



BMW X1 xDrive30e xLine Steptronic (DKG)

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (240 kW / 326 PS)

Der X1 ist für BMW eine Erfolgsgeschichte. In der aktuell dritten Generation liefert er sich mit der 3er-Reihe ein andauerndes Kopf-an-Kopf-Rennen um die verkaufstärkste Baureihe der Münchner in Deutschland. Dabei ist die Beliebtheit des X1 durchaus nachvollziehbar. Das kompakte SUV bietet ein gutes Platzangebot, vorn wie hinten sitzen Erwachsene entspannt, und ihr Gepäck findet im geräumigen Kofferraum problemlos Platz. Das Motorenangebot ist umfassend, neben vier Benzinern und drei Dieseln gibt es auch jeweils zwei Elektro- und Plug-in-Hybrid-Varianten. Im Test tritt mit dem X1 xDrive 30e der kräftigere der beiden PHEVs an. Der bis zu 326 PS starke BMW überzeugt dabei mit einem traktionsstarken Allradantrieb und zügigen Fahrleistungen. Allerdings nicht zwingend zulasten des Verbrauchs: Als einer von nur wenigen Plug-in-Hybriden erreicht der Bayer vier Sterne im ADAC Ecotest. Die Fähigkeiten des E-Antriebs zeigen sich indes praxisgerecht. Mit rund 65 km rein elektrischer Reichweite lässt sich im Alltag vieles lokal emissionsfrei erledigen und dank 7,4 kW-AC-Laden ist die Batterie in etwas über zwei Stunden vollgeladen. Was in Sachen Fahrdynamik die markentypische Freude am Fahren spendet, trübt beim Komfort das stimmige Gesamtbild. Mit dem optionalen Adaptive M-Fahrwerk ist das kompakte SUV im Alltag einfach einen Tick zu straff gefedert. Weitere Abstriche in der täglichen Handhabung macht man bei der Bedienung, wo die Bayern längst auf den sinnvollen iDrive-Controller verzichten. Ein konstanter Kritikpunkt bleibt die Preispolitik. Man steigt mit über 50.000 Euro hoch ein, und kraxelt mit jeder weiteren Sonderausstattung weiter in Richtung gehobener Mittelklasse. Und endlich angekommen stellt man fest, dass man trotz des Testwagenpreises von 66.540 Euro den Gipfel noch gar nicht erreicht hat. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Tonale, Hyundai Tucson, Jaguar E-Pace, Kia Sportage, Mercedes-Benz GLA, VW Tiguan.

- +** gutes Platzangebot, kräftiger und effizienter Antrieb, gute E-Reichweite, Assistenten für Sicherheit und Komfort gut abgestimmt, schnelles AC-Laden (7,4 kW)
- hilfreiche Assistenten kosten weitgehend Aufpreis, mit M Fahrwerk zu wenig Fahrkomfort, teuer in der Anschaffung, schlechtere Bedienung ohne iDrive

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,5**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,5
	Fahrspaß	2,1
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Teile sind passgenau zusammengesetzt. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert, gewisse Bereiche in der Mitte und hinter der Hinterachse sind zur besseren Kühlung allerdings offen - hier ergeben sich Unterschiede zur rein elektrischen Variante. Aber selbst die Aufhängungsteile der Hinterachse sind nach unten mit großen Luftleitverkleidungen versehen. Die Motorhaube vorn wird mit zwei Gasdruckfedern angehoben und offen gehalten. Schläuche und Kabel im Motorraum sind meist gut vor Wasser und Verschmutzung geschützt, allerdings nicht mehr wie früher komplett im Steckerbereich ummantelt. Hier setzt sich leider zunehmend der Spardruck durch. Die Verarbeitung im Innenraum ist ebenso einwandfrei, allerdings lässt die Begeisterung über die verwendeten Materialien schon etwas nach, wenn man sie im Detail betrachtet. Die Konkurrenz macht es in der unteren Mittelklasse zwar nicht mehr besser, aber das kann keine Entschuldigung sein. Immerhin ist der obere Bereich im Innenraum, also Armaturenbrett und Türverkleidungen, noch mit weichem Material überzogen, auch wenn der weiche Kunststoff beim Vorgänger dicker war. Zu einem Stoffbezug für die Dachsäulen konnten sich die Münchner nur an den A-Säulen durchringen. Vorbildlich ist BMW mit den Türrahmenverkleidungen, diese

3,1 Alltagstauglichkeit

Die rein elektrische Reichweite des X1 beträgt 66 km im Elektrozyklus des ADAC Ecotest. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit der 47 l-Tankfüllung ungefähr 670 km weit. Das Aufladen der Batterie über Wechselstrom (AC) gelingt dank leistungsfähigem 7,4 kW-Charger (3-phasig; Serie) in etwas über zwei Stunden. Um den netto 14,2 kWh fassenden HV-Speicher einmal vollzuladen, werden inklusive Ladeverluste 15,8 kWh benötigt. Das Ladekabel für die Wallbox (mit Typ-2-Stecker) ist serienmäßig an Bord, den Charger für die Haushalts- oder Industriesteckdose gibt es optional. Positiv: Es gibt keine zusätzliche Kappe über der Ladebuchse, die man vorm Laden abziehen müsste. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es für die xLine serienmäßig. Die Anhängelast darf maximal 1,8 t betragen, es

2,3 Licht und Sicht

⊕ Die Rundumsicht ist dank angemessen großer Glasflächen zufriedenstellend. Nach hinten sind die Fenster zwar schon recht schmal, davon abgesehen aber hoch genug, um gut hinaussehen zu können. Dennoch schränken die breiten D-

bieten die Premium-Konkurrenten in dieser Klasse meist nicht mehr.

⊖ Im unteren Bereich des Innenraums gibt es dann nur noch harten Kunststoff. Eingedenk von über 45.000 Euro Grundpreis schon für die Basismotorisierung darf man eine gewisse Qualität und Finesse erwarten, die z.B. die Becherhalter als schnöde runde "Fächer" nicht erfüllen können - die praktische Variante mit flexiblen Klemmnasen erhalten nur die X1 für den US-Markt. Während die Basis-Ausstattung mit einem optisch schlichten Innenraum zurechtkommen muss, bringen die höheren Ausstattungen mehr Ziernähte und Silberapplikationen mit. Allerdings setzt BMW hier sogleich den Rotstift an: So ist beispielsweise eine Ziernaht in den vorderen Türverkleidungen schon seit Sommer 2023 dem Rotstift zum Opfer gefallen - ausgerechnet wenn man das optionale Leder bestellt. Ebenfalls gestrichen sind die Einstiegsleisten beim M-Sport-Paket. Dabei dürfte es kaum bleiben, denn offensichtlich laufen inzwischen halbjährliche Sparrunden. Immerhin: Seit November 2023 gibt es nach zahlreichen Beschwerden wieder PDF-Preislisten, die aber bei weitem nicht mehr so detailliert wie früher die Ausstattung beschreiben und somit das Streichen netter Details weiterhin erleichtern.

wird dabei vorausgesetzt, dass der Anhänger eine eigene Bremse hat. Fehlt diese, ist die Anhängelast auf 750 kg begrenzt. Die maximale Stützlast liegt bei 80 kg, das reicht für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Der gemessene Wendekreis geht mit 11,8 m in Ordnung. Mit seinen 4,50 m Länge und 2,11 m Breite kann man den X1 noch gut in der Stadt bewegen, wobei die Breite schon grenzwertig ausfällt. Bei einer Reifenpanne lässt einen BMW vollends im Regen stehen, wenn man sich auf die Serienausstattung verlässt. Erst gegen Aufpreis ist ein Reifenreparaturset an Bord - damit können aber nur kleine Reifenschäden behandelt werden. Reifen mit Notlaufeigenschaften gibt es nicht - vor einigen Jahren war BMW noch der Pionier dieser Technik.

Säulen in Verbindung mit den nicht vollständig versenkbaren Rücksitz-Kopfstützen den Blick nach schräg hinten deutlich ein. Während der Fahrer das Heck des kompakten SUV noch ordentlich abschätzen kann, entzieht sich die Vorderkante

seinem Blick. Immerhin helfen beim Rangieren ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie die Rückfahrkamera, gegen Aufpreis auch Rundumsicht-Kameras. Serienmäßig sind der Parkassistent sowie der Rückfahrassistent, der sich die Lenkbewegungen der letzten 50 m merkt und für den Fahrer das Lenken übernimmt, wenn er diese Strecke wieder langsam rückwärts fährt. Beispielsweise spielende Kinder lassen sich aufgrund des hohen Hecks beim Rückwärtsfahren sehr schlecht wahrnehmen, daher ist die Rückfahrkamera ein sinnvolles Feature. Sie ist zwar nicht schmutzgeschützt abgedeckt, wird aber immerhin von einer Wischwasserdüse mit gereinigt.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Funktion auf die Fahrerseite (optional). Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzt ebenso nur der linke Außenspiegel.

Serienmäßig gibt es Voll-LED-Scheinwerfer sowie einen Fernlichtassistenten; mit den optionalen adaptiven LED-Scheinwerfern wird der Fernlichtassistent um "Selective Beam" erweitert, das andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet und damit nicht blendet. Auch dank Abbiegelicht ist die Straßenausleuchtung der Scheinwerfer gut. Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht, eine dynamische Leuchtweitenregulierung sowie eine Kurvenlichtfunktion zumindest gegen Aufpreis.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Sitzhöhe liegt mit knapp 54 cm über der Fahrbahn (Sitz in der niedrigsten Sitzposition) in angenehmer Höhe, sie ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen. Lediglich der hohe Schweller ist etwas hinderlich. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank und der großen Türausschnitte recht komfortabel ein, nur der Radlauf ragt in den im unteren Fußbereich recht schmalen Türausschnitt. Die Türen werden vorn und hinten in drei Positionen offen gehalten; die Haltekraft der Türbremsen ist ausreichend, um die Türen auch an Steigungen fixieren zu können. Die Umfeldbeleuchtung erhellt die Umgebung des Fahrzeugs u.a. über Spots unter den Außenspiegeln. Das optionale Keyless-System ermöglicht das Ent- und Verriegeln schon bei Annäherung und beim Weggehen (abschaltbar), es kann zusätzlich über ein registriertes Smartphone oder die

2,4 Kofferraum-Volumen

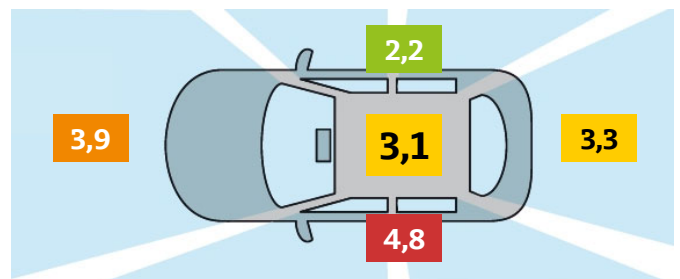
⊕ Auch wenn der X1 außen ein gutes Stück kürzer als das nächstgrößere Modell X3 ist, muss man im Gepäckabteil gar nicht mal auf so viel Platz verzichten. Denn mit 390 l bis unter die Kofferraumabdeckung fällt der Stauraum kaum kleiner aus als beim großen Bruder. Entfernt man die Gepäckraum-



Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach hinten.

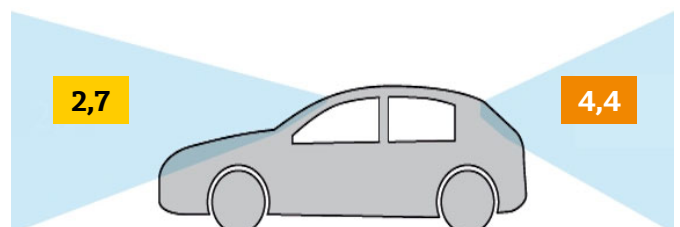
Rundumsicht

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.



beigelegte Karte im Kreditkartenformat gesteuert werden. Der schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz, mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht mehr überlistet werden. Wichtig aber: Die Fahrzeugsoftware muss auf dem aktuellen Stand gehalten werden, denn BMW liefert regelmäßig kostenfrei Updates, damit der X1 sicherheitstechnisch auf dem neuesten Stand ist. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless.

abdeckung, passen bis zum Dach 540 l oder alternativ elf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 815 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.365 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa 60 l Stauraum, der sich für

kleinere Utensilien gut eignet. Ein Notrad findet dort aber keinen Platz.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Beim X1 gehört eine elektrische Heckklappenbetätigung zum Serienumfang. Das schlüssellose Zugangssystem kostet Aufpreis, es ermöglicht dann das Öffnen und Schließen der Heckklappe mittels „Fußkick“ unter die Heckschürze - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Allerdings öffnet die Klappe grundsätzlich nicht allzu hoch, schon ab etwa 1,90 m Körpergröße muss man aufpassen, um sich den Kopf nicht zu stoßen. Die Ladekante liegt mit 72 cm recht hoch über der Fahrbahn, immerhin ist sie weitgehend eben zum Kofferraumboden - die kleine Kante von knapp drei Zentimeter ist nicht der Rede wert. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Der Ladeboden ist zweigeteilt, wird von stabilen Gelenken geführt und kann geschickt gefaltet werden, so dass man problemlos den Stauraum darunter nutzen kann.

⊖ Leider gibt es lediglich eine Lampe im Kofferraum, so dass dieser nur schwach ausgeleuchtet wird.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig dreigeteilt klappbar. Die jeweiligen Elemente lassen sich von der Rückbank aus über Laschen unten an der Lehne entriegeln, vom Kofferraum aus klappt das nicht. Taschenhaken sowie ein Ablagefach unter dem Ladeboden gehören zum Serienumfang und sorgen für Ordnung im Gepäckabteil. Ein Schienensystem ist nicht erhältlich, ebenso wenig Haltebänder für die Seiten. Das Gepäckraumtrennnetz kostet Aufpreis und sollte mitbestellt werden, weil nur dann auch genug Verzurrösen im Kofferraum verbaut werden. Es gibt ein kleines Netz für die linke Ausbuchtung im Ladeabteil.

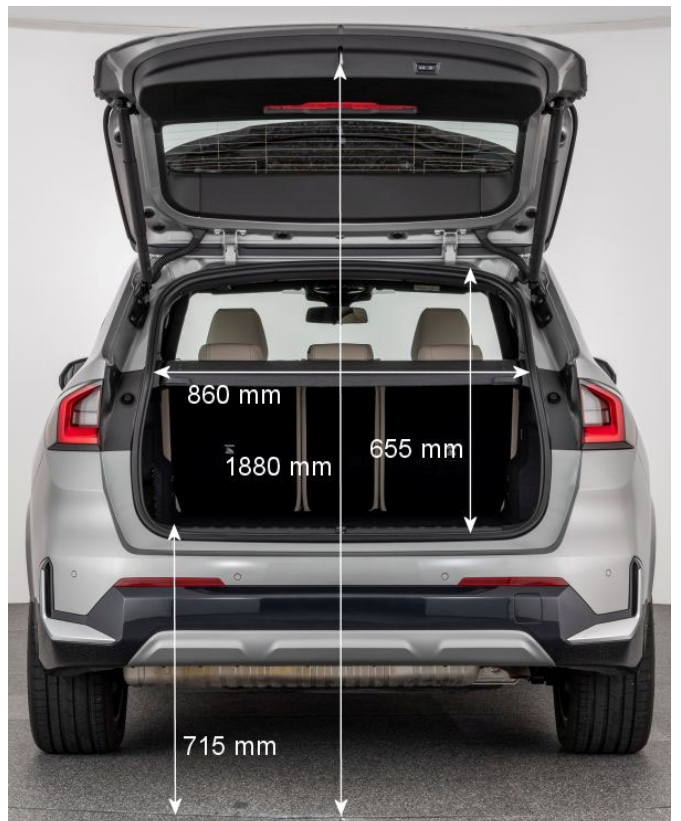
2,2 INNENRAUM

2,3 Bedienung

BMW hat sein Bediensystem deutlich weiterentwickelt. Am Menüaufbau hat sich einiges geändert, der orientiert sich nun mehr am App-Sammelsurium aktueller Smartphones als an bisher bewährten Strukturen. Das mittlerweile eingeführte OS9-System lässt beispielsweise die Navikarte als Hintergrund zu und legt verschiedene Fenster seitlich darüber; außerdem wandert der "Homebutton" vom linken Bildschirmrand nach unten in die Mitte. Ansonsten ändert sich nichts Grundsätzliches, auffällig gegenüber "älteren" BMWs ist, dass die Tasten



Immerhin 390 l Gepäck passen in den Kofferraum des X1.



Die doch recht hohe Ladekante erschwert das Be- und Entladen des Kofferraums.

Innovation nun davon verabschiedet, ist bitter. Als lauwarmer Alternative zu den frei belegbaren Tasten gibt es programmierbare Schnellwahlflächen auf dem Touchscreen, wenn man vom oberen Bildschirmrand nach unten wischt. Die Steuerung des Zentraldisplay erfolgt ausschließlich über den Touchscreen - die Sprachsteuerung versteht vieles, aber einiges auch nicht und ist daher keine adäquate Alternative zum entfallenen iDrive-Controller. Sitze (optional elektrisch) und Lenkrad (manuell) sind schnell und einfach eingestellt, man findet problemlos eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über Tasten links vom Lenkrad gesteuert und am Lenkrad selbst setzt BMW für die Einstellung von Tempomat oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Fensterheberschalter und Spiegeleinsteller sind selbsterklärend und die Pedale einwandfrei angeordnet. Die in diesem Preissegment inzwischen üblichen Automatikfunktionen arbeiten einwandfrei und erleichtern den Autofahreralltag.

⊖ Das Layout auf den beiden hochauflösenden Bildschirmen für Kombiinstrument und Infotainment kann man ein Stück weit nach den persönlichen Vorlieben anordnen, das volle Potenzial digitaler Anzeigen nutzt BMW aber bei weitem nicht - beispielsweise sind keine klassischen Rundinstrumente

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der X1 hat eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentssystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Mit dem neuen OS9 sind die erweiterten Online-Funktionen des Connected Drive Digital Premium nur noch drei Monate inklusive und kosten schon ab dem vierten Monat extra - effektiv ist das eine weitere Preiserhöhung. Die einfachen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten der Remote Services sind für längere Zeit kostenfrei. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Will man sein Smartphone kabellos in der entsprechenden Ladeschale

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist im Prinzip großzügig, vor allem nach oben hat man genug Platz. Da sich die Vordersitze nicht allzu weit nach hinten schieben lassen, reicht die Beinfreiheit nur für knapp 1,95 m große Personen. Die Kopffreiheit würde locker auch für deutlich über zwei Meter große Menschen

darstellbar. Wo ist der kongeniale iDrive-Regler hin? Diese Frage stellt man sich immer und immer wieder. Natürlich kann man über Touch am Display letztlich alles steuern, und auch das Betriebssystem entwickelt sich immer weiter in Richtung Touch, aber: Am zielsichersten, vor allem während der Fahrt, bleibt die Eingabe mittels Dreh-Drück-Steller.



Die Verarbeitungsqualität ist weiterhin gut, bei der Materialanmutung setzt aber auch BMW weiter den Rotstift an. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, den Vorsprung gegenüber vielen Konkurrenten hat man mit dem "weiterentwickelten" Bediensystem aber aufgebraucht.

aufladen, muss man dafür extra bezahlen.

Für höhere Klanggenüsse gibt es gegen Aufpreis ein Lautsprechersystem mit zwölf Boxen von Harman/Kardon. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per X1-Touchscreen steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

BMW bietet das Anlegen von Nutzerprofilen, die auf Wunsch passwortgeschützt sind. Man kann als Nutzer sehr differenziert die Datenweitergabe beschränken - BMW ist hier vorbildlich transparent, zumal die einzelnen Punkte gut erläutert werden. Über die MyBMW App können viele Fahrzeugfunktionen abgerufen werden, beispielsweise die Verbrauchshistorie und Infos zu allen getätigten Fahrten. Es ist möglich, den Wagen für andere Nutzer extra freizugeben, wobei dafür nur digitale Schlüssel vergeben werden müssen.

genügen. Den subjektiven Raumeindruck schmälert eigentlich nur die wuchtige Mittelkonsole und der beim Testwagen dunkle Himmel. Das optionale Panorama-Glasschiebedach kostet einen hohen Aufpreis, lässt aber immerhin viel Licht in den Innenraum.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Der Fond ist ein wenig knapper dimensioniert. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von 1,95 m. Ebenso großen Leuten reicht die Beinfreiheit, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist angemessen großzügig, wird aber durch die etwas höhere Seitenlinie der Karosserie und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen etwas eingeschränkt; das optionale Panorama-Glasschiebedach würde bis über die Rücksitze reichen.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich beim Plug-in-Hybrid im Gegensatz zu den reinen Verbrenner-Varianten des X1 (inkl. Mildhybride) nicht längs verschieben. Die Neigung der Rückbank kann man in allen X1-Varianten anpassen, bei der verschiebbaren Rückbank aber in größerem Maße. Vorn bietet der X1 genug Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage unter der Mittelarmlehne; es fehlen aber Unterteilungen, so dass trotz der ansatzweisen Gummierung manche Gegenstände munter hin und her rutschen. Das Fach innerhalb der Mittelarmlehne ist so flach geraten, dass nicht viel mehr als ein paar Karten hineinpassen. Ein Smartphone lässt sich vor den Becherhaltern deponieren, es wird dort optional induktiv geladen und das Antennensignal verstärkt; ein Bügel hält das Handy, damit es beim Beschleunigen nicht nach hinten kippt - gleichzeitig ist das Display gut sichtbar. Die ausreichend großen Türfächer sind so gestaltet, dass auch 1,5-l-Flaschen dort Platz finden. Für die



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

Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort jedoch trotzdem noch hinein. Es gibt darüber hinaus geschlossene Lehnentaschen und Becherhalter in der Mittelarmlehne der Rückbank.

⊖ BMW lässt das Handschuhfach zum Billigabteil verkommen. Abschließbar ist es schon lang nicht mehr, mit dem neuen X1 ist auch die feine Beflockung entfallen. Im Sommer 2023 haben die sparwütigen Konzern-Controller nun auch noch die Beleuchtung gestrichen - über 66.000 Euro Listenpreis sind dafür offensichtlich kein Hindernis. Selbst ein Dacia Jogger verfügt noch über eine Handschuhfachbeleuchtung.

2,5 KOMFORT

3,1 Federung

Der Testwagen ist mit dem sogenannten Adaptive M Fahrwerk ausgestattet, wobei sich die Dämpfung mechanisch regelt und nicht elektronisch beeinflusst werden kann - die Bezeichnung "Adaptiv" ist hier eigentlich irreführend. Der X1 fährt sich mit dem tiefergelegten Optionsfahrwerk unverschämte agil, jedoch bleibt der Fahrkomfort auf der Strecke - irgendwie mag das so gar nicht zu einem ausgewogenen SUV passen. Man könnte auch das einfachere Serienfahrwerk wählen, was aus Komfortgründen sicherlich eine Überlegung wert ist. So reagiert das M-Fahrwerk auf kleinere Unebenheiten recht unwillig, zeigt aber erstaunlicherweise auf schlechten Straßen mit größeren

Hubanforderungen mehr Schluckvermögen. Auffällig ist die im Vergleich zur Vorderachse deutlich straffere Hinterachse. Mit zunehmender Geschwindigkeit auf der Landstraße verbessert sich der Fahrkomfort; ausgeprägte Bodenwellen werden recht gut absorbiert, nur kleine Unebenheiten kommen nach wie vor ziemlich trocken durch. Die kleinen Unzulänglichkeiten der Straße dringen praktisch als Vibrationen bis in den Innenraum, so dass alles, was nur ein wenig locker ist, beginnt Geräusche zu machen. Auf der Autobahn geht der Fahrkomfort insgesamt in Ordnung, auch lange Strecken lassen sich entspannt zurücklegen.

2,2 Sitze

⊕ In der xLine ist der X1 serienmäßig mit Standardsitzen ausgerüstet. Gegen Aufpreis gibt es die Sportsitze, mit denen auch der Testwagen ausgestattet ist. Gegen weiteren Aufpreis

sind die Sitze elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite lassen sich dann die Einstellungen auf zwei Speicherplätzen hinterlegen. Die vierfach einstellbaren Lordosenstützen kosten

extra, über sie kann auch eine rudimentäre Massagefunktion umgesetzt werden. Die Sportsitze haben eine verlängerbare Sitzfläche und eine Sitzflächenneigungseinstellung, jedoch keine elektrisch verstellbaren Seitenwangen mehr wie noch im Vorgänger-X1. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken bis in den Schulterbereich einen sehr guten Halt, ohne einzuengen. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings

ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich leider nicht in der Höhe verstellen. Hinten geht es nicht so komfortabel wie vorn zu. Die äußeren Sitze sind recht bequem, weil ausreichend konturiert sowie ausreichend gepolstert - wenngleich BMW anscheinend keinen Zentimeter Polsterung zu verschenken hat. Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

2,2 Innengeräusch

Im Innenraum geht es subjektiv angemessen leise zu, die Messwerte bestätigen dies auch. Mit Tempo 130 km/h unterwegs herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 65,2 dB(A). Allerdings sind auf rauen Fahrbahnoberflächen die Fahrgeräusche doch recht deutlich zu vernehmen, das Fahrwerkspoltern auf schlechten Straßen fällt gerade mit dem arg straffen M Fahrwerk auf. Windgeräusche sind nicht direkt zu verorten und gehen in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter.

Der Motor ist mit seinem dezent kernigen Unterton nur unter Last und beim Ausdrehen präsent, insbesondere für einen Dreizylinder aber ausgesprochen kultiviert. Es gibt kaum einen Hersteller, der das typische Dreizylinder-Brummen unter 2.000 1/min derart gut im Griff hat wie BMW. Erwartungsgemäß den besten Geräuschkomfort bietet der X1 im rein elektrischen Fahrbetrieb, hier ist vom Antriebsstrang quasi nichts zu hören.

2,0 Klimatisierung

⊕ Im X1 gibt es serienmäßig eine 2-Zonen-Klimaautomatik; drei oder mehr Zonen sind nicht verfügbar, in dieser Klasse aber auch selten. Eine Standklimatisierung ist dank des HV-Speichers ebenfalls mit an Bord. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima und sind die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Die Temperaturen können für Fahrer und Beifahrer getrennt, die Luftverteilung nur gemeinsam eingestellt werden. Die Sitzheizung vorn ist bereits serienmäßig dabei, die Lenkradheizung kostet Aufpreis. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze

oder eine Sitzheizung hinten sind nicht verfügbar, ebenso wenig eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion. Getönte Scheiben im Fond finden sich in der Optionsliste. Lobenswert: BMW bietet auch im X1 noch eigene Drehrädchen zur Regulierung der Luftmengen aus den Düsen - andere Hersteller sparen hier schon. Reduziert haben die Bayern dagegen an anderer Stelle: Die Temperatur lässt sich mit dem neuen Betriebssystem OS 9 nur noch in ganzen Grad-Schritten justieren.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Der Dreizylinder-Turbobenziner mit 1,5 l Hubraum leistet 150 PS, erzeugt ein maximales Drehmoment von 230 Nm und treibt ausschließlich die Vorderräder an. Zusätzlich sorgt ein Elektromotor mit 177 PS und maximal 237 Nm Drehmoment an der Hinterachse für Vortrieb. Die Systemleistung beträgt in Summe bis zu 326 PS und 447 Nm. Der doppelte Antrieb beschleunigt das SUV trotz des hohen Leergewichts von knapp über 1,9 t vehement - der Allradantrieb ist hinsichtlich der Traktion zudem von Vorteil. Gerade die Zwischenspurts sind beeindruckend. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 3,1 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 3,8 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der xDrive 30e in nicht mal einer

Sekunde - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs voll aus. Auch rein elektrisch geht es noch zügig vorwärts: Mit 5,9 s von 60 auf 100 km/h liegt der Plug-in-Hybrid nur gut eine Sekunde hinter dem ebenfalls getesteten X1 18i sDrive. Den Sprint von 0 auf 100 km/h beziffert BMW mit 5,7 s, die Höchstgeschwindigkeit fällt mit 205 km/h angesichts der Leistung moderat aus. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit bei 140 km/h begrenzt - das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Der Fahrer kann zudem die Antriebsstrategie mit drei Modi (Electric, vorausschauender Hybridbetrieb, Ladezustand halten) beeinflussen.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für einen Dreizylinder läuft der BMW-Motor richtig gut, kein Ansatz von rauem Lauf wie sonst bei modernen Direkteinspritzern. Auch die Vibrationen fallen vergleichsweise gering aus, ein Nachteil gegenüber einem guten Vierzylinder ist nicht auszumachen. Gleiches gilt für die Akustik, der Benziner ist kaum zu hören, selbst im anspruchsvollen Bereich unterhalb von 2.000 1/min. Erst beim Ausdrehen kann man ihn deutlich vernehmen, wobei auch

dann kein Dröhnen auftritt, sondern nur per se das 3-Zylinder typische Arbeitsgeräusch. Die Leistungsentfaltung ist gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbau des Turbo-Dreizylinder überbrückt der schnell ansprechende Elektromotor. Dann schiebt das Duo den X1 gemeinsam vehement nach vorn. Dabei gibt der Antrieb seine Leistung homogen ab.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Getriebes via kleinem Hebelchen ist für alle Neulinge zunächst ungewohnt, funktioniert dann aber ohne Abstriche. Nur die Parkstellung ist wirklich gewöhnungsbedürftig, es gibt sie nämlich nicht. Der BMW legt P selbstständig ein, wenn man etwa nach der Fahrt die Tür öffnet oder auch, wenn man im Stand die Taste für die Feststellbremse drückt. Das serienmäßige Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist ein unauffälliger Begleiter im

Alltag. Rangieren klappt gut, die Schaltvorgänge während der Fahrt sind oft unmerklich und meist unauffällig. Die sieben Gänge bieten immer eine passende Übersetzung, zudem entstehen keine großen Sprünge. Bei 130 km/h liegen im höchsten Gang 2.300 Touren an. Über Schaltpaddels am Lenkrad können die Gänge auch manuell angewählt werden. Eine Autohold-Funktion ist ebenso serienmäßig.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Die strafferen Federn und Dämpfer des M adaptive Fahrwerk sowie die Tieferlegung um 15 mm bedeuten vor allem eines: Komfort raus, Fahrdynamik rein. Nach plötzlichen Lenkmanövern beruhigt sich der Aufbau schnell wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des kompakten SUV kaum. Aufbaubewegungen und Wippen nach Bodenwellen bleiben gering. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der X1 sehr gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Selbst bei flotten Wechselkurven halten sich die Aufbaubewegungen in engen Grenzen. Die Traktion ist dank Allradantrieb und der raffinierten Antriebsmomentenregelung sehr gut.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt das M Fahrwerk im X1 dann

sein ganzes Talent. Mit den 245er-Reifen auf 19-Zoll-Felgen kennt der Münchner kein Halten mehr, er durchheilt den Parcours unaufgeregt und schnell und kaschiert sein nicht zu vernachlässigendes Gewicht mit Geschick. Der Grenzbereich liegt sehr hoch, kündigt sich sauber an und bleibt präzise beherrschbar. Der X1 reagiert spontan auf Lenkbefehle, lässt sich selbst an der Haftungsgrenze noch korrigieren und vermittelt eine stoische Sicherheit. Die Seitenneigung fällt für ein SUV gering aus, was seinen Teil zum sicheren Gefühl beiträgt. Der BMW fährt lange neutral, der Grenzbereich kündigt sich schließlich durch leichtes Untersteuern an. Nutzt man die Fahrwerkseigenschaften unter dem Aspekt der Fahrdynamik, ist die Freude groß. Selten hat sich ein Kompakt-SUV derart schnell um die Pylonen zirkeln lassen. Das ESP regelt dabei im Hintergrund unmerklich, aber sehr effektiv.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkpräzision ist gut und wird durch die breite 19-Zoll-Bereifung mit fester Seitenführung zusätzlich unterstützt. Das Lenkgefühl überzeugt ebenso wie die gut ausgeprägte Zentrierung. Die Lenkung ist angemessen leichtgängig, wird im Fahrmodus "Sport" etwas strammer. Antriebseinflüsse sind höchstens unter Vollast ein wenig zu spüren, dann reduziert

sich die Zentrierung etwas. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht besonders direkt ausgelegt, was für ein SUV auch nicht passend wäre, bietet aber dennoch einen recht geringen Lenkaufwand beim Abbiegen und Rangieren.

2,5 Bremse
























⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der X1 nach 35,4 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein ordentlicher Wert. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,6 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den X1 gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW Konzernregal hergibt. Leider kosten viele Systeme jedoch Aufpreis. Bis 80 km/h bremst der X1 selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 180 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit (Serie), das dann für den Tempomaten übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild, reagiert aber nicht, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. Der Driving Assistant Professional erweitert die automatische Abstandsregelung auf 210 km/h, bietet einen Autobahnassistenten mit Spurführung und hilft beispielsweise in engen Autobahnbaustellen, die Spurmitte zu halten - dafür sind auch an der Front links und rechts Radarsensoren hinter der Schürze verbaut. Der BMW erkennt serienmäßig die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Bei Vollausstattung mit Assistenten bieten alle neuen X1 sogar eine Spurwechselautomatik. Die optionalen Radar-Sensoren im Fahrzeugheck werden zudem genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird ebenso vor dem Auto erkannt (bei Driving Assistant Professional). Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der X1 optional beim Ausweichmanöver. Hochwertig wirkt das 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 X1 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der X1 gut ab und erzielt 86 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 10/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, zudem bläst sich bei Bedarf zwischen den vorderen Sitzen ein Luftsack auf. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,95 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen. Der Abstand zum Dachhimmel ist gering genug, so dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall bremst 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 (u.a. Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht - auch, wenn der BMW eine bevorstehende Heckkollision erkennt. Dann blinken zusätzlich noch die Bremslichter in hoher Frequenz, um den herannahenden Fahrer auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Das optionale Kofferraum-Trennnetz kann hinter den Rücksitzen oder hinter den Vordersitzen eingehängt werden - die dafür nötigen Verzurrösen werden aber nur im Auto verbaut, wenn das Trennnetz als Extra ab Werk geordert wird.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze kann man nicht so weit herausziehen wie die äußeren.

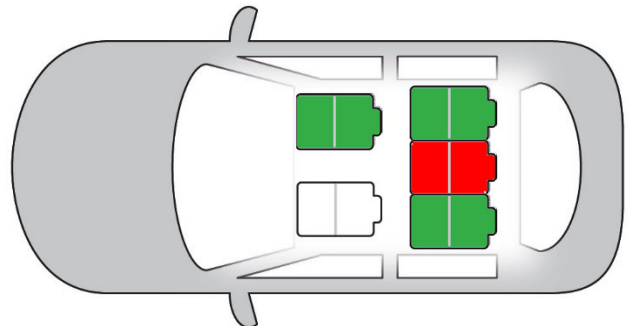
2,2 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem neuen X1 mit 89 Prozent ein gutes Ergebnis (Test 10/2022). Top für Familien: Per Gurt und per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung sind Kindersitze nicht nur hinten außen, sondern auch auf dem Beifahrersitz gut zu befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich im Fahrzeugmenü deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber, das Schiebedach und die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Hinten in der Mitte sind die Gurtranlenkpunkte für die meisten Kindersitze nicht gut geeignet, zudem steht kein Isofix zur Verfügung.

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)

2,7 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz gibt es 76 Prozent bei Euro NCAP. Die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die obere Kante der Motorhaube und die A-Säulen 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 harten Motorteilen

vergrößert, um den Aufprall abfedern zu können. Der 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

2,7 Verbrauch/CO₂

Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass hinsichtlich des Verbrauchs die Antriebstechnik nur unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn ergibt. Vorteile erzielt der Plugin-Hybrid dann, wenn

man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige

Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung des X1 entscheiden, zumal es wie bei manch anderem Plug-in-Hybriden auch keinen CCS-Anschluss für schnelles Laden entlang der Autobahn gibt. Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest 66 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. BMW gibt eine elektrische Reichweite zwischen 71 und 84 km an, diese Angaben sind bei verhaltener Fahrweise gut erreichbar; bei niedrigen Temperaturen unter 10 °C sinkt die Reichweite jedoch deutlich. Der reine Stromverbrauch liegt bei

24,0 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,0 l Super pro 100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet mit vollgeladener Batterie, verbraucht der X1 auf den ersten 100 km 13,5 kWh (Strom) und 3,1 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 152 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel 33 von 60 möglichen Punkten.

2,2 Schadstoffe

⊕ Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung; um die Grenzwerte der Euro 6e-Abgasnorm einzuhalten, verbaut BMW einen Otto-Partikelfilter. Der Partikelaustritt liegt damit zuverlässig unter den Grenzwerten. Der Verbrennungsmotor selbst kann die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest bestehen und volle Punktzahl erzielen. Da aber im Ecotest auch

die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge. So erhält der X1 mit den zwei Antrieben 38 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er bei 71 Zählern und erreicht damit ein 4-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest - selten, da für Plug-in-Hybride besonders schwierig.

3,5 AUTOKOSTEN

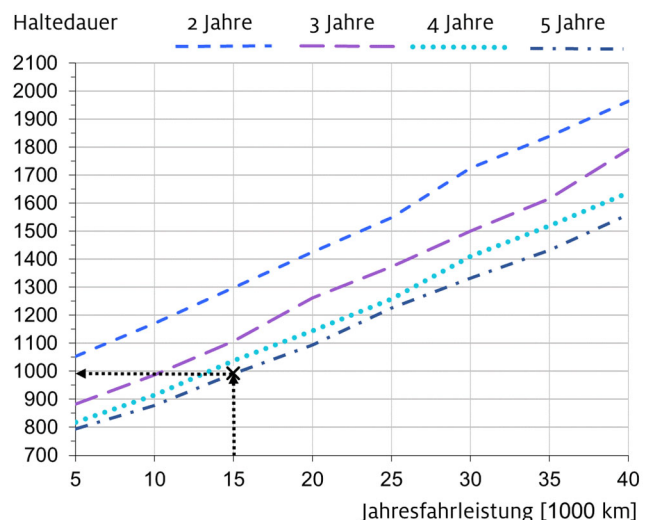
3,5 Monatliche Gesamtkosten

Der X1 kostet als xDrive30e in der Basisausstattung 51.600 Euro. Für ein Auto der unteren Mittelklasse - auch wenn er als Plug-in-Hybrid mit aufwändiger Technik daherkommt - ein stolzer Preis. Zumal die Ausstattung alles andere als umfassend ausfällt. Viele Assistenten kosten Aufpreis, im Komfort- wie im Sicherheitsbereich. Die Extras sind teilweise teuer, jedoch bündelt BMW interessante und wichtige Optionen in Paketen mit einem gewissen Preisvorteil. Zu gute Halten muss man dem BMW, dass die Funktionsqualität der Ausstattungsmerkmale zumeist überdurchschnittlich ist, beispielsweise bei der Fahrassistenz. Trotzdem, der gut ausgestattete Testwagen kommt auf ganze 66.540 Euro. Ein üppiger Preis, immerhin bekommt man dafür einen leistungsstarken und effizienten Antrieb samt überdurchschnittlicher Fahrdynamik und gutem Raumangebot. Die stolzen Preisvorstellungen für den X1 halten die BMW-Controller jedoch nicht davon ab, an den verbliebenen praktischen und schönen Details weiter zu sparen. Im Laufe der Modelljahre wurden bereits Handschuhfachbeleuchtung, Ziernähte in den Türverkleidungen und Einstiegsleisten gestrichen. Darüber hinaus entfallen mit der aktuellen Preisliste einige Individualisierungsmöglichkeiten aus den Ausstattungslinien. Ob sich diese Strategie als erfolgreich herausstellt, bleibt zumindest zu bezweifeln, denn: Den Aufpreis eines BMW gegenüber der Nicht-Premium-Konkurrenz konnte man bisher noch an den Unterschieden im Detail begründen, die in Summe für den Kunden den Ausschlag geben können. Die Unterhaltskosten halten sich beim X1 mit den zwei Herzen in

Grenzen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 30 Euro fällig. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur teilweise moderat, die Haftpflicht liegt bei günstigen 19 und die Teilkasko bei 23 - die Vollkaskoeinstufung von 26 kommt dagegen teuer. Die Ausgaben für die Wartungen kann man in den ersten Jahren etwas günstiger gestalten, wenn man eines der Wartungspakete bucht. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 991 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



meistens der Wertverlust. BMW gibt auf das Auto zwar nur Gewährleistung, das aber immerhin für drei Jahre.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	sDrive 18i Steptronic (DKG)	sDrive 20i Steptronic (DKG)	xDrive 23i Steptronic (DKG)	xDrive 25e Steptronic (DKG)	xDrive 30e Steptronic (DKG)	sDrive 18d Steptronic (DKG)	sDrive 20d Steptronic (DKG)	xDrive 23d Steptronic (DKG)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1998	3/1499	3/1499	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	125 (170)	160 (218)	180 (245)	240 (326)	110 (150)	120 (163)	155 (211)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1500	280/1500	360/1500	477/1500	477/1500	360/1500	400/1500	400/1500
0-100 km/h [s]	9,2	8,3	7,1	6,8	5,7	8,9	8,5	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	216	233	190	205	210	210	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,5 SP	5,8 SP	6,4 SP	0,8 SP	0,8 SP	5,1 D	4,6 D	4,8 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	146	131	145	17	18	134	120	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/23	17/25/23	17/25/23	19/26/23	19/26/23	18/26/24	18/26/24	18/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	134	111	159	30	30	289	265	263
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	885	884	969	932	953	896	890	955
Preis [Euro]	43.900	46.000	52.400	50.600	53.100	46.500	47.600	53.200

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km und kWh/100 km pro t]*	1,6 und 7,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,3
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	202/422/707
• Dachlast/Anhängelast [kg]	39/933
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,30
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	62
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	129

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (3-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	240 kW/326 PS
Maximales Drehmoment	477 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,8 l
CO ₂ -Ausstoß	19 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.500/1.845/1.630 mm
Leergewicht/Zuladung	1.935/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	490/1.495 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Regensburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ³
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	3,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/6,3/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	73 g/km (WTW* 152 g/km)
Reichweite	740 km
Innengeräusch 130 km/h	65,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.930/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/815/1.365 l

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

Betriebskosten	135 Euro	Werkstattkosten	103 Euro
Fixkosten	136 Euro	Wertverlust	616 Euro
Monatliche Gesamtkosten	991 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/23		
Basispreis X1 xDrive30e xLine Steptronic (DKG)	55.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.01.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	66.540 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.794 km
Auffälligkeiten/Mängel	kleinere Softwarebugs

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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.750 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/800 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3.850 Euro° (Paket)
Head-up-Display	3.850 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.750 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	600 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	1.750 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	200 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Metalllackierung	ab 890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.330 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,5

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

Stand: November 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat