



BMW 118d Sport Line Steptronic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Die dritte Generation der kleinsten BMW-Baureihe bringt mehr Neuerungen mit, als auf den ersten Blick zu sehen ist. Äußerlich orientiert sich das Design des 1er an den aktuellen BMW-Merkmalen, ein wenig wirkt er wie ein geschrumpfter 3er. Unter dem Blech aber fand eine Revolution statt, denn die Motoren sind nun quer eingebaut, so dass künftig kein Reihensechszylinder mehr rein passt und die Kunden sich mit drei und vier Kolben zufriedengeben müssen. Hinzu kommt der Umstieg auf Frontantrieb - angetriebene Hinterräder gibt es nur noch bei Allradantrieb. Für Technikenthusiasten mag das alles schlimm sein, unter rein praktischen Gesichtspunkten ergeben sich Vorteile. Da der Antrieb im Auto künftig weniger Platz einnimmt, steht mehr für die Insassen und das Gepäck zur Verfügung, auch wenn der 1er an den Klassiker Golf noch nicht heranreicht. So können vorn auch große Menschen bequem sitzen, hinten reicht der Platz immerhin für mittlere Strecken. Die Größe des Kofferraums geht in Ordnung, Kombi-Verhältnisse darf man freilich nicht erwarten; aber das Ladeabteil ist auf Wunsch mit einer dreigeteilten Rücksitzlehne variabel gestaltbar. Unterwegs wird schnell klar, dass sich BMW spürbar Mühe gegeben hat, den Umstieg auf Frontantrieb zu erleichtern. So bleibt der BMW ein agiles Auto und fahrdynamisch einwandfrei. Sehr gut gefällt der doppelt aufgeladene Vierzylinder, der seine Leistung ausgesprochen gleichmäßig und nachdrücklich abgibt. Die Laufkultur geht in Ordnung, der Verbrauch ebenso. Dagegen ist das Aggregat dank vier Katalysatoren vorbildlich sauber. Das Fahrwerk mit optionaler adaptiver Dämpfung kann auch beim Komfort eine gute Vorstellung abliefern. Bei den Assistenten bietet BMW im 1er so gut wie alles an, was aktuell in der Kompaktklasse verfügbar ist. Die ganze Technik hat aber leider auch ihren Preis, bei 32.400 Euro gehts für einen nackten 118d los, der Testwagen kostet deutlich über 50.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3 Sportback, KIA Ceed, Hyundai i30, Mercedes A-Klasse, Seat Leon, VW Golf.

- +** sicheres und angemessen komfortables Fahrwerk, kräftiger Motor mit feinschaltender Automatik, sehr sauberer Motor, recht gute Serienausstattung
- teuer in der Anschaffung, weder Runflat noch Reserverad erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,2
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

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

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

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,4 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 42 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 775 km - gegen Aufpreis erhält man einen 50 Liter großen Tank (im Testwagen), dann liegt die Reichweite bei rund 925 km. Der AdBlue-Tank fasst üppige 20,5 Liter, er wird über einen praktischen Einfüllstutzen unter der Tankklappe aufgefüllt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 464 kg – das sollte für vier Leute samt Gepäck ausreichen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,3 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern) - ein ausgewiesener Zugwagen ist der 118d damit nicht, "kleinere" Aufgaben kann er aber gut erledigen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem optionalen Reparaturset behelfen, ein Notrad ist nicht erhältlich, ebenso fehlen Radschraubenschlüssel und Wagenheber. Mit 4,32 m Länge ist der neue 1er für die Stadt ausreichend praktisch, auch die Breite mit 2,09 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,6 m.

2,4 Licht und Sicht

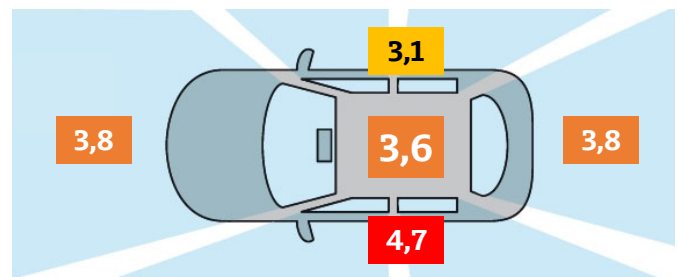
Die Enden des Fahrzeugs sind angemessen abschätzbar, auch wenn sich die Vorderkante der Motorhaube den Blicken des Fahrers weitgehend entzieht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der 118d mäßig ab, vor allem die hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen ein. Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Option auf den der Fahrerseite. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht in den seitlichen Bereich des Autos besitzt ebenfalls nur der Fahreraußenspiegel. Die Außenspiegel sind beim neuen 1er grundsätzlich



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

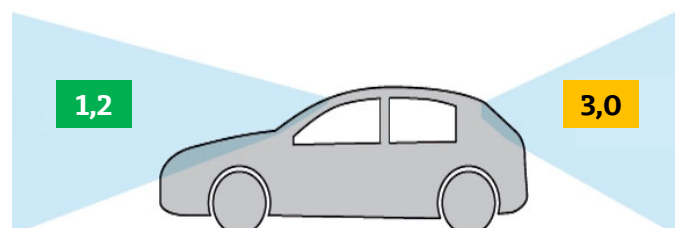
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



elektrisch einstell- und beheizbar. Die Einparkhilfe vorn und hinten ist serienmäßig, gegen Aufpreis kann man einen Parkassistenten mit Rückfahrkamera ordern (Parking Assistant); dann ist ebenfalls der Rückfahrassistent enthalten, der die letzten 50 Meter in Vorwärtsfahrt bis 35 km/h abspeichert und auf Knopfdruck eigenständig zurückfährt. Ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht.

2,7 Ein-/Ausstieg

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

3,4 Kofferraum-Volumen

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

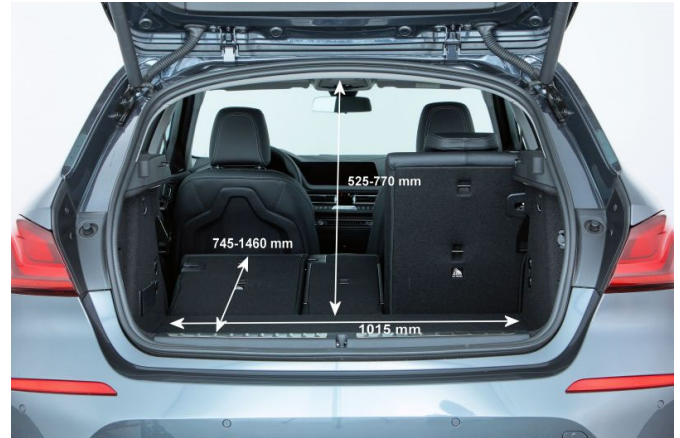
2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

⊕ Die optionalen adaptiven LED-Scheinwerfer des Testwagens gefallen mit einer homogenen Lichtverteilung und einer guten Reichweite. Sie beinhalten ein separates Abbiegelicht und eine Kurvenlichtfunktion - damit wird auf kurvigen Landstraßen die Ausleuchtung verbessert. Der blendfreie Fernlichtassistent erkennt über die Frontkamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet das Fernlicht partiell auf und ab, d.h. er schattiert andere Verkehrsteilnehmer, ohne dabei komplett abzublenden.

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

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



Mit 260 l Volumen ist der Kofferraum etwas kleiner als beim Vorgängermodell (280 l). Allerdings gibt es jetzt 90 Liter extra unter dem Kofferraumboden.

Personen deutlich über 1,90 m Körpergröße sollten darauf achten, sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Klappe gibt eine ausreichend große und praktische Öffnung frei. Gut nutzbar ist der Kofferraum durch seine rechtwinklige Form. Die Ladekante befindet sich 70 cm über der Straße, innen muss das Gepäck über eine acht Zentimeter hohe Stufe gehoben werden.

2,6 Kofferraum-Variabilität

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

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

2,3 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Das Cockpit im neuen 1er erinnert stark an das des aktuellen 3er von BMW - keine schlechten Voraussetzungen. BMW entwickelt seine Bedienung kontinuierlich weiter, optimiert und verbessert, bindet aber auch aktuelle Trends wie Touchscreens ein, die nicht unbedingt Vorteile bringen mögen, aber eben von manchen Kunden verlangt werden. Kein Problem, weil die bisher etablierten Eingabemethoden wie der iDrive-Controller erhalten bleiben. Man braucht schon eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das BMW-Bedienkonzept, dann aber kann man BMW-Modelle erstaunlich intuitiv steuern. Die aktuelle Ausbaustufe im neuen 1er lässt sich über den iDrive-Controller oder über den Bildschirm direkt bedienen. Das Hauptmenü kann man nach den eigenen Vorlieben neu zusammenstellen. Darüber hinaus ist für viele Funktionen auch die Bedienung über Sprachbefehle möglich (Option), wobei auf den Initialisierungsbefehl "Hey BMW" in relativ freier Sprache der Wunsch geäußert werden kann - man muss nicht mehr wortgenau den einen Befehl formulieren, der für eine Funktion hinterlegt ist. Auffallend ist auch, wie schnell das Infotainmentsystem samt Sprachsteuerung nach dem Fahrzeugstart betriebsbereit ist - damit tun sich manche Konkurrenten deutlich schwerer. Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads, der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die



Wie bereits beim Vorgängermodell befinden sich Verarbeitungsqualität und Funktionalität auf hohem Niveau.

komplette Beleuchtung der Bedienelemente (mit Ausnahme der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei; alle Bedieneinheiten sind hoch genug und griffgünstig verbaut. Die klassischen analogen Instrumente gehen serienmäßig in ein mittig platziertes 5,1-Zoll-Farbdisplay über, optional kann man das "Live Cockpit" in voller Größe auch komplett digital ordern; BMW lässt hier nur überschaubare Möglichkeiten der Personalisierung der Anzeige zu - da ein solches Display weit mehr Möglichkeiten bietet, wird es in Zukunft vielleicht weitere Optionen geben. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze mit elektrischer Einstellung geordert werden.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im neuen 1er kann man Musik serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen, gegen Aufpreis aber auch digitale Radiosender genießen. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen, einen CD-Player gibt es aber gar nicht mehr. Portable Geräte kann man serienmäßig an einem 12-Volt-Anschluss vorn laden, für den Kofferraum steht ein solcher Anschluss optional zur Verfügung. Induktives Laden ist ebenfalls möglich, allerdings wieder nur gegen Aufpreis. Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: Einerseits eine BMW-eigene Musikanlage (Hifi-Lautsprechersystem) und als Top-System eines von Harman/Kardon. Alle 1er sind serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote

Control oder die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken - teils serienmäßig, teils gegen Aufpreis.

Android Auto ist nicht erhältlich, Apple CarPlay jedoch schon. Interessant: Diese Funktion kostet 300 Euro und gilt für drei Jahre ab Fahrzeugzulassung. Danach muss es für 110 Euro pro Jahr verlängert werden. Kein anderer Hersteller hat derzeit ein derart teures CarPlay-Abo-Modell im Angebot. Serienmäßig dagegen ist die Funktion BMW Apps. Hier kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

2,0 Raumangebot vorn

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

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

3,3 Raumangebot hinten

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



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

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Allerdings kann man die Lehnen der Rückbank in zwei Stufen fixieren und so das Kofferraumvolumen etwas erhöhen, ohne gleich die Rücksitzlehnen komplett umklappen zu müssen. Das Angebot an Ablagen vorn ist gut, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter, ein kleineres Fach in der Mittelkonsole mit induktiver Lade-funktion für Handys (Option) und ein großes Fach zwischen

den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Sogar das kompakte Klappfach links unten neben dem Lenkrad hat BMW beibehalten. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Lehnentaschen (Netze) arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, nicht klimatisiert und nicht abschließbar, aber immerhin beleuchtet und mit feinem Filz ausgeschlagen.

2,5 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ BMW bietet im 118d neben dem Standardfahrwerk auch ein M-Sportfahrwerk und ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern an. Letzteres ist im Testwagen verbaut. Diese Option ist empfehlenswert, weil die 500 Euro Aufpreis vergleichsweise moderat ausfallen und weil der Federungskomfort im Comfort-Modus durchaus überzeugen kann. Der 1er wird mit dem regelbaren Fahrwerk (Comfort- und Sport-Modus) nicht zur Sänfte, er bleibt seinen sportlichen Ambitionen treu. Der Abrollkomfort innerorts und außerorts verbessert sich jedoch, gerade wenn große Räder montiert sind. Der Kompaktwagen federt verbindlich, ohne schlechte Fahrbahnoberflächen

unangenehm bis zu den Insassen weiterzureichen. Auch Kopfsteinpflaster wird angemessen abgefedert. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel bringen den 1er nicht wirklich aus dem Konzept. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel (Speed-Bumps) schluckt das Fahrwerk erstaunlich gut. Bei höheren Geschwindigkeiten fallen Querfugen hauptsächlich akustisch auf. Auf der Autobahn tritt bei bestimmten Geschwindigkeiten und regelmäßigen Bodenwellen eine leichte Stuckerneigung auf, insgesamt ist der Langstreckenkomfort aber gut.

2,3 Sitze

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

⊕ Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert, allerdings reichen die Seitenwangen nur wenig weit nach vorn - für große Personen ist das oft gewöhnungsbedürftig. Man findet als

Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht in Länge oder Höhe einstellen. Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorn zu; die äußeren Sitze sind aber recht bequem, weil sie ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert sind. Die Neigungseinstellung der Lehne ist für den Sitzkomfort kaum relevant, weil es neben der Standardstellung nur eine sehr steile Fixierung gibt, auf der sich nicht mehr bequem sitzen lässt.

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

2,7 Innengeräusch

Den neuen 118d hat BMW ordentlich gedämmt. Zusätzliche schalldämmende Extras wie Seitenscheiben in Doppelverglasung sind aber erst in den höheren Fahrzeugklassen erhältlich. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 67,1 dB(A) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der Motor bleibt meist dezent im Hintergrund, unter Last und beim

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

2,7 Klimatisierung

Der 118d ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis erhält man eine Zweizonen-Klimaautomatik, deren Automatikmodus in der Intensität sogar fünffach einstellbar ist. Die dann erweiterten Umfänge umfassen auch einen Scheibenbeschlag- sowie einen Luftgütesensor, die für

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

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter Dieselmotor leistet im 118d mit doppelter Turboaufladung 150 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 350 Nm. Trotz über 1,5 Tonnen Leergewicht setzt er damit den 1er flott in Fahrt. BMW verspricht 8,4 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 216 km/h. Gemessene 5,5 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein guter Wert, so

können beispielsweise Überholmanöver auf der Landstraße zügig und sicher umgesetzt werden. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in etwa einer Sekunde. Der 118d kann mit seinem gut ansprechenden Motor und der nachdrücklichen Kraftentfaltung eine Menge Fahrspaß bieten.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch wenn die Leistungswerte sich vom Vorgänger 118d nicht unterscheiden, handelt es sich beim Zweiliter-Dieselmotor im neuen 1er um eine maßgebliche Weiterentwicklung. Noch besser als bisher entfaltet sich die Leistung sehr gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich - hierbei helfen nun zwei Turbolader statt wie bisher einer. Die Stufenaufladung sorgt schon bei niedrigen Drehzahlen für ein hohes Drehmoment, das selbst bei hohen Drehzahlen kaum nachlässt. Der technische Fortschritt durch die Weiterentwicklung dieses Aggregats ist deutlich wahrnehmbar, denn neben der guten Leistungsentfaltung hat

die Laufkultur spür- und hörbar gewonnen. Insbesondere im Innenraum ist der Dieselmotor leiser und weniger dominant, wenngleich er nicht so gut abgeschirmt ist wie im neuen 3er von BMW. Denn bei niedrigen Drehzahlen ist das dezente Brummen durchaus noch zu hören, Dröhnen drängt sich aber auch bei hohen Drehzahlen nicht auf. Erfolgreich war BMW auch beim Tilgen von Vibrationen, hier spürt man nur noch wenig bei niedrigen Drehzahlen im Lenkrad. Die Kritikpunkte am Vorgänger wurden offensichtlich angegangen, der neue 118d hat zum Vorgänger spürbare Fortschritte gemacht.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik für die quer eingebauten Motoren kommt von Aisin, im BMW ist sie optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit, Direktheit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge ist beeindruckend und schwer in dieser Klasse bei anderen Marken zu finden. Sie schaltet weitgehend ruckfrei in jeder Lebenslage und macht im besten Sinne Werbung für den Wandlerautomaten an sich. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nie nötig wäre - bei der Option Sportautomatik besteht diese Möglichkeit trotzdem. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht

verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert, die Automatik ist damit eine klare Empfehlung. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich rund 2.000 1/min. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit der Automatik problemlos. Die Autohold-Funktion sowie der Berganfahrassistent sind Serie.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Die fahrdynamischen Erwartungen an einen BMW sind hoch, schließlich heben die Münchner selbst die eigenen Ansprüche auch immer hervor. Die Umstellung von Heck- auf Frontantrieb beim neuen 1er bringt ein etwas anderes Fahrgefühl mit sich, das aber von den frontgetriebenen Minis her schon bekannt ist. Wie es sich für ein sauber abgestimmtes Auto gehört, fährt sich der 118d sicher und stressfrei und lässt

sich selbst von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, wobei das Rückstellmoment der Lenkung unter 50 km/h ausgeprägter sein sollte - darüber ist es für den Alltag passend. Die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken halten sich selbst bei sportlicher Gangart in Grenzen. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven

Traktionskontrolle im Zaum gehalten, die Elektronik soll ihre Regelungstechnik vom Elektroauto i3 übernommen haben - auf Nässe hilft das aber nur bedingt, dann ringen die Vorderräder um Halt, wenn das hohe Drehmoment des Turbodiesel über sie herfällt. Beim ADAC Ausweichtest reagiert der 118d gut auf Lenkbefehle, zeigt im Grenzbereich ein kontrollierbares Untersteuern und lässt sich gut beherrschen. Herausragend dynamisch wirkt er nicht, eher wie ein gutmütiger Fronttriebler - die Pylonen kann man dennoch schnell umrunden.

2,2 Lenkung

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

⊖ Störend ist das starke Rastern der Lenkung insbesondere beim Zurücklenken in langgezogenen Kurven. Dieses ist so ausgeprägt, dass man es nicht nur spürt, sondern am Lenkrad sogar sehen kann.

1,8 Bremse
























⊕ Die Bremse des 118d lässt sich einwandfrei dosieren und spricht gut an. Die Bremswege fallen mit durchschnittlich 33,1 m aus 100 km/h bis zum Stillstand sehr kurz aus. Die Bremsanlage ist standfest ausgelegt und kommt so auch höheren Beanspruchungen zurecht.

1,8 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In den neuen 1er packt BMW viele Assistenzsysteme, die bisher nur in höheren Klassen verfügbar waren. Bis 85 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision Fahrzeugen oder Personen (bis 65 km/h) registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord (ab Advantage-Ausstattung). Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 160 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit (Speed Limit Assist Serie), das dann für den Tempomat

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	???
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie (bis 85 km/h)
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

übernommen werden kann. Auch Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Ist in Verbindung mit ACC ein entsprechend leistungsfähiger Radarsensor an der Front verbaut, bremst der Notbremsassistent sogar bis 200 km/h auf vorausfahrende Fahrzeuge und versucht, Kollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu lindern. Bei der Spurhaltung kann man sich ebenfalls unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und warnt durch ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur oder lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann das System vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen. Die dazu notwendigen Sensoren

im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Opulent in dieser Klasse wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch u.a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der 1er verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv anzeigen kann.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

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

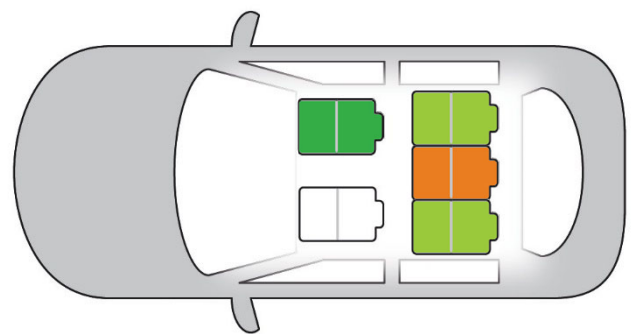
auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis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

2,1 Kindersicherheit

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

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)

2,5 Fußgängerschutz

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

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

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der 118d mit Automatikgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,4 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 172 g/km, wofür der Münchner 26 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem 1er Diesel sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,6 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei 6,4 l Diesel alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der 118d ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert. Bei den Ecotest-Messungen zeigt er sich vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxid-Emissionen liegen nicht mal bei einem Achtel des Grenzwerts. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient. Zusammen mit den 26 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	6,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

118d 76 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von BMW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

2,5 AUTOKOSTEN

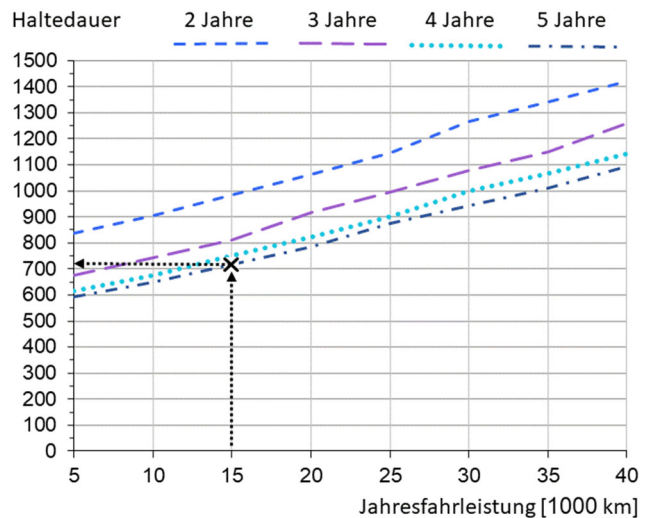
2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der 118d mit Automatik und in der Ausstattungslinie Sport Line noch gut ab. Einerseits ist der Grundpreis mit 38.350 Euro doch recht stattlich, andererseits ist der 1er in dieser Variante schon recht ordentlich ausgestattet - für frühere BMW-Verhältnisse untypisch. Serie sind u.a. eine Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Parksensoren vorn und hinten, Sportsitze, 17-Zoll-Räder und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Sogar ConnectedDrive und Remote Services kann man eine begrenzte Zeit kostenfrei nutzen. Ein paar Assistenzsysteme sind ebenso an Bord, sie lassen sich aber gegen entsprechenden Obolus standesgemäß erweitern. Der gut ausgestattete Testwagen kommt auf fast 53.000 Euro. Die nutzungsabhängigen Wartungsintervalle liegen weit genug auseinander, etwa alle 30.000 km oder spätestens nach zwei Jahren muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt, so entstehen weder für Wenig- noch für Vielfahrer unnötige Kosten. Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums wird nur mit einem Facelift, nicht aber mit einem komplett neuen Modell gerechnet. Die jährliche Steuer beträgt 260 Euro (auf Basis WLTP-CO₂-Wert). Die

Haftpflicht-Einstufung ist noch im Rahmen, Vollkasko und Teilkasko aber ungünstig hoch - die Versicherung kommt daher überdurchschnittlich teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 716 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	118i	116d	118d	120d xDrive Steptronic	M135i xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1496	4/1995	4/1995	4/1998
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	85 (116)	110 (150)	140 (190)	225 (306)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1480	270/1750	350/1750	400/1750	450/1750
0-100 km/h [s]	8,5	10,3	8,5	7,0	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	213	200	218	230	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 SP	4,6 D	4,7 D	5,4 D	8,0 SP
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	135	119	122	139	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/23	18/22/23	18/24/24	18/25/27	18/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	110	190	244	278	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	655	670	675	759	939
Preis [Euro]	28.200	30.910	32.400	38.400	48.900

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-Haftpflicht.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC, SCR-Kat, NOx-Speicherkat, DPf	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,2/5,0 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	109/130 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,19 m²/0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45R17Y
Länge/Breite/Höhe	4.319/1.799/1.434 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.200 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig und Regensburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45R17 94Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/4,8/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	143 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.516/464 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	255/680/1.150 l

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

Betriebskosten	110 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	137 Euro	Wertverlust	404 Euro
Monatliche Gesamtkosten	716 Euro		
Steuer pro Jahr	260 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/24		
Basispreis 118d Sport Line Steptronic	38.350 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.560 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	500 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	500 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	160 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/450 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	300 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	300 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	900 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	500 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/250 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.250 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	170 Euro°/500 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro°/-
Lenkradheizung	200 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: November 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer