zu 75 Kilogramm beladen werden, eine Dachreling kostet allerdings Aufpreis (im Testwagen). Bei der Reichweite kann der X1 ebenfalls punkten: Die Genügsamkeit beim Spritkonsum im Verbund mit dem 61 Liter großen Tank macht es möglich, dass der X1 nur rund alle 1.105 km eine Tankstelle ansteuern muss (auf Basis des ADAC EcoTest).

- Der X1 ist lediglich mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, ein Wagenheber sowie ein Radmutternschlüssel fehlen. Beides gibt es nur, wenn man das optionale Notrad ordert.

2,3

Sicht

Die Rundumsicht fällt durchschnittlich aus. Speziell die voluminösen D-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten massiv ein. Auch das Sichtfeld durch den Innenspiegel nach hinten ist aufgrund der vergleichsweise flachen Heckscheibe bescheiden.

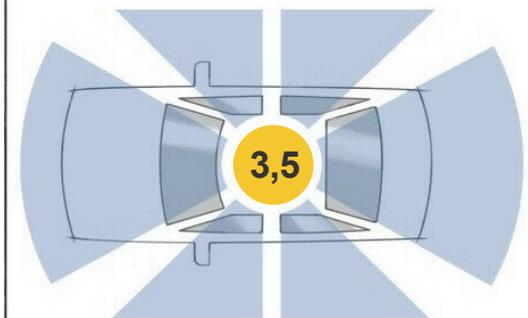
⊕ Die LED-Scheinwerfer sorgen dank der guten und homogenen Ausleuchtung für gute Sicht bei Dunkelheit und sind den Aufpreis auf jeden Fall wert. Zu deren Umfang zählt auch ein Abbiegelicht, das in den Hauptscheinwerfer integriert ist und bis 70 km/h arbeitet. Eine dynamische Kurvenlichtfunktion bieten die nicht schwenkbaren Scheinwerfer allerdings nicht. Und der ebenfalls aufpreispflichtige Fernlichtassistent (im Testwagen) besitzt keine Maskierungsfunktion, um andere Verkehrsteilnehmer gezielt auszublenden. Die SUV-typisch leicht erhöhte Sitzposition erlaubt einen guten Blick auf den Verkehr und wirkt sich positiv auf die Übersichtlichkeit aus. Das vordere Fahrzeugende lässt sich dank der nur flach abfallenden Motorhaube gut abschätzen, hinten ist dies aufgrund der steilen Heckklappe problemlos möglich. Vor dem Fahrzeug befindliche Gegenstände sind gut erkennbar. Innen- und Außenspiegel blenden optional automatisch ab (im Testwagen), der asphärische Bereich der Außenspiegel verkleinert den toten Winkel.

⊖ Gegenstände oder Personen hinter dem Fahrzeug entziehen sich aufgrund der hohen Fensterunterkante dem Sichtfeld des Fahrers. Abhilfe schafft neben der Einparkhilfe hinten die ebenfalls aufpreispflichtige Rückfahrkamera (beides im Testwagen).

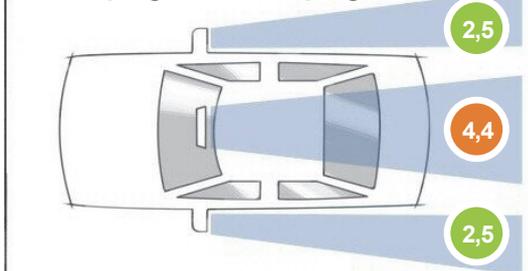


Breite Dachsäulen und die hohe untere Fensterkante verhindern eine gute Sicht nach hinten.

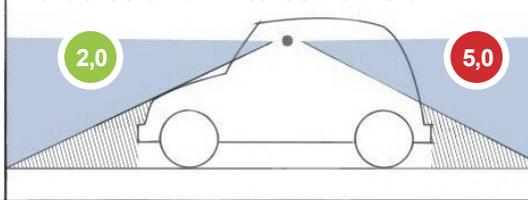
Rundumsicht



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.

2,4

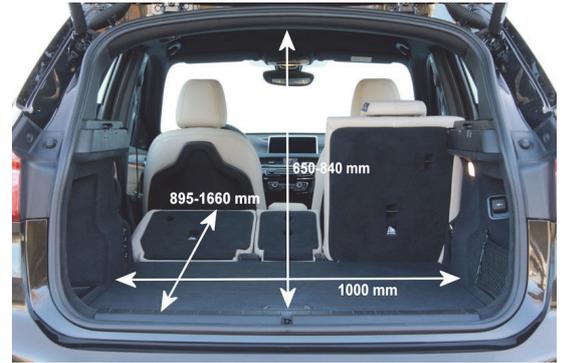
Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt recht gut. Neben der angenehm hohen Sitzhöhe (61 cm über der Straße) ist dafür der große Karosserieausschnitt verantwortlich, den der X1 bei geöffneter Vordertür frei gibt - die Gefahr, sich den Kopf zu stoßen, ist recht gering. Auch das Zusteigen in den Fond gestaltet sich dank der großen Türöffnung sowie des weiten Öffnungswinkels problemlos. Nur der in den Türausschnitt ragende Radlauf sowie der vergleichsweise hohe Schweller stören etwas. Der Testwagen war mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, ein versehentliches Aussperren ist somit nicht möglich. Das bei der Ausstattungslinie xLine enthaltene Lichtpaket beinhaltet neben der Vorfeld- auch eine Ausstiegsbeleuchtung.

⊖ Der hohe Schweller sowie der große Abstand zwischen Schweller und Sitz erschweren den Ein- und Ausstieg.

2,3 Kofferraum-Volumen*

⊕ Bei hochgestellten Rücksitzlehnen fasst das Gepäckabteil 365 Liter, belädt man bis unters Dach, sind es 550 Liter. Dann finden auch zehn Getränkeboxen Platz. Bei umgeklappten Lehnen beträgt das Volumen bei Beladung bis zur Fensterkante 715 Liter, bis unters Dach sind es 1.280 Liter. Unter dem Ladeboden findet sich ein zusätzlicher, 100 Liter großer Stauraum.



Mit 365 - 1.280 Liter Volumen bietet der Kofferraum ausreichend Platz fürs Gepäck oder den Einkauf.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der X1 war mit der optionalen elektrischen Heckklappenbetätigung ausgestattet. Dabei drückt man entweder die Taste in der Fahrertür, auf der Fernbedienung oder an der Heckklappe. Hat man zudem das schlüssellose Zugangssystem (im Testwagen) geordert, lässt sich die Klappe auch via Gestensteuerung öffnen und schließen. Dabei genügt es, den Fuß unter die Heckschürze zu bewegen und die Kofferraumklappe öffnet automatisch. Die Öffnungshöhe fällt mit knapp 1,85 Meter ausreichend groß aus. Die Ladekante befindet sich knapp 70 Zentimeter über dem Boden - ein durchschnittlicher Wert. Dafür sind Ladekante und -fläche nahezu auf einer Ebene, Gepäckstücke müssen daher nur wenig angehoben werden. Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format, was den Transport sperriger Gegenstände ebenso erleichtert wie die große Kofferraumöffnung. Klappt man die Rücksitzlehne um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche ohne störende Stufe.

⊖ An dem abstehenden Kofferraumschloss können sich großgewachsene Personen bei geöffneter Heckklappe den Kopf stoßen. Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum schwach beleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig ist das bayerische Kompakt-SUV mit dreigeteilt klappbaren Rücksitzlehnen ausgestattet. Diese lassen einfach ohne großen Kraftaufwand vom Fond aus entriegeln. Gegen Aufpreis lassen sich die Lehnen per Knopfdruck vom Kofferraum aus entriegeln und umklappen sowie die Beifahrersitzlehne zum Transport langer Gegenstände nach vorn klappen (nicht im Testwagen). Auch ein Trennnetz (im Testwagen) ist optional erhältlich.

⊖ Der Mittelgurt im Fond ist oben am Dachhimmel angeschlagen, was die Handhabung beim Umklappen der mittleren Rücksitzlehne erschwert.

1,8 INNENRAUM

1,5 Bedienung

Die Bedienung fällt nicht schwer. Schon nach kurzer Eingewöhnung kommt man mit den Grundfunktionen des Fahrzeugs gut zurecht. Etwas mehr Eingewöhnung erfordert das iDrive-Bediensystem. Prinzipiell ist die Bedienlogik einfach, doch bis man mit den vielen Funktionen zurecht kommt, dauert es.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in der Höhe und Weite anpassen. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Automatikwählhebel ist ordentlich erreichbar in der Mittelkonsole untergebracht und in seiner Funktion logisch aufgebaut.

Gegenüber den meisten anderen BMW-Modellen werden die Fahrstufen nicht durch Antippen des Wählhebels, sondern ganz klassisch in einer Schaltgasse gewechselt. In der Funktion birgt das mit Ausnahme der automatischen Aktivierung der Parkfunktion nach dem Abstellen des Motors keine Nachteile und erfordert sogar etwas weniger Eingewöhnung. Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten, aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf im Armaturenbrett (Serie). Das Licht lässt sich mittels beleuchtetem Drehschalter im Armaturenbrett aktivieren. Die Nebelleuchten werden durch Tasten neben dem Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Ein Licht- und Regensensor ist beim X1 Serie. Der Regensensor lässt sich über eine zusätzliche Taste im rechten Lenkstockhebel einschalten. Die Tachoinstrumente sind klar gezeichnet und lassen sich einwandfrei ablesen. Für alle wichtigen Funktionen gibt es Anzeigen und Kontrollleuchten. Eine Motortemperaturenanzeige ist vorhanden, es gibt dafür aber kein klassisches Zeigerinstrument. Man muss die Temperatur stattdessen im Bordcomputer abrufen. Eine Momentanverbrauchsanzeige findet man dort ebenfalls. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist logisch aufgebaut und einfach zu bedienen, könnte aber etwas höher positioniert sein. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert (optional). Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und lassen sich auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe noch schließen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen (optionales Außenspiegelpaket). Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet und im Dunkeln beleuchtet, die Lüftungsregler jedoch nicht. Im X1 gibt es optional ein Head-Up-Display, welches die für den Fahrer wichtigen Informationen in die Frontscheibe projiziert (im Umfang Navigation Plus enthalten, im Testwagen). Ein Tempomat ist bei Wahl des xLine-Pakets Serie, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) ist im Driving Assistant Plus enthalten (im Testwagen). Das im Testwagen verbaute Navigationssystem mit 8,8-Zoll-Display ist in optimaler Höhe angeordnet. Die Bedienung des iDrive-Systems ist nach einer gewissen Übung recht einfach, die Menüs sind logisch aufgebaut. Der praktische Dreh-Drück-Steller (iDrive-Controller) erlaubt ein schnelles und zielsicheres Navigieren zwischen den einzelnen Menüs, auch während der Fahrt. Die Direktwahltasten für die grundsätzlichen Funktionen (Navigation, Telefon und Radio/Media) am iDrive-Controller erleichtern die Handhabung ebenso wie die acht frei belegbaren Favoritentasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Das optionale Hifi-Lautsprechersystem von Harman Kardon bietet eine hohe Klangqualität. Die Vordersitze sind gegen Aufpreis elektrisch einstellbar, der Fahrersitz hat zudem eine Memory-Funktion (beides im Testwagen). Helle LED-Leseleuchten vorn und hinten sind im Lichtpaket enthalten. Becher- und Flaschenhalter in den Türen sowie zusätzliche Fächer in der Mittelkonsole und Mittelarmlehne bieten genügend Ablagemöglichkeiten. Im Fond gibt es Netze an der Rückseite der Vordersitze (keine geschlossenen Lehnentaschen), sowie kleine Türfächer und Becherhalter in der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet, klimatisiert und abschließbar. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dem Fahrer eine Warnung im Kombiinstrument angezeigt.



Wie bereits beim Vorgängermodell befindet sich die Funktionalität auf hohem Niveau, die Verarbeitungsqualität ist deutlich besser geworden.

⊖ Die Mittelarmlehne vorn stört stark beim An- und Abschnallen, der für den hinteren Mittelsitz am Dachhimmel angebrachte Gurt ist umständlich zu erreichen und anzulegen.

1,8

Raumangebot vorne*

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompakt-Klasse bietet der X1 ein großzügiges Platzangebot. Die Beinfreiheit reicht für rund 1,95 Meter große Personen, die Kopffreiheit sogar noch für weitaus größere. Der recht flache Instrumententräger und die große Windschutzscheibe sorgen im Verbund mit der guten Innenraumbreite und der üppigen Kopffreiheit für ein angenehmes Raumgefühl.

2,2 Raumangebot hinten*

⊕ Das Platzangebot im Fond kann ebenfalls überzeugen. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für bis zu 1,90 Meter große Insassen, die Kopffreiheit sogar für bis zu zwei Meter große Passagiere. Das Raumgefühl ist gut und wird lediglich durch die recht hohe und nach hinten ansteigende Fensterlinie geschmälert.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,5 Innenraum-Variabilität

Gegen Aufpreis lässt sich die Rücksitzbank um bis zu 13 Zentimeter in Längsrichtung verschieben, zudem kann die Neigung der Lehnen in sechs Stufen verstellt werden (beides nicht im Testwagen). Abgesehen davon bietet der X1 mit Ausnahme der Vordersitze, die sich in Liegeposition bringen lassen, keine weiteren Variationsmöglichkeiten oder Sitzvarianten.

2,1 KOMFORT

2,2 Federung

Der Testwagen war mit der optionalen zweistufigen Dämpferregelung (Dynamische Dämpfer Control) ausgestattet. Dabei hat der Fahrer die Wahl zwischen den Dämpfermodi Comfort und Sport. Neben dem Standardfahrwerk ist noch das M-Sportfahrwerk erhältlich, das eine straffere Feder-Dämpfer-Abstimmung sowie eine Tieferlegung der Karosserie um zehn Millimeter umfasst.

⊕ Die Abstimmung der Federung im Comfort-Modus ist gut gelungen, während die Sport-Einstellung zwar keine übertriebene, aber doch spürbare Härte und damit auch etwas Unruhe ins Auto bringt. Auf der Autobahn überzeugt der X1 mit einem angenehmen Federungskomfort, allerdings führen lange Bodenwellen bereits bei geringer Zuladung zu vergleichsweise starken Aufbaubewegungen, speziell beim Ausfedern. Eine straffere Auslegung der Dämpferzugstufe würde hier Abhilfe schaffen. Kurze Wellen verdaut das Fahrwerk gelassen, auch das Ansprechverhalten bei kurz aufeinander folgenden Bodenwellen ist gut. Kleinere Unebenheiten wie Kanaldeckel oder Quertfugen werden ordentlich absorbiert und dringen nicht allzu stark zu den Insassen durch. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster sind Vibrationen recht deutlich im Lenkrad zu spüren, zudem neigt die Karosserie etwas zum Dröhnen. Flott durchfahrene Kurven quittiert die Karosserie mit vergleichsweise starker Seitenneigung - eine Folge der im Vergleich zum Vorgänger softeren Fahrwerksabstimmung sowie höheren Karosserie (plus fünf Zentimeter).

2,0 Sitze

Der Aufenthalt auf der Rücksitzbank gestaltet sich nicht ganz so angenehm wie in der ersten Reihe. Dafür bietet die recht straff gepolsterte und wenig konturierte Bank den Insassen zu wenig Seitenhalt. Die Sitzposition geht in Ordnung, wird allerdings durch die recht steile, nicht verstellbare Lehne beeinträchtigt.

⊕ Zum ADAC Autotest trat der BWW mit den aufpreispflichtigen, aber empfehlenswerten Sportsitzen sowie verstellbarer Lordosenstütze (Intensität und Höhe), elektrischer Sitzverstellung samt Memory-Funktion und Lederpolsterung an. Die Sitze sind angenehm straff gepolstert und überzeugen dank der kräftigen und im Rückenbereich sogar einstellbaren Seitenwangen mit gutem Seitenhalt, allerdings sind die Sitze speziell für kräftigere Personen recht schmal geraten.

Aufgrund der vielfältigen Einstellmöglichkeiten und des weiten Verstellbereichs lässt sich rasch eine bequeme Sitzposition finden: Neben der obligatorischen Sitzhöhen- und Sitzlängsverstellung lässt sich zudem die Neigung der Sitzfläche sowie deren Länge justieren. Die Kopfstützen sind jedoch lediglich in der Höhe einstellbar, der Abstand zum Kopf nicht. Die zumindest in der Höhe (in Längsrichtung nicht) verstellbare Mittelarmlehne erhöht den Sitzkomfort ebenso wie das stabile Trittbrett für den im Automatik-X1 beschäftigungslosen linken Fuß.

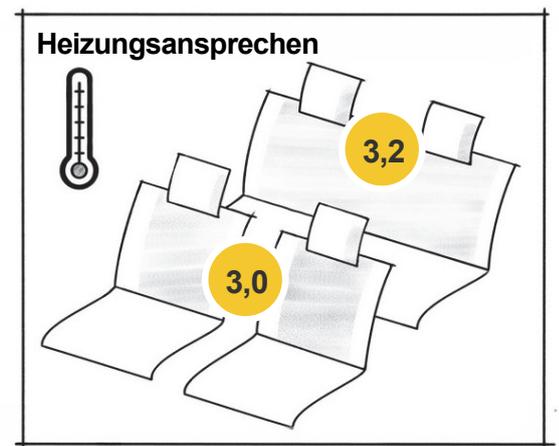
1,5 Innengeräusch

⊕ Auch beim Geräuschkomfort hat der X1 Fortschritte gemacht. Hier machen sich die Anstrengungen wie zusätzliche Dichtungen zwischen Kotflügel und Vordertür positiv bemerkbar. Bei 130 km/h beträgt der Lärmpegel niedrige 65,5 dB(A). Während der Dieselmotor im Stadtverkehr noch recht präsent ist, geht er bei höheren Geschwindigkeiten zwischen den übrigen Fahrgeräuschen unter. Die Windgeräusche halten sich selbst bei hohen Geschwindigkeiten in Grenzen, sonst oftmals eine Schwäche von BMW-Modellen.

2,1 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der X1 mit dem Dieselmotor befriedigend ab, der Innenraum erreicht vorn wie hinten nach durchschnittlich langer Zeit ein angenehmes Temperaturniveau.

⊕ Bereits ab Werk ist der X1 mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, in der getestete Variante xLine ist sogar eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Während sich die Temperatur für die vorn Sitzenden separat einstellen lässt, muss die Luftmengenverteilung für beide gemeinsam vorgenommen werden. Die Bereiche oben, Mitte und unten lassen sich einzeln anwählen, allerdings gibt es dafür nur eine Taste, was die Auswahl etwas umständlich gestaltet. Zum Umfang der Klimaautomatik zählt auch eine Umluftautomatik mittels Luftgütesensor sowie ein Aktivkohlefilter gegen unangenehme Gerüche.



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

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Bei den Fahrleistungsmessungen kann der X1 mit dem 190 PS starken Turbodiesel überzeugen. Dank des üppigen Drehmoments von 400 Newtonmetern, das in einem Bereich von 1.750 bis 2.500 Touren ansteht, ist das Triebwerk gut bei Kräften und hat mit dem 1,65 Tonnen schweren SUV wenig Mühe. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Bayer in flotten 4,9 Sekunden. BMW gibt den Standardsprint von 0 auf 100 km/h mit 7,6 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit soll bei 219 km/h liegen - mehr als ausreichende Werte für ein SUV der Kompaktklasse.

3,2

Laufkultur

Bei der Laufkultur leistet sich der X1 den einzigen echten Ausrutscher. Besonders im Stand vibriert das Lenkrad stark, was für den Fahrer sehr unangenehm ist. Zudem sind die Vibrationen des Dieselmotors auch in der Pedalerie sowie in den Sitzen zu spüren und schmälern das Komfortempfinden nachhaltig. Störende Brummgeräusche verkneift sich der Motor weitgehend, da die Automatik bei zu niedrigen Drehzahlen und hoher Lastanforderung zurückschaltet. Im EcoPro-Modus hält das Getriebe die Fahrstufe allerdings auch bei diesem Zustand, dann ist im Innenraum ein leichtes Dröhnen zu vernehmen.

1,5

Schaltung

⊕ Die von Aisin zugelieferte Achtstufen-Automatik überzeugt auf ganzer Linie und ist eine dringende Kaufempfehlung für alle angehenden X1-Fahrer. Die Wandler-Automatik schaltet schnell und sanft, gleichzeitig reagiert sie spontan auf Gaspedalbefehle. Manuelle Schalteinstrumente via Schalthebel oder Lenkradschaltwippen (bei Sport-Automatik) kann man sich getrost sparen, da das Getriebe in nahezu allen Fahrsituationen den passenden Gang parat hält. Die gut funktionierende Kriechfunktion erleichtert das Rangieren, die serienmäßige Anfahrhilfe bremst den Wagen an Steigungen für einige Zeit fest. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet schnell und beim Ausschalten auch ohne unschönes Motorschütteln, beim Wiederanlassen ist allerdings ein deutlicher Ruck zu spüren.

1,5

Getriebeabstufung

⊕ Das Achtstufen-Automatikgetriebe ist weit gespreizt und gleichzeitig eng gestuft. Durch die hohe Spreizung (Verhältnis zwischen größter und kleinster Übersetzung) hat der Motor in den unteren Gängen ein gutes Beschleunigungsvermögen und läuft bei hohen Geschwindigkeiten mit niedrigen Drehzahlen, die enge Stufung zwischen den Gängen sorgt für kleine Drehzahlsprünge, wodurch der Motor öfters im verbrauchsoptimalen Bereich arbeiten kann. Bei Tempo 130 zeigt der Drehzahlmesser im lang übersetzten achten Gang lediglich 2.100 Touren an, was neben dem Geräuschkomfort auch dem Kraftstoffverbrauch zu Gute kommt.

2,0

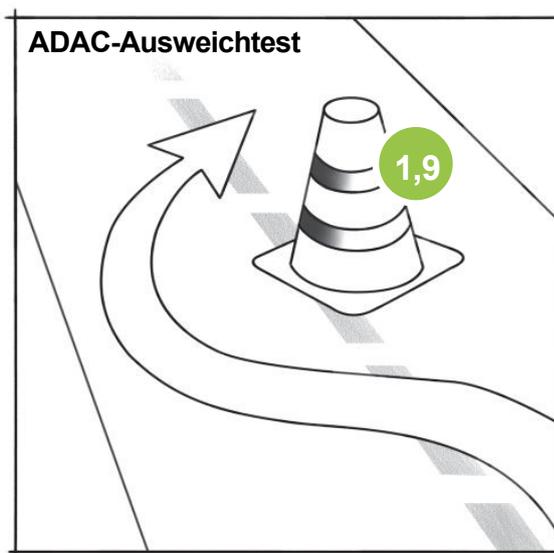
FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

Fahrstabilität

⊕ Bei den Fahrdynamikprüfungen verhält sich das kleinste X-Modell der Münchner sehr fahrsicher und unproblematisch. Im ADAC Ausweichtest stellt das Kompakt-SUV keine großen Ansprüche an den Fahrer und durchfährt den Hütchenparcours sicher, allerdings zeigt sich der BMW dabei nicht sonderlich fahraktiv und wird vom elektronischen Stabilitätsprogramm vergleichsweise stark eingebremst. Zu Beginn des Ausweichvorgangs verhält sich der Wagen recht neutral und setzt den ersten Lenkbefehl gut um. Der darauffolgende ESP-Eingriff fällt recht stark und grob aus, der X1 baut dabei ordentlich Geschwindigkeit ab.

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.

Beim anschließenden Zurücklenken schiebt der Allradler sicher über die Vorderräder und lässt sich problemlos in die ursprüngliche Fahrgasse zurückmanövrieren. Das Eigenlenkverhalten des X1 ist ebenfalls untersteuernd ausgelegt, im Grenzbereich schiebt er über die Vorderräder zum Kurvenrand. Provozierte Lastwechsel in schnell durchfahrenen Kurven bringen den Münchner kaum aus der Ruhe, das Heck drängt dabei nur sanft und sehr gut kontrollierbar nach außen. Der Geradeauslauf speziell bei hohen Geschwindigkeiten ist auffallend gut - oftmals nicht gerade eine Stärke von BMW-Modellen. Hier zahlt es sich aus, dass die Münchner im Falle des X1 von Heck- auf für den Geradeauslauf förderlichen Frontantrieb umgestellt haben - bei höheren Geschwindigkeiten sind die xDrive-Modelle des X1 nur mit angetriebenen Vorderrädern unterwegs. Ein plötzlicher Lenkimpuls bringt ordentlich Unruhe ins Fahrzeug und es dauert auch vergleichsweise lange, ehe die Karosserie sich beruhigt und das Lenkrad ausgependelt hat.

2,8 Lenkung*

Der Testwagen war mit der optionalen variablen Sportlenkung inklusive geschwindigkeitsabhängiger Lenkkraftunterstützung (Servotronic) ausgestattet. Die elektromechanische Servolenkung überzeugt mit einem harmonischen Ansprechverhalten und guter Rückmeldung. Diese erkaufte sich der X1 allerdings mit einer leichten Stöbigkeit, grobe Fahrbahnunebenheiten sind in der Lenkung zu spüren. Der Lenkkraftverlauf ist harmonisch. Dank der direkteren Übersetzung bei zunehmendem Lenkeinschlag hält sich der Lenkaufwand speziell im Stadtverkehr in Grenzen - von Anschlag zu Anschlag sind nur knapp 2,5 Umdrehungen nötig.

– Trotz der geschwindigkeitsabhängigen Lenkkraftunterstützung ist die Lenkung beim Rangieren, aber auch bei langsamer Fahrt etwa durch Kreisverkehre recht schwergängig und erfordert vom Fahrer einen erhöhten Kraftaufwand. Der ermittelte Wendekreis gibt ebenfalls Anlass zur Kritik: mit 11,5 Metern ist der X1 nicht übermäßig wendig.

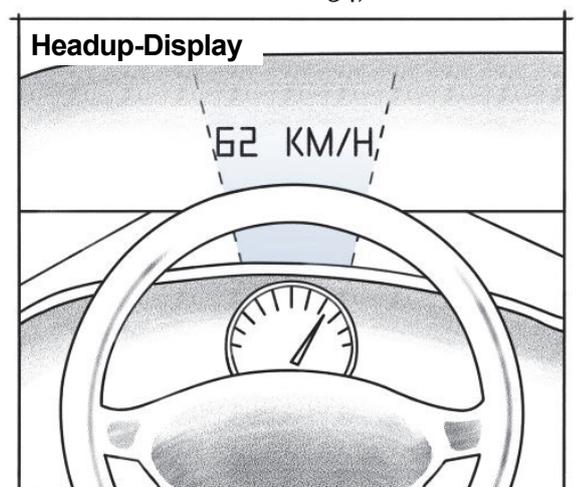
1,5 Bremse

+ Die mit innenbelüfteten Scheiben rundum ausgestattete Bremsanlage überzeugt mit kurzen Anhaltewegen. Aus Tempo 100 steht der X1 bei einer Vollbremsung durchschnittlich bereits nach 34,8 Metern (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza T001 der Größe 225/55 R17 97W) - ein guter Wert. Gewöhnungsbedürftig ist der vergleichsweise lange Pedalweg, ehe eine spürbare Verzögerung einsetzt.

1,4 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

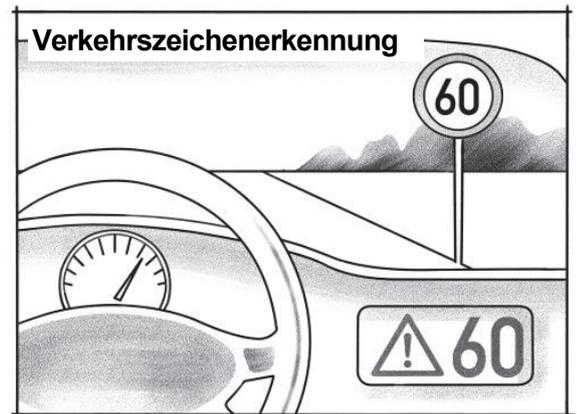
+ Der X1 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zusätzlich findet man ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das dem Fahrer die aktuellen Reifendrucke anzeigt und im Falle eines Druckverlusts eine Warnung ausgibt.



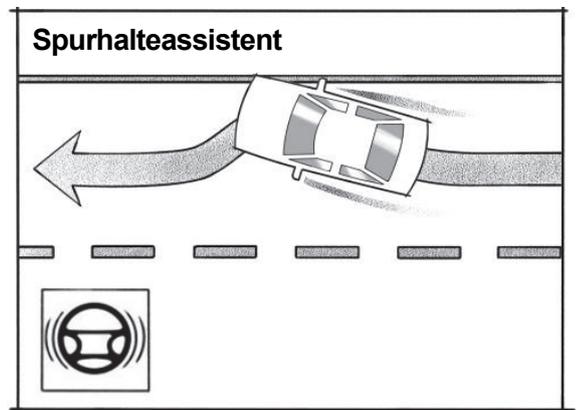
In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich (Run-Flat), die im Falle einer Reifenpanne für eine höhere Fahrstabilität sorgen. Bei einer Vollbremsung blinken die Bremslichter, wodurch nachfolgende Verkehrsteilnehmer frühzeitig auf die Gefahrenbremsung aufmerksam gemacht werden. Zusätzlich wird dann im Stand die Warnblinkanlage aktiviert. Der BMW ist serienmäßig mit einer kamerabasierten Kollisionswarnung samt City-Anbremsfunktion ausgestattet. Bei einem drohenden Auffahrunfall wird dem Fahrer frühzeitig eine Warnung angezeigt, bremst der Fahrer nicht, wird im Stadtverkehr kurz vor dem Aufprall automatisch die Bremse aktiviert. Dadurch kann die Aufprallgeschwindigkeit reduziert bzw. der Unfall ganz vermieden werden. Wählt man den optionalen "Driving Assistant", wird auch bei einer drohenden Kollision mit einem Fußgänger eine Warnung ausgegeben. Zusätzlich gibt es dann einen Spurverlassenswarner, eine Verkehrszeichenerkennung sowie einen Fernlichtassistenten. Zum Umfang der "Navigation Plus" gehört auch ein Head-Up-Display, das im Gegensatz zum technisch eng verwandten 2er Active Tourer allerdings auf eine unschöne Projektionsscheibe verzichtet und die Fahrinformationen (u.a. aktuelle Geschwindigkeit, Navigationshinweise, Geschwindigkeitsbegrenzungen) stattdessen direkt in die Frontscheibe einblendet. Zum Umfang der optionalen Bi-LED-Scheinwerfer zählt neben einer adaptiven Lichtverteilung auch ein in den Scheinwerfer integriertes Abbiegelicht in LED-Technik, das bis 70 km/h funktioniert. Der Motor kann nur bei gedrücktem Bremspedal gestartet werden - ein versehentlicher Motorstart ist somit nicht möglich. Ein Speed-Limiter ist ebenso serienmäßig wie der Müdigkeitswarner, der den Fahrstil anhand der Lenkbewegungen analysiert und bei Auffälligkeiten eine Pausenempfehlung ausgibt.

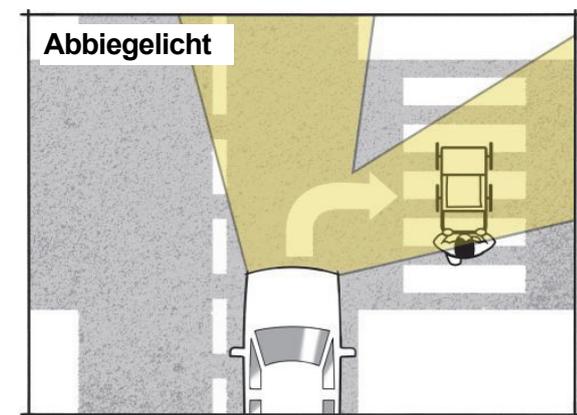
⊖ Einen Totwinkelassistenten bietet BMW für den X1 im Gegensatz zu zahlreichen Konkurrenzmodellen nicht an. Die LED-Scheinwerfer überzeugen zwar mit guter Ausleuchtung, eine Kurvenlicht mit schwenkbaren Scheinwerfern gibt es allerdings nicht, und der Fernlichtassistent kann andere Verkehrsteilnehmer nicht ausblenden wie etwa die LED-Scheinwerfer des BMW 3er. Anstelle eines radarbasierten Abstandsregeltempomaten vertraut BMW auf die günstigere Kamera-Technik, der einstellbare Geschwindigkeitsbereich reicht von null bis lediglich 140 km/h. Im Alltag konnte dieses System allerdings nicht überzeugen. Bei ungünstigen Witterungsverhältnissen wie starker Sonneneinstrahlung, heftigem Regen oder Nebel verweigerte es seinen Dienst und schaltete sich ab. Doch auch bei guten Sichtverhältnissen ließ die Regelqualität mit unharmonischen und teils abrupten Brems- und Beschleunigungsmanövern zu wünschen übrig. Immerhin lässt sich das System auch als konventioneller Tempomat ohne Abstandsregelung nutzen. Zudem ist eine Staufunktion integriert, die auf der Autobahn bis 60 km/h zusätzlich die Fahrspur hält.



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.



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.



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

1,4

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Bei den ADAC Crashtests überzeugt der X1 mit einer sehr guten Insassensicherheit. Er erreicht 90 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 12/2015) und erzielt insgesamt ein sehr gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Bereits ab Werk hat das Kompakt-SUV Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehende Kopfairbags an Bord. Die vorderen sowie die beiden äußeren Rücksitzplätze sind mit Gurtkraftbegrenzern sowie -straffern ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten bis knapp 1,85 Meter großen Personen guten Schutz, zusätzlich liegen sie nahe am Kopf an. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen; für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkraft aufbringen. Serienmäßig ist ein intelligentes Notrufsystem verbaut. Im Falle einer Airbagauslösung wird die erweiterte Notruf Funktion automatisch aktiviert. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprechverbindung aufgebaut. Die Multikollisionsbremse sorgt dafür, dass das Fahrzeug nach einem Unfalls schnell zum Stehen kommt und nicht unkontrolliert weiterfährt. Ein weiterer Zusammenstoß kann dadurch oftmals vermieden werden. Im Kofferraum findet man stabile Zurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck. Das Warndreieck ist gut erreichbar im Kofferraumdeckel untergebracht.
- Die Fondkopfstützen bieten nur Personen bis knapp 1,70 Meter Größe ausreichenden Schutz, der Abstand zum Kopf ist jedoch zufriedenstellend.

1,6

Kindersicherheit

- +** Die Kindersicherheit liegt auf hohem Niveau. Der X1 erreicht hier 87 Prozent der möglichen Punkte (Stand: 12/2015). Serienmäßig ist der Münchner mit Isofix-Vorrichtungen samt Ankerhaken auf den äußeren Fondplätze ausgestattet, beide Plätze sind zudem für Kindersitze sämtlicher Altersklassen geeignet. Gegen Aufpreis ist auch für den Beifahrersitz ein Isofix-System erhältlich. Die Zugänglichkeit ist gut, die Gurtschlösser sind fest fixiert und die Gurtlänge reicht auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf. Auch auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos mit den Gurten befestigt werden, die Beifahrerairbags lassen sich dafür einfach per Schlüsselschalter deaktivieren. Die elektrischen Fensterheber verfügen über eine früh eingreifende Einklemmschutzfunktion.
- Der Sitzplatz hinten in der Mitte eignet sich aufgrund der ungünstigen Form und den nicht passenden Gurtanlenkungen nicht zum Transport von Kindersitzen. Laut Betriebsanleitung ist der Sitz ohnehin nicht für Kindersitze geeignet.

2,0

Fußgängerschutz

- +** Beim Fußgängerschutz erzielt der BMW X1 74 Prozent der erreichbaren Punkte und damit ein gutes Ergebnis. Das SUV ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet. Im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger oder Fahrradfahrer wird die Motorhaube automatisch angehoben, um den Deformationsweg zwischen Haube und Motor zu erhöhen und das Verletzungsrisiko dadurch zu senken. Verbesserungspotential gibt es noch im unteren Bereich der Frontscheibe sowie am vorderen Teil der Motorhaube - beide Bereiche sind zu unnachgiebig gestaltet.

2,5

UMWELT/ECOTEST

3,7

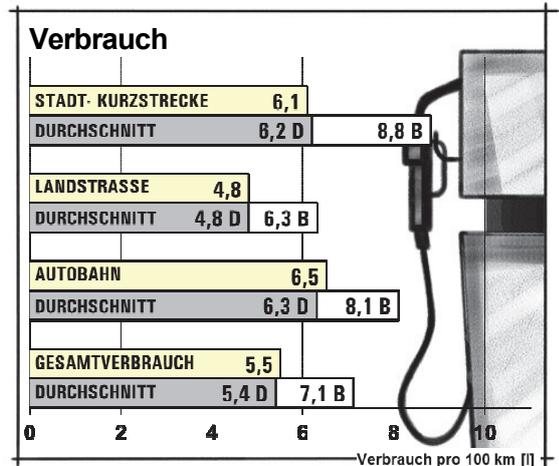
Verbrauch/CO₂*

Im ADAC EcoTest kommt der BMW X1 xDrive20d Steptronic auf einen CO₂-Ausstoß von 178 g/km, was 5,5 Litern pro 100 km entspricht. Dabei verbraucht das SUV in der Stadt 6,1 l/100 km, außerorts 4,8 l/100 km und auf der Autobahn 6,5 l/100 km. Dafür fährt der Münchner bescheidene 23 Punkte ein.

1,2

Schadstoffe

Der mit einem NO_x-Speicherkatalysator ausgerüstete X1 xDrive20d schneidet bei den Schadstoffmessungen sehr gut ab. Trotz des Verzichts auf den Einsatz der Harnstofflösung AdBlue in Verbindung mit einem SCR-Katalysator liegen die Schadstoffanteile durchgehend auf niedrigem Niveau. Der Lohn dafür sind 48 von 50 Punkten für die emittierten Schadstoffe. Insgesamt sammelt der X1 71 Punkte und sichert sich somit knapp den vierten Stern im ADAC EcoTest.



**Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-
durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D)
und mit Ottomotor (B)**

4,9

AUTOKOSTEN

3,3

Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der X1 xDrive20d günstigen Diesel konsumiert, fallen diese vergleichsweise gering aus.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der 2,0-Liter-Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte und somit Kosten. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem X1 durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Die teuren Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

1,6

Wertstabilität*

⊕ Dem neuen BMW X1 wird als xDrive20d mit Automatikgetriebe für den vierjährigen Haltzeitraum ein guter Restwertverlauf vorhergesagt. Abgesehen davon, dass das Modell brandneu ist, kommt dem X1 die hohe Nachfrage nach SUV-Modellen auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt sowie die hohe Zuverlässigkeit und das gute Image der BMW-Modelle zu Gute.

5,5 Kosten für Anschaffung*

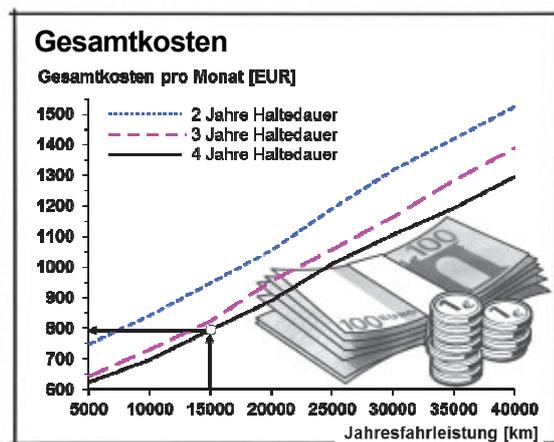
– Der Anschaffungspreis für den BMW X1 xDrive20d Steptronic in der getesteten xLine Ausstattung liegt bei happigen 43.450 Euro - sehr viel Geld, für ein SUV der Kompaktklasse. Der Bayer ist zwar zufriedenstellend ausgestattet, ordert man allerdings empfehlenswerte Extras wie das LED-Licht, das Fahrerassistenz-Paket Driving Assistant, das Head-up-Display oder die Sportsitze samt Sitzheizung, steuert der Preis zielstrebig auf die 50.000-Euro-Marke zu.

5,5 Fixkosten*

– Die Fixkosten liegen auf hohem Niveau. Neben den hohen Aufwendungen für die Kfz-Steuer in Höhe von 266 Euro sind dafür dafür vor allem die ungünstige Vollkasko- (VK: 24) und Teilkaskoeinstufungen (TK: 24) verantwortlich. Immerhin die Haftpflichtversicherung (KH: 18) fällt etwas günstiger aus.

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Gesamtkosten befinden sich aufgrund der hohen Werkstatt- und Reifenkosten sowie den stattlichen Fixkosten auf sehr einem hohem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 795 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	sDrive18i	xDrive20i Steptronic	xDrive25i Steptronic	sDrive18d	xDrive18d	xDrive20d Steptronic	xDrive25d Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1998	4/1998	4/1995	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	141 (192)	170 (231)	110 (150)	110 (150)	140 (190)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1250	280/1250	350/1250	330/1750	330/1750	400/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	9,7	7,4	6,5	9,2	9,2	7,6	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	223	235	205	204	219	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 SP	6,3 SP	6,4 SP	4,1 D	4,7 D	4,9 D	5,0 D
CO2 [g/km]	119	146	149	109	124	128	132
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/21	17/22/21	17/23/21	17/23/24	17/23/24	18/24/24	18/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	78	142	148	218	248	256	264
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	676	780	847	656	685	748	775
Preis [Euro]	29.950	37.600	42.500	32.900	34.900	40.200	42.500

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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R18W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/4,8/6,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	133 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	178 g/km
Innengeräusch 130 km/h	65,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4439/1821/1598 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2070 mm
Leergewicht/Zuladung	1655 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	365 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1105 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	100 Euro
Monatliche Werkstattkosten	96 Euro
Monatliche Fixkosten	134 Euro
Monatlicher Wertverlust	465 Euro
Monatliche Gesamtkosten	795 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/24
Grundpreis	43.450 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 (Bestandteil LED-Scheinwerfer)	990 Euro ^o
Automatikgetriebe	2100 Euro ^o
elektronische Dämpferkontrolle	500 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display (inkl. Navigationssystem)	2690 Euro ^o
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	990 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (im Paket)	650 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Beifahrersitzlehne umklappbar	190 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro ^o
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	950 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro
Einparkhilfe hinten	Serie
Lackierung Metallic	690 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen