

Testnotizen zum BMW 120d Urban Line

Im Test vom 04. bis zum 22. November 2011.
Kennzeichen: M – PE 7261

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Die **Motorhaube** ist auch bei der zweiten Generation des 1er-BMW **sehr gut einsehbar**. Wegen der breiten C-Säule und der nicht sehr hohen Heckscheibe ist die **Sicht nach hinten** beim Einparken **nur mittelprächtig**, obwohl man die hinteren Kopfstützen nach hinten klappen kann. Der Testwagen hatte eine Ultraschall-Einparkhilfe, die Hindernisse auf dem großen, fest installierten Navi-Bildschirm grafisch anzeigt.

Zum **Einsteigen** muss man sich vorne wegen der stark geneigten und weit hinten ansetzenden A-Säulen **stark hinunterbeugen**. Das dürfte für ältere Fahrlehrer beschwerlich sein.

Die **Kofferraumklappe** kann man über das klappbare Markenemblem öffnen und an zwei Griffschalen innen bequem zuwerfen. Gepäck muss man über eine hohe Ladekante in einen tiefen Schlund wuchten. Unter der Filzauskleidung verbirgt sich die Batterie. Der Testwagen hatte kein Tirefit-Set und demzufolge laut der Preisliste **Notlaufreifen**. Sie sind an einem Stern in der Reifenflanke zu erkennen, den die Testwagen-Bereifung trug. Eine Reserveradmulde hat der neue Einser nicht mehr.

Innenraum

Das **Lenkrad** lässt sich recht weit in der Höhe und der Entfernung verstellen. Im Falle des Testwagens hatte es rechts **Bedientasten** für das CD-Radio und die Sprachsteuerung, links praktische Tasten und ein Einstellrädchen für den Geschwindigkeitsregler. So kann der Fahrlehrer leicht sehen, ob sein Fahrschüler auf der Perfektionsfahrt den Regler richtig bedient.

Links vom Lenkrad hat der 1er den für BMW typischen und für Fahrschüler optimalen **Drehschalter für die Scheinwerfer** mit einer Automatikstellung. In dieser Einstellung schaltet er schon nachmittags beim Einfahren in ein Tannenwäldchen von Tagfahr- auf Abblendlicht um. Ebenso zuverlässig läuft das Ein- und Ausschalten bei der Einfahrt in Tunnels und Unterführungen.

Den links sitzenden **Tacho**, den Drehzahlmesser und die Anzeigen des Bordcomputers kann der Fahrschüler gut ablesen. Die **Lenkstockhebel** fühlen sich sehr angenehm an und beinhalten eine **Antippfunktion für den Blinker**, die man haptisch gut vom Dauerblinken unterscheiden kann. Die Bedienelemente greifen

weich und angenehm. Anders als bei den meisten Wettbewerbern schaltet man den Intervallwischer mit einer Taste außen am Lenkstockhebel ein. Daraufhin leuchtet eine Diode auf, die der Fahrer aber hinter dem Lenkradkranz nicht sieht. Das Lenkrad verdeckt entweder oben einen Teil der Armaturen oder unten das Display des Bordcomputers zum Teil. Die Tasten für die Belüftung, die Heizung, die Sitzheizung und die Klimatisierung sind griffgünstig und angenehm weit oben untergebracht.

Die **Türablagen** sind so groß, dass man darin eine 1,5-l-PET-Flasche oder eine Thermoskanne sowie eine 1-l-PET-Flasche unterbringen kann. Das beleuchtete **Handschuhfach** ist so knapp geschnitten, dass man neben den Fahrzeugunterlagen nur noch einen DIN-A5-Termin kalender und eine Parkscheibe verstauen kann.

Vor dem Schalthebel bietet der 1er zwei **Getränkehalter**, die sich mit Einsätzen auch als kleine Ablagen nutzen lassen. Sobald man Getränke darin abstellen möchte, muss man einen Stauraum für die Einsätze suchen. Vor den Getränkehaltern bietet der Wagen ein flaches Ablagefach mit Deckel, in das beispielsweise eine Pfefferminzpackchen oder ein paar Kaugummipäckchen passen.

Für den Prüfer oder zwei mitfahrende Fahrschüler kann man aus der Mittellehne der Rücksitzbank zwei Getränkehalter ausklappen.

Der Testwagen hatte **beidseitig höhenverstellbare Vordersitze** mit für Fahrschulautos entbehrlichen weißen Lederbezügen und Sitzheizung. Die **Höhenverstellung** funktioniert allerdings nur, wenn man den Sitz unbelastet hochschnellen lässt, sich reinsetzt und sanft am Hebel zieht. Dann kann man ihn stufenlos absenken. Belastet kann man ihn nicht anheben. Das können die Fahrzeuge aus dem Volkswagen-Konzern mit ihren Ratschen-Hebeln besser. Die **Lehnenneigung** kann man ebenfalls nur durch einen Entlastungs-Hebel verstellen. Da die Lehne nach vorne schnellert, wenn man sie entlastet, ist ein Nachregulieren während der Fahrt aber möglich. Die Sitze sind **angenehm straff gepolstert** und bieten einen ordentlichen Seitenhalt.

Große Fahrlehrer sollten bei der **Prüfungsfahrt** allerdings ihren Sitz auf die mittlere Höhe anheben, sonst wird der **Fußraum des Prüfers** unzumutbar **knapp**. Auch die immer noch nicht großzügige Kniefreiheit ist sonst für große Prüfer ungenügend. Zwei 1,85 Meter große Menschen hintereinander müssen **Kompromisse eingehen**. Sehr viel bequemer als vorn, wo man sich schon sportlich bücken muss, ist der hintere Einstieg über die kurzen Türausschnitte auch nicht. Trotz des im Testwagen eingebauten Schiebedachs reichte die **Kopffreiheit** auch für 1,85 Meter große Prüfer, während der Fahrlehrer seinen Sitz dann nicht weit in die Höhe hieven kann. Für Fahrschulen sollten also zugunsten noch größerer Mitfahrer und auch wegen des Mehrpreises, den man beim Wiederverkauf nicht mehr bekommt, auf das Schiebedach verzichten.

Der Fahrlehrer sieht umso besser auf den Tacho, je weiter vorne er sitzt. Ganz hinten wird der innerörtliche Geschwindigkeitsbereich vom Lenkradkranz verdeckt. Der Prüfer hingegen sieht je nach Stellung des Lenkrads ab etwa 20 km/h den ganzen Geschwindigkeitsbereich.

Der Testwagen hatte die aufpreispflichtige und nicht nur im Hinblick auf den Wiederverkauf empfehlenswerte **Klimaautomatik**. Sie bekommt man nur im „Comfort-Paket“, das auch ein paar Ablagen beinhaltet.

Motor und Antriebsstrang

Der Motor ist prima gedämmt und sehr laufruhig ab 1.000/min. Im zweiten Gang packt der Turbolader im Normalmodus kräftig zu. Wer am „**Fahrerlebnisschalter**“ den „Eco-Pro-Modus“ gewählt hat, bemerkt einen gleichmäßigeren Turbo-Schub. In diesem Spritspar-Modus bemängelt die Schaltanzeige bei Tempo 50 den fünften Gang nicht, mit dem man in der Ebene bei 1.000/min rollt, wohl aber im Normalmodus, wo sie zum Herunterschalten in den vierten Gang auffordert.

Der angenehme **Eco-Pro-Modus**, der zu einer ausgeglichenen Fahrweise erzieht, kann nicht dauerhaft eingelegt bleiben, sondern muss nach jedem Abstellen des Motors wieder vorgewählt werden. Beim Einsetzen der oberhalb von 3 Grad Celsius gut arbeitenden **Start-Stopp-Automatik** ist das immerhin nicht der Fall, aber sonst dürfte das im Fahrschulbetrieb sehr nerven. Beim Eco-Pro-Modus zeigt eine Skala im Display den Drehzahlbereich in hellblau an, in dem man schalten sollte. Das Wiedergewinnen von Bremsenergie kann man beim Ausrollen ebenfalls im Display beobachten. Im normalen „Comfort“-Modus geht das genauso.

Die **Kupplung greift präzise**, ist aber markentypisch eher schwergängig. Die **Sechsgang-Schaltung** lässt sich exakt schalten. Auch beim Schalten vom zweiten in den dritten oder vom vierten in den fünften Gang findet der Schalthebel fast von alleine seinen Weg. Der Fahrschüler bekommt über den gut geführten Schalthebel eine einwandfreie Rückmeldung darüber, ob er den gewünschten Gang richtig eingelegt hat. Der sechste Gang passt schon bei Tempo 70 gut und lässt sich selbst bei 60 km/h ertragen, sofern man nicht Beschleunigen möchte und die Schaltanzeige ignoriert, die dabei schon den fünften Gang anmahnt. Zum Überholen und bei der Motorradbegleitung mobilisiert der 120d beim Herunterschalten ordentliche Kräfte.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Bridgestone Blizzak in der Dimension 205/55 R16 bestückt. Es handelte sich um **Reifen mit Notlaufeigenschaften**, die dafür verstärkte und steifere Flanken haben, da das Fahrzeug weder eine Reserveradmulde noch ein Tirefit-Set hatte. Unter dem Kofferraumboden sitzt nur die Batterie. Die Reifen mit Notlaufeigenschaften merkte man an den harten Stößen, die beim Überfahren von Kanaldeckeln und Eisenbahnschienen durchkamen. So bereift, ist der neue 1er wieder so **hart gefedert**, wie es der 3er glücklicherweise nicht mehr ist. Fans der ersten Audi A3 Sportback dürfte diese Abstimmung begeistern, auf Komfort ausgerichtete Fahrlehrer eher nicht. Selbst auf guter Fahrbahn kommen immer wieder leichte kleine Stöße durch. Von der Ausgewogenheit eines VW Golf ist die Federungsabstimmung der zweiten Generation des BMW 120d weit entfernt.

Raum für Verbesserungen gibt es auch bei der **elektromechanischen Servolenkung**. Sie wirkt um die Mittellage herum zu leichtgängig: Man ist auch auf gerader Wegstrecke ständig dabei, den Kurs leicht zu korrigieren.

Fahrlehrern wird gefallen, dass BMW beim 1er ebenso wie beim neuen 3er den kurzen Handbremshebel beibehält.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.945 Test-Kilometern verbrauchte der BMW 120d Urban Line zwischen 5,1 Litern bei überwiegendem Landstraßeneinsatz im „Eco-Pro“-Modus und 6,7 bis 7,8 Litern auf schnell gefahrenen Autobahn-Etappen. Der **Durchschnittsverbrauch** über die gesamte Test-Distanz betrug **5,9 Liter**.