



Thundernight metallic heisst das Violett und kostet 630 Euro. Große Bremsen gibt's für 546 Euro + M-Sportpaket (3.613 €).

Dieselmwunderland

Dieselmotoren sind sparsam. Das waren sie bereits vor 30 Jahren. Der neue BMW 120d ist es noch immer. Und sonst so? Wir haben den Bayern ausgiebig getestet.

Vor 30 Jahren durfte ich an einem Spritsparwettbewerb teilnehmen. Audi wollte beweisen, wie sparsam der damals neue A4 TDI (B5) sei. Eine Ausschreibung ebnete den Weg in die Endrunde und die Fahrt in der Audi-Mittelklasse, sympathische 4,45 Meter kompakt und 40.000 Mark günstig. Um es abzukürzen: Der mittels Kraftstoffdurchflussmessung ermittelte Verbrauch lag bei 3,14 Litern (pro 100 Kilometer) – gefahren im öffentlichen Verkehr. Platz 4. Ein bisschen stolz und tief beeindruckt über den Wert ging es nach Hause.

Unter vier

30 Jahre später ist der BMW 120d acht Zentimeter kürzer, gut 200 Kilogramm schwerer, 73 PS stärker und deutlich sicherer. Der Fortschritt spiegelt sich weniger in diesen Zahlen wider als vielmehr im Verbrauch: 3,8 Liter sind mit dem BMW im Alltag machbar. Ob sich mit dem 120d auch unter drei Liter realisieren lassen, haben wir nicht ausprobiert. „Alles“ andere schon.

Und wer vergleicht, merkt nach dem Einsteigen, dass es im BMW zwar etwas kompakter zugeht, aber keineswegs beengt. Das ist auch eher ein Gefühl als echter Messwert. Autos Anno 2025 wollen dieses Gefühl von Geborgenheit vermitteln, generiert durch das „Einmauern“ der Insassen.

Kleine Scheiben, tiefe Sitzposition und dunkles Interieur tragen ihren Teil dazu bei und man fühlt sich behütet.

Warum die Gänsefüßchen? Nun, so richtig neu ist der 1er nicht. Letztes Jahr wurde er vielmehr umfangreich überarbeitet. Eine valide Lösung, um Kosten für Neuentwicklungen zu sparen. Und vielleicht eine Erkenntnis, dass das Rad a. nicht mehr neu erfunden werden kann und b., Neues nicht immer gleichzusetzen ist mit besser. Das sieht man bei komplett neu entwickelten Fahrzeugen sämtlicher Hersteller häufig. Der 120d ist ein grundsolider Kompakter mit allen Tugenden und ein paar (durch eine clevere Konfiguration abstellbaren) Schwächen – zu denen kommen wir später.

Die vorderen Sportsitze des 120d mit M-Sportpaket packen gut zu und sind eine Freude für Schlank-Performer. Der Sitzbezug hat dann ein Alcantara-Mittelteil, sollte man so belassen. Der 250 Euro Aufpreis kostende „Veganza-Bezug“ des Testwagens sieht weder richtig nach Leder aus noch fühlt er sich danach an – Leder gibt es keins im 1er.

Licht und Schatten

Die Sitzposition passt in Verbindung mit Lenkradverstellung und Armaturenbrettausrichtung wie ein Jogginganzug in Ausgeh-Manier. Über das beim M-Paket viel zu dicke Lenkrad (Kunstleder) lässt sich eine in der



Von außen geschärftes Design und technisch up to date: der neue BMW 120d.



1



2



3



4



5



6



7

1 Schön gemachtes 1er-Interieur. **2** Gangwahlhebel und Schnellwahltasten sind gut im Blick und „Griff“. **3** Die Sportsitze sind eng geschnitten. Vorher testen, ob das passt. **4** Hinten ist Platz vorhanden – aber nicht so richtig viel. **5** Genau dort gehören die Fensterheber und die Spiegelverstellung in. Harman-Sound (471 Euro) klingt gut. **6** Der Kofferraum des 120d fasst aufgrund der Hybridisierung 80 Liter weniger als beim 118d. **7** Der Vierzylinder-Diesel läuft ruhig, hat genug Kraft und ist auf Wunsch sparsam. Mehr als 163 PS gibt es nicht, die Kombination aus Diesel und Allrad (vorerst) auch nicht.

Fahrzeugklasse begnadete Lenkung dirigieren, die dem BMW-Slogan vollkommen gerecht wird – und das mit Asphalttrennscheiben der Dimension 195/50 R18. 18-Zöller müssen sein,

BMW 120d

Testwagenpreis: 45.437 €

R4/1.995 cm³ | 120 kW/163 PS

400 Nm ab 1.500 U/min

7-Gang-DKG | 222 km/h | 7,9 s

WLTP-Verbrauch: 4,8 D | 113 g/km

Effizienz: D

Maße: 4.361 x 1.800 x 1.459 mm

Kofferabteil: 300–1.135 Liter

Versicherung: HK 15 | VK 23 | TK 22

Wartung: Nach Anzeige, meistens zu früh

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

denn die M-Sportbremse hat BMW dem Testwagen spendiert und die Kasse mit 546 Euro extra klingeln lassen. Der 120d schiebt sicher über die Vorderräder, wenn man in Kurven mal zu schnell ist. Fühlt sich gut an und Mitinsassen merken kaum etwas.

Jeder merkt indes die Härte des M-Fahrwerks. Egal ob vorn oder hinten. Mit dem adaptiven M-System hat man ein Autoleben lang zu kämpfen oder erfreut sich an der Straffheit, egal in welcher Einstellung. Vor allem auf der Autobahn und bei kurzen Anregungen wird es hoppelig, und bei Tempo jenseits der 200 km/h kommt ein leichtes Tänzeln auf den schmalen Winterreifen hinzu. Klare Empfehlung: Das „kleinere“ M-Sport-Design-Paket wählen. Sieht gut aus, spart 1.890 Euro und besitzt das Serienfahrwerk (entspannter), die Serienlenkung (nicht ganz so exakt), das Serienvolant (dünner) und keine Sportbremse als Extra. Zudem kommt der 120d dann mit Seriensitzen (nicht so eng). Sportsitze mit angenehmem „Econeer-Bezug“ gibt es für 320 Euro, und wer sich massieren lassen möchte, holt sich Aktivsitze für 395 Euro.

Auf den ersten Blick verwundert es, dass BMW nur noch zwei Diesel im Programm hat, keinen Allrad-Selbstzünder, und der kleine 118d mit 150 PS kaum schwächer ist als der 120d mit 163 PS. Das PS-Plus ergibt sich durch die Mild-Hybridisierung des Zweiliter-Diesels. 20 PS soll der Generator kurzzeitig zusätzlich bringen. Im Fahrzeugschein finden sich diese nicht, da sind es 150, die auch der 118d zustande bringt. Lohnt also die Mini-Elektrifizierung, die 30 Kilogramm zusätzlich im 1er wiegt und 80 Liter Kofferraumvolumen kostet? Kurzum: Nein.

7,9 Sekunden meldet BMW für den 120d-Sprint, 8,3 s sollen es beim 118d sein, 40 Newtonmeter trennen beide beim Drehmoment – jedoch nur, wenn Strom im Mini-Akku (0,9 kWh/brutto) vorhanden ist. Der Verbrauch nach WLTP differiert ebenfalls um 0,4 Liter in dem Fall. 1.933 Euro stehen mehr auf dem 120d-Preisschild. Dafür gäbe es beim 118d das M-Sport-Design-Paket (1.092 Euro), Metallclack (630 Euro) und ein leckeres Abendessen bei der Werksabholung in München – und das Abbestellen des 118d-Schriftzugs gibt es kostenfrei.

Alle 1er-BMW fahren mit einem Doppelkupplungsgetriebe. Sieben Gänge sezieren die Kraft und schalten schnell und ruckfrei, meist sehr geschmeidig und damit top. Ein längerer Zug am Minuspaddel des 120d aktiviert die Boostfunktion und stellt dann die 400 Nm und 163 PS für den anstehenden Überholvorgang bereit. Wer meint, man vermisse die Leistungswerte der alten 120d-Versionen mit bis zu 200 PS, ist schiefgewickelt. Klar, der 120d ist keine Rakete, aber einer der schnellsten Kompakt-Diesel. Auf den gut 3.000 Kilometern kamen wir nie über 7,6 Liter – ein entspanntes Unterbieten des Prospektwerts.

Dass man für einen BMW mehr zahlt als für einen Škoda, ist bekannt. Gerechtfertigt? Muss jeder selbst entscheiden – auch beim Thema Verarbeitung und Materialauswahl.

Mit den Echt-Alu-Einsätzen im 1er-Dashboard hat es BMW vielleicht übertrieben. Sie und hochwertiges Kunststoff, beispielsweise an den Türrahmen innen, haben mittlerweile Seltenheitswert. Umso ärgerlicher, dass das Head-up-Display aussieht, als wäre es von einer Hinterhof-Werkstatt reingezimmert worden.

Störend ist ab und an die nicht verstellbare Mittelarmlehne, perfekt dagegen die Platzierung der Fensterheber und die der Spiegelverstellung. Generell ist Bedienlogik vorhanden und einige Tasten helfen beim Schnelldrücken. Die Induktivladefunktion funktioniert – immer mal wieder und meist nur bis zur nächsten Kurve. Über das 10,7-Zoll-Display wird akribisch vermeldet, dass das Handy „jetzt“ wieder lädt, nachdem es verrutscht und wieder in Position ge-

rutscht ist – nervt. Vielleicht löst sich das mit einem größeren Handy oder einer Handyhülle. Besser sollte auch Keyless-Entry funktionieren. Nicht immer ließ sich das Auto auf Anrieb verschließen und an den Hintertüren aufgrund fehlender Sensoren nie – hallo, Premium?

Der BMW 120d ist einer der besten Kompaktwagen – und einer der teuersten. Wer jedoch Verzicht (Maße) nicht in Kaufpreis umrechnet, fährt mit dem 120d vielleicht sogar besser als mit vielen „Nicht-Premium-Fahrzeugen“ aus der Mittelklasse zum ähnlichen Kurs. Ob der 118d reicht? Mit ziemlicher Sicherheit. Auch wenn dann eventuell nichts aus den 3,14 Litern wird. Der Gewinner damals hat die 3-Liter-Marke unterboten. Und war vielleicht Ansporn für den VW Lupo 3L, der 1999 geboren wurde. *mb*

Aral Fuel & Charge: Eine Karte, alle Optionen

Anzeige



Foto: Aral AG/ Klaus D. Wolf

Flächendeckendes Netz, transparente Kosten, einfache Verwaltung und exklusiv PAYBACK-Punkte sammeln: Aral Fleet Solutions hält für alle Anforderungen das passende Angebot bereit.

Denn mit den Tank- und Ladekarten von Aral können Gewerbe-kund:innen allein in Deutschland auf ein Akzeptanznetz von 6.000 Stationen zurückgreifen und als Marktführer verfügt Aral über das größte unternehmenseigene Netz mit 2.400 Tankstellen. Damit ist immer eine Station in der Nähe. Fast alle Tankstellen von Aral liegen verkehrsgünstig an Verkehrsknotenpunkten und viele von ihnen sind rund um die Uhr geöffnet. An mehr als 900 Standorten gibt es außerdem frische Lebensmittel und alles für die unterwegs-Versorgung in REWE To Go-Shops.

Außerdem können Kund:innen mit der Aral Fuel & Charge Tank- und Ladekarte sowohl auf die Qualitätskraftstoffe von Aral vertrauen als auch die Energieversorgung ihrer E-Autos unterwegs sicherstellen. Denn Aral Fuel & Charge eröffnet den Zugang zu 99 Prozent aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Deutschland.



www.aral.de/fleet