



Kleiner Kraxler | Mit dem Allradsystem kommt der Fahrspaß. Nun gibt es aber auch einen Fronttriebler

Foto: BMW

BMW X1 | Daten und Preise

sDrive 18i ab **25.168 Euro**
R3/1.499 cm³ | 100 kW/136 PS | k.A. | 6-Gang | k.A. | k.A. | 5,1 - 5,3 S | 119 - 124 g/km

sDrive 18d ab **27.647 Euro**
R4/1.995 cm³ | 110 kW/150 PS | 330 Nm/1.750 U/min | 6-Gang | 9,2 s | 205 km/h | 4,1 D | 109 g/km

xDrive 20d ab **32.017 Euro**
R4/1.995 cm³ | 140 kW/190 PS | 400 Nm/1.750 U/min | 8-Gang-Steptr. | 7,6 s | 219 km/h | 4,9 D | 129 g/km

xDrive 25d ab **35.714 Euro**
R4/1.995 cm³ | 170 kW/231 PS | 450 Nm/1.500 U/min | 8-Gang-Steptr. | 6,6 s | 235 km/h | 5,0 D | 132 g/km

4.439 x 1.821 x 1.598 mm | 505 – 1.550 Liter

Wartung: nach Serviceanzeige

Effizienzklasse: A/B (alle)

Schadstoffklasse: Euro 6 (alle)

Versicherung: k.A.

Garantie: 24 Monate Gewährleistung o. km-Begr.

AUTO & TRANSPORTER: Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Ins Idealmaß gebracht

Fahrbericht | Die Münchner fertigen ihr erfolgreiches SUV nun nach der Frontantriebsarchitektur – was vor allem dem Platzangebot guttut.

— Mit 730.000 verkauften Modellen etablierte sich der BMW X1 binnen sechs Jahren unter den drei Topsellern der Münchner Marke. Nichtsdestotrotz kritisierte man an ihm Zeit seines Produktionslebens das knappe Platzangebot und die teils nicht ganz dem Premiumanspruch entsprechende Materialwahl.

Exakt diese beiden Punkte hat BMW mit dem Nachfolger, der auf der 2er-Tourer-Frontantriebsplattform steht, jetzt beseitigt. Die Formel „Quermotor plus Frontantrieb“ schafft Platz für die Passagiere, außerdem packte BMW bei der Höhe noch 53 und bei der Breite noch 23 Millimeter dazu. Das Ergebnis kann sich sehen und ersitzen lassen: Obwohl der Neue 15 Millimeter kürzer ist als der Vorgänger, wirkt er deutlich größer und zeigt sich fast wie ein kleiner X5.

Offroadfeeling | Da man jetzt 36 Millimeter höher sitzt und die Armaturentafel bewusst niedrig gehalten wurde, kommt deutlich mehr Offroadfeeling auf als beim Vorgänger. Auch für die Fondpassagiere ergeben sich ganz neue Sitzverhältnisse: Je nach Stellung der Rückbank, die sich um 130 Millimeter längs verschieben lässt, genießen sie zwischen 37 und 66 Millimeter mehr Knieraum, womit jetzt locker auch vier Erwachsene entspannt auf längere Touren gehen können. Außendienstler dürften außerdem den gewachsenen Gepäckraum schätzen, der mit 505 bis 1.550 Liter um 85

respektive 200 Liter über dem Vorgänger liegt. Die serienmäßig 40:20:40 teilbare Rückenlehne lässt sich mit einem Hebelzug vom Kofferraum aus umlegen, und wer auf die elektrisch verstellbaren Komfortsitze verzichtet, kann stattdessen eine umlegbare Beifahrersitzlehne ordern, die dann 2,5 Meter Ladelänge schafft.

Wer den X1 als günstige Alternative zur 3er-Reihe als Geschäfts- oder Flottenauto im Auge hat, macht damit nichts falsch, denn bereits das mittlere Niveau X-Line (es gibt insgesamt fünf Niveaus) bietet einen hochwertig eingerichteten Innenraum, der das Angebot des Vorgängers toppt. Für Businesskunden gibt es außerdem ein Hakensystem, das sich an der Kopfstütze der Vordersitze befestigen lässt und das wahlweise mit einem Arbeitstisch oder Monitor ergänzt werden kann.



Foto: Gregor Soller

BMW-Tugenden | Die Grundordnung stimmt und trotz weniger Länge wirkt der X1 innen größer



Foto: Gregor Soller

Platz da! | Von der neuen Struktur profitiert vor allem der Kofferraum, der nun bis 1.550 Liter fasst