



BMW 120 M Sportpaket Steptronic (DKG)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (125 kW/170 PS)

Der neue 1er ist eigentlich gar kein neuer 1er. BMW spricht zwar von der 4. Generation, allerdings teilt sich der Bayer große Teile der Technik mit seinem Vorgänger. Ist das schlecht? Keineswegs. Der Kompakte steht gefällig da und bietet das, was man sich vom Einstieg in den BMW-Kosmos erwartet: handliche Abmessungen, aktuelle Technik und Freude am Fahren. Vor allem mit dem M Sportpaket weiß der getestete 120 zu überzeugen. Im Ausweichtest präsentiert er sich fahrsicher und souverän, das Fahrdynamik-Potenzial ist für jedermann zugänglich und sorgt für Spaß hinterm Volant. Nur leider nimmt der 1er seinen Auftrag als Sportler mit dem serienmäßigen M Adaptiv Sportfahrwerk mitunter zu ernst: Vor allem innerorts lässt er zuweilen an Federungskomfort vermissen. Positiv hingegen stimmen die umfangreiche Ausstattung an Sicherheitsassistenten sowie die (teils optionalen) Fahrassistenzsysteme. Sie funktionieren für ein Modell der Kompaktklasse unverschämte gut - der 1er weiß, was er tut. Dass dem neuen 1er sogar noch weniger Neues gutgetan hätte, zeigt das Bedienkonzept. Die Bayern werfen sowohl den äußerst praxistauglichen i-Drive-Controller als auch die Klimabedieneinheit mit haptischen Tasten aus dem Cockpit - und auch die Kurzwahltasten sind Geschichte. Von nun an heißt es: Touch- oder Sprachbedienung, nur vereinzelt gibt es noch echte Tasten. Im Kostenkapitel schlägt sich der Kompakte mit einem Basispreis von 42.150 Euro ordentlich, sofern man sich mit den teils teuren Sonderausstattungen zügelt. Der Verbrauch fällt mit 6,1 l/100 km im ADAC Ecotest ebenfalls befriedigend aus. **Konkurrenten:** u.a.: Audi A3, Cupra Leon, Hyundai i30, Mazda 3, Mercedes-Benz A-Klasse, Peugeot 308, VW Golf.

- ⊕ hochwertige Fahrassistenz, sehr gute Sicherheitsausstattung, spielerisch zugängliche Fahrdynamik, leistungsfähiges Infotainment
- ⊖ Fahrkomfort nur befriedigend, Verschlechterungen bei der Bedienung, hohes Preisniveau

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,7

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,2
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie des 1er ist durchgehend gut. Der generelle Qualitätseindruck überzeugt, und auch die Spaltmaße sind gleichmäßig und schmal. Positiv: Im Gegensatz zu den Mitbewerbern in der Kompaktklasse verbaut BMW weiterhin Türrahmenverkleidungen, was wertig wirkt. Kleiner Kritikpunkt: Die Türen fallen recht ungedämpft und trocken ins Schloss. Der Motorraum wirkt grundsätzlich aufgeräumt, allerdings sind nicht alle Steckverbindungen durchgängig gegen Spritzwasser geschützt, wie es beispielsweise bei einer Motorwäsche vorkommen kann. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet, nur im hinteren Bereich ist er offen. Die Verarbeitung im Innenraum bewegt sich auf einem guten bis sehr guten Niveau - hier gibt es kaum Anlass zu Kritik. Abzüge gibt es für vereinzelt spitze

Kunststoffkanten, die sich aber nur dort verbergen, wo man nicht alltäglich hin fasst. Die Materialqualität entspricht dem gewohnten Niveau in der Kompaktklasse und ist damit ordentlich. Die oberen Bereiche der Türverkleidungen sind vorn wie hinten weich unterschäumt, gleiches gilt für die Instrumententafel. Die unteren Bereiche sind aus einfachem, schwarzen Kunststoff gefertigt. Die getestete Ausstattungsvariante M Sportpaket bringt neben silbernen Akzenten auch Zierleisten aus Aluminium in den Innenraum - eine gern gesehene Aufwertung für das ansonsten recht dunkle Cockpit. Mitgedacht: BMW verzichtet weitgehend auf schwarzen Hochglanzkunststoff und wählt stattdessen matte Oberflächen, welche pflegeleichter sind.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der allein als Fünftürer erhältliche 1er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Die Zuladung des mit 1.478 kg gemessenen Testwagens beträgt 512 kg, was für vier Personen mitsamt Gepäck locker ausreicht. Auf dem Dach lassen sich Lasten von bis zu 75 kg transportieren, eine Reling bietet der 1er aber nicht. Die Anhängelast der optionalen Anhängerkupplung darf bei gebremsten Anhängern 1.300 kg betragen, bei ungebremsten 750 kg. Die zulässige Stützlast ist mit 75 kg angegeben und reicht damit für zwei schwere E-Bikes. Die Abmessungen

des 1er bewegen sich auf klassenüblichem Niveau. Mit 4,36 m Länge und 2,08 m Breite (inkl. der Außenspiegel) fällt er noch recht handlich aus. Der Wendekreis beträgt 11,7 m. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,1 l/100 km liegt die theoretische Reichweite mit dem 49 l großen Tank bei 800 km. Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord. Allerdings ermöglicht ein solches nur bei kleinen Reifenschäden eine Weiterfahrt. Ein Not- oder Ersatzrad ist nicht erhältlich.

2,2 Licht und Sicht

⊕ Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt gut, wobei die Vorderkante der Motorhaube nicht einsehbar ist. Das hintere Ende lässt sich gut abschätzen, da die Heckscheibe ungefähr das Ende des 1er markiert. Die Sicht auf den Verkehr ist ordentlich, die Rundumsicht nur passabel. Hindernisse vor dem BMW lassen sich auf Grund der flachen Haube sehr gut erkennen, nach hinten nur mittelmäßig. BMW ist sich dessen bewusst und spendiert serienmäßig eine Rückfahrkamera inklusive Waschdüse. Generell bedarf es in puncto Parkfunktionen kaum zusätzlicher Ausstattung, da neben den Parksensoren vorn wie hinten auch der Einparkassistent serienmäßig an Bord ist. Dieser arbeitet äußerst zuverlässig und erweist sich im Alltag als echte Erleichterung. Optional kann der 1er zusätzlich mit einer 360-Grad-Kamera-Ansicht sowie mit Remote-Parking-Funktionen (Fernsteuern des Einparkvorgangs mittels Smartphone) ausgestattet werden. Für den 1er gibt es zwei Lichtsysteme. Serienmäßig verbaut BMW LED-Scheinwerfer mit kosteneffizienter Reflektor-Technologie, optional gibt es adaptive LED-Scheinwerfer. Zu den adaptiven Lichtfunktionen zählen beispielsweise das Ausblenden anderer Verkehrsteilnehmer bei Fernlicht und das Abbiegelicht, welches nicht nur beim Abbiegen für eine bessere Ausleuchtung sorgt, sondern auch in engen Kurven oder in Kreisverkehren die Straße zusätzlich erhellt. Darüber hinaus wird der Lichtkegel in der Stadt aufgeweitet, um Geh- und Radwege bestmöglich auszuleuchten und auf der Autobahn schmaler und länger auf die Fahrspur fokussiert. Die Leuchtweitenregulierung passt sich ebenfalls dynamisch an den Beladungszustand an. Im Test überzeugt das hochwertige Scheinwerfersystem mit einer guten Ausleuchtung. Die adaptiven Lichtfunktionen schaffen einen Mehrwert und verrichten unauffällig ihren Dienst. Ebenfalls empfehlenswert für die Fahrt bei Dunkelheit - weil nicht serienmäßig verbaut - ist die automatische Abblendfunktion von Rück- und Außenspiegel auf der Fahrerseite. Der asphärische Bereich im linken Außenspiegelglas sorgt unterdessen für ein erweitertes Blickfeld nah am Fahrzeug. Praktisch: Die Heckleuchten lassen sich auf Wunsch (Einstellung im Infotainment) in das Tagfahrlicht einbinden.

2,6 Ein-/Ausstieg

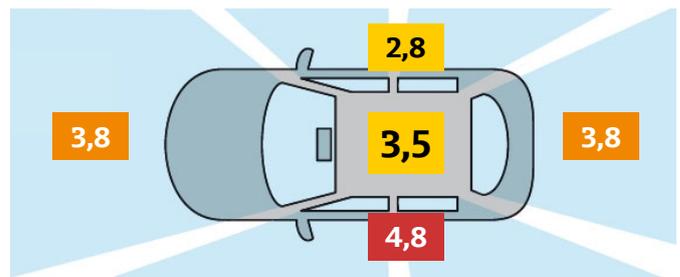
Wie es sich für einen sportlichen Kompaktwagen gehört, steigt man in den 1er "nach unten" ein - Die Sitzfläche liegt etwa 42 cm über der Fahrbahn (Sitz in unterster Position). Der vordere Türausschnitt zählt in seiner Klasse nicht zu den großzügigsten. Die sehr schräg stehende A-Säule und die weit vorn befindliche B-Säule erschweren den Zustieg, dazu kommt die leicht



Die Übersicht gerade nach hinten ist durch die breiten D-Säulen und das schmale Heckfenster eingeschränkt. Jedoch kompensiert der BMW dies durch serienmäßige Einparkhilfe vorn und hinten, sowie eine Rückfahrkamera.

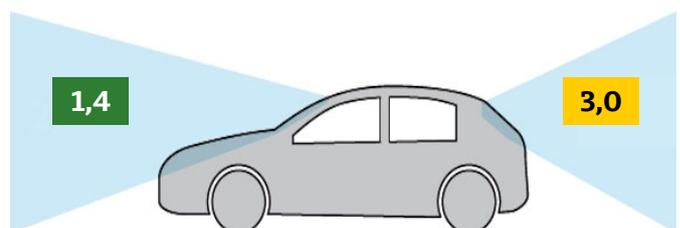
Rundumsicht

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.



⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung sorgt, ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

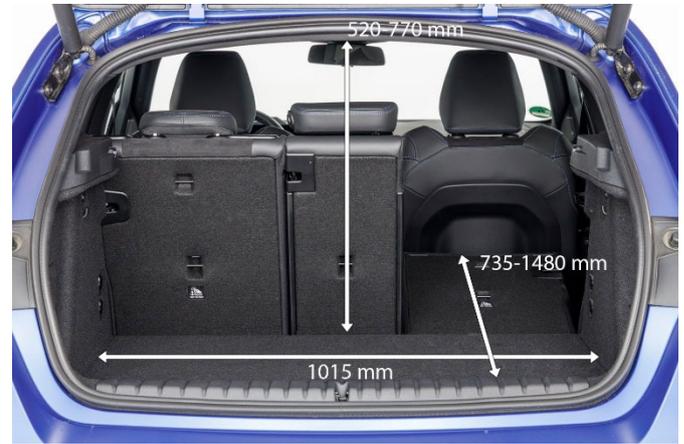
erhöhte Seitenwanne des Sportsitzes. Die zweite Sitzreihe muss in jedem Fall mit Aufmerksamkeit geentert werden: Die Dachlinie verläuft niedrig, der Radlauf ragt in den Türausschnitt und der Fußraum fordert zum Einfädeln auf. Hilfreich beim Aussteigen: Der 1er bietet über allen äußeren Sitzplätzen Haltegriffe am Dachhimmel. Das Ver- und Entriegeln klappt mit dem

optionalen Komfortzugang mittels berührungssensitiver Felder an den vorderen Türgriffen, die hinteren Türgriffe bieten die Funktion nicht. Zudem besteht die Möglichkeit die Zentralverriegelung besonders einfach mittels Annähern/Entfernen des Schlüssel oder eines registrierten Smartphones zu

betätigen. Längst nicht selbstverständlich: Der schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz, mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht überlistet werden. Weitere Informationen dazu unter www.adac.de/keyless.

3,4 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung eher spärliche 265 Liter. Baut man die Abdeckung aus und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 335 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 665 Liter verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.090 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 35 Liter Platz.



Das Kofferraumvolumen variiert von 265 bis maximal 1.090 Litern, zuzüglich 35 Litern unter dem Ladeboden.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Serienmäßig verbaut BMW eine manuell zu betätigende Heckklappe, der Testwagen ist mit der elektrischen Klappe ausgestattet. Ordert man zusätzlich den Komfortzugang, lässt sich die Klappe mittels Fußkick unter dem Heck betätigen. Die Öffnungshöhe lässt sich einstellen und bietet maximal bis zu 1,90 m großen Personen ausreichend Platz darunter. Ist man größer, sollte man auf den abstehenden Fanghaken Acht geben. Die Ladeöffnung könnte größer ausfallen, ist aber dennoch subjektiv gut nutzbar. Die Ladekante liegt mit 70 cm noch auf einem praxistauglichem Niveau, die Bordwand ist mit 6 cm schon recht hoch und erschwert vor allem das Ausladen schwerer Gegenstände. Legt man die Rücksitzlehnen um, steigt die Ladefläche nur leicht an.

⊖ Das Ladeabteil ist mit nur einer seitlichen LED schwach ausgeleuchtet.



Die Heckklappe des Testwagens ist elektrisch betrieben und kann per Fußsensor geöffnet werden. Die Hürde zum Ausladen ist mit 6 Zentimeter recht hoch.

Taschenhaken. Darüber hinaus sind insgesamt sechs stabile Verzurrösen verbaut, für die Befestigung eines Gepäcknetzes sind sie aber recht hoch angebracht.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne wird serienmäßig asymmetrisch geteilt, optional ist sie dreigeteilt umklappbar. Das Umklappen gelingt von den Rücksitzen aus über Hebel an der Lehnenoberseite recht einfach, vom Kofferraum aus nur umständlich. Im Kofferraum selbst stehen nur wenige Möglichkeiten zur Fixierung von kleinem und großem Gepäck zur Verfügung. Es gibt rechts ein kleines Fach mit Netz, sowie an beiden Seiten

2,6 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Die Bedienung des 1er folgt dem aktuellen Trend: Mehr Touch, weniger Tasten. Besonders deutlich wird dies im Vergleich zu seinem Vorgänger. Das neue Bediensystem entledigt sich dem viel gelobten i-Drive-Controller, der separaten Klimabedieneinheit sowie der programmierbaren und praktischen Kurzwahl-tasten. Was bleibt ist ein großes und hochauflösendes Curved-Display, das sowohl die Instrumentenkombination als auch das Zentralsdisplay beherbergt sowie ein Minimum an echten Tasten. Die grundsätzliche Einstellung der Fahrerposition gelingt einwandfrei. Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite verstellen und bietet einen großen Verstellbereich. Die Pedalerie ist ergonomisch platziert und zwingt einem keine unbequeme Beinhaltung auf. Der Schalt- und Wahlhebel ist in der Mittelkonsole verortet und als kompakter Schieberegler ausgeführt. Damit liegt er zwar außerhalb des Sichtfeldes, lässt sich aber im Alltag mit abgelegtem Arm erfreulich nebensächlich bedienen. Die Lichtfunktionen sind im Blinkerhebel integriert - auch hier spart sich BMW weitere Tasten - und verschiebt die weiteren Lichteinstellungen per Tastendruck ins Zentralsdisplay. Erfreulich: Der Hebel für die Wischfunktionen besitzt eine LED, die den Status des Regensensors anzeigt. Das hochauflösende und gut ablesbare Zentralsdisplay ist ergonomisch günstig positioniert und man findet auf holprigen Wegen zumeist eine Gelegenheit die eingebende Hand abzustützen. Die Inhalte sind in der Ausgangsansicht sinnvoll und übersichtlich angeordnet. Wechselt man jedoch in die Übersicht der vielen Kacheln, um sich beispielsweise den Einstellungen zu widmen, wird es nicht nur auf Grund des großen Funktionsumfangs unübersichtlich. Sinnvoll ist deshalb die Schnellwahl-taste für Fahreinstellungen in der Mittelkonsole. Um die Navigation durch das Infotainment zu erleichtern, gibt es zudem ausgegliederte Tasten für Hauptfunktionen (Medien, Telefon, Navigation), allerdings können diese für manche Fahreraturen vom Lenkradkranz verdeckt werden. Auf Wunsch immer im Sichtfeld sind die vielfältigen Inhalte des kontrastreichen Head-up-Displays.



Die Bedienung des BMW 1er setzt auf ein zentrales Curved-Display mit Touch-Funktion. Sowohl der i-Drive-Controller als auch die ausgegliederte Klimabedieneinheit sind verschwunden, was die Bedienung erschwert.

⊖ Die Regelung der Klimafunktionen erfolgt über das Zentralsdisplay, wo sich am unteren Rand eine schmale Leiste befindet. Die Einstellung der Temperatur klappt noch ohne Hindernisse, für das Aktivieren von Sitz- und Lenkradheizung ist hingegen schon ein zweiter Klick erforderlich. Möchte man weitere Details einstellen treffen wie beispielsweise die Synchronisation der beiden Klimazonen oder die Intensität der Klimatisierung anpassen - ab ins Untermenü. Nur zwei Klimafunktionen haben sich über die Modernisierung als Tasten retten können: Die Frontscheibenlüftung sowie die Heckscheibenheizung. Allerdings sind sie im Bereich des Gangwahlhebels unsinnig platziert. Dort unten ist auch der recht kleine Warnblinkschalter verortet, was eine hohe Blickabwendungszeit zur Folge hat. Neben den Klimafunktionen benötigen weitere Befehle zu viele Bedienschritte. Die Inhalte des Bordcomputers können nur über das Zentralsdisplay gewechselt werden und auch die Einstellung der Autohold-Funktion befindet sich hier.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimedia- und Konnektivitätsfunktionen des 1er sind bereits serienmäßig sehr umfangreich. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte (eSim) 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 aufladen, muss man dafür extra bezahlen. Für höhere Klanggenüsse gibt es gegen Aufpreis ein Lautsprechersystem mit zwölf Lautsprechern von Harman/Kardon. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per Zentraldisplay 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.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot im 1er ist der Klasse entsprechend gut. Die Beinfreiheit reicht vorn für bis zu 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit bietet theoretisch Personen knapp über 2 m noch ausreichend Kopffreiheit. Die Innenbreite fällt ebenfalls der Fahrzeugklasse entsprechend aus und sorgt für genügend Raum zwischen Fahrer und Beifahrer. Das subjektive Raumempfinden wird neben den hohen Seitenlinien und den

eher schmalen Seitenfenstern vor allem durch den serienmäßig dunklen Dachhimmel geschmälert. Optional gibt es ein zweiteiliges Panorama-Glasschiebedach, das den Innenraum luftiger wirken lässt. Angenehm bei Nachtfahrt: Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung verbessert die Raumwahrnehmung.

3,3 Raumangebot hinten

Im Fond geht es deutlich knapper zu. Hier bietet der 1er Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Kopffreiheit, wobei die Beinfreiheit theoretisch auch für 1,95 m große Insassen ausreichen würde (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite fällt im Vergleich zur ersten Reihe schmaler aus und auch subjektiv fühlt sich der 1er hinten weniger luftig an. Letzteres liegt an der ansteigenden Fenster- und abfallenden Dachlinie sowie am dunklen Dachhimmel. Während die Ambientebeleuchtung vorn noch einigermaßen großzügig ausfällt, ist sie im Fond kaum der Rede wert. Hier werden lediglich die Griffe in den Türen klar wahrnehmbar beleuchtet.



Hinten bietet der 1er BMW eine akzeptable Kopffreiheit für Insassen bis 1,85 Meter bei ausreichender Beinfreiheit, wobei der dunkle Himmel und die nach hinten abfallende Dachlinie das Raumgefühl einschränken.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des 1er ist nur ausreichend. Die Rücksitzbank ist weder verstell- noch ausbaubar, immerhin kann sie optional dreigeteilt bestellt werden. In der ersten Reihe bietet der BMW Türfächer, die 1-L-Flaschen aufnehmen, aber ansonsten recht klein ausfallen. In der Mittelkonsole befindet sich ein gut erreichbares Fach für das Smartphone, sowie ein weiteres, offenes Fach für Kleinigkeiten. Davor sind die beiden Becherhalter positioniert, die ohne Haltenasen auskommen müssen und deshalb schlecht nutzbar sind. Unter der Armauflage befindet sich ein geschlossenes Ablagefach. Das Handschuhfach fällt klein aus und ist mit den Bord-Unterlagen schon gut gefüllt. Der Fond ist in Sachen Ablagen auch nur

mittelmäßig ausgestattet. Die Türen beherbergen immerhin passend dimensionierte Fächer, allerdings sucht man weitere Verstaumöglichkeiten, z.B. an den Rücklehnen der Vordersitze, vergeblich. Die Rückenlehne bietet in der ausklappbaren Armlehne zwei Becherhalter, welche mit Gummi-Lippen für ausreichend Halt sorgen. Zusätzlich befinden sich im Bereich der Haltegriffe Jackenhalter am Dachhimmel.

⊖ Fragwürdig: BMW spendiert dem 1er keine Beleuchtung im Handschuhfach.

2,8 KOMFORT

3,3 Federung

Fester Bestandteil des M Sportpakets ist das sogenannte Adaptive M Fahrwerk. Das Fahrwerk sorgt für eine Tieferlegung und basiert auf einer Ein-Gelenk-Federbeinachse vorn, einer Dreilenker-Achse hinten sowie konventionellen Stahlfedern. Die Dämpfer sind nicht elektronisch geregelt - dementsprechend lässt sich das Federungsverhalten nicht über die Fahrmodi (Comfort, Sport) beeinflussen. In der Konsequenz passt sich das Fahrwerk auch nicht an die aktuelle Fahrsituation an (Beispiel: straffere Abstimmung bei sportlicher Fahrweise). Der Federungskomfort lässt sich gerade noch als ausgewogen bezeichnen, wobei die sportlichen Attribute klar durchscheinen. Im Stadtverkehr macht sich dies besonders bemerkbar. Der 1er folgt kurzen Wellen und meldet die Höhen und Tiefen

der Fahrbahn recht klar an die Insassen zurück. Einzelhindernisse wie abgesenkte Gullydeckel gelingt es ihm noch ordentlich zu parieren, unbehelligt bleibt man allerdings nie. Aus Komfortsicht am schwersten tut sich der 1er mit Geschwindigkeitshügeln. Hier hebt es die Insassen schon bei moderater Geschwindigkeit leicht aus den Sitzen - Mitfahrer auf der zweiten Reihe dürfen gut und gerne kurz vorgewarnt werden. Auf Landstraßen und Autobahnen gelingt es dem 1er, seinen Sport-Tick etwas besser im Zaum zu halten. Wirklich unsanft wird man selten aus dem Reisemodus geweckt, einzig zügig durchfahrene Senken stauchen die Insassen etwas. In Summe gelingt ihm ein ordentlicher Langstreckenkomfort.

2,3 Sitze

⊕ Mit dem M Sportpaket verfügt der 1er über Sportsitze, die sich manuell in den Grundfunktionen (Längsposition, Lehnenneigung und Sitzflächenneigung) einstellen lassen - zusätzlich kann die Sitzfläche verlängert werden. Gegen Aufpreis zieht die elektrische Sitzverstellung ein, die eine noch feinere Justierung der Sitzposition auf beiden Sitzplätzen ermöglicht und zudem zwei Speicherplätze für die Sitzposition auf der Fahrerseite bietet. Die Flächen und Lehnen sind körpergerecht geformt, zudem bieten die Sitze einen wirklich guten Seitenhalt. Schade: Die letzten beiden Generationen des 1er boten beim Sportsitz die Möglichkeit die Seitenwangen der Rückenlehne elektrisch enger und weiter zu stellen, diese Option ist nun beim Sportsitz nicht mehr verfügbar. Weitere Anpassungen der Sitzposition des Fahrers sind nicht möglich, sowohl die Gurtaustritte als auch die Mittelarmlehne sind fixiert. Im Fond fällt der Sitzkomfort schlechter aus. Die

Rücksitzbank ist straff gepolstert und bietet keinen idealen Kniewinkel. Zudem ist der Seitenhalt nur ausreichend und kann keineswegs mit dem der vorderen Sitze mithalten. Der Mittelsitz ist schmal und unbequem und empfiehlt sich nur für kleine Personen auf kurzen Strecken.

⊖ Die elektrische Vier-Wege-Lendenwirbelstütze lässt sich BMW mit einem Aufpreis von 470 Euro teuer bezahlen. Zudem ist die Bezeichnung "Aktivsitz" in Anbetracht dessen, dass nur die Lendenwirbelstütze ein- und ausfährt, etwas hochgegriffen. Kleiner Exkurs in die Geschichte: Schon vor der Jahrtausendwende bot BMW einen deutlich wirkungsvolleren Aktivsitz an. Damals sorgten zwei sich abwechselnd aufpumpende Luftkissen in der Sitzfläche für Bewegung in der Lendenwirbelsäule und entlasteten den Fahrer im Zusammenspiel mit der Lordosenstütze auf langen Strecken.

2,9 Innengeräusch

Der Innengeräuschkomfort des 1er ist ordentlich, könnte aber noch besser ausfallen. Der Zustand des Asphalts dringt klar wahrnehmbar in die Fahrgastzelle und sorgt immer für einen gewissen Grundpegel. Windgeräusche treten zwar nicht an einzelnen Stellen auf, addieren sich aber dennoch merklich auf

die Geräuschkulisse. Der Motor bleibt meist dezent im Hintergrund, unter Last und beim Ausdrehen ist er aber deutlich zu vernehmen. Bei 130 km/h ergibt sich ein Geräuschpegel von 68,1 dB(A).

2,6 Klimatisierung

Der 1er ist serienmäßig mit einer Ein-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis zieht wie beim Testwagen eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ein. Mit dabei ist dann auch eine Umluftautomatik sowie zusätzliche Luftausströmer für den Fond. Erfreulich: Die Intensität der Klimatisierungsautomatik lässt sich in fünf Stufen einstellen und die Menge der ausströmenden Luft kann zusätzlich mit Drehrädchen unabhängig

von der Richtung justiert werden. Die Sitzheizung ist serienmäßig an Bord, die Lenkradheizung muss zusätzlich bezahlt werden. Ebenfalls optional: Die verdunkelten Scheiben im Fond, die das Aufheizen verlangsamen.

⊖ Die Innenraumtemperatur lässt sich nur in vollen Grad-Schritten einstellen und gelingt damit weniger präzise.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ In der Motorvariante 120 verfügt der 1er über einen 1,5-l-Dreizylinder mit Turboaufladung und Mild-Hybridsystem, das zusätzliche elektrische Leistung für den Vortrieb bereitstellt. Die Systemleistung beträgt 125 kW/170 PS, das maximale Drehmoment liegt bei 280 Nm. Dass der 1er trotz kleinem Dreizylinder dennoch angemessen kräftig beschleunigt zeigen die Messwerte: Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 4,7 s erledigt, von 80 auf 120 km/h, z.B. auf dem Autobahn-Beschleunigungsstreifen, geht es in 5,6 s. Auch innerorts ist

man mehr als ausreichend motorisiert, beispielsweise beschleunigt der 1er in rund einer Sekunde von 15 auf 30 km/h. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt BMW 7,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 226 km/h beziffert. Nettes Feature: Die Sport-Boost-Funktion (linke Schaltwippe) gibt für 10 s ein Leistungsplus frei, indem der Elektromotor des Mildhybridsystems seine maximale Kraft zusteuert. Im Alltag ist der Motor für den 1,5 t schweren Kompakten potent genug, wenngleich natürlich kein ausgewiesenes Kraftpaket.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Hinsichtlich seiner Laufkultur ist ein Dreizylindermotor bauartbedingt eher von Nachteilen geprägt, BMW gelingt es diese aber überdurchschnittlich gut in den Griff zu bekommen. Das Vibrationsverhalten im Innenraum ist zumeist gut, einzig beim Anfahren und damit im niedrigen Drehzahlbereich spürt man Vibrationen bis ins Lenkrad. Bei höheren Drehzahlen halten sich die Vibrationen angenehm zurück und werden nie als störend, sondern eher als Charakterzug aufgefasst. Allerdings muss man zugeben: In einer höheren Fahrzeugklasse würde man den Dreizylinder wohl nicht mehr goutieren. Die Akustik des 1,5-Liter-Turbobenziners ist unter

Last kernig, bei höchster Lastabforderung tönt er deutlich auf und wirkt dann zuweilen angestrengt. Bei niedertouriger Fahrt, zum Beispiel im Eco-Modus, treten leichte Brummfrequenzen zum Vorschein, die sich aber noch im manierlichen Bereich bewegen. Das Ansprechverhalten profitiert von dem E-Motor des Mild-Hybrids, bei starkem Beschleunigen in hohen Geschwindigkeitsbereichen muss der stark aufgeladene Motor mit kleinem Hubraum erstmal "Luft holen" bevor er merklich Leistung abgibt, ansonsten ist die Leistungsabgabe gleichmäßig und gut kalkulierbar.

1,8 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 ungewohnt, 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 und alternativlose Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist ein weitgehend unauffälliger Begleiter im Alltag. Rangieren klappt gut, die Schaltvorgänge während der Fahrt sind oft unmerklich und meist unauffällig. Einzig

beim Anfahren ist ein wohl dosierter Gaspedaleinsatz vonnöten, da es sonst zu leicht schlupfenden Vorderrädern kommen kann. Zudem nimmt sich der 1er gerne mal einen Moment, bevor er sich in Bewegung setzt. Die sieben Gänge bieten immer eine passende Übersetzung, zudem entstehen keine großen Sprünge. Bei 130 km/h liegen im höchsten Gang 2.250 Touren an. Über die serienmäßigen Schaltpaddels am Lenkrad können die Gänge auch manuell angewählt werden. Eine Autohold-Funktion ist ebenso serienmäßig.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des 1er ist zu jeder Zeit einwandfrei. Verreißt man beispielsweise in einem Schreckmoment das Lenkrad, ändert der Kompakte seine Richtung nur leicht und beruhigt sich dank zielsicheren Eingriffen der elektronischen Stabilitätskontrolle schnell wieder. Der Geradeauslauf ist zu jedem Zeitpunkt gut und fördert damit ein entspanntes und sicheres Fahren. Fährt man eine Kurve zu schnell an und

korrigiert mit einem abruptem Bremsimpuls, stellt der 1er den Fahrer vor keine unerwünschten Herausforderungen - das Heck bleibt stabil. Bringt man den Kompakten bis an den Grenzbereich, löst er die Situation mit einem gutmütigen aber nicht übermäßigen Schieben über die Vorderachse auf. Die Traktion ist trotz des Vorderradantriebs zumeist einwandfrei, einzig bei Nässe ist dem 1er leichter Schlupf zu entlocken. Die

Traktionskontrolle ist sensibel abgestimmt und sorgt für den bestmöglichen Vortrieb, sollte man schnell vom Fleck müssen. Im ADAC Ausweichtest verlangt so manches Modell dem Fahrer einiges an Engagement ab, nicht so der 1er - er vermittelt viel Kontrolle und ist anspruchslos zu fahren. Die direkte Lenkung ermöglicht ein zackiges Ausweichen, das Sportfahrwerk sorgt für wenig Aufbaubewegungen und gezielte ESP-Eingriffe stabilisieren den 1er zusätzlich. Ist der Lenkwinkel zu ambitioniert, schiebt der Einser über die Vorderachse, ohne aber das Hindernis zu touchieren. Die gute Performance beim doppelten Notspurwechsel erzeugt Vorfremde auf die dynamische Durchfahrt: und auch hier liefert der Bayer ab. Die Durchfahrtsgeschwindigkeiten sind hoch, die Regelreingriffe sanft und das Fahrdynamik-Potenzial gut zugänglich - Freude am Fahren für jedermann.

2,1 Lenkung

⊕ Rüstet man den 1er mit dem M Sportpaket aus, findet auch die sogenannte M Sportlenkung Einzug. Die Lenkung ist direkt übersetzt und ermöglicht ein leichtfüßiges und zielgenaues Steuern - passt damit also gut zum dynamischen Kompaktwagen. Das Lenkgefühl selbst fällt jedoch recht synthetisch aus, hier würde man sich noch mehr Feedback wünschen. Die Mittenzentrierung verändert sich im Verlauf der Fahrgeschwindigkeit spürbar. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist sie nicht besonders ausgeprägt wahrzunehmen, die Lenkung fühlt sich mitunter etwas unruhig an. Legt der 1er an Tempo zu, bekommt die Lenkung um die Mitte spürbar mehr Gewicht und verbessert damit sowohl den Geradeauslauf als auch das gefühlvolle Herauslenken aus der Nullstellung. Die Bedienkräfte sind im normalen Fahrmodus für ein Alltagsauto absolut passend abgestimmt, der 1er lässt sich mühelos dirigieren. Im Sportmodus nimmt das erforderliche Handmoment zu, der Bayer will dann mit kräftigerer Hand geführt werden. Von Anschlag zu Anschlag benötigt die Lenkung 2,5 Umdrehungen.

1,6 Bremse

⊕ Passend zur sportlichen Fahrwerksauslegung präsentiert sich die Bremse mit einwandfreiem Ansprechen und guter Dosierbarkeit. Für einen Nothalt aus 100 km/h benötigt der 1er nur 32,7 m (Mittel aus zehn Messungen) - ein wirklich guter Wert.

1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der 1er ist serienmäßig mit einer Vielzahl an aktiver Sicherheitsausstattung ausgestattet. Er warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Frontalkollisionen, vor Querverkehr (Heck und Front), vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Er leitet sowohl innerorts (in niedrigen Geschwindigkeits-

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	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

bereichen) als auch außerorts (in hohen Geschwindigkeitsbereichen) selbstständig eine Notbremsung ein. Darüber hinaus funktioniert das Notbremsssystem auch in Kreuzungsszenarien und beim Rückwärtsrangieren. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt die serienmäßige Geschwindigkeitsregelung bei. Die Verkehrszeichen-erkennung erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen und bietet eine automatische Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung oder den Limiter. Mit dem optionalen Driving Assistant Plus hält der 1er bis 180 km/h zusätzlich den Abstand zum Vordermann und die Spur. Mit dem Driving Assistant Professional sind die

Fahrassistentenfunktionen noch leistungsfähiger. Die Abstands- und Spurregelung funktioniert dann bei noch höheren Geschwindigkeiten und der Notfallassistent sorgt für ein sicheres Anhalten, sollte der Fahrer nicht mehr reagieren. Darüber hinaus fährt der 1er im Stau automatisch an und unterstützt aktiv beim Wechseln der Fahrspur. Besonders überzeugt im Test die Funktionsqualität der Fahrassistentenfunktionen. Die Bedienung ist niederschwellig und die Systeme wirken ausgereift und souverän - bieten also eine echte Entlastung und ein Plus an Sicherheit.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Zum Testzeitpunkt lagen noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest vor. Allerdings lässt sich der aktuelle 1er in der Crashesicherheit mit seinem Vorgänger vergleichen (Test 10/2019). Damals erreichte der 1er 83 Prozent der erreichbaren Punkte und erzielte damit ein gutes Ergebnis. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, zudem gibt es einen sogenannten "Interaktionsairbag" zwischen Fahrer und Beifahrer. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,95 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,75 m Körpergröße ausziehen. Da der Abstand zum Dachhimmel aber gering ist, ist auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet. Nach einem Unfall bremst der BMW 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. Löblich: BMW bietet ein Kofferraumtrennnetz an, dass sich sowohl hinter den Rück- als auch hinter den Vordersitzen sicher am Dachhimmel befestigen lässt.

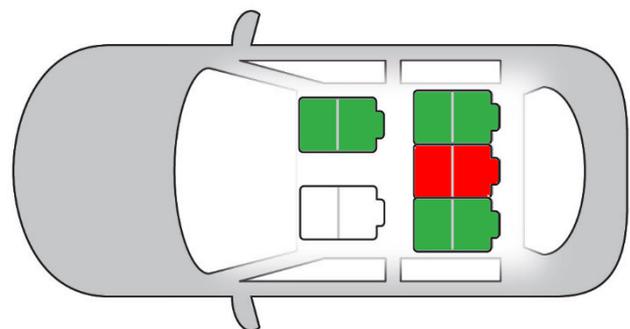
⊖ Während das Warndreieck (innen an der Kofferraumklappe befestigt) auch im beladenen Zustand noch gut erreichbar ist, kann der Zugang zum Verbandskasten unterhalb des Ladebodens blockiert sein.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Zum Testzeitpunkt lagen noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest vor. Allerdings lässt sich der aktuelle 1er in der Kindersicherheit mit seinem Vorgänger vergleichen (Test 10/2019). Damals erreichte der 1er 87 Prozent der erreichbaren Punkte und erzielte damit ein gutes Ergebnis. Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze dank der serienmäßigen Isofix-Halterungen mit i-Size Freigabe problemlos befestigen. Auch klassisch mit dem Gurt klappt dies einwandfrei, da die Gurte lang genug und die Anlenkpunkte passend platziert sind. Im Fond bieten die zwei äußeren Sitzplätze ebenfalls serienmäßig Isofix-Halterungen mit i-Size Freigabe. Ein Augenmerk auf die Positionierung sollte man bei hohen Kindersitzen richten, da diese seitlich am Dachholm anstehen können. Nutzt man eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes leicht eingeschränkt - eine Sitz- und Montageprobe ist ratsam. Der Mittelsitz eignet sich nur sehr eingeschränkt für die Montage von Kindersitzen. Es gibt keine Isofix-Anbindung, zudem ist der Abstand zwischen Gurtaustritt und Gurtschloss zu schmal. Die Kindersicherung

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)

der hinteren Türen lässt sich ausschließlich mit einem Schlüssel bedienen und ist daher sicher.

2,7 Fußgängerschutz

Zum Testzeitpunkt lagen noch keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest vor. Allerdings lässt sich der aktuelle 1er auch beim Fußgängerschutz mit seinem Vorgänger vergleichen (Test 10/2019). Damals erreichte der 1er 76 Prozent der erreichbaren Punkte und erzielte damit ein befriedigendes Ergebnis. 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 weiterhin eine aktive Motorhaube verbaut wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt und so den Abstand zu harten Motorteilen vergrößert. Der City-Notbremsassistent mit Personenerkennung ist serienmäßig und kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger oder Fahrradfahrer reduzieren oder sogar eine Kollision vermeiden.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des BMW 120 mit dem 1,5-l-Turbobenziner und Mild-Hybridsystem liegt im ADAC Ecotest bei 6,11 Super pro 100 km. Mit dem Testverbrauch ist eine CO₂-Bilanz von 163 g/km verbunden. Das gibt im CO₂-Bereich nur mittelmäßige 29 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,6 l, außerorts bei 5,4 l und auf der Autobahn bei 7,0 l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Abgasreinigung funktioniert einwandfrei, in allen Zyklen sind die Schadstoffemissionen sehr niedrig und bleiben damit weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Auch die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden unterboten. Somit sind die vollen 50 Punkte in diesem Bereich absolut verdient. Zusammen mit den CO₂-Punkten schafft der 120 insgesamt 79 Zähler und erzielt damit vier Sterne. Die niedrigen Emissionen konnten bei den Straßenmessungen bestätigt werden.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0D	7,7B

Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8D	5,6B

Autobahn	7,0	
Durchschnitt	6,6D	7,6B

Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5D	6,5B

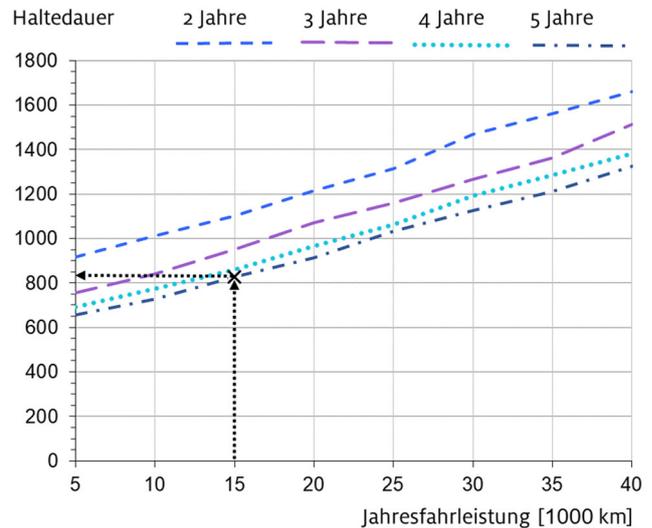
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der 1er startet als 120 zu einem Preis von 38.600 Euro. Wählt man, wie bei unserem Testwagen, das M Sportpaket, steigt der Preis auf 42.150 Euro. Der Bayer bringt dann schon eine ordentliche Ausstattung mit, vor allem die Sicherheits- und Infotainment-Funktionen sind umfangreich. Während man an der Optik mit dem Sportpaket nicht mehr viel optimieren muss, empfiehlt es sich zumindest das Premiumpaket (1.900 Euro) zu bestellen. Damit finden praktische Features wie die Wireless Charging-Ablage, der Fernlichtassistent, die abblendenden Spiegel sowie der schlüssellose Zugang ihren Weg in den 1er. On top verfügt der Kompakte dann auch über die wirklich guten, adaptiven LED-Scheinwerfer. Den Fahrkomfort auf längeren Strecken kann der Driving Assistant Plus mit seinem Abstandstempomaten samt Spurführungsassistent steigern - 700 Euro Aufpreis sind fair. Eine weitere Empfehlung ist die Zwei-Zonen-Klimaautomatik (550 Euro), die Sitzheizung ist wie erwähnt immer serienmäßig an Bord. Beim Testwagen summiert sich der Gesamtpreis auf stolze 54.840 Euro, wobei dann nahezu alle Sonderausstattungen verbaut sind und der Mattlack mit 2.250 Euro ordentlich ins Kontor schlägt. Die Kosten für die Versicherung sind nicht besonders günstig. Die Typklassen lauten: 15 für die Haftpflicht, 22 für die Teilkasko und 23 für die Vollkasko. Die Kfz-Steuer beträgt jährlich 83 Euro. Von Vorteil sind die langen Wartungsintervalle, der

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 826 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



120 muss nur alle zwei Jahre oder alle 30.000 km in die Werkstatt. BMW gibt auf ihre Modelle zwar nur Gewährleistung, das aber immerhin für drei Jahre.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	116 Steptronic (DKG)	120 Steptronic (DKG)	123 xDrive Steptronic (DKG)	118d Steptronic (DKG)	120d Steptronic (DKG)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1998	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	125 (170)	160 (218)	110 (150)	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1500	280/1500	360/1500	360/1500	400/1500
0-100 km/h [s]	9,8	7,8	6,3	8,3	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	226	226	222	222
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,9 SP	5,3 SP	5,9 SP	4,6 D	4,3 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	135	121	134	122	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/21	15/23/22	15/23/22	17/23/22	17/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	114	83	111	245	224
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	769	796	871	789	803
Preis [Euro]	33.600	38.600	44.600	38.900	41.200

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	4,1
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> Sitzplätze Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] Dachlast/Anhängelast [kg] 	3,0 179/450/737 51/880
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,85
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	77,4
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	192

* 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

3-Zylinder-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6e-bis-FCM 36EC, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	125 kW/170 PS bei 4.700 1/min
Maximales Drehmoment	280 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß	121 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/40 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.361/1.800/1.459 mm
Leergewicht/Zuladung	1.500/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300/1.135 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	49 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,7 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95 Y XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Sport Contact 7
Wendekreis links/rechts	11,6/11,7 m
Ecotest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,4/7,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	140 g/km (WTW* 163 g/km)
Reichweite	800 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.478/512 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/665/1.090 l

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

Betriebskosten	144 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	158 Euro	Wertverlust	443 Euro
Monatliche Gesamtkosten	826 Euro		
Steuer pro Jahr	83 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/22		
Basispreis 120 M Sportpaket Steptronic (DKG)	42.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.08.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.840 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.643 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung der Kraftstoffe 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	1.900 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.900 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/ab 700 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3.800 Euro° (Paket)
Head-up-Display	3.800 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.900 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (Ein-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	1.900 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	250 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	850 Euro
Metalllackierung	750 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.180 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: August 2025

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