

Testnotizen zum BMW X1 xdrive20d mit Allradantrieb und Sechsgang-Getriebe

Im Test vom 26. Oktober bis zum 9. November 2009.
Kennzeichen: M – MF 4627

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Neumarkter Straße 18
81673 München
Tel. 0 89 / 43 72 -22 69, Fax: -22 07
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der Fahrer kann die **Motorhaube** dank seines höhenverstellbaren Sitzes gut einsehen. Die beiden **Serien-Außenspiegel sind richtig groß** und bieten ein gutes Sichtfeld. Der linke ist asphärisch gekrümmt. Vogel-Zusatzspiegel lassen sich auf den breiten Serienspiegeln problemlos montieren, ohne dass deren Einstellung beeinträchtigt wird.

Der **Heckwischer** wischt nur einen relativ kleinen Bereich der schmalen Heckscheibe frei, da er keinen ganzen Halbkreis beschreibt.

Die **Tankentlüftung ist gut**. Volltanken lässt sich der X1 auch mit Dieselkraftstoff gut.

Der Testwagen hatte **Xenon-Scheinwerfer mit aktivem Kurvenlicht**, die die Fahrbahn gut ausleuchten. Wenn man den **separaten Drehschalter für das Licht** links vom Lenkrad auf „Automatik“ stellt und bei Dunkelheit einmal manuell aufblendet, ist die **Fernlicht-Automatik** eingeschaltet. Sie blendet zuverlässig ab, sobald ein Fahrzeug entgegenkommt, dessen Scheinwerfer zu sehen sind. Auf Autobahnen mit höheren Betonplanken als Mittelstreifen erkennt sie deshalb entgegenkommende Lkw oft erst, wenn sie fast auf gleicher Höhe sind. Die Automatik **blendet aber nach dem Passieren des Gegenverkehrs rasch auf**, worin ihr größter Vorteil liegt. Ortschaften erkennt sie an der Straßenbeleuchtung und an reflektierenden Schildern gut und blendet dann ab. Tagsüber ist ein ringförmiges **Tagfahrlicht** eingeschaltet.

Wegen der **höheren Sitzposition** und der etwas erhöhten, Kombi-artigen Karosserie ist der **Ein- und Ausstieg vorn bequemer als in einem Kompaktwagen** oder im 3er.

Der **Kofferraum** lässt sich gut beladen, obwohl die Ladekante etwas höher als in einem Kombi liegt, weil man Gepäck einfach einschieben kann. Die „Ladekante“ besteht aus kratzunempfindlichem Kunststoff und nicht aus einem silbernen, den man leicht verkratzt, wie in anderen „Premium“-Kombis. Unter der geöffneten **Heckklappe** können bis zu 1,85 Meter große Menschen bequem stehen. Dank tiefer, beidseitig angebrachter Innenmulden kann man sie bequem zuwerfen, ohne sich schmutzige Finger zu holen.

Die geöffnete Motorhaube wird nicht mit einem Metallstab arretiert, sondern von einem Dämpfer.

Das **Heck** des X1 ist **nicht ganz so übersichtlich wie das eines Kombis**, weil die Seitenlinie stark ansteigt und das **Heckfenster** entsprechend **flach** ausfällt. Die **D-Säule läuft unten breit aus** und ist beim Einparken rückwärts in etwa so störend wie die C-Säule eines Golf VI. Die **Sicht zur Seite beim Abbiegen** ist gut. In engen Kreisverkehren stört bisweilen der linke Außenspiegel, der sehr nah am Fahrer angebracht ist.

Innenraum

Der Testwagen hatte **vorn elektrisch einstellbare Sitze mit Sitzheizung**. Bei ihnen kann man außer der Höhe auch die **Neigung einstellen** und zusätzlich von Hand noch die **Oberschenkelaufgabe nach vorn verlängern**. Elektrisch lässt sich nicht nur die Lendenwirbelstütze verstellen, sondern auch die Breite der Seitenwangen und damit die Güte der Seitenführung. Der **Sitzkomfort** ist aufgrund der guten Einstellbarkeit **hervorragend**. Bei den Serien-Vordersitzen muss man übrigens die Lehnenneigung mit einem Entlastungshebelchen verstellen, das immerhin bei entlasteter Lehne die Lehnenneigung steiler einstellt und damit eine Nachstellung während der Fahrt erlaubt, wenn auch nicht so einfach wie mit dem Rändelrad, das man bisher von BMW gewohnt war.

Die **Rücksitzbank** ist im Verhältnis 40:20:40 geteilt, sodass man durch Umklappen der schmalen Mittelsitzlehne lange Gegenstände wie etwa eine Biergarnitur für das Catering bei fahrpraktischen Übungen und dergleichen durchschieben kann. Die Lehnen sind in mehreren Stufen einstellbar.

Der X1 bietet **zwei blendfreie Leseleuchten vorn** und zusammen mit der zentralen Innenleuchte oberhalb des Innenspiegels eine **helle Innenbeleuchtung**. Dasselbe Set mit einer Gesamtleuchte und zwei Spotleuchten gibt es noch einmal auf der Höhe der hinteren Sitze. Das **Handschuhfach ist beleuchtet**. Nachts sind alle Anzeigen und Bedienelemente orangefarben beleuchtet. Angenehm bei Nachtfahrten ist auch die orangefarbene, dezente **Ambientebeleuchtung**, die dezent die Mittelkonsole von oben anstrahlt.

In den **Türablagen** kann man 1-l-Flaschen schräg ablegen und damit sehr griffgünstig. Auch in den hinteren Ablagen kann man solche Flaschen unterbringen. Eine **praktische Idee ist ein Gummiband**, das längs der größeren Türablage verläuft. Man kann dahinter kleinere Gegenstände bis hin zu einem Timer sicher verstauen.

Das **Bediensystem „i-drive“** ist mittlerweile **selbsterklärend und überzeugend**. Die wichtigsten Funktionen findet man über die Funktionstasten und den Dreh-/Drücksteller rasch heraus, ohne die Bedienungsanleitung zu Rate ziehen zu müssen. Die **Sprachsteuerung für das Navigationssystem** erlaubt die Eingabe einer Zieladresse in ganzen Worten und Zahlen „am Stück“. Der Navigationsbildschirm ist bei allen Lichtverhältnissen gut einzusehen. Er ist auch groß genug.

Der X1 hat wie seine engen Verwandten 1er und 3er eine **gute Antippfunktion für den Blinker**, der dann dreimal blinkt. Man kann diese Funktion leicht über das i-drive-Menü abschalten, aber nicht die Blinkhäufigkeit verändern.

Gewöhnungsbedürftig ist der Wechsel in den Dauerblinkmodus, weil man dabei einen recht hohen Widerstand überwinden muss. Die **Lenkradtasten** des Testwagens für das CD-Radio, das Telefon und die Sprachsteuerung sind eine feine Sache. Sie fühlen sich ebenso angenehm an wie die Bedienelemente in der Mittelkonsole.

Unter der **längs verschiebbaren Armauflage zwischen den Vordersitzen** des Testwagens ist eine Handy-Schale untergebracht. Wer die Armauflage und die Handyschale hochklappt, findet einen **Halter für einen Thermosbecher**. Wer die Armauflage nach hinten schiebt, kann vor ihr eine 0,5-l-Flasche, eine Dose oder einen Becher abstellen. Sie stören höchstens bei der Bedienung des i-drive.

Der Testwagen hatte eine **Rückfahrkamera**, deren Bild beim Einlegen des Rückwärtsganges auf dem fest in der Armaturentafel installierten Bildschirm des Navigationssystems erscheint. Es werden **Hilfslinien eingeblendet**. Wenn der Fahrschüler das Auto beim Rückwärtseinparken versehentlich abwürgt, ist auch das Bild weg. Es wird im Gegensatz etwa zur Rückfahrkamera im Toyota Verso nur angezeigt, wenn der Motor läuft. Vor dem Schalthebel könnte ein Motorradbegleiter ein kompaktes Funkgerät ablegen und es gleich an die daneben liegenden 12-Volt-Steckdose anschließen.

Der Fahrlehrer sieht auf den links liegenden **Tacho** ganz ein bis auf die Stelle, an der der Lenkradkranz ins Blickfeld ragt. Auch für den Prüfer sind die Sichtverhältnisse okay, er sieht alle Geschwindigkeiten ab 40 km/h aufwärts. Der **Fußraum des Prüfers** hinter einem ganz abgesenkten Fahrlehrersitz **ist befriedigend**, als großzügig kann man ihn nicht bezeichnen.

Wenn der Fahrlehrer den weiten Längsverstellbereich seines Sitzes nutzt, ist dahinter kein Platz für einen Erwachsenen mehr. Der Sitzkomfort hinten leidet bei zu weit hinten stehendem Vordersitz unter der harten Kunststoffschale, mit der der Vordersitz abschließt. **Zwei rund 1,85 Meter große Menschen können hintereinander aber bequem sitzen**, sofern der Fahrlehrer seinen Sitz nicht nur etwas anhebt, sondern auch nach vorn fährt. Die **Kopffreiheit im Fond ist gut**. Die Platzverhältnisse sind in etwa mit der 3er-Reihe vergleichbar.

Motor und Antriebsstrang

Der Motor hat im X1 im Vergleich zum 3er einen **dezenten brummigen Unterton**. Er dreht im zweiten Gang gut kontrollierbar hoch und beschleunigt in allen Gängen zügig. Damit ist der X1 auch ein **gutes Fahrzeug für die Motorradbegleitung**. Die Schaltanzeige fordert recht früh zum Herunterschalten auf, beispielsweise manchmal schon, wenn man in der Ebene Tempo 60 im fünften Gang fährt. Bei Tempo 30 fordert sie bisweilen zum zweiten Gang auf, bei Tempo 50 ist auf jeden Fall der vierte Gang angesagt und erst ab 80 km/h der sechste.

Die **Start-Stopp-Automatik funktioniert zuverlässig**, sobald der Motor warm ist. Wie im 1er und im 3er oder im Audi A3 Sportback 1.6 TDI schaltet der Motor ab, sobald man im Leerlauf die Kupplung loslässt und der Wagen steht. Beim Einkuppeln

läuft der Motor wieder an. Wie bei Audi startet der Motor, wenn man den Wagen anrollen lässt, außerdem auch, wenn man ihn abwürgt.

Die **Kupplung** greift präzise, wenn sie auch etwas schwergängig ist. Dank gutem fühlbarem Druckpunkt kann man sowohl vor- als auch rückwärts bequem mit Standgas rangieren. Der Rückwärtsgang wird über eine Sperre hinweg mit Druck nach links und dann nach vorn eingelegt. Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich ebenso präzise einlegen wie im 1er oder 3er. Auch im X1 machen die Gangwechsel Spaß.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs Dunlop SP Winter in der Dimension 225 /50 R 17 bestückt. Es handelte sich um „**RunOnFlat**“-**Reifen**, mit denen man auch nach Druckverlust eingeschränkt weiterfahren kann. Mit diesen Reifen rollt der X1 nicht ganz so geschmeidig ab, wie man das von der 3er-Limousine gewohnt ist. Die **Federungsabstimmung ist recht straff**, dafür schaukelt sich der „höher gelegte Allradkombi“ aber auch auf langen Bodenwellen nicht auf. Kanaldeckel und kleine Unebenheiten meldet das Fahrwerk an den Fahrer weiter. So geschmeidig wie eine C-Klasse und so ausgewogen wie ein Golf VI rollt der X1 nicht ab.

Die **Servolenkung** sorgt für einen tadellosen Fahrbahnkontakt.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.110 Test-Kilometern verbrauchte der BMW X1 xdrive20d zwischen 5,8 Litern und 6,5 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch betrug 6,2 Liter**.