



## BMW X1 xDrive20d Automatic (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse  
(130 kW / 177 PS)

Der BMW X1 zeigt sich als gelungenes SUV, welches durch gute Verarbeitungsqualität und hohe Funktionalität glänzen kann. Die 177 PS des 20d reichen völlig aus, um das Fahrzeug auch auf der Autobahn zügig zu bewegen. Wählt man den aufpreispflichtigen Allradantrieb xDrive, ist auch ein Automatikgetriebe lieferbar. Der Verbrauch fällt in dieser Kombination mit 6,7 l/100 km noch akzeptabel aus, für vier Sterne beim EcoTest reicht es aber aufgrund der Schadstoffwerte nicht ganz. Vorne bietet der X1 ein üppiges Platzangebot, hinten ist es akzeptabel. Die Kofferraumgröße fällt nur durchschnittlich aus, die Variabilität und die Zugänglichkeit geben dagegen keinen Anlass zur Kritik. Sichere Fahreigenschaften und gute Ergebnisse beim EuroNCAP-Crashtest runden das solide Gesamtbild ab. Dass allerdings BMW für eine Beifahrerairbag-Deaktivierung immer noch Aufpreis verlangt, ist unverständlich, vor allem da der Grundpreis für die getestete Variante mit 36.450 Euro sehr selbstbewusst ausfällt. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Ford Kuga, Renault Koleos, Skoda Yeti, VW Tiguan

- +** gute Verarbeitung, gute Kofferraumzugänglichkeit und -variabilität, einfache Bedienung, gutes Raumangebot vorne, bequeme Sitze, kräftiger Motor, sehr gute Fahrstabilität
- Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis, hohe Anschaffungskosten



### ADAC-URTEIL



2,4

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,4

### Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck. Die Stoßfänger (im unteren Bereich), die Kotflügelkanten und die seitlichen Schweller sind aus mattschwarzem Kunststoff gefertigt. Das schützt die Karosserie bei leichten Parkremplern. An den Türen fehlen aber Schutzleisten, welche vor seitlichem Anstoßen fremder Autotüren schützen würden. Die Türschweller sind sehr gut abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich werden die Schweller durch Kunststoffabdeckungen vor Kratzern beim unvorsichtigen Ein- und Aussteigen geschützt. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, der Motorraum vor eintretenden Schmutz geschützt. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden, gegen Aufpreis ist eine stabile Dachreling lieferbar. Die maximale Zuladung fällt mit 455 kg recht großzügig aus. Das Interieur wirkt hochwertig, die Kunststoffteile sind passgenau zusammengefügt, muten edel an und sind von angenehmer Haptik. Ein Fehlbetankungsschutz lässt nur das Tanken von Dieselmotoren zu.

⊖ Der X1 wird serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgeliefert. Gegen Aufpreis sind aber auch Reifen mit Notlaufeigenschaften (nur in Verbindung mit 18 Zoll Felgen) lieferbar. Ein Wagenheber ist nicht an Bord, immerhin aber Bordwerkzeug.

2,2

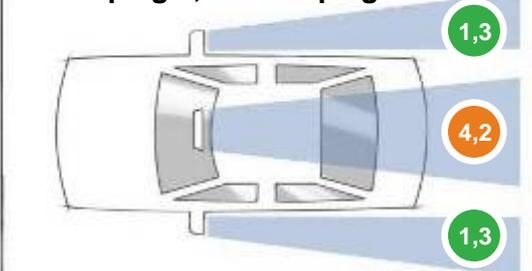
### Sicht

Die Rundumsicht des BMW X1 fällt zufriedenstellend aus. Störend zeigt sich vor allem die linke A-Säule, welche sehr wuchtig ausfällt und die Sicht gerade beim Abbiegen stark behindert. Der Fahrer kann durch die leicht erhöhte Karosserie und die erhöhte Sitzposition den umliegenden Verkehr recht gut überblicken.

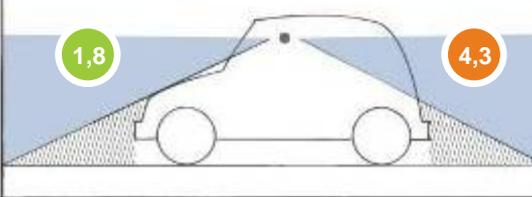
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die breiten Dachsäulen und die Kopfstützen im Fond behindern die ansonsten gute Übersichtlichkeit im X1.

⊕ Die Sicht auf Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug ist gut. Die beheizbaren Außenspiegel sind sehr groß und bieten ein gutes Sichtfeld nach hinten. Beide besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden. Gegen Aufpreis sind sowohl der Innenspiegel, als auch die Außenspiegel automatisch abblendend lieferbar. Die im Testwagen verbauten Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gut aus, dynamisches Kurvenlicht und separate Abbiegelichter sind gegen weiteren Aufpreis erhältlich. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Der optionale Fernlichtassistent schaltet verkehrsabhängig das Fernlicht ein und aus und entlastet somit den Fahrer. Ein Bildsensor an der Innenseite des Vorderspiegels überwacht den Verkehr und die Lichtverhältnisse. Anhand der Sensorbilder entscheidet der Assistent, ob das Fernlicht eingeschaltet werden kann. Bei vorausfahrendem und entgegenkommendem Verkehr sowie bei ausreichenden Lichtverhältnissen wird das Fernlicht automatisch ausgeschaltet. Es ist wahlweise eine Einparkhilfe für hinten oder für vorne und hinten lieferbar. Zusätzlich kann auch eine Rückfahrkamera geordert werden.

⊖ Die hintere Einparkhilfe ist aufgrund der sehr schlechten Erkennbarkeit von Hindernissen direkt hinter dem Fahrzeug eine echte Empfehlung, die Rückfahrkamera bietet zusätzliche Sicherheit beim rückwärts Rangieren. Im Innenspiegel sieht man aufgrund der nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen nur wenig.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

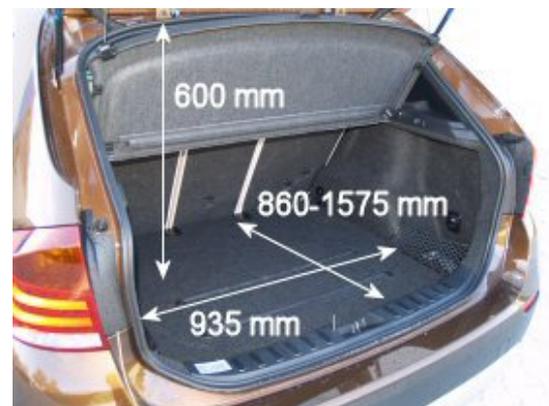
Vorne steigt man nur zufriedenstellend ein und aus. Größtes Manko ist der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitz und der relativ hoch über der Straße liegende Schweller. Aussteigen ist kaum möglich, ohne sich die Hose am Schweller zu verschmutzen. Auch hinten ist der Zustieg nur akzeptabel. Hier stören die weit nach innen versetzten Rücksitze, wodurch auch hier der Abstand zwischen Schweller und Sitz zu groß ist.

⊕ Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung mit verwechslungssicheren Tasten betätigen. Mit ihr lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist auch der schlüssellose Komfortzugang erhältlich (nicht im Testwagen verbaut). Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden, nicht aber für den Fahrer (hier ist ein Brillenfach anstatt eines Griffes angebracht). Mit dem aufpreispflichtigen Lichtpaket findet man neben der serienmäßigen Coming-Home-Funktion auch eine Vorfeldbeleuchtung in den Türgriffen vor.

⊖ Man kann sich leicht aussperren, weil nur bei offener Fahrertüre ein Verriegeln unterbunden wird.

## 3,4 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum des X1 fällt mit 310 l für diese Fahrzeugklasse nicht besonders üppig aus (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Bei komplett umgeklappter Rücksitzlehne stehen immerhin 650 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante). Das Fahrzeug lässt sich dabei gut bis zum Dach beladen.



Mit nur 310 l Kofferraumvolumen ist das Gepäckabteil des X1 um mehr als 100 l kleiner als das des etwas größeren X3.

---

2,2

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht über das klappbare BMW-Emblem öffnen, sie gibt eine große Öffnung frei. Dank des praktischen Formats lässt sich der Kofferraum gut nutzen. Die Zugänglichkeit ist aufgrund der Tiefe nur zufriedenstellend. Die Ladekante liegt knapp 70 cm über der Straße, wodurch das Gepäck recht weit angehoben werden muss, immerhin fällt die innere Bordwand mit knapp 6 cm niedrig aus. Die Heckklappe schwingt weit genug auf, so dass Personen bis 1,85 m sich nicht den Kopf anschlagen können.

---

1,4

## Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt klappbar. So kann auch der mittlere Teil separat geklappt werden, wodurch eine Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände entsteht. Der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach, die Lehnen lassen sich mit kaum Kraftaufwand klappen. Bei umgeklappter Rückbank entsteht eine ebene Ladefläche. Im Kofferraum gibt es genügend Ablageflächen für kleine Gegenstände. Unter dem Kofferraumboden findet man eine Vielzahl an unterteilten Fächern, welche insgesamt ein Volumen von ca. 15 l ergeben. Optional gibt es ein am Dach an zwei Positionen einhängbares Trennnetz.

⊕ Die Ergonomie der Bedienelemente im BMW X1 ist gut, das Fahrzeug lässt sich nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedienen. Das in Höhe und Länge einstellbare Lenkrad, die Pedale und der Automatikwählhebel sind optimal angeordnet. Ein Regen- und Lichtsensor sind gegen Aufpreis lieferbar. Das Zündschloss mit dem separaten Startknopf ist nur akzeptabel zu bedienen, da der Zündschlüssel in einen Schacht geschoben werden und dann der Startknopf extra gedrückt werden muss. Gegen Aufpreis ist auch ein Komfortzugang lieferbar, dann kann der Schlüssel zum Starten des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Die aufpreispflichtige Klimaautomatik ist in guter Höhe angeordnet und einfach bedienbar. Das aufpreispflichtige i-Drive lässt sich nach kurzer Eingewöhnung einfach und sinnfällig bedienen. Die um den Dreh-Drück-Regler angeordneten Schnellzugriff-Tasten erleichtern das Anwählen wichtiger Funktionen des Systems. Der Bordcomputer, der u.a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch informiert, ist serienmäßig an Bord und lässt sich einfach bedienen. Das optionale Navigationssystem Professional mit großem 8,8 Zoll Display lässt sich einfach einstellen und bietet mit einer 12 GB großen Festplatte genügend Platz für die eigene Musiksammlung. Das im Testwagen verbaute Soundsystem von Harman/Kardon vermittelt einen unbeschreiblichen Hörgenuss auch bei lauter Musik. Alle elektrischen Fensterheber besitzen ein Auf- und Abwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung. Das Handschuhfach ist recht klein geraten aber beleuchtet. Das aufpreispflichtige Ablagenpaket beinhaltet unter anderem Netze an den Rückenlehnen der Vordersitze, eine Armauflage hinten inkl. Getränkehalter und viele weitere sinnvolle Ablagefächer und sollte deshalb unbedingt mitbestellt werden, da ansonsten kaum Ablagemöglichkeiten vorhanden sind. Separate Leseleuchten für alle Insassen gibt es nur gegen Aufpreis (Lichtpaket). Der aufpreispflichtige Tempomat lässt sich gut bedienen, der Hebel ist allerdings zu weit unten angeordnet und kann leicht mit dem Blinkerhebel verwechselt werden. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über das Multifunktions-Display informiert. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, es fehlt aber eine Anzeige für die Kühlmitteltemperatur.



**Der Fahrerplatz überzeugt durch hervorragende Verarbeitung und ausgezeichneter Funktionalität.**

⊕ Das Raumangebot vorne fällt gut aus. Personen bis maximal 1,97 m finden genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit reicht für weitaus größere Personen. Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse nur befriedigend aus, das subjektive Raumgefühl ist aber aufgrund des hohen Daches noch gut.

---

## 2,9 Raumangebot hinten\*

Der X1 bietet hinten zwei vollwertige Sitze und einen schmalen Notsitz. Auf den hinteren Außensitzen finden Personen bis knapp 1,90 m genügend Beinfreiheit vor (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit wäre auch hier für weitaus größere Personen vorhanden. Die Innenbreite fällt befriedigend aus, das Raumgefühl ist durchschnittlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequem Platz.

---

## 1,8 KOMFORT

---

### 1,9 Federung

⊕ Das Fahrwerk des BMW X1 ist ausgewogen (tendenziell straff) abgestimmt, lange Bodenwellen bereiten dem kleinen Geländewagen auch voll beladen keine Probleme. Das Fahrzeug liegt satt auf der Straße, Nachschwingen oder Vertikalbewegungen sind kaum vorhanden. Kurze, direkt hintereinander folgende Bodenwellen regen die Karosserie etwas zum Hoppeln an, auch Einzelhindernisse wie Kanaldeckel können nie ganz von den Insassen fern gehalten werden. Erfreulich ist dagegen die geringe Stuckerneigung, trotz der aufpreispflichtigen Runflat-Bereifung. Gegen Aufpreis ist auch ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk erhältlich, welches aber aufgrund der ohnehin recht straffen Grundabstimmung des Fahrwerk für weniger Komfort sorgen wird und deshalb nicht unbedingt von Nöten ist.

---

## 1,4 Sitze

Testwagen mit optionalen Sportsitzen.

⊕ Die Sportsitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung individuell einstellen. Bei den Sportsitzen lassen sich sogar die Seitenwangen der Lehne in der Breite einstellen, wodurch fast für jede Körperform idealer Seitenhalt garantiert ist. Die in Höhe und Intensität einstellbaren Lordosenstützen kann man gut unterschiedlichen Staturen anpassen. Die Sitze bieten dem Rücken festen Halt und sind ausgesprochen komfortabel. Die Oberschenkelaufgabe ist für große Personen ausziehbar. Hinten sitzt man zufriedenstellend. Die Sitze sind insgesamt etwas zu straff gepolstert. Die Neigung der Lehne kann in mehreren Stufen angepasst werden, sie bietet ordentlichen Rückenhalt. Sehr große Mitfahrer vermissen ein wenig Auflage für die Oberschenkel, da der Abstand zwischen Sitzfläche und Boden gering ist.

---

## 1,7 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch im X1 ist niedrig, hier hat BMW gute Arbeit bei der Geräuschdämmung geleistet. Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel nur 67 dB. Motorgeräusche dringen nur wenig in den Innenraum, erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche zu, wirken aber nicht störend. Fahrgeräusche dringen kaum bis zu den Insassen durch.

## 2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne akzeptabel an und erwärmt die Luft in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperaturen. Hinten zeigt sie sich etwas träger im Ansprechen, ihre Wirkung ist nur ausreichend.

⊕ Die Klimaautomatik (Aufpreis) inklusive Aktivkohlefilter arbeitet fein und situationsangepasst, braucht nur selten von Hand nachreguliert zu werden; sie bietet auch eine automatische Umluftsteuerung. Eine manuelle Klimaanlage ist serienmäßig an Bord.

## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen\*

⊕ Der X1 xDrive 20d mit Automatikgetriebe ist mit seinen 177 PS mehr als ausreichend motorisiert. Überholmanöver können zügig vollzogen werden, auch auf der Autobahn fühlt man sich nicht untermotorisiert. Erst bei höheren Autobahngeschwindigkeiten spürt man den doch recht hohen Aufbau und den daraus resultierenden nicht idealen Luftwiderstand.

## 2,3 Laufkultur

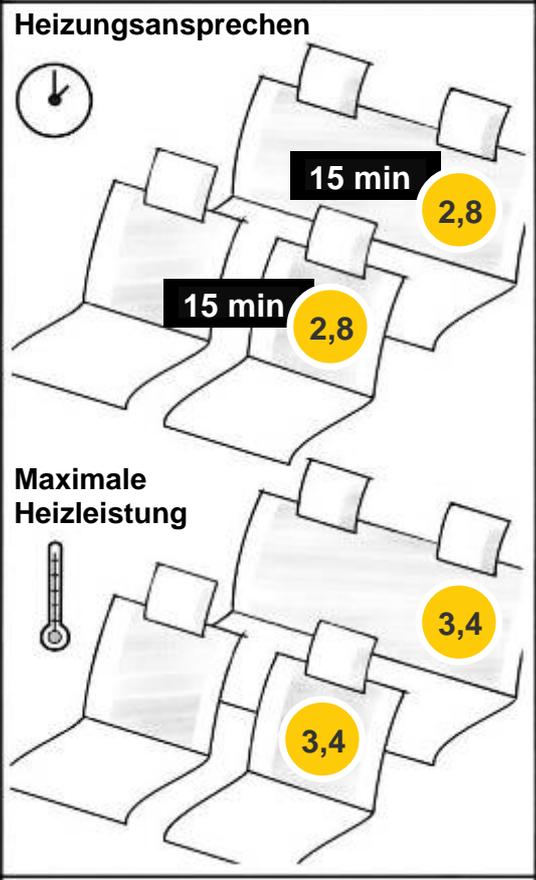
⊕ Der Motor läuft insgesamt recht kultiviert, leichte Vibrationen sind speziell bei niedrigen Drehzahlen spürbar. Laut, brummig oder gar dröhnig wirkt der Vierzylinder-Motor mit Common-Rail-Technik aber nie.

## 1,6 Schaltung

⊕ Das Automatikgetriebe wechselt die sechs Stufen spontan und weitgehend ruckfrei - selbst dann, wenn sie bei Kick-down zurückschaltet. Es lässt sich auch manuell am Schalthebel eingreifen.

## 2,1 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sechs Fahrstufen passen gut zur Charakteristik des Motors. Die Gesamtübersetzung könnte aber etwas länger sein, um auch auf der Autobahn die Drehzahlen niedrig zu halten. Ein siebter Gang würde sich hier durchaus anbieten.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,5

## FAHREIGENSCHAFTEN

1,3

### Fahrstabilität

⊕ Der BMW X1 bietet durch das Zusammenwirken des xDrive-Systems mit der serienmäßigen Stabilitätskontrolle DSC ein hohes Maß an Fahrstabilität. Je nach Fahrsituation werden Antriebskräfte und Bremsengriffe so gesteuert, dass in Rahmen der physikalischen Grenzen Schleudern zuverlässig unterdrückt wird. Dazu kommen die bedarfsgerechte Drehmomentverteilung an den Hinterrädern, welche gegen Aufpreis lieferbar ist (Performance Control), sowie Traktionskontrolle und ein zusätzliches System zum sicheren und automatisierten Bergabfahren (HDC). Beim ADAC-Ausweichtest fährt der X1 in allen drei Phasen stabil und lässt sich exakt lenken. Das ESP regelt frühzeitig und effizient, wodurch das Fahrzeug nur leicht untersteuert, dabei wird viel Geschwindigkeit abgebaut, es besteht keinerlei Tendenz zum Ausbrechen oder gar Schleudern.

1,4

### Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist leicht untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind für einen SUV erstaunlich hoch. Auch hier hilft DSC dem Fahrer, kritische Situationen zu meistern. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

1,9

### Lenkung\*

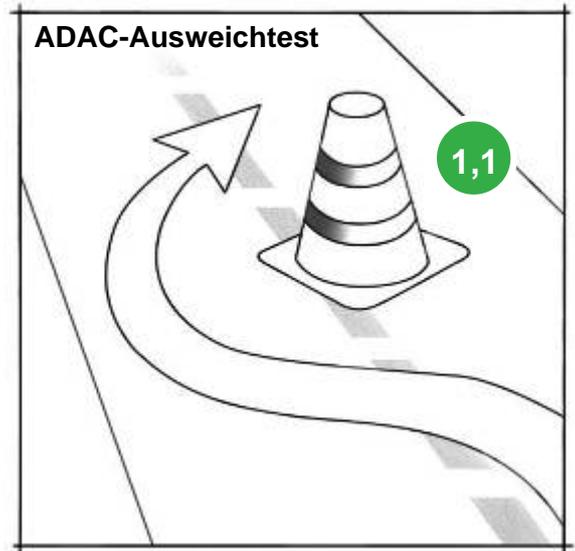
⊕ Die Lenkung spricht sehr spontan und präzise an und vermittelt einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Der Kraftaufwand beim Rangieren könnte etwas gering sein, der Wendekreis fällt mit 11,9 m nicht gerade klein aus.

1,5

### Bremse

⊕ Die Bremse spricht sehr schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 35,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, 225/45R18W, Pirelli Cintarato P7 91W). Dabei zeigt sich die Bremsanlage auch bei sehr hoher Beanspruchung standfest.

#### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,2 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Danach wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Die serienmäßige Reifendruckkontrolle warnt bei Luftverlust in einem Reifen. Runflat-Bereifung ist in Verbindung mit 18 Zoll Alufelgen lieferbar. Gegen Aufpreis gibt es Xenonscheinwerfer und dynamisches Kurven- und Abbieglicht.

⊖ In den Türen sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten verbaut, die den von hinten herannahenden Verkehr vor geöffneten Türen warnen könnten.

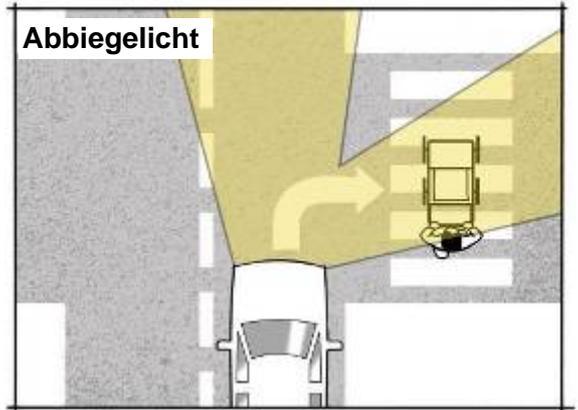
### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der BMW X1 erreicht laut EuroNCAP ein gutes bis sehr gutes Crashtestergebnis und erhält mit 87% der erreichten Punkte beim Insassenschutz fünf Sterne. Er besitzt eine gute Sicherheitsausstattung: Zweistufige Frontairbags, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorne. Vorne bieten die Kopfstützen bis 1,85 m großen Personen einen sehr guten Schutz, da der Abstand zum Kopf gering ist. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Anschnallerinnerer gibt es nur für den Fahrer und Beifahrer. Für die hinteren Insassen fehlen diese.

⊖ Hinten sind die Kopfstützen etwas kurz und liegen zu weit entfernt von den Köpfen, sie bieten nur Personen bis 1,70 Körpergröße einen guten Schutz.

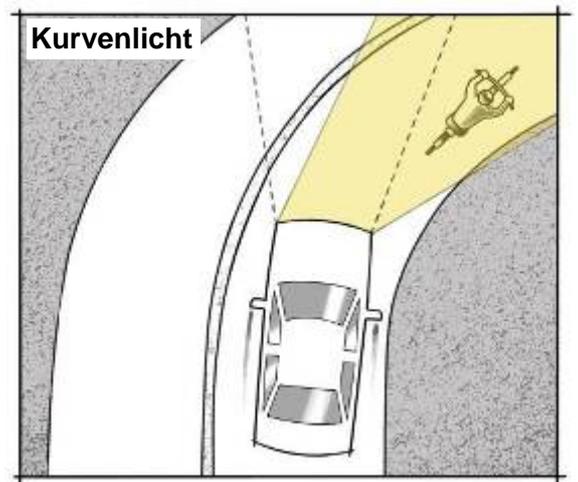
### 2,0 Kindersicherheit

⊕ Das Schutzpotential für Kinder ist insgesamt gut. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht das Fahrzeug gute 86% der Punkte. Auf den hinteren Außensitzen lassen sich verschiedene Kindersitzsysteme unkompliziert und lagestabil befestigen, auch mittels Isofix und Ankerhaken. Ausreichende Gurtlängen und feste Gurtschlösser vereinfachen die Montage. Die Fensterheber besitzen alle einen Einklemmschutz, welcher früh anspricht und somit Verletzungen durch Einklemmen verhindern kann.



Abbieglicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

⊖ Auch der Beifahrersitz ist für Kindersitze gut geeignet. Allerdings nur, wenn man die aufpreispflichtige Beifahrerairbag-Deaktivierung dazu bestellt (im Testwagen verbaut). Unverständlich, dass BMW als einer der wenigen Hersteller immer noch Extra für diese Deaktivierung verlangt. Der schmale hintere Mittelsitz eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, da die Anlenkpunkte ungünstig liegen und die Stabilität des Kindersitzes aufgrund des Sitzwulstes nicht gewährleistet ist.

## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Erstaunlich gut schneidet der BMW X1 beim Fußgängerschutz ab. Laut EuroNCAP werden 63% der möglichen Punkte erreicht. Während der komplette Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube entschärft sind, besteht noch Verbesserungspotential an der vorderen und hinteren Kante der Motorhaube, diese sind noch zu aggressiv gestaltet.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der Durchschnittsverbrauch geht mit 6,7 l/100 km für ein SUV in dieser Klasse in Ordnung. In der Stadt sind es 8,0 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 7,2 l pro 100 km. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 174 g/km erreicht das Fahrzeug beim ADAC-EcoTest 29 Punkte.

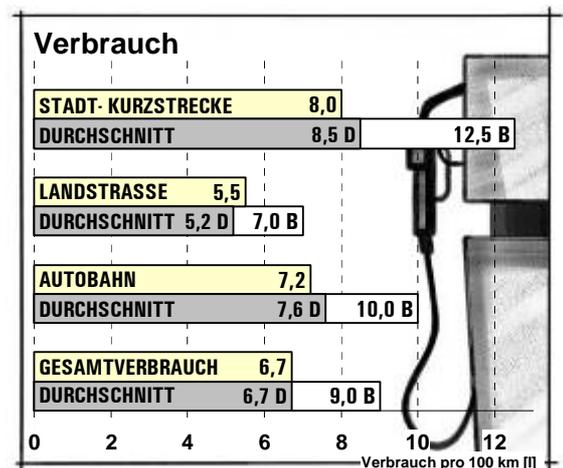
### 2,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht niedrig. In diesem Kapitel erhält das Fahrzeug 39 Punkte. Insgesamt verpasst der X1 xDrive 20d Automatik mit 68 Punkten nur knapp die vier Sterne.

## 3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,2 Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten fallen trotz des nur durchschnittlichen Verbrauchs noch recht niedrig aus, da der 20d mit günstigerem Diesel auskommt.

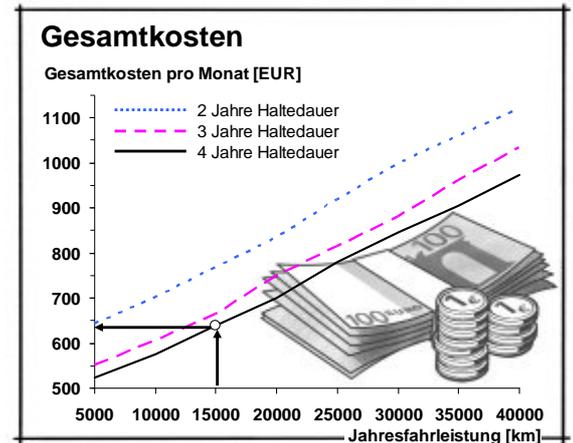


Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

### 3,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt spätestens alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. BMW verbaut nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 638 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 1,6 Wertstabilität\*

- + Die kleinen SUV liegen voll im Trend, dass wirkt sich positiv auf den Restwertverlauf auf.

### 4,3 Kosten für Anschaffung\*

- Der BMW X1 20d mit Allradantrieb xDrive kostet gegenüber der Version mit reinem Heckantrieb 2.000 Euro Aufpreis. Mit 34.400 Euro kann man den X1 nicht als Schnäppchen bezeichnen. Zusammen mit dem Automatikgetriebe liegt die hier getestete Variante schon bei 36.450 Euro und BMW bietet in der Sonderausstattungsliste noch einige weitere Details, welche teilweise durchaus empfehlenswert sind. So sollte sowohl das Bi-Xenonlicht mit adaptivem Kurvenlicht, als auch eine Einparkhilfe (zumindest hinten) mit dazu bestellt werden.

### 4,2 Fixkosten\*

- Die Fixkosten fallen recht hoch aus. So werden für das Fahrzeug jährlich 278 Euro Steuern fällig. Die Einstufungen in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung sind sehr ungünstig, einzig die Vollkasko bewegt sich auf akzeptablem Niveau.

### 3,0 Monatliche Gesamtkosten\*

Insgesamt fallen die absoluten monatlichen Kosten durchschnittlich aus. Dem hohen Anschaffungspreis und den Fixkosten, stehen der gute Restwertverlauf und die recht niedrigen Betriebskosten gegenüber.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	xDrive28i	sDrive20d	xDrive23d
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	190(258)	130(177)	150(204)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	310/2600	350/1750	400/2000
0-100 km/h[s]	6,8	8,1	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	218	223
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,1 SP	5,8 D	6,9 D
CO2 [g/km]	219	139	167
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/22/24	20/22/25	20/22/25
Steuer pro Jahr [Euro]	258	228	284
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	825	584	674
Preis [Euro]	41.500	32.400	38.800

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

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

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	213 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,0/ 5,5/ 7,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	164g/km/ <b>174g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4454/1798/1545 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1690 kg/455 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>310 l/650 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	<b>910 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>115 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>65 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>102 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>357 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>639 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/25
Grundpreis	36.450 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



BMW X1 xDrive20d Automatic (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	410 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Aktivlenkung	250 Euro°
Automatikgetriebe	2.050 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	410 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	450 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	330 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	870 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Keyless Entry	600 Euro
Klimaanlage/-automatik	Serie/560 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.840 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	770 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innenspiegel)	480 Euro°
Lackierung Metallic	660 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.350 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,5</b>
Verarbeitung	1,4	Fahrstabilität	1,3
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	1,4
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	1,9
Kofferraum-Volumen*	3,4	Bremse	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Variabilität	1,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme <sup>2,2</sup>	
<b>Innenraum</b>	<b>1,8</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	1,1	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	2,5
Raumangebot hinten*	2,9	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,1
<b>Komfort</b>	<b>1,8</b>	Schadstoffe	2,1
Federung	1,9		
Sitze	1,4	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,1</b>
Innengeräusch	1,7	Betriebskosten*	2,2
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,8</b>	Wertstabilität*	1,6
Fahrleistungen*	1,5	Kosten für Anschaffung*	4,3
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	4,2
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	3,0
Getriebeabstufung	2,1		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest