



## BMW 118i Sport Line Steptronic (DKG)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Nun also auch der 1er von BMW: Nach dem 2er Active Tourer und den kompakten SUVs X1 und X2 macht auch der Einsteiger-BMW Schluss mit dem Hinterradantrieb. Das Alleinstellungsmerkmal ist damit passé. Wie bei der Konkurrenz gelangt die Antriebskraft jetzt über die Vorderräder auf den Asphalt. Ausnahme sind der 120d xDrive sowie die sportliche Speersitze M135i, die beide über einen Hang-On-Allradantrieb verfügen - die Hinterachse wird dabei im Bedarfsfall zugeschaltet. Neben der Kostenersparnis durch Skaleneffekte - die Frontantriebsplattform kommt neben den erwähnten Modellen auch bei sämtlichen Minis zum Einsatz - spricht vor allem die bessere Raumökonomie für den Frontantrieb. Und in der Tat: Trotz nur marginal längerer Karosserie bietet die dritte Einser-Generation nicht nur deutlich mehr Beinfreiheit im Fond, auch das Maximalvolumen des Kofferraums ist eine ganze Ecke größer. Große Fortschritte hat die Neuauflage auch bei der Material- und Verarbeitungsqualität gemacht, hier wird BMW endlich dem Premiumanspruch der Marke und den saftigen Preisen gerecht. An der Bedienung gab es beim Einser auch bisher nichts auszusetzen, bis auf das mäßig ablesbare optionale Kombiinstrument ist das auch jetzt der Fall. Der 140 PS starke Einstiegsbenziner hat mit dem 1,4 Tonnen schweren 118i keine allzu große Mühe, die Fahrleistungen sind im Alltag vollkommen ausreichend. Leider fällt der Verbrauch mit 6,7 l/100 km etwas hoch aus, da geht mancher Konkurrent sparsamer mit dem Kraftstoff um. Immerhin sind die Schadstoffemissionen auch dank des serienmäßigen Partikelfilters erfreulich niedrig. Der derzeit günstigste 1er kostet stattliche 28.300 Euro, der Testwagen mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattung Sport Line kratzt sogar an der 45.000-Euro-Marke. **Konkurrenten:** u. a. Audi A3 Sportback, KIA Ceed, Hyundai i30, Mercedes A-Klasse, Seat Leon, VW Golf.

⊕ gute Verarbeitungsqualität, durchdachtes Bediensystem, sichere Fahreigenschaften, geringe Schadstoffemissionen

⊖ teuer in der Anschaffung, weder Runflatreifen noch Reserverad erhältlich, ruppiges Start-Stopp-System

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,4

### Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,1 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des neuen 1er von BMW ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist gut verkleidet und aerodynamisch optimiert, nur im mittleren und hinteren Bereich sieht man noch Stellen ohne separate Verkleidung. Auch den Innenraum hat BMW sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest, nichts klappert oder knarzt. Das Bemühen um eine gute Materialqualität ist zu sehen und zu spüren, viele Kunststoffflächen sind geschäumt und damit weich - selbst an den hinteren Türen, was in dieser Klasse inzwischen eine

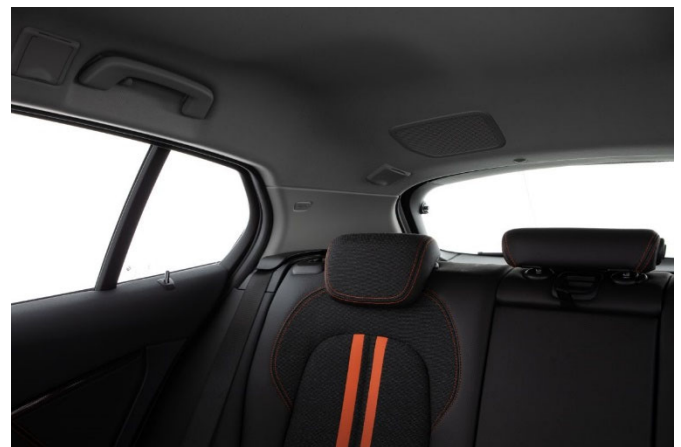
Seltenheit ist. Der neue 1er wirkt hochwertiger als der Vorgänger, gleichzeitig bleibt der Abstand zu den größeren und teureren Modellen gewahrt. Wie bei vielen anderen Modellen hat BMW auch beim 1er die bedienerfreundliche Motorhaubenmechanik eingeführt: Man muss zweimal am Hebel im Fahrerfußraum ziehen, dann springt die Haube etwas auf. Anschließend genügt es, sie leicht anzuheben, zwei kräftige Gasdruckfedern öffnen sie komplett und halten sie auch offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront entfällt.

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 42 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 625 km - gegen Aufpreis erhält man einen 50 Liter großen Tank, dann liegt die Reichweite bei rund 745 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 465 kg – das sollte für vier Leute samt Gepäck ausreichen. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis zu 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn ein Anhänger hinten dran soll, darf er bis zu 1,3 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (695 kg bei ungebremsten Anhängern) - ein ausgewiesener Zugwagen ist der 118i damit nicht, "kleinere" Aufgaben kann er aber gut erledigen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem optionalen Reparaturset behelfen, ein Notrad ist nicht erhältlich, ebenso fehlen Radschraubenschlüssel und Wagenheber. Mit 4,32 m Länge ist der neue 1er für die Stadt ausreichend praktisch, auch die Breite mit 2,09 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,6 m.

### 2,4 Licht und Sicht

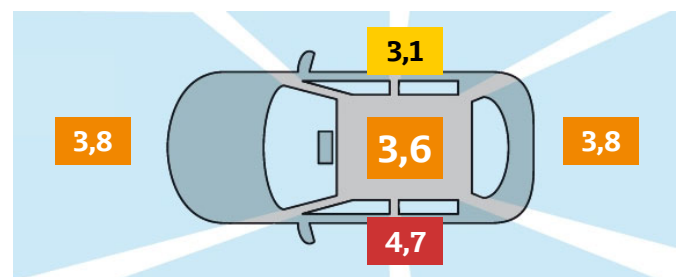
Die Enden des Fahrzeugs sind angemessen abschätzbar, auch wenn sich die Vorderkante der Motorhaube den Blicken des Fahrers weitgehend entzieht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der 118i mäßig ab, vor allem die hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen ein. Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Option auf den der Fahrerseite. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht in den seitlichen Bereich des Autos bietet ebenfalls nur der Fahreraußenspiegel. Die Außenspiegel sind beim neuen 1er grundsätzlich elektrisch einstell- und beheizbar. Die Einparkhilfe vorn und hinten ist serienmäßig, gegen Aufpreis kann man einen Parkassistenten



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

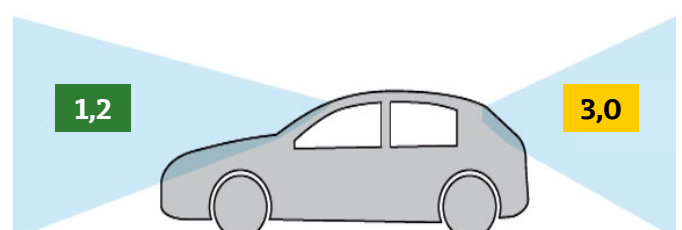
### Rundumsicht

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.



mit Rückfahrkamera ordern (Parking Assistant); dann ist ebenfalls der Rückfahrassistent enthalten, der die letzten 50 Meter in Vorwärtsfahrt bis 35 km/h abspeichert und auf Knopfdruck eigenständig zurückfährt. Ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht.

⊕ Das Basismodell des 1er ist lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgestattet. Die getestete Ausstattungslinie Sport Line ist serienmäßig mit LED-Leuchten ausgerüstet, der Testwagen hatte zudem die optionalen adaptiven LED-

Scheinwerfer an Bord. Diese gefallen mit einer homogenen Lichtverteilung und einer guten Reichweite. Sie beinhalten ein separates Abbiegelicht und eine Kurvenlichtfunktion - damit wird auf kurvigen Landstraßen die Ausleuchtung verbessert. Dann ist auch ein blendfreier Fernlichtassistent dabei, der über die Frontkamera andere Verkehrsteilnehmer erkennt und das Fernlicht partiell auf- und abblendet.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist wie bei BMW üblich leider nicht erhältlich.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Der neue 1er bleibt dem Karosseriekonzept des flachen Kompaktwagens treu, folglich kann er beim Ein- und Ausstieg nicht die Vorzüge eines Vans bieten. Die Sitzflächen sind allesamt eher niedrig über der Straße (Fahrsitz 40 cm über der Straße, wenn ganz nach unten eingestellt) und auch die Türausschnitte fallen nicht gerade hoch aus. Trotzdem, für ein windschnittiges Fahrzeug der Kompaktklasse bietet er einen angemessenen Zustiegskomfort. Bei den hinteren Plätzen behindern der eingeschränkte Platz im Fußbereich und die voluminösen Schweller. Die Türen sind recht kompakt, der seitliche Platzbedarf zum Öffnen ist damit moderat. Die Türhalter haben vorn drei, hinten leider nur zwei Rasten. Die Türen werden damit angemessen fest gehalten und fallen so auch an Steigungen nicht gleich auf oder zu. Für alle außen Sitzenden gibt es

Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u. a. Spot unten am Außenspiegel) ist beim Sport Line serienmäßig an Bord.

⊖ Der optionale Komfortzugang besitzt immer noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Zwar hat der Schlüssel jetzt eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach ein paar Minuten ohne Bewegung abschaltet, die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Nur so lässt sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 3,4 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 255 Liter. Baut man die Abdeckung aus und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 360 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 680 Liter verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.150 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 90 Liter Platz.



Mit 255 l Volumen ist der Kofferraum etwas kleiner als beim Vorgängermodell (280 l). Allerdings gibt es jetzt 90 Liter extra unter dem Kofferraumboden.

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die aufpreispflichtige elektrische Heckklappe - eine Seltenheit in diesem Segment - öffnet und schließt nach einem Druck auf die entsprechende Taste im Innenraum, auf dem Funkschlüssel oder an der Klappe selbst vollautomatisch. Auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ist dies möglich (im Testwagen, Teil des schlüssellosen Zugangs). Die Heckklappe öffnet weit, erst Personen deutlich über 1,90 m

Körpergröße sollten darauf achten, sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Klappe gibt eine ausreichend große und praktische Öffnung frei. Gut nutzbar ist der Kofferraum durch seine rechteckige Form. Die Ladekante befindet sich 70 cm über der Straße, innen muss das Gepäck über eine acht Zentimeter hohe Stufe gehoben werden.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt umklappbar (Option; asymmetrisch geteilt Serie). Das gelingt von den Rücksitzen aus über die Hebel an der Lehnenoberseite recht einfach, vom Kofferraum aus zur Not auch, ist aber umständlich. Der mittlere Gurt muss nicht ausgehängt werden, da er direkt an der Rückbank befestigt ist. Eine umklappbare Beifahrersitzlehne ist nicht verfügbar. Ein Kofferraumtrennnetz kostet Aufpreis, es

kann aber sowohl hinter der Rückbank als auch hinter den Vordersitzen befestigt werden. Im Kofferraum selbst stehen verschiedene Möglichkeiten zur Fixierung von kleinem und großem Gepäck zur Verfügung; es gibt rechts ein kleines Fach und ein Netz, links seitlich einen Befestigungsriemen, zwei Taschenhaken sowie vier Verzurrösen seitlich an der Verkleidung.

## 2,2 INNENRAUM

### 1,7 Bedienung

⊕ Das Cockpit im neuen 1er erinnert stark an das des aktuellen 3er von BMW - keine schlechten Voraussetzungen. BMW entwickelt seine Bedienung kontinuierlich weiter, optimiert und verbessert, bindet aber auch aktuelle Trends wie Touchscreens ein, die nicht unbedingt Vorteile bringen mögen, aber eben von manchen Kunden verlangt werden. Kein Problem, weil die bisher etablierten Eingabemethoden wie der iDrive-Controller erhalten bleiben. Man braucht schon eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das Bedienkonzept, dann aber kann man BMW-Modelle erstaunlich intuitiv steuern. Die aktuelle Ausbaustufe im neuen 1er lässt sich über den iDrive-Controller oder über den Bildschirm direkt bedienen. Das Hauptmenü kann man nach den eigenen Vorlieben neu zusammenstellen. Darüber hinaus ist für viele Funktionen auch die Bedienung über Sprachbefehle möglich (Option), wobei auf den Initialisierungsbefehl „Hey BMW“ in relativ freier Sprache der Wunsch geäußert werden kann - man muss nicht mehr wortgenau den einen Befehl formulieren, der für eine Funktion hinterlegt ist. Auffallend ist auch, wie schnell das Infotainmentsystem samt Sprachsteuerung nach dem Fahrzeugstart betriebsbereit ist - damit tun sich manche Konkurrenten deutlich schwerer. Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u. a. durch die passende Anordnung des Lenkrads, der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z. B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (mit Ausnahme der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Alle Bedieneinheiten sind hoch genug und griffgünstig verbaut. Die klassischen analogen Instrumente gehen serienmäßig in ein mittig platziertes 5,1-Zoll-Farbdisplay über. Der Testwagen ist mit dem optionalen volldigitalen „Live Cockpit“ ausgestattet, das in allen neueren BMW-Modellen zum Einsatz kommt. Allerdings bietet es auch

im neuen 1er Anlass zur Kritik. Die Ablesbarkeit des Tachometers ist aufgrund der zu groben Skalierung oberhalb von 60 km/h schlecht, weshalb man sich stets mit dem gleichzeitig eingeblendeten Digitaltacho behelfen muss. Weshalb das digitale Kombiinstrument hier dem Fahrer nicht die Möglichkeit einräumt, eine Ansicht mit klassischen Rundinstrumenten anzuwählen, ist unverständlich.

⊖ Ein verzichtbares Gimmick ist die optionale Gestensteuerung, mit deren Hilfe man einige wenige Funktionen wie etwa die Lautstärkeregelung oder das Annehmen von Telefonanrufen bedienen kann. Im Alltag erweist sich dies allerdings eher als Spielerei denn als nützliche Hilfe. Wenn Fahrer oder Beifahrer viel gestikulieren, kann es zudem zu ungewollten Fehlbedienungen kommen. Daher verwundert es nicht, dass bislang kaum ein anderer Hersteller auf diese Art der Befehlseingabe setzt.



Die Materialqualität hat sich im Vergleich zum Vorgänger merklich verbessert. Die Funktionalität war und ist gut.

## 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im neuen 1er kann man Musik serienmäßig per FM- oder DAB-Radio empfangen. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen, einen CD-Player gibt es aber gar nicht mehr. Portable Geräte kann man serienmäßig an einem 12-Volt-Anschluss vorn laden, im Kofferraum steht ein solcher Anschluss optional zur Verfügung. Induktives Laden ist ebenfalls möglich, allerdings wieder nur gegen Aufpreis. Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: einerseits eine BMW-eigene Musikanlage (Hifi-Lautsprechersystem) und als Top-System eines von

Harman/Kardon. Alle 1er sind serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken - teils serienmäßig, teils gegen Aufpreis. Seit kurzem ist für den BMW 1er nicht nur Apple CarPlay (kabellos), sondern endlich auch Android Auto erhältlich. Serienmäßig dagegen ist die Funktion BMW Apps. Hier kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per iDrive steuern.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der 118i stellt seinen Insassen vorn angesichts seiner kompakten Außenmaße ein erstaunlich gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für über 1,95 m große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für knapp 2,10 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist angemessen,

wenn auch nicht besonders üppig. Das Raumgefühl fällt insgesamt angenehm aus, BMW bietet optional ein Panorama-Schiebedach; etwas einengend wirken aber die schmalen Fensterflächen.

## 3,3 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es dann schon enger zu, wenngleich immer noch angemessen für ein Fahrzeug der Kompaktklasse. Die Beinfreiheit würde für knapp 1,90 m große Personen reichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Etwa ab 1,85 m Körpergröße nimmt allerdings der Kopf Kontakt mit dem Dachhimmel auf, insofern ist die Kopffreiheit limitierend. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene völlig ausreichend, für drei ausgewachsene Personen wird es aber eng. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die breiten C-Säulen fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingengt. Nicht selbstverständlich bei den Kompakten: Das optionale Panorama-Schiebedach reicht bis zur Rückbank.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis ca. 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Das Angebot an Ablagen vorn ist gut, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter, ein kleineres Fach in der Mittelkonsole mit induktiver Ladefunktion für Handys (Option) und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Sogar das kompakte Klappfach links unten neben dem Lenkrad hat BMW beibehalten. Allerdings findet man es nur vor, wenn man

das Ablagenpaket wählt. Dann bietet der 1er auch praktische Lehnentaschen (Netze) hinten. Zusätzlich wartet der Fond mit zwei Becherhaltern und recht kleinen Türfächern auf. Das Handschuhfach ist ebenfalls nicht besonders groß, nicht klimatisiert und nicht abschließbar, aber immerhin beleuchtet und mit feinem Filz ausgeschlagen.

## 2,6 KOMFORT

### 2,7 Federung

Für die Einstiegsmotorisierungen 118i und 116d bietet BMW neben dem Standardfahrwerk lediglich ein M Sportfahrwerk mit strafferer Feder-Dämpfer-Abstimmung an, eine adaptive Dämpferregelung ist den stärkeren Motorisierungen vorbehalten. Der mit dem Standardfahrwerk ausgerüstete Testwagen bietet insgesamt einen gelungenen Federungskomfort, auch wenn der Abstand zu der Variante mit geregelten Dämpfern gewahrt wird. Bei niedrigen Geschwindigkeiten werden

Unebenheiten ordentlich geschluckt, das Ansprechverhalten wird mit zunehmender Geschwindigkeit besser. Auf der Landstraße liegt der Aufbau angenehm ruhig, hier gibt es wenig Grund zur Klage. Auch auf der Autobahn macht der Einser eine gute Figur, lediglich die leichte Stuckerneigung bei rasch aufeinanderfolgenden Unebenheiten bringt etwas Unruhe in den Vorderwagen. Kopfsteinpflaster bereitet dem Münchner ebenfalls keine Probleme.

### 2,3 Sitze

Hinten geht es nicht so bequem wie vorn zu; die äußeren Sitze sind aber recht bequem, weil sie ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert sind. Die Neigungseinstellung der Lehne ist für den Sitzkomfort kaum relevant, weil es neben der Standardstellung nur eine sehr steile Fixierung gibt, mit der es sich nicht mehr bequem sitzen lässt.

⊕ Der Testwagen ist mit Sportsitzen (Serie bei Sport Line), elektrischer Einstellung inklusive Memory-Funktion für die Fahrerseite (Aufpreis) sowie vierfach einstellbaren Lordosenstützen (gegen weiteren Aufpreis) ausgestattet. Ein Stoffbezug ist Serie, Vollleder wie im Testfahrzeug kostet extra. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine

Sitzflächenneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwangen. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert, allerdings reichen die Seitenwangen nur wenig weit nach vorn - für große Personen ist das oft gewöhnungsbedürftig. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht in Länge oder Höhe einstellen.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

### 2,8 Innengeräusch

Den neuen Einser hat BMW ordentlich gedämmt. Zusätzliche schalldämmende Extras wie Seitenscheiben in Doppelverglasung sind aber erst in den höheren Fahrzeugklassen erhältlich. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 67,6 dB(A) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der Motor bleibt meist dezent im Hintergrund, unter Last und beim

Ausdrehen ist er aber deutlich zu vernehmen, wird jedoch nicht störend laut. Die bei Landstraßentempo moderaten allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

### 2,7 Klimatisierung

Der 118i ist serienmäßig mit einer Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis erhält man eine Zweizonen-Klimaautomatik, deren Automatikmodus in der Intensität sogar fünffach einstellbar ist. Sie umfasst auch einen Scheibenbeschlag- sowie einen Luftgütesensor, die für ein angenehmes Klima sorgen und die

Taktgeber für die automatische Umluftregelung sind. Enthalten sind ebenfalls die hinteren Lüftungsdüsen. Aufpreis kosten darüber hinaus dunkler getönte Scheiben im Fond, die Sitzheizung vorn oder ein beheizbares Lenkrad.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Unter der Haube des 118i steckt wie bereits im Vorgängermodell (ab Facelift) ein 1,5 Liter großer Dreizylinder-

Turbobenziner. In der aktuellen Version leistet das Aggregat, das in einer deutlich stärkeren Ausbaustufe (231 PS) auch im

Sportwagen BMW i8 steckt, 140 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 220 Nm, das bereits ab rund 1.500 Touren abrufbar ist. Damit ist der Einser für eine Basismotorisierung durchaus flott unterwegs, der Wunsch nach mehr Leistung kommt - wenn überhaupt - nur oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit auf. Dies belegen die ADAC Messwerte: Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt

der Basisbenziner in 5,6 s. Damit ist der leichtere 118i nur eine Zehntelsekunde langsamer als der mit 150 PS und 350 Nm merklich kräftigere 118d. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in etwa einer Sekunde. BMW verspricht 8,5 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 213 km/h.

## 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Obwohl nur mit drei Zylindern ausgestattet, läuft der 1,5-Liter-Benziner angemessen kultiviert und zurückhaltend. Es sind nur leichte Vibrationen im Lenkrad unter 2.000 1/min zu spüren, diese fallen aber nicht störend auf. Der Motor ist im Teillastbereich so gut wie nicht zu hören, macht nur unter Vollast und beim Ausdrehen dezent bis hörbar auf sich

aufmerksam, bleibt aber stets kultiviert. Seine Leistung entfaltet er sehr homogen und reagiert gut auf Gasbefehle - BMWs Anspruch, überdurchschnittlich gute Aggregate zu verbauen, kann auch dieser Motor unter den Dreizylindern bekräftigen.

## 1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ BMW setzt bei den Dreizylindern auf ein neues Doppelkupplungsgetriebe (DKG) mit sieben Gängen, das wie auch die Achtgang-Wandlerautomatik in den stärkeren Versionen vom japanischen Zulieferer Aisin kommt. Für ein DKG arbeitet die Automatik sehr gut, kann die Souveränität der Achtgang-Automatik aber nicht ganz erreichen. Am ehesten fällt der Unterschied beim Anfahren in Kombination mit der Start-Stopp-Automatik auf, denn hier muss mit der Kriechfunktion gewartet werden, bis der Motor läuft. Die Schaltvorgänge selbst laufen geschliffen und weitgehend unmerklich ab, nur selten ist ein leichtes Rucken zu spüren. Selbst beim forschen Anfahren ruckt es nicht unangenehm, hier findet die Elektronik die richtige Balance zwischen schnellem Kraftschluss und ausreichend geschmeidigem Einkuppeln. Über den Getriebewählhebel kann man die

Fahrtrichtung einfach und leicht verständlich vorwählen; seit dem Facelift rastet der Hebel nicht mehr ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Mit den sieben Gängen steht für praktisch alle Fahrsituationen eine passende Abstufung zur Verfügung. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.400 1/min.

⊖ Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe weitgehend problemlos, das ruppige Anlassen des Dreizylinders stört allerdings nachhaltig.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

⊕ Die fahrdynamischen Erwartungen an einen BMW sind hoch, schließlich heben die Münchner selbst die eigenen Ansprüche auch immer hervor. Die Umstellung von Heck- auf Frontantrieb beim neuen 1er bringt ein etwas anderes Fahrgefühl mit sich, das aber von den frontgetriebenen Minis her schon bekannt ist. Wie es sich für ein sauber abgestimmtes Auto gehört, fährt sich der 118i sicher und stressfrei und lässt sich selbst von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, wobei das Rückstellmoment der Lenkung unter 50 km/h ausgeprägter sein sollte - darüber ist es für den Alltag passend. Die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken halten

sich selbst bei sportlicher Gangart in Grenzen. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten, die Elektronik soll ihre Regelungstechnik vom Elektroauto i3 übernommen haben - auf Nässe hilft das aber nur bedingt, dann ringen die Vorderräder um Halt, wenn das Drehmoment des kräftigen Turbobenziners über sie herfällt. Beim ADAC Ausweichtest reagiert der 118i gut auf Lenkbefehle, zeigt im Grenzbereich ein kontrollierbares Untersteuern und lässt sich gut beherrschen. Herausragend dynamisch wirkt er nicht, eher wie ein gutmütiger Fronttriebler - die Pylonen kann man dennoch schnell umrunden.

**2,5 Lenkung**


⊕ Die Lenkung des neuen 1er ist passend zum Auto abgestimmt und leistet sich kaum wirkliche Schwächen - Verbesserungspotential findet sich aber dennoch. Die erforderliche Lenkkraft passt, der Wagen lässt sich zielgenau und mit guter Fahrbahnrückmeldung dirigieren. Gewöhnungsbedürftig ist aber das BMW-typische um Null sehr direkte bis giftige Ansprechen. Bis etwa 50 km/h ist das Rückstellmoment der Lenkung zu niedrig, erst ab etwa 70 km/h dann passend. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man etwa 2,7 Lenkradumdrehungen.

⊖ Störend sind die spürbaren Antriebseinflüsse, wenn man in den unteren Fahrstufen stark beschleunigt. Hier macht sich der Frontantrieb leider negativ bemerkbar.

**1,7 Bremse**

⊕ Die Bremse des BMW 118i lässt sich einwandfrei dosieren und spricht gut an. Die Bremswege fallen mit durchschnittlich 32,9 m aus 100 km/h bis zum Stillstand sehr kurz aus. Die Bremsanlage ist standfest ausgelegt und kommt so auch mit höheren Beanspruchungen zurecht.

**1,8 SICHERHEIT**
























**Reifendruck-Kontrollsystem**  
Der BMW 1er ist mit einem direkt messenden System ausgestattet, das die Luftdrücke der Räder anzeigen kann.

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ In den neuen 1er packt BMW viele Assistenzsysteme, die bisher nur in höheren Klassen verfügbar waren. Bis 85 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Fahrzeugen oder Personen (bis 65 km/h) registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord (ab Advantage-Ausstattung). Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 160 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit (Speed Limit Assist Serie), das dann für den Tempomat übernommen werden kann. Auch Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Ist in Verbindung mit ACC ein entsprechend leistungsfähiger Radarsensor an der Front verbaut, bremst der Notbremsassistent sogar bis 200 km/h auf vorausfahrende Fahrzeuge und versucht, Kollisionen zu

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuz-zungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	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



vermeiden oder deren Schwere zu lindern. Bei der Spurhaltung kann man sich ebenfalls unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und warnt durch ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur oder lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann das System vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Opulent in dieser Klasse wirkt das

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der neue 1er noch gut ab und erzielt 83 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 10/2019). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,90 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,75 m Körpergröße ausziehen, allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass

## 2,1 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem neuen 1er BMW mit 87 Prozent ein gutes Ergebnis (Test 10/2019). Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten gut zu befestigen, auf der Rückbank links und rechts auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung (Beifahrersitz mit Isofix optional, ohne i-Size). Für hohe Kindersitze hinderlich können die voluminösen C-Säulen hinten sein - es empfiehlt sich vor dem Kauf zu prüfen, ob der gewünschte Sitz im Auto ausreichend Platz findet. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist für die Montage von Kindersitzen wenig geeignet. Wie bei Fahrzeugen dieser Klasse üblich hat er keine Isofix-Halterung, allerdings sind auch die Fixierung

## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz gibt es 76 Prozent. Die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur der Bereich um die Scheinwerfer und die A-Säulen sowie die Frontscheibe bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Positiv ist, dass eine aktive Motorhaube verbaut wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt und so den Abstand zu

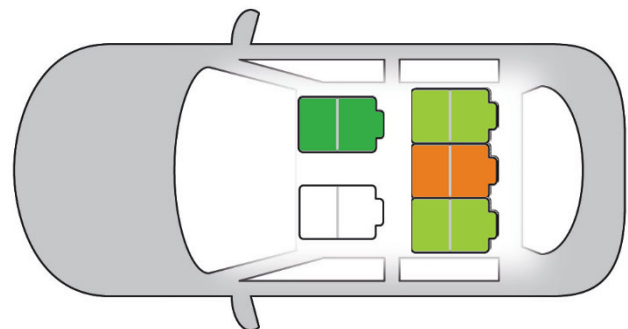
aufpreispflichtige und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch u. a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der 1er verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv anzeigen kann.

auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall brems das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht.

mittels Gurt nur eingeschränkt möglich, da die Gurtanlenkpunkte zu eng beisammen liegen.

### 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)

harten Motorteilen vergrößert. Der City-Notbremsassistent mit Personenerkennung ist serienmäßig und kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision vermeiden.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest kommt der 118i mit Automatikgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 186 g/km, wofür der Münchner 21 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den

Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann auch mit dem Basisbenziner im 1er recht sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,2 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei 7,4 l/100 km.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Der 118i ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert und besitzt einen Partikelfilter (OPF). Bei den Ecotest-Messungen zeigt er sich vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. 49 von 50 Punkten sind dafür der Lohn. Zusammen mit den 21 Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-Bereich erzielt der 118i 70 Punkte und damit hauchdünn vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Turbobenziner weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,4 AUTOKOSTEN

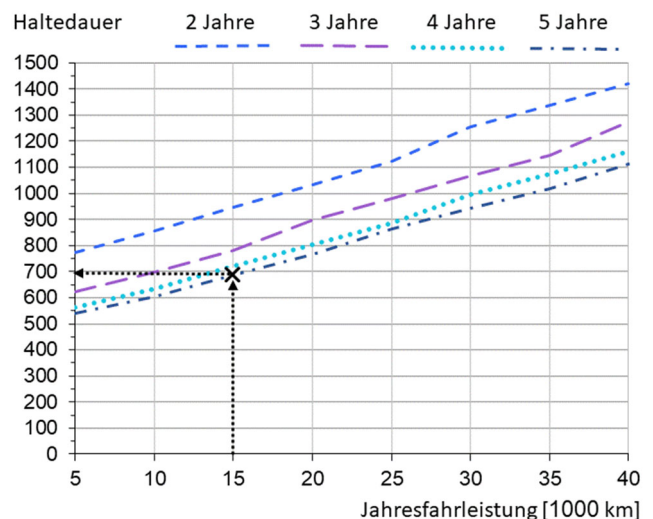
### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der 118i Sport Line mit Doppelkupplungsgetriebe noch gut ab. Einerseits ist der Grundpreis mit 34.250 Euro doch recht stattlich, andererseits ist der 1er in dieser Variante schon recht ordentlich ausgestattet - für frühere BMW-Verhältnisse untypisch. Serie sind u. a. eine Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Parksensoren vorn und hinten, Sportsitze, 17-Zoll-Räder und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Sogar ConnectedDrive und Remote Services kann man eine begrenzte Zeit kostenfrei nutzen. Ein paar Assistenzsysteme sind ebenso an Bord, sie lassen sich aber gegen entsprechenden Obolus standesgemäß erweitern. Der gut ausgestattete Testwagen kommt auf knapp 45.000 Euro. Die nutzungsabhängigen Wartungsintervalle liegen weit genug auseinander, etwa alle 30.000 km oder spätestens nach zwei Jahren muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt, so entstehen weder für Wenig- noch für Vielfahrer unnötige Kosten. Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums wird nur mit einem Facelift, nicht aber mit einem komplett neuen Modell gerechnet. Die jährliche Steuer beträgt 124 Euro (auf Basis WLTP-CO<sub>2</sub>-Wert). Die Einstufung für die Haftpflicht ist noch im Rahmen, für

Vollkasko und Teilkasko aber ungünstig hoch - die Versicherung kommt daher überdurchschnittlich teuer.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 687 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	118i	116d	118d	120d Steptronic	M135i xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1496	4/1995	4/1995	4/1998
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	85 (116)	110 (150)	140 (190)	225 (306)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1480	270/1750	350/1750	400/1750	450/1750
0-100 km/h [s]	8,5	10,3	8,5	7,3	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	213	200	218	231	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0   SP	4,5   D	4,7   D	5,0   D	8,0   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	122	100	108	112	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/23	18/22/23	18/24/24	18/25/27	18/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	110	190	244	260	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	634	645	660	715	923
Preis [Euro]	27.587	29.341	31.778	36.457	48.252

## 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

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 4.600 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.480 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	213 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,0/6,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	113/142 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,19 m²/0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17Y
Länge/Breite/Höhe	4.319/1.799/1.434 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.200 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig und Regensburg

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 94Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/5,9/7,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	158 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	625 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.405/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	255/680/1.150 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>131 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>63 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>116 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>377 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	687 Euro		
Steuer pro Jahr	124 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/23		
Basispreis 118i Sport Line Steptronic (DKG)	33.387 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.760
Km-Stand bei Testbeginn	11.197 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	500 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	160 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/450 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	300 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	300 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	900 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	500 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	750 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.400 Euro° (Paket)
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	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: August 2020  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH)  
Alexander Werner