



BMW X1 sDrive18d xLine Steptronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Mitte 2019 verpasste BMW dem erfolgreichen X1 eine behutsame Modellpflege – F48 LCI (Life Cycle Impulse). Wir testen den sDrive 18d mit dem Vierzylinder-Turbodiesel und der Achtgang-Automatik Steptronic Sport in der Modellvariante xLine. Das überarbeitete SUV der unteren Mittelklasse ist an den größeren, in der Mitte mit Aluminium-Längsstäben verbundenen Nieren zu erkennen. Auffällig sind zudem die optionalen LED-Scheinwerfer mit hexagonalem Leuchtendesign, die in den Stoßfänger integrierten LED-Nebelscheinwerfer sowie der Unterbodenschutz in Silber matt, der sich über den Seitenschweller bis zum Heck fortsetzt. Das Fahrzeugheck wiederum prägen neu gestaltete LED-Leuchten und vergrößerte Endrohre. Dem Innenraum verleihen die Materialien und Kontrastnähte an der Armaturentafel, die Ambientebeleuchtung in Instrumententafel und Türen, das Kombiinstrument in „Black-Panel-Technik“ sowie das optionale 10,25-Zoll-Touchdisplay einen modernen und zugleich wertigen Eindruck.

Der X1 ist in unterschiedlichen Motorisierungen mit Front- oder Allradantrieb erhältlich. Der 2,0-l-Motor unseres Testwagens leistet 150 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 350 Nm. Damit beschleunigt das über 1,6 Tonnen schwere SUV von 0 auf 100 km/h in 9,4 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 205 km/h. Der sDrive18d überzeugt vielmehr im ADAC Ecotest: In keinem Fahrzyklus und Lastzustand sind die Emissionen erhöht. Selbst im Autobahnzyklus mit hohem Vollastanteil ist der Stickoxidausstoß gering. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei 6 Litern auf 100 Kilometer.

In puncto Assistenzsysteme kann kritisiert werden, dass weiterhin der Bereich vor dem Fahrzeug ausschließlich über die Frontkamera (ohne Radarsensor) überwacht wird, sodass beispielsweise der Abstandshalteassistent lediglich bis zu einer Geschwindigkeit von 140 km/h funktioniert – sofern eingeschränkte Sichtverhältnisse keinen kompletten Systemausfall verursachen. Der X1 ist kein günstiges Einstiegs-SUV: Die getestete Modellvariante xLine ist ab 38.200 Euro erhältlich – der Testwagen inklusive Sonderausstattung kostet 57.840 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Tucson, Jaguar E-Pace, Jeep Compass, KIA Sportage, Land Rover Evoque, Mazda CX-5, Mini Countryman, Volvo XC40.

- + **agiles Fahrverhalten, geringe Emissionen, einfache Bedienung, harmonisches Automatikgetriebe**
- **hoher Fahrzeugpreis, kamerabasierte Assistenzfunktionen, Basisversion mit Halogenscheinwerfern**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,4
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest **★★★★☆**

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Der X1 ist gut verarbeitet, die Spaltmaße an der Karosserie verlaufen gleichmäßig. Am Interieur gibt es ebenfalls kaum Kritik. Für Oberflächen im oberen Bereich wurden geschäumte Materialien verwendet. Im Detail könnten aber die Passungen etwas genauer und die Kanten besser entgratet sein. So ist

beispielsweise die Abdeckung der Kamera hinter der Frontscheibe wacklig – im Alltag zwar unbedeutend, für den Preis sollte die fühlbare Qualität aber höher sein. Der Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet – lediglich im hinteren Bereich zerklüftet.

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit dem serienmäßigen 51-Liter-Tank kommt der Testwagen auf Basis des Ecotest-Verbrauchs etwa 850 Kilometer weit. Gegen Aufpreis fasst der Tank 10 Liter mehr. Die maximale Zuladung im Falle des Testwagens beträgt 445 kg – für die meisten Fälle ausreichend. Davon können 75 Kilogramm auf dem Dach (ausstattungsabhängige Dachreling) sowie 80 Kilogramm auf der optionalen Anhängerkupplung transportiert werden. Die maximale Anhängelast für gebremste Hänger beträgt ordentliche 1,8 Tonnen – für ungebremste 750 Kilogramm. Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen verhindert das versehentliche Befüllen mit falschem Kraftstoff. Die Abgasnach-

behandlung mit Harnstoff erfordert das regelmäßige Auffüllen des AdBlue-Tanks, der gut zugänglich neben dem Dieselstutzen befüllt wird. Der AdBlue-Tank fasst 20,5 Liter.

⊖ Serienmäßig gibt es bei einer Reifenpanne keine Möglichkeit, mobil zu bleiben. Gegen Aufpreis stehen ein Reifenreparaturset oder Reifen mit Notlauf Eigenschaften zur Verfügung.

Die Dachreling zählt nicht in allen Ausstattungslinien zur Serienausstattung.

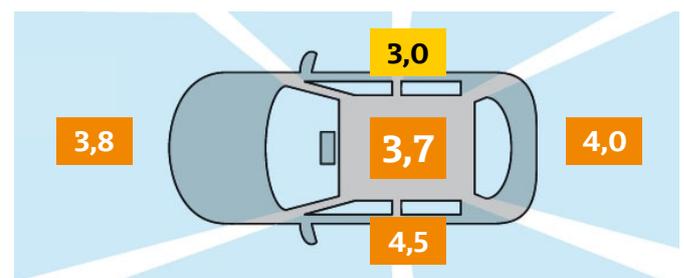
2,7 Licht und Sicht

Die bei der xLine serienmäßigen LED-Scheinwerfer können optional gegen adaptive LED-Scheinwerfer (Testwagenausstattung) ersetzt werden, die die Fahrbahn gut ausleuchten und Zusatzfunktionen wie einen blendfreien Fernlichtassistenten und eine adaptive Lichtverteilung ermöglichen. Weitere Funktionen wie Kurvenlicht sind für den X1 nicht erhältlich. Die Karosserie lässt sich vorn und hinten insgesamt gut abschätzen, die Rundumsichtmessung stellt dem X1 allerdings ein mäßiges Zeugnis aus. Wie bei den meisten modernen Autos sind die hinteren Dachsäulen recht breit geraten. Die hinteren Einparkensoren sind serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis

gibt es zudem vorn welche (inklusive Parklenkassistenten). Eine Rückfahrkamera unterstützt gegen Aufpreis beim Rangieren.

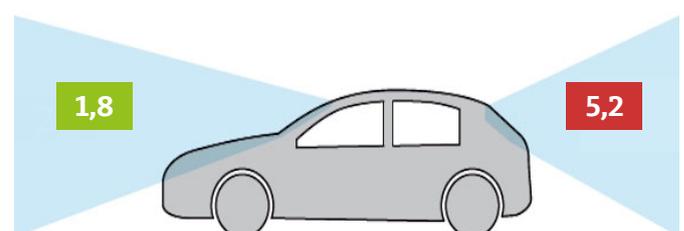
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

⊖ In der Basisversion zählen Halogenscheinwerfer zur Serienausstattung. Trotz serienmäßiger Nebelscheinwerfer ist das Abbiegelicht lediglich gegen Aufpreis in den höher-

wertigeren LED-Scheinwerfern integriert. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht erhältlich.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Hier spielt der X1 die SUV-Vorteile aus: Bis auf den recht hohen Schweller bietet er einen entspannten Einstieg, vor allem durch die in angenehmer Höhe montierten Vordersitze: Sie befinden sich in der untersten Stellung knapp 52 Zentimeter über dem Boden. Hinten verkleinert der Radlauf den Einstieg etwas, man kann aber immer noch bequem ein- und aussteigen – Haltegriffe gibt es über allen Türen.

Die Türgriff-, Vorfeld-, Türspiegel- und Fußraumbeleuchtung bringt an allen Seiten des Autos Licht ins Dunkel.

⊖ Das an sich gut funktionierende schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,6 Kofferraum-Volumen

Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich 365 Liter im Kofferraum verstauen. Entfernt man die Hutablage, sind es bis zum Dach 550 Liter. Dann können bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Legt man die Rücksitzlehne um, stehen bis zur Fensterunterkante 715 Liter zur Verfügung. Belädt man das Fahrzeug über die gesamte Fläche bis zum Dach, beträgt der Stauraum 1.280 Liter. Unter dem Kofferraumboden finden etwa 100 Liter zusätzlich Platz.



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

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Zusätzlichen Komfort schafft Sonderausstattung wie der Komfortzugang, der das berührungslose Öffnen und Schließen der Heckklappe ermöglicht.

⊕ Die (außer beim Basismodell) automatisch öffnende Heckklappe gibt eine gut nutzbare Öffnung frei. Selbst knapp 1,90 m große Personen können darunter stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen. Zudem lässt sich die Öffnungsweite auf die gewünschte Höhe einstellen. Der Kofferraum selbst ist praktisch, da nicht zerklüftet gestaltet, und glattflächige Seiten

erleichtern das Beladen. Die Ladekante ist durchschnittlich hoch: Man muss sein Gepäck rund 70 Zentimeter hoch in das Ladeabteil heben, der Kofferraumboden liegt angenehmerweise auf gleicher Höhe.

⊖ Nur eine Lampe beleuchtet den Kofferraum – das ist nicht ausreichend, gerade bei vollgepacktem Ladeabteil.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Fondsitzlehne kann dreigeteilt vom Innenraum aus umgeklappt werden – ein Ziehen an der jeweiligen Schlaufe reicht aus, und die Lehnen fallen nach vorn um. Für Kleinkram stehen im Heck zwei Taschenhaken, Seitenfächer sowie Platz unter dem Kofferraumboden zur Verfügung. Ein Gepäcktrennetz, das bei dachhoher Beladung die Sicherheit erhöht, ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊕ Entscheidet man sich gegen die Sportsitze oder elektrische Sitzverstellung, kann man eine umklappbare Beifahrersitzlehne bestellen.

⊖ Der Mittelgurt ist am Dachhimmel befestigt und muss vor dem Umklappen der Rücksitzlehnen am Hilfsschloss ausgehängt werden. Beim Umklappen der Rücksitzlehnen muss darauf geachtet werden, dass sich der Kopf außerhalb ihres Schwenkbereichs befindet.

Im Ladeabteil sind serienmäßig keine Verzurrösen zur Befestigung von Ladegut vorhanden.

2,1 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Die Bedienung des X1 gibt keine Rätsel auf. Zwar bietet das Bordmenü vielfältige Einstellmöglichkeiten, durch die nachvollziehbare Menüstrukturierung findet man sich aber gut zurecht. Das Kombiinstrument ist mit Black-Panel-Technologie ausgestattet und überzeugt durch die jederzeit einwandfreie Ablesbarkeit und die wertige Darstellung. Das optionale 10,25 Zoll große Touch Control-Display inklusive Navigationssystem (Testwagenausstattung), über das sich viele Fahrzeugfunktionen bequem steuern lassen, ist weit oben platziert und dadurch nicht optimal erreichbar. Der BMW ist ein simpel zu bedienendes Auto, was vor allem an den sinnfällig beschrifteten und gut beleuchteten Tasten liegt. Die Einstellbarkeit von Sitz und Lenkrad sowie die Erreichbarkeit von Lichtschalter, Automatikwählhebel und Klimaautomatik lassen keine Klagen aufkommen. Gut gefällt der zentrale Schalter, mit dem man in das Menü der verbauten Assistenzsysteme gelangt. Seine Beleuchtung variiert (je nach Anzahl der aktivierten Systeme) zwischen Rot, Orange und Grün – so ist auf einen Blick ersichtlich, ob alle Systeme aktiv sind.

⊖ Die iDrive-Kontrolleinheit samt Dreh-Drück-Steller ist zu tief angebracht – sie ist nur bequem erreichbar, wenn man die Mittelarmlehne ganz nach unten stellt.

Steht der Lichtschalter auf „0“, ist positiv zu vermerken, dass die automatische Fahrlichtsteuerung inklusive Tagfahrlicht

aktiv ist. Negativ ist allerdings, dass, wie auch bei eingeschaltetem Abblendlicht, die optionalen Lichtfunktionen wie Abbiegelicht und variable Fahrlichtsteuerung nicht aktiviert werden. Hierzu muss am Lichtschalter bewusst der Automatikmodus ausgewählt werden. Empfehlung: Lichtschalter immer im Automatikmodus belassen.

Die Außenspiegel klappen beim Abschließen des Fahrzeugs nicht automatisch ein, hierzu muss der Verriegelungsknopf der Fernbedienung gedrückt gehalten werden.



Die Funktionalität ist weitgehend einwandfrei, die Verarbeitungsqualität im Innenraum befindet sich zwar nicht überall auf Premiumniveau, ist jedoch angesichts der Fahrzeugklasse gut.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Im kleinsten X-Modell kann man Musik serienmäßig per AM/FM-Radio sowie per Bluetooth oder USB ins Auto bringen. Portable Geräte können serienmäßig an drei USB-Anschlüssen (1 x Typ A und 2 x Typ C) im Innenraum geladen werden. Im Kofferraum steht eine 12-Volt-Steckdose zur Verfügung. Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: eine BMW-eigene Musikanlage und als Top-System eines von Harman/Kardon.

Der X1 ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit vernetzt. Die zahlreichen Möglichkeiten der online-

basierten Funktionen wie Remote Control oder die separat erhältlichen Fahrzeug-Apps über BMW Online wie Microsoft Office oder Twitter kann man nach der Anmeldung im Connected Drive Store entdecken.

⊕ Ein CD-Laufwerk ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Android Auto und Apple CarPlay ziehen gegen Aufpreis ins Fahrzeug ein – bei anderen Herstellern sind diese Funktionen serienmäßig an Bord. Zudem kostet der digitale Radioempfang (DAB+) extra.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für größere Insassen ausreichen. Das Raumgefühl wird von den großen Fensterflächen begünstigt, durch die hohe Seitenlinie

und das Armaturenbrett allerdings etwas geschmälert. Gegen Aufpreis ist ein Panorama-Glasschiebedach erhältlich, das zusätzliches Licht in den Innenraum lässt.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Reihe fallen die Platzverhältnisse weniger großzügig aus. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für bis zu 1,95 m große Mitfahrer – über dem Kopf bleibt bei dieser Größe noch etwas Luft. Die nach hinten ansteigende Seitenlinie schmälert das Raumgefühl hinten deutlicher als vorn.

2,7 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum des SUV lässt sich an individuelle Bedürfnisse anpassen. Serienmäßig können die Fondsitze im Verhältnis 40:20:40 dreiteilig umgeklappt werden. Wenn man wie im Testwagen Aufpreis zahlt, lassen sich die Sitzbank zweigeteilt um bis zu 13 cm nach vorn verschieben und die Neigung der Rücksitzlehnen in sechs Stufen einstellen.

Vorn findet man genügend Ablagen für Kleinkram, Becher und Flaschen – hinten stehen zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne zur Verfügung. Das mit Filz ausgekleidete Handschuh-

2,5 KOMFORT

2,6 Federung

Der Testwagen hat das optionale, in zwei Stufen verstellbare Fahrwerk an Bord. Über den so genannten Fahrerlebnisschalter kann man zwischen den Modi Comfort (Standardeinstellung) und Sport auswählen. Die Sport-Einstellung der Dämpfer kann man sich getrost sparen, da es lediglich die Charakteristik des Fahrwerks von straff auf hart ändert. Im Comfort-Modus rollt der X1 recht verbindlich über Gullideckel und dergleichen,

2,5 Sitze

⊕ Die optionalen Sportsitze ermöglichen eine Anpassung der Sitzflächenneigung, außerdem sind die Lehnenwangenbreite einstellbar und die Sitzflächen verlängerbar. Gegen Aufpreis sind die gesamte Sitzeinstellung elektrisch und der Fahrersitz mit einer Memory-Funktion versehen. Zudem gibt es optional Lordosenstützen für beide Vordersitze. Die Sportsitze vorn gefallen mit einer guten und langstrecken-

2,9 Innengeräusch

Die Innengeräusche liegen insgesamt im erträglichen Rahmen: Beim starken Beschleunigen meldet sich der Diesel zu Wort, Fahrgeräusche liegen auf einem recht niedrigen Niveau und drängen sich nicht in den Vordergrund. Windgeräusche treten bei höheren Geschwindigkeiten stärker hervor. Bei einer



Auf den hinteren Sitzplätzen finden immerhin Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

fach ist beleuchtet, allerdings nicht allzu groß und weder klimatisiert noch abschließbar.

bleibt aber noch diesseits der Grenze zur übertriebenen Härte. Ein Poltern der Vorderachse ist allerdings mitunter zu hören. SUV-typisch wirkt der X1 im urbanen Umfeld recht steifbeinig. Auf Landstraße und Autobahn fühlt er sich spürbar wohler – hier schluckt er Bodenwellen, ohne ins Taumeln oder Nachschwingen zu kommen.

tauglichen Konturierung von Lehne und Sitzfläche. Größere oder breitere Insassen könnten aber etwas mehr Unterstützung der Schultern und seitlich mehr Platz auf der Sitzfläche vertragen.

Hinten sitzt man zwar deutlich weniger komfortabel, dennoch selbst auf längeren Reisen bequem genug. Der Kniewinkel ist jedoch recht spitz, gerade bei größeren Personen.

Geschwindigkeit von 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67,7 dB(A) – hier kann man sich mit den Insassen noch angenehm unterhalten oder ein Telefonat führen.

2,3 Klimatisierung

⊕ Bis auf das Basismodell ist jeder X1 mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperaturzonen sind per Knopfdruck synchronisierbar und die Intensität des Automatikmodus einstellbar. An sonnigen Tagen schützt die

optionale Sonnenschutzverglasung der hinteren Scheiben und der Heckscheibe vor zu starker Sonnenstrahlung. Gegen Aufpreis hat das SUV Sitzheizung vorn sowie ein beheizbares Lenkrad.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der X1 sDrive18d leistet 150 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 350 Nm. Damit sprintet der BMW gemäß Herstellerangaben in 9,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 205 km/h. Die ADAC Messungen bestätigen die passable Durchzugskraft

des Motors: In knapp sechs Sekunden ist der Spurt von 60 auf 100 km/h abgeschlossen, und der Durchzug bei niedrigen Geschwindigkeiten ist tadellos: Nicht mal eine Sekunde dauert es, um von 15 auf 30 km/h zu beschleunigen – damit ist das Einfädeln in den fließenden Verkehr kein Problem.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Bis auf ein stärkeres Brummen und deutliche Vibrationen bis 1.500 Umdrehungen ist der Motor ein angenehmer Vierzylinder-Diesel. Leider ist man innerorts recht häufig in dem genannten Drehzahlbereich unterwegs, da die Automatik den ökonomischsten Gang auswählt. Insgesamt fällt der Motor im Alltag nicht als übermäßig störend auf.

⊕ Die Leistungsentfaltung des Motors ist gut. Er spricht spontan auf Gasbefehle an und zieht kraftvoll und gleichmäßig durch das Drehzahlband.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der X1 sDrive18d ist serienmäßig mit einem Sechsgang-Handschaltgetriebe ausgestattet. Für einen knackigen Aufpreis von 2.250 Euro ist eine Achtgang-Wandlerautomatik samt Schaltwippen am Lenkrad (Testwagenausstattung) verbaut. Trotz der hohen Kosten ist die Automatik von Aisin eine klare Empfehlung, falls man nicht unbedingt per Hand schalten möchte.

Einer der acht Gänge passt immer und wird von der

Getriebesteuerung rechtzeitig eingelegt. Das Ganze geschieht, bis auf den ein oder anderen etwas knöchernen Gangwechsel in den unteren Gängen, schön geschmeidig und dennoch zügig. Im Sport-Modus wählt die Getriebesteuerung höhere Drehzahlen (die man wegen des ausreichenden Drehmoments nicht braucht) und legt die Gänge kompromissloser ein: Geschmackssache. Im höchsten Gang liegen bei 130 km/h circa 2.000 Kurbelwellenumdrehungen an.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Der X1 bleibt bei der Kurvenfahrt lange neutral, bis er im Grenzbereich untersteuert. Lastwechsel beeinflussen die Stabilität dabei nur in geringem Maße.

Geneigte Fahrbahnen oder Spurrinnen mag der X1 nicht besonders, übertreibt es aber nicht mit der selbstständigen Auswahl der Fahrspur. Ansonsten ist er ein gut positionierbares Auto, das sich präzise auf kurvigen Straßen fahren lässt.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich ein ähnliches Bild: Begleitet vom sensiblen, aber ziemlich früh eingreifenden ESP fährt der X1 untersteuernd, aber jederzeit lenkbar durch den Parcours. Reduziert man die Lenkwinkel und fährt eine sportliche Linie, drückt das Heck leicht und unterstützt das Einlenken – insgesamt ein gelungener Auftritt.

2,2 Lenkung

Der Testwagen hat die optionale M-Sportlenkung an Bord, die mittels direkterer Übersetzung um die Mittellage den Lenkwinkelbedarf verkleinert. Von Anschlag zu Anschlag reichen circa zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

⊕ Die Vorderachse spricht schon auf kleine Lenkbewegungen an, was den BMW zwar agil einlenken lässt, manchen Fahrern aber zu nervös sein dürfte. Die Lenkung zentriert dennoch ordentlich und sorgt mit der guten Rückmeldung für ein fahraktives Gefühl.

2,5 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der X1 nach durchschnittlich 35,0 m – ein zufriedenstellender Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das Ansprechverhalten ist passabel, die Dosierbarkeit leidet etwas unter dem synthetischen Pedalgefühl.

2,3 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitssausstattung des X1 ist grundsätzlich gut, hat aber ein paar Schwächen. Größtes Manko ist, dass das serienmäßige automatische Notbremssystem (bremst selbsttätig bis 80 km/h) und der optionale Abstandsregelautomat lediglich auf einer Frontkamera aufbauen. Bei guten Sichtverhältnissen ist das kein Problem, aber bei tief stehender Sonne, aufgeschleuderter Gischt, Streusalz oder anderen Widrigkeiten verweigert das System regelmäßig seinen Dienst, da es schlichtweg nichts mehr erkennt. Die Kamera wird zusätzlich für den optionalen Spurverlassenswarner und die serienmäßige Verkehrszeichenerkennung eingesetzt. Letztere kann erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen in den serienmäßigen Geschwindigkeitsbegrenzer übernehmen – eine Toleranz von +/- 10 km/h kann dabei voreingestellt werden.

Gegen Aufpreis verbaut BMW ein Head-up-Display, das beispielsweise Navigationsdaten, die Geschwindigkeit und erkannte Verkehrszeichen direkt in die Frontscheibe projiziert.

⊖ Dem Premiumanspruch des Münchner Herstellers entspricht die einfache und günstige Kameralösung nicht. Andere Hersteller oder selbst BMW verwenden in größeren Modellen ein Radarsystem, damit die Assistenzsysteme stabiler funktionieren. Somit würde der Abstandsregeltempomat über die vom X1 angebotenen 140 km/h hinaus funktionieren.

Das Head-up-Display ist lediglich in Verbindung mit dem kostenintensiven „Navigationssystem Plus“ erhältlich.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm bescheinigt dem X1 (Test: 12/2015) mit 90 Prozent der möglichen Punkte eine gute Insassensicherheit. Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten sind Serie, weitere Airbags sind nicht erhältlich. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis knapp 1,90 m Körpergröße, hinten darf man nicht über 1,75 m groß sein, sonst schützen die Kopfstützen nicht vernünftig vor einem Schleudertrauma.

Das kleine BMW-SUV ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet. Im Bedarfsfall wird automatisch (oder manuell per Knopfdruck) eine Verbindung über das BMW-Call Center zu einem Rettungsdienst hergestellt. Neben der aktuellen Fahrzeugposition werden Daten zur Unfallschwere übermittelt. Ebenfalls in jedem X1 ist eine Multikollisionsbremse verbaut. Das System bremst den Wagen nach einem Unfall ab, um anschließende Folgeunfälle möglichst zu vermeiden.

Der Verbandkasten hat keinen zugewiesenen Platz und ist daher unter Umständen unter dem Kofferraumboden schlecht erreichbar. Das Warndreieck ist besser verstaut – es ist in einer Halterung in der Heckklappe untergebracht und so stets gut zugänglich.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW gute 87 Prozent der möglichen Punkte bei den ADAC Crashtests (Test: 12/2015). Die Test-Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) per Gurt als auch auf den äußeren Fondsitzen per Isofix problemlos befestigen. Laut Bedienungsanleitung sind per Gurt befestigte Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen selbst im manuellen Modus einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Für einen Aufpreis von 50 Euro sind am Beifahrersitz Isofix-Bügel vorhanden.

2,9 Fußgängerschutz

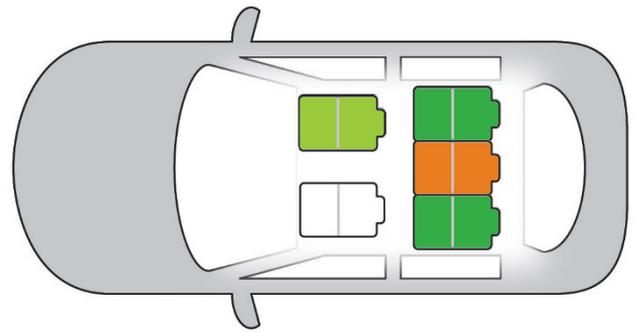
Beim Fußgängerschutz kann der X1 lediglich ein durchschnittliches Ergebnis einfahren und erhält 74 Prozent der möglichen Punkte (Test: 12/2015). Das optionale Paket Driving Assistant

Insgesamt erreicht der X1 im Euro NCAP-Crashtest die vollen fünf Sterne.

⊖ Sechs Verzurrrösen im Gepäckraum für eine Ladungssicherung über Kreuz sind lediglich optional erhältlich.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich per einfachem Schalter direkt an der jeweiligen Tür aktivieren. Keine gute Lösung – ab einem gewissen Alter ist es für die Kleinen ein Leichtes, die Sicherung aufzuheben. Die elektrisch angetriebene Heckklappe ist ohne zuverlässigen Einklemmschutz ausgestattet. Durch die auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

erweitert die serienmäßige Auffahrwarnung um eine Personenerkennung.

2,5

UMWELT/ECOTEST

4,0

Verbrauch/CO2

⊖ Der X1 sDrive 18d erreicht in diesem Kapitel mit einer CO2-Bilanz von 190 g/km lediglich 20 von 60 möglichen Punkten. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Die Verbrauchswerte pro 100 Kilometer im Einzelnen: Innerorts 6,4, außerorts 5,3 und auf der Autobahn 6,9 Liter.

1,0

Schadstoffe

⊕ Die Emissionen hat der BMW herausragend gut im Griff. Keine Schadstoffart ist auffällig, die Stickoxidemissionen sind gar auf sehr niedrigem Niveau. Teils sind sie von der sensiblen Messtechnik im ADAC Ecotest kaum mehr nachweisbar. So erreicht der Münchner 50 von 50 Punkten im Emissionskapitel und insgesamt 70 Punkte – dafür gibt es vier Sterne. Der X1 konnte die Messergebnisse auf der Messfahrt im Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

bestätigen. Die aufwändige Abgasreinigung mittels NOx-Speicherkat und Harnstoff-Einspritzung (AdBlue) zeigt Wirkung.

2,7

AUTOKOSTEN

2,7

Monatliche Gesamtkosten

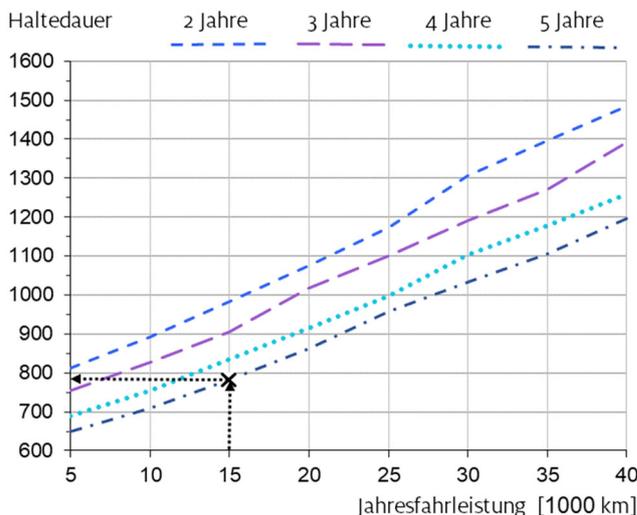
⊕ Der nicht allzu hohe Kraftstoffverbrauch und der im Vergleich zum Benzin niedrigere Dieselpreis reduzieren die Betriebskosten.

⊖ Da SUVs (fernab gesellschaftlicher Diskussionen) nach wie vor im Trend liegen, können die Hersteller entsprechende Preise aufrufen. So kostet der X1 sDrive 18d xLine inklusive Achtgang-Automatik mindestens 41.700 Euro. Dafür sind „konventionelle“ Fahrzeuge wie die 1er oder 3er Serie von BMW erhältlich – die sind dem X1 in mancherlei Hinsicht deutlich überlegen, etwa bei den Assistenzsystemen oder den Fahreigenschaften.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt stolze 284 Euro (Berechnung auf WLTP-Basis), und die Aufwendungen für die Versicherung sind durch die Einstufungen (Haftpflicht: 17, Teilkasko: 24, Vollkasko: 21) nicht gerade günstig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 783 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	sDrive18i	sDrive20i Advantage Steptronic (DKG)	xDrive25e Advantage Steptronic	xDrive25i Advantage Steptronic	sDrive18d	sDrive20d Advantage Steptronic	xDrive25d Advantage Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1998	3/1499	4/1998	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	141 (192)	162 (220)	170 (231)	110 (150)	140 (190)	170 (231)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1480	280/1350	385/0	350/1450	350/1750	400/1750	450/1500
0-100 km/h [s]	9,7	7,7	6,9	6,5	9,3	7,9	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	226	193	235	205	222	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,6 SP	6,9 SP	1,7 SP	7,5 SP	5,1 D	5,4 D	5,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	125	129	43	144	114	117	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/23	17/22/23	17/22/23	17/22/23	17/21/24	17/22/24	17/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	138	162	30	190	266	282	300
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	718	781	726	864	717	785	826
Preis [Euro]	32.266	38.650	44.499	44.743	34.654	41.380	44.499

Aufbau

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

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

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-HSC-FCM (WLTP), SCR-Kat, NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.995 cm³
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,46 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	225/50 R18 W
Länge/Breite/Höhe	4.447/1.821/1.598 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505/1.550 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Regensburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R19 96Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,3/6,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	158 g/km (WTW* 190 g/km)
Reichweite	850 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.620/445 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/715/1.280 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	110 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	468 Euro
Monatliche Gesamtkosten	783 Euro		
Steuer pro Jahr	284 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/24		
Basispreis X1 sDrive18d xLine Steptronic	41.672 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.840 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.733 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	500 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	500 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	500 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.120 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	350 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	350 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	400 Euro°/-
Head-up-Display	2.950 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	400 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	650 Euro° (Paket)/Serie
Spurassistent	650 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/250 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.400 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	170 Euro°/500 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro°/-
Lenkradheizung	200 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro
Metalllackierung	750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.300 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	2,0
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,2	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	2,6	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,7	Bremse	2,5
Innenraum	2,1	Sicherheit	2,3
Bedienung	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	2,7	Umwelt/EcoTest	2,5
Komfort	2,5	Verbrauch/CO ₂	4,0
Federung	2,6	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Juni 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer