



BMW X1 sDrive18d xLine Steptronic

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

Frontantrieb, Quermotor, alles keine neuen Begriffe mehr für BMW. Aktuellere Schlagworte bei den Automobilherstellern sind Diesel und Stickoxidemissionen. Der X1 sDrive18d im ADAC Autotest legt hier die Latte hoch: In keinem Fahrzyklus und Lastzustand sind die Emissionen erhöht. Selbst im ADAC Auobahnzyklus mit hohem Vollgasanteil ist der Stickoxidausstoß nur bei einem Zehntel des gesetzlichen Grenzwerts. Der Verbrauch im ADAC Ecotest liegt bei 5,9 Litern auf 100 Kilometer. Der X1 selbst ist ein gut gemachter Vertreter der SUV-Kompaktklasse. Grobe Schnitzer leistet er sich weder bei Verarbeitung oder Komfort noch bei der Fahrsicherheit. Auch lange Mädels und Kerls haben auf allen äußeren Plätzen genug Raum, um Kopf und Glieder unterzubringen. Der Kofferraum ist nicht besonders groß, aber klassentypisch. Typisch ist auch der gute Einstieg in den etwas höheren Pseudo-Geländewagen.

Anders als bei der Abgasreinigung verpasst es BMW aber, auch bei den Fahrassistenten vorzulegen. Der Verzicht auf ein Frontradar zwingt alle Systeme, ausschließlich auf die Kamera hinter der Frontscheibe zurückzugreifen. Dadurch funktioniert zum Beispiel der Abstandshalteassistent nur bis 140 km/h. Viel Schlimmer: Bei schlechten Sichtverhältnissen wie Schnee, Starkregen oder auch einfach tief stehender Sonne funktioniert er gar nicht mehr.

Nächstes Manko: Wie erwartet lässt sich BMW den X1 teuer bezahlen. Unter 41.700 Euro bekommt man die getestete Variante gar nicht, der Testwagen landet bei deutlich über 50.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai Tucson, Jaguar E-Pace, Jeep Compass, Kia Sportage, Land Rover Evoque, Mazda CX-5, Mini Countryman, Volvo XC40.

- +** agiles Fahrverhalten, sehr gute Abgasreinigung, einfache Bedienung
- hoher Fahrzeugpreis, nur kamerabasierte Assistenzfunktionen, kein adaptiver Fernlichtassistent

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **2,5**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,7
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★★★★★☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Der X1 ist gut verarbeitet. Die Spaltmaße an der Karosserie sind zwar nicht rekordverdächtig schmal, aber gleichmäßig. Ansonsten fallen kaum Kritikpunkte auf. Im Interieur wurden für die Oberflächen über der Hüfthöhe angenehm geschäumte Materialien verwendet. Im Detail könnten aber die Passungen etwas genauer sein, was man

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit dem optionalen, 61 Liter großen Tank kommt der Testwagen auf Basis des Ecotest-Verbrauchs etwa 1.030 Kilometer weit. Der Serientank fasst 10 Liter weniger, mit diesem käme man etwa 860 Kilometer weit. Die maximale Zuladung des Testwagens in Höhe von 505 kg dürfte in den meisten Fällen ausreichen. Davon können 75 Kilogramm auf dem Dach (Reling serienmäßig) sowie 80 Kilogramm auf der optionalen Anhängerkupplung transportiert werden. Die maximale Anhängelast für gebremste Hänger beträgt ordentliche 1,8 Tonnen.

2,7 Licht und Sicht

Die beim xLine serienmäßigen LED-Scheinwerfer gefallen mit einer guten Ausleuchtung der Straße. Die Zusatzfunktionen der Leuchten sind mit einem statischen Fernlichtassistenten (gegen weiteren Aufpreis) und einem Abbiegelicht sinnvoll und praktisch. Wirklich aktuelle Technik wie einen den Verkehr ausschattierenden Fernlichtassistenten oder Kurvenlicht bietet der BMW aber nicht. Die Rundumsichtmessung stellt dem X1 ein mäßiges Zeugnis aus. Wie bei den meisten modernen Autos sind die hinteren Dachsäulen sehr breit geraten.

Einparkhilfen hinten sind beim xLine serienmäßig, gegen



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

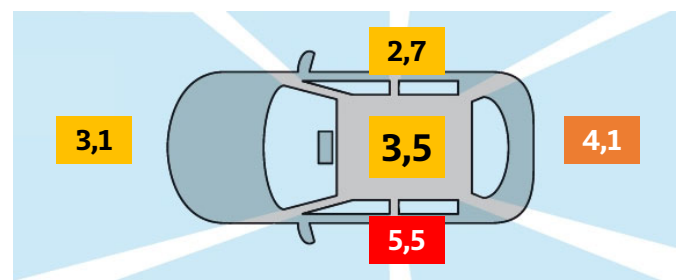
beispielsweise an den beiden Teilen des Blinkerhebels merkt. Auch die Abdeckung der Kamera hinter der Frontscheibe ist beispielsweise wacklig - im Alltag zwar unwichtig, für den aufgerufenen Preis sollte die fühlbare Qualität aber höher sein.

Das Modell xLine hat gegen Aufpreis Reifen mit Notlauf-eigenschaften montiert. Ein Reifenreparaturset oder alternativ ein Notrad sind auch optional zu haben. Dann sind auch ein Wagenheber sowie Bordwerkzeug an Bord. Die Abgasnachbehandlung mittels Harnstoff erfordert das regelmäßige Auffüllen des AdBlue-Tanks, der immerhin gut zugänglich neben dem Dieselstutzen zu finden ist. Es passen 20,5 Liter in den Tank - bei den Allradmodellen sind es aber nur 12,5 Liter.

Aufpreis gibt es auch vorn welche, dann samt einem Parklenkassistenten. Auch eine Rückfahrkamera unterstützt optional beim Rangieren.

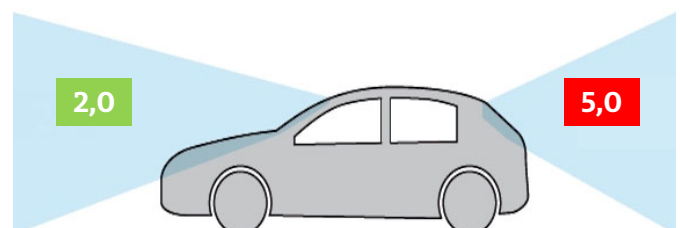
Rundumsicht

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.



2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Hier spielt der X1 die SUV-Vorteile aus: Bis auf den recht hohen Schweller bietet er einen entspannten Einstieg, vor allem dank der in angenehmer Höhe montierten Vordersitze: Sie befinden sich in der untersten Stellung in knapp 50 Zentimetern Höhe. Hinten verkleinert der Radlauf den Einstieg etwas, man kommt aber immer noch komfortabel hinein und hinaus. Auch sind Haltegriffe über allen Türen vorhanden, außerdem beleuchten bei Dunkelheit Lampen an allen Seiten des Autos das Umfeld.

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

2,6 Kofferraum-Volumen

Gemessen bis zur Kofferraumabdeckung lassen sich 365 Liter im Kofferraum verstauen. Entfernt man die Hutablage, sind es bis zum Dach gemessen 550 Liter. Dann können bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die außer beim Basismodell automatisch öffnende Heckklappe gibt eine gut nutzbare Öffnung frei. Der Kofferraum selbst ist praktisch, weil nicht zerklüftet gestaltet: Glatte Seiten erleichtern das Packen. Die Ladekante ist durchschnittlich hoch: Man muss sein Gepäck 70 Zentimeter hoch in das Ladeabteil heben. Der

2,1 Kofferraum-Variabilität

Die Fondsitzelehne ist dreigeteilt umklappbar, was leicht von der Hand geht. Zusammen mit der optionalen verschiebbaren Rückbank halten auch Schalter im Kofferraum Einzug, die die Entriegelung der Lehne von dort aus ermöglichen. Für Kleinkram stehen im Heck zwei Taschenhaken, Seitenfächer sowie der Platz unter dem Kofferraumboden zur Verfügung. Ein Gepäcktrennnetz, das

2,1 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Die Bedienung des X1 gibt keine Rätsel auf. Zwar bietet das Bordmenü vielfältige Einstellmöglichkeiten, durch die sinnige Menüstrukturierung findet man sich aber immer-



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

Legt man die Rücksitzlehne um, stehen bis zur Fensterunterkante 715 Liter zur Verfügung. Belädt man das Fahrzeug über die gesamte Fläche bis zum Dach, liegt der Stauraum bei 1.280 Litern.

Kofferraumboden ist angenehmerweise auf der gleichen Höhe.

⊖ Nur eine Lampe beleuchtet den Kofferraum - das reicht nicht aus, gerade bei vollgepacktem Ladeabteil.

bei dachhoher Beladung die Sicherheit erhöht, ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊕ Entscheidet man sich nicht für die Sportsitze oder elektrische Sitzverstellung, kann man eine umklappbare Beifahrersitzlehne ordern.

hin gut zurecht. Ansonsten ist der BMW ein simpel zu bedienendes Auto, was vor allem auch an den sinnfölig beschrifteten und gut beleuchteten Tasten sowie der

einwandfreien Ablesbarkeit der Bildschirme und Anzeigen liegt. Auch die Einstellbarkeit von Sitz und Lenkrad sowie die Erreichbarkeit von Lichtschalter, Automatikwählhebel und Klimaautomatik lassen keine Klagen aufkommen. Gut gefällt auch der zentrale Schalter, mit dem man in das Menü für alle im Fahrzeug verbauten Assistenzsysteme kommt. Dessen Beleuchtung variiert je nach Anzahl von aktivierten Systemen zwischen rot, orange und grün - so weiß man auf einen Blick, ob alle Systeme aktiv sind. Einziger wirklicher, aber dafür alltäglicher Kritikpunkt in Sachen Bedienung ist die zu tief angebrachte iDrive-Kontrolleinheit samt Dreh-Drück-Steller. Man erreicht sie nur vernünftig, wenn man die Mittelarmlehne ganz tief einstellt.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im kleinsten X-Modell kann man Musik serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen, gegen Aufpreis aber auch digitale Radiosender genießen. Per Bluetooth oder USB kann man serienmäßig Musik ins Auto bringen, einen CD-Player gibt es aber nur gegen Mehrpreis. Genauso kostet eine Festplatte extra, auf der man seine Musik speichern kann. Portable Geräte kann man serienmäßig an insgesamt drei 12 Volt-Steckdosen in Innen- und Kofferraum laden. Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: Einerseits eine BMW-eigene Musikanlage und als Top-System eines von Harman/Kardon.

Der X1 ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für größere Insassen ausreichen. Das Raumgefühl wird vom nicht dominierenden Armaturenbrett begünstigt, durch die hohe Seitenlinie, die schmalen Fenster sowie den recht breiten Mitteltunnel aber wieder geschmälert.

2,4 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe fallen die Platzverhältnisse weniger großzügig aus. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für bis zu 1,95 m große Mitfahrer. Über dem Scheitel ist dann noch etwas Luft. Die nach hinten steigende Seitenlinie schmälert auch das Raumgefühl mehr als vorn.



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

die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken.

Android Auto ist nicht erhältlich, aber Apple CarPlay. 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-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.



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

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich in der Neigung einstellen, die Sitzbank zweigeteilt längs verschieben - wenn man wie im Testwagen Aufpreis zahlt. Vorn findet man genügend

Ablagen für Kleinkram, Becher und Flaschen - hinten stehen zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne zur Verfügung. Das Handschuhfach ist beleuchtet, aber nicht allzu groß und nicht abschließbar.

2,5 KOMFORT

2,6 Federung

Der Testwagen hat das optionale, in zwei Stufen verstellbare Fahrwerk an Bord. Wie so oft kann man sich die Sportstellung der Dämpfer sparen, es verschiebt die Charakteristik des Fahrwerks nur von straff zu hart.

Der BMW rollt auch schon im Comfort genannten Normalmodus recht verbindlich über Gullideckel und derglei-

chen, bleibt aber noch diesseits der Grenze zur übertriebenen Härte. Ein Poltern der Vorderachse ist allerdings mitunter zu hören. Typisch SUV wirkt er im urbanen Umfeld ziemlich steifbeinig.

Auf Landstraße und Autobahn fühlt er sich wohler. Hier schluckt er die Bodenwellen auch in Kurven, ohne ins Tummeln oder Nachschwingen zu kommen.

2,5 Sitze

⊕ Die optionalen Sportsitze lassen sich auch in der Neigung der Sitzflächen anpassen, außerdem ist die Lehnenwangenbreite einstellbar und die Sitzfläche ver-längerbar. Gegen Aufpreis ist die gesamte Sitzeinstellung elektrisch und der Fahrersitz mit einer Memory-Funktion versehen. Zudem gibt es optional Lordosenstützen für beide Vordersitze.

Die Sportsitze vorn gefallen mit einer guten und

langstreckentauglichen Konturierung von Lehne und Sitzfläche. Größere oder auch etwas breitere Insassen könnten aber etwas mehr Unterstützung der Schultern und seitlich mehr Platz auf der Sitzfläche vertragen. Hinten sitzt man zwar deutlich weniger komfortabel, aber auch für längere Reisen passend. Der Kniewinkel ist allerdings recht spitz, gerade bei größeren Personen.

2,7 Innengeräusch

66,7 dB(A) beträgt der Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h. Damit liegt der X1 im vorderen Mittelfeld der Autos im ADAC Autotest.

Beim starken Beschleunigen meldet sich der Diesel zu

Wort, Fahrgeräusche sind auf einem recht niedrigem Niveau und drängen sich nicht in der Vordergrund. Windgeräusche treten bei höheren Geschwindigkeiten stärker hervor.

2,1 Klimatisierung

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

darüber hinaus die optionale Abdunkelung der hinteren Scheiben, die Innenraumtemperatur erträglich zu halten. Gegen Aufpreis bietet der kleine BMW auch Sitzheizungen vorn sowie ein beheizbares Lenkrad.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ 150 PS, 350 Nm. Damit wird der X1 zwar nicht zum Sportwagen, ein Verkehrshindernis ist man aber auch nicht: In 9,4 Sekunden sprintet der BMW laut Hersteller auf 100 km/h, bei 205 km/h halten sich Fahrwiderstand und

Antriebsleistung die Waage.

Die ADAC Messungen bestätigen die völlig ausreichende Durchzugskraft des Motors. In sechs Sekunden ist der Spurt von 60 auf 100 km/h abgeschlossen, auch der

Durchzug bei niedrigen Geschwindigkeiten ist tadellos: Nicht mal eine Sekunde dauert es, um von 15 auf 30 km/h

zu beschleunigen. Damit ist das Einfädeln in den fließenden Verkehr kein Problem.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Bis auf ein stärkeres Brummen und auch deutlichere Vibrationen im Drehzahlbereich bis 1.500 Umdrehungen ist der Diesel einer der besseren Vierzylinder-Diesels. Leider fährt man innerorts recht häufig in diesem Bereich, da die Automatik natürlich den ökonomischsten Gang auswählt.

Insgesamt aber fällt die Laufkultur im Alltag nicht als übermäßig störend auf.

⊕ Die Leistungsentfaltung des Motors ist gut. Er spricht recht zügig auf Gaspedalbefehle an und zieht kraftvoll und gleichmäßig durch das Drehzahlband.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der X1 sdrive 18d hat serienmäßig ein Sechsgang-Handschaltgetriebe verbaut, für einen knackigen Aufpreis von 2.250 Euro bekommt man die Achtgang-Wandlerautomatik von Aisin samt Schaltwippen am Lenkrad. Trotz der hohen Kosten ist die Automatik eine Empfehlung, falls man nicht unbedingt per Hand schalten möchte.

Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert. Das

Ganze geschieht bis auf den ein oder anderen etwas knöchernen Gangwechsel in den unteren Gängen auch schön geschmeidig und dennoch zügig. Im Sport-Modus wählt die Getriebesteuerung höhere Drehzahlen (die man wegen des ausreichenden Drehmoments nicht braucht) und legt die Gänge kompromissloser ein: Geschmackssache.

Im höchsten Gang liegen bei 130 km/h knapp 2.000 Kurbelwellenumdrehungen an.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der X1 bleibt bei der Kurvenfahrt lange neutral, bis das Auto dann im Grenzbereich untersteuert. Lastwechsel beeinflussen die Stabilität dabei nur leicht. Geneigte Fahrbahnen oder Spurrinnen mag der X1 wie die meisten BMW nicht besonders, übertreibt es aber nicht mit der selbstständigen Spurwahl. Ansonsten ist der X1 aber ein gut positionierbares Auto, das sich präzise über kurvige Straßen fahren lässt.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich ein ähnliches Bild: Begleitet vom sensibel, aber ziemlich früh eingreifenden ESP fährt der X1 untersteuernd, aber noch lenkbar durch den Parcours. Reduziert man die Lenkwinkel und fährt eine sportliche Linie, drückt das Heck leicht und unterstützt den Einlenkvorgang. Insgesamt ein ordentlicher Auftritt.

1,9 Lenkung

Der Testwagen hat die optionale M Sportlenkung an Bord, die mittels direkterer Übersetzung den Lenkwinkelbedarf verkleinert. Von Anschlag zu Anschlag reichen dann etwa zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

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

3,3 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der X1 nach durchschnittlich 37,2 m - ein nur mäßiger Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Das Ansprechverhalten ist in Ordnung, die Dosierbarkeit leidet etwas unter dem synthetischen Pedalgefühl.

2,2 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitssausstattung des X1 ist grundsätzlich gut, hakt aber an mancher Stelle. Größtes Manko ist, dass das serienmäßige automatische Notbremssystem (bremst selbsttätig bis 80 km/h) und der optionale Abstandsregelautomat auf einer Frontkamera aufbauen. Bei guten Sichtverhältnissen ist dies kein Problem, bei tief stehender Sonne, aufgeschleuderter Gischt, Streusalz oder anderen Widrigkeiten aber steigt das System aus, da es schlichtweg nichts mehr erkennt. Während des ADAC Tests passierte das gleich mehrfach.

Über die Kamera werden auch der optionale Spurverlassenswarner und die serienmäßige Verkehrsschilderkennung realisiert. Letztere ermöglicht es, erkannte Geschwindigkeitsbegrenzungen in den serienmäßigen Geschwindigkeitsbegrenzer zu übernehmen. Eine Toleranz von +/- 10 km/h kann vorgewählt werden. Gegen Aufpreis verbaut BMW ein Head-Up-Display, das Navigationsdaten, die Geschwindigkeit und erkannte Verkehrszeichen direkt in die Frontscheibe projiziert.
























⊖ Dem Premiumanspruch des Münchner Herstellers entspricht die einfache und günstige Kameralösung überhaupt nicht. Andere Hersteller oder auch BMW in den größeren Modellen nutzen deshalb ein Radarsystem, das deutlich stabiler funktioniert. Dann wäre auch ein Abstandregeltempomat realisierbar, der über die vom X1 angebotenen 140 km/h hinaus funktioniert.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der Verbandkasten hat keinen gesonderten Platz und ist deswegen unter Umständen schlecht zu finden. Das Warn-dreieck ist besser verstaut - es ist in einer Halterung in der Heckklappe untergebracht und so stets gut zugänglich.

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem X1 im Test mit 90 Prozent der Punkte eine gute Insassensicherheit (Test Dezember 2015). Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten sind Serie, weitere Airbags sind nicht erhältlich. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis 1,90 m Körpergröße, hinten darf man aber nicht über 1,75 m groß sein, sonst schützen die Kopfstützen nicht vernünftig vor einem Schleudertrauma. Das kleine BMW-SUV ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet. Im Bedarfsfall wird automatisch (manuell ebenfalls möglich) eine Verbindung über das BMW Call Center zu einem Rettungsdienst hergestellt. Dann werden neben der aktuellen Fahrzeugposition auch Daten zur Unfallschwere

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

übermittelt. Ebenfalls in jedem X1 ist eine Multikollisionsbremse verbaut. Dieses System bremst den

Wagen nach einem Unfall ab, um Folgeunfälle möglichst zu vermeiden.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW gute 87 Prozent der möglichen Punkte bei den ADAC Crashtests. Unsere Test-Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) per Gurt als auch auf den äußeren Fondsitzen per Isofix problemlos befestigen. Einzige Einschränkung: Bei Verwendung einer Isofix-Base oder auch ansonsten raumfüllenden Kindersitzen lässt sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben. Auch deshalb ist wie immer ist eine Probemontage vor dem Kauf angeraten.

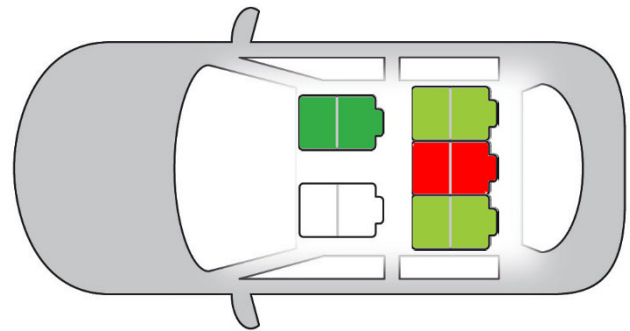
Der Testwagen hat zudem Isofix-Bügel am Beifahrersitz, die BMW in der Aufpreisliste für unerwartet günstige 50 Euro anbietet.

Laut Bedienungsanleitung sind per Gurt befestigte Kindersitze aller Altersgruppen auf dem Beifahrersitz und den äußeren Rücksitzen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen auch im manuellen Modus einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich per einfachem Schalter direkt an der jeweiligen Tür aktivieren. Keine gute Lösung - ab einem gewissen Alter ist es für die Kleinen ein Leichtes, die Sicherung auch wieder aufzuheben.

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)

2,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der X1 ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Bei den ADAC Crashtests erhält er 74 Prozent der möglichen Punkte.

Das optionale Paket Driving Assistant erweitert die serienmäßige Auffahrwarnung um eine Personenerkennung.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Der X1 sDrive 18d erreicht in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 187 g/km 21 von 60 möglichen Punkten. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,9 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Die Verbrauchswerte pro 100 Kilometer im Einzelnen: Innerorts 5,8, außerorts 5,3, Autobahn 7,1 Liter.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionen hat der BMW herausragend gut im Griff. Keine Schadstoffart ist auffällig, die Stickoxidemissionen sind gar auf rekordverdächtig niedrigem Niveau. Teils sind sie von der sensiblen Messtechnik kaum mehr nachweisbar. So erreicht der Münchner 50 von 50 Punkten im Emissionskapitel und insgesamt 71 Punkte beziehungsweise vier Sterne. Auch auf der Messfahrt im Straßenverkehr mittels portablem Emissionsmessgerät bestätigt der X1 die guten Messergebnisse. Die aufwändige

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	58	
Durchschnitt	60 D	7,7 B

Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Abgasreinigung mittels NO_x-Speicherkat und Harnstoff-Einspritzung (AdBlue) zeigt Wirkung.

2,5 AUTOKOSTEN

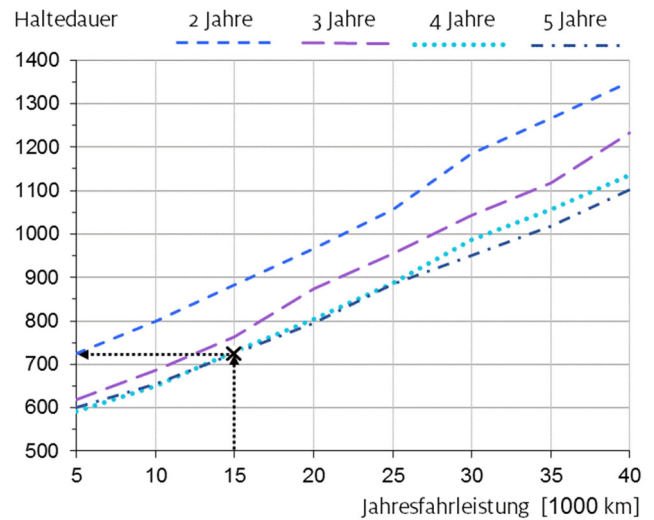
2,5 Monatliche Gesamtkosten

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

⊖ Für SUVs können die Hersteller recht deftige Preise verlangen, die Bordsteinkraxler sind im Trend. So kostet der X1 18d als xLine inklusive der Achtgang-Automatik mindestens 41.700 Euro. Dafür bekommt man auch "konventionelle" Fahrzeuge wie die 1er oder 3er Serie von BMW. Diese sind dem X1 in mancherlei Hinsicht deutlich überlegen, etwa bei den Assistenzsystemen oder den Fahreigenschaften.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 724 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	X1 sDrive18i	X1 sDrive20i Steptronic (DKG)	X1 sDrive18d	X1 xDrive20d Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1998	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	141 (192)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1480	280/1350	350/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	9,7	7,6	9,3	7,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	226	205	219
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 SP	6,0 SP	4,6 D	4,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	132	136	120	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/22/23	19/22/23	16/21/24	19/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	104	122	240	252
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	707	762	674	769
Preis [Euro]	32.350	37.400	34.800	42.200

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit 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	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km	4,6 l
CO ₂ -Ausstoß	121 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,46 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/50 R18W
Länge/Breite/Höhe	4.439/1.821/1.598 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505/1.550 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Regensburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R18 99W
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,3/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 187 g/km)
Reichweite	860 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1.620/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/715/1.280 l

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

Betriebskosten	98 Euro	Werkstattkosten	74 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	435 Euro
Monatliche Gesamtkosten	724 Euro		
Steuer pro Jahr	242 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/24		
Basispreis X1 sDrive18d xLine Steptronic	41.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.03.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.300 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.740 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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 (nicht selbst regelnd)	500 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (Driving Assistant)	650 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.120 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	350 Euro° (mit Lenkassistent.)/Serie
Parklenkassistent	350 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	400 Euro°
Head-Up-Display (Navi-Paket)	2.890 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/100 Euro/Serie/320 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.290 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (links)	170 Euro°/490 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	800 Euro°
Metalliclackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: August 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.