

Der neue BMW 1er. Inhaltsverzeichnis.



Der neue BMW 1er.

Perfekte Synthese aus Agilität und Raum. 2

Exterieur.

Modernes Design mit neuen Proportionen und klaren Linien. 4

Interieur.

Mehr Platz und hochwertiger Auftritt. 7

Die Modelle und Ausstattungslinien.

Ein(s)er für alle Fälle: praktisch, luxuriös oder sportlich. 11

Antrieb & Fahrwerk.

Moderner Frontantrieb mit sportlichem BMW Charakter. 13

Motoren.

Neueste Generation der BMW EfficientDynamics Antriebsfamilie. 17

Fahrerassistenzsysteme.

Neue, innovative Helfer für die Premium-Kompaktklasse. 22

BMW ConnectedDrive.

Smart unterstützt durch BMW Digital Key
und BMW Intelligent Personal Assistant. 24

Der neue BMW 1er. Perfekte Synthese aus Agilität und Raum.



Mit dem neuen BMW 1er (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,1 – 3,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 162 – 100 g/km*) beginnt eine neue Zeitrechnung. Die dritte Generation des erfolgreichen Premium-Kompaktmodells nutzt erstmals die moderne BMW Frontantriebsarchitektur, die BMW typische Freude am Fahren und Dynamik mit einem deutlich verbesserten Raumangebot verbindet. Sportlich, cool, sicher und hochwertig, dazu mit frischem Design und neuester Konnektivität ist der neue BMW 1er ein echter BMW mit einem starken eigenen Charakter.

Die dritte Generation des BMW 1er wird im Rahmen der neuen Präsentationsplattform BMW Group #NEXTGen vom 25. bis zum 27. Juni 2019 in der BMW Welt in München erstmals öffentlich vorgestellt. Schauplatz für die Messepremiere des neuen BMW 1er ist die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main im September 2019. Die weltweite Markteinführung beginnt am 28. September 2019.

Moderne Fahrwerkstechnik und innovative Technologien sowie die Integration aller für die Fahrdynamik relevanten Komponenten und Regelsysteme verleihen dem BMW 1er ein für den Fahrer deutlich spürbares Plus an Agilität – sowohl mit dem neuen Frontantrieb als auch mit dem intelligenten Allradantrieb BMW xDrive. Entscheidend hierbei: BMW lässt in der fünfjährigen Entwicklung des neuen BMW 1er alle Erfahrungen einfließen, die die BMW Group über die letzten Jahre mit der Frontantriebstechnologie bei anderen Modellen gesammelt hat. So erreicht der neue BMW 1er eine bei Fahrzeugen mit Frontantrieb bisher nicht gekannte Fahrdynamik, mit der er Maßstäbe in der Premium-Kompaktklasse setzt. Dank der neuen BMW Frontantriebsarchitektur bietet der BMW 1er der dritten Generation zudem ein deutlich verbessertes Raumangebot. Dies kommt besonders den Passagieren im Fond zugute und ermöglicht auch ein größeres Gepäckraumvolumen.

* Bei allen Angaben zu Fahrleistungen, Verbrauch und CO₂-Emissionen handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Daten, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Erfolgsgeschichte seit 2004.

Der neue BMW 1er setzt die Erfolgsgeschichte der beiden ersten Generationen fort. 2004 brachte BMW erstmals die für die Marke charakteristische Fahrdynamik und ein sportlich-elegantes Design ins Premium-Kompaktsegment. 2011 setzte die zweite Generation neue Akzente mit einer kraftvolleren Gestaltung von Front-, Seiten- und Heckansicht, die 2015 durch eine neu gestaltete BMW Niere, vergrößerte Lufteinlässe, eine flachere Geometrie der Scheinwerfer sowie neue Heckleuchten verstärkt wurden. Der BMW 1er der zweiten Generation war vor allem in Europa sehr beliebt, 2018 kamen insgesamt 80 Prozent der Käufer vom „alten Kontinent“.

Die größten Absatzmärkte waren Deutschland mit rund 25 Prozent und Großbritannien mit mehr als 20 Prozent, gefolgt von Italien, Frankreich und Japan.

Ende 2018 knackte der BMW 1er die Marke von 1,3 Millionen Kunden und festigte damit seine Rolle als wichtiges Volumenmodell der Marke BMW.

Exterieur.

Modernes Design mit neuen Proportionen und klaren Linien.



Durch den Wechsel auf die BMW Frontantriebsarchitektur erhält der neue BMW 1er neue Proportionen und eine fließende, langgestreckte Form. Die kürzere Motorhaube geht sanft in die Frontscheibe über, das langgestreckte Dach fällt nach hinten leicht ab. Das breite Heck mit einer athletischen Schulterpartie über den hinteren Radhäusern lässt das Fahrzeug von hinten kraftvoll und sportlich wirken. Zugleich verfügt die kompakte Karosserie bei nahezu gleicher Grundfläche über ein deutlich verbessertes Raumangebot und erhöht damit nochmals die vielseitigen Nutzungsmöglichkeiten im täglichen Umgang mit dem Fahrzeug. Mit einer Länge von 4.319 Millimetern ist der neue BMW 1er fünf Millimeter kürzer als der Vorgänger. In der Breite (jetzt 1.799 mm) hat die dritte Generation 34 Millimeter dazu gewonnen, in der Höhe (1.434 mm) sind es 13 Millimeter. Der Radstand beträgt 2.670 Millimeter und ist damit 20 Millimeter kürzer als beim Vorgänger.

Neues Gesicht mit vergrößerter BMW Niere.

Bereits in der Frontansicht zeigt der BMW 1er deutlich sein neues Gesicht und neu interpretierte BMW Ikonen. Die charakteristische BMW Niere ist größer, deutlich präsenter und erstmals auch in dieser Modellreihe als in der Mitte verbundenes Element ausgeführt. Damit folgt der neue BMW 1er optisch den größeren BMW Limousinen. Das sportliche Topmodell BMW M135i xDrive (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 7,1 – 6,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 162 – 155 g/km*) trägt als optisches Erkennungsmerkmal eine markante Mesh-Niere mit einem aufwendig dreidimensional gestalteten Gitternetz anstelle der klassischen Nierenstäbe. Das dreidimensionale Geflecht ist aus dem Motorsport inspiriert und verleiht der Front zusätzliche Tiefe und Wertigkeit. Darüber hinaus verfügt der BMW M135i xDrive über eine zusätzliche Spange in den markant gestalteten äußeren Lufteinlässen. Diese transportieren bereits ab der Basisversion durch ihre Form und Größe Sportlichkeit.

Frontscheinwerfer neu angeordnet.

Die Frontscheinwerfer sind jetzt schräg angestellt und verleihen dem Fahrzeug eine frische, jugendliche Wirkung. So lässt sich der BMW 1er optisch auf den ersten Blick von den BMW Fahrzeugen aus höheren Klassen unterscheiden. In der Basisversion stilisieren die Halogenleuchten und die

* Bei allen Angaben zu Fahrleistungen, Verbrauch und CO₂-Emissionen handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Daten, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

unterhalb der Scheinwerfertuben angeordneten LED-Tagfahrlichtspots das BMW Vieraugengesicht. Die Optik der als Sonderausstattung erhältlichen Voll-LED-Leuchten – auf Wunsch auch in adaptiver Ausführung – wirkt besonders modern. Die transparenten, hexagonalen Tuben des Tagfahrlichts formen technisch präzise das charakteristische BMW Vieraugengesicht. Die Blinker in den Augenbrauen betonen die Breite des Fahrzeugs, die nach hinten versetzten Tuben strahlen Dynamik aus. Der obere Teil des Scheinwerfergehäuses ist unter dem Glas in gebürstetem Aluminium ausgeführt, an der Seite findet sich der Schriftzug BMW LED.

Ausgeprägte Sharknose und deutliche Keilform.

In der Seitenansicht des neuen BMW 1er fallen zuerst die für BMW typische deutlich ausgeprägte Sharknose und die angedeutete Keilform ins Auge. Die insgesamt flache Fenstergrafik steigt nach hinten an und unterstreicht die dynamische Keilform. Sie endet in der C-Säule im feststehenden Hofmeisterknick, der die Fensterlinie optisch über die hintere Tür hinausstreckt und anhebt. Unterhalb der ansteigenden Fenstergrafik kommt der Fahrzeugkörper besonders zur Geltung.

Wenige, klar gezogene und präzise Linien sowie ausgeprägte, modellierte Flächen verleihen dem neuen BMW 1er einen athletischen Auftritt. Zudem sorgen sie dafür, dass er über den Vorderrädern sehr leicht, im Bereich der Hinterräder aber sehr kraftvoll wirkt. Unterstützt wird dieser Eindruck durch zwei Charakterlinien. Eine von ihnen läuft unterhalb der Türgriffe von den Vorderrädern bis in den hinteren Kotflügel, die zweite schwingt aus dem unteren Bereich der vorderen Tür mit einer dynamischen Gegenbewegung hinauf Richtung Heck. Ein deutlicher seitlicher Einzug der C-Säule formt zudem eine sportliche Schulterpartie oberhalb der hinteren Radhäuser. Die fließende Dachlinie wird durch den leicht nach unten ziehenden Dachspoiler nach hinten verlängert.

Markante Schulterpartie und Neuinterpretation der L-Optik.

Die Heckansicht des neuen BMW 1er wird geprägt von der athletisch breiten Statur im unteren Bereich und dem oberen seitlichen Einzug. Die dadurch entstehende markante Schulterpartie betont die Breite des Fahrzeuges und lässt es satt auf der Straße stehen. Die breiten und zweiteilig ausgeführten Heckleuchten verstärken diesen Eindruck und wirken in ihrer flachen Form und reduzierten Optik sehr modern.

Die als Sonderausstattung erhältliche Voll-LED-Variante interpretiert die bekannte L-Optik ganz neu. Dafür sorgt ein einzelnes flaches Leuchtelement mit einem markanten Schwung an der Seite. Um dieses Element herum verbergen sich Blinker, Brems- und Rückleuchten, Rückfahrcheinwerfer und

Nebelschlusslicht hinter der roten Glasabdeckung. In den Basis-Heckleuchten wird eine ähnliche Optik mit Glühlampen realisiert. Ausdrucksstark modellierte Flächen und markante Endrohre in Chrom mit einem Durchmesser von 90 Millimetern (100 mm, schräg nach unten angeschnitten beim BMW M135i xDrive) runden den sportlichen Auftritt der Heckpartie ab.

Neue Leichtmetallräder bis 19 Zoll.

Der neue BMW 1er bietet eine Auswahl aus zahlreichen neuen Leichtmetallrädern, als Option sind erstmals auch Räder mit einem Durchmesser von 19 Zoll erhältlich. Die Basisversion kommt mit Stahlrädern oder Leichtmetallrädern in 16 Zoll. Die Modelle Luxury Line, Sport Line und M Sport sind serienmäßig mit Leichtmetallrädern in 17 Zoll ausgerüstet. Der BMW M135i xDrive verfügt bereits ab Werk über spezifische glanzgedrehte 18-Zoll-Leichtmetallräder. Auf Wunsch sind für ihn sowie das Modell M Sport neu gestaltete 19-Zoll-Leichtmetallräder erhältlich.

Besseres Raumgefühl durch neues Panoramadach.

Mehr Licht im Innenraum und damit ein besseres Raumgefühl als im Vorgänger mit Schiebehebedach bietet das als Sonderausstattung erstmals im BMW 1er verfügbare Panoramadach, das sich elektrisch in Lüfterstellung bringen und stufenlos nach außen öffnen lässt. Die Glasfläche ist rund 0,7 Quadratmeter groß, die Öffnung im Dachhimmel misst 74 mal 70 Zentimeter und lässt sich mit einem elektrischen Rollo beschatten. Für eine gute Akustik bei geöffnetem Dach sorgen ein Netzwindabweiser und eine Komfortposition des Glasdeckels, in der Windgeräusche minimiert werden.

Interieur. Mehr Platz und hochwertiger Auftritt.



Mehr Platz und ein verbessertes Raumgefühl treffen beim neuen BMW 1er auf hochwertige Materialien, eine konsequent am Fahrer orientierte Bedienung und innovative Detaillösungen wie zum Beispiel die erstmals bei BMW verfügbaren hinterleuchteten Dekorleisten. Der klar gestaltete Innenraum wirkt modern, das Spiel mit unterschiedlichen Narbungen und Texturelementen hinter dem Lenkrad, auf der Instrumententafel und an den Türen unterstreicht auf hochwertige Weise den dynamischen Eindruck. Gebündelte Bedieninseln sorgen für einfache Bedienbarkeit, funktionale Ablagen für zusätzlichen Komfort. Der Zugriff auf das optionale Infotainment-Angebot des neuen BMW Operating System 7.0 erfolgt – optional auch über Gestensteuerung – über einen großen Anzeigenverbund, dessen zwei große Displays auf Wunsch eine Diagonale von bis zu 10,25 Zoll im BMW Live Cockpit Professional haben.

Mehr Kniefreiheit hinten und ein größerer Kofferraum.

Einen großen Sprung macht der neue BMW 1er bei den Platzverhältnissen im Innenraum. Die Frontantriebsarchitektur mit Quermotoren und einem niedrigeren Mitteltunnel bietet den Passagieren spürbar mehr Raum. Vor allem auf den Fondsitzen steht deutlich mehr Platz zur Verfügung als im Vorgänger. Der Einstieg ist einfacher und der Knieraum für die Fondpassagiere wächst um 33 Millimeter. Die Kopffreiheit hinten ist ganze 19 Millimeter größer, wenn das im BMW 1er neue, nach außen öffnende Panorama-Schiebedach an Bord ist. Außerdem dürfen sich Mitfahrer im Fond über eine um 13 Millimeter vergrößerte Ellbogenfreiheit freuen, vorn steigert sich dieser Wert sogar um 42 Millimeter. Der Gepäckraum fasst mit einem Volumen von 380 Litern jetzt 20 Liter mehr, bei umgeklappter Rückbank sind es 1.200 Liter. Zudem wächst die Mindestbreite des Gepäckabteils um 67 Millimeter. Erstmals ist für den BMW 1er auch eine elektrische Bedienung der Heckklappe erhältlich.

Cockpit konsequent auf den Fahrer orientiert.

Fahrer des neuen BMW 1er spüren am Lenkrad den Charakter einer echten Fahrmaschine. Direkt vor sich haben sie das bis zu 10,25 Zoll große Instrumenten-Kombi. Das dann ebenfalls 10,25 Zoll große zentrale und touchfähige Control Display ist BMW typisch zum Fahrer orientiert und liegt optimal in seinem Blickfeld. Zusammen bilden sie als BMW Live Cockpit Professional einen großen Anzeigenverbund, den der Fahrer individuell

konfigurieren kann. Mit dem optionalen voll farbigen und 9,2 Zoll großen BMW Head-Up Display kann der Fahrer Informationen erhalten, ohne dass er den Blick von der Straße nehmen muss. Optisch wird die Fahrerorientierung durch zum Fahrer laufende Dekorleisten sowie durch unterschiedliche Narbungen und Texturen auf der Instrumententafel und hinter dem Lenkrad unterstützt. Die technische Narbe Orbis kommt auf der Fahrerseite im Bereich des Cockpits zum Einsatz, die lederartige Narbe Verona auf der Beifahrerseite. Abhängig von den Ausstattungslinien werden beide auch durch eine schräg laufende Kontrastnaht getrennt.

BMW Live Cockpit im neuen Design.

Das BMW Live Cockpit als Basis und das BMW Live Cockpit Plus inklusive Navigation und Apple CarPlay Vorbereitung verfügen jeweils über zwei klassische analoge Rundinstrumente und ein hochkant platziertes, 5,1 Zoll großes Display im Format 4:3, das unter anderem Geschwindigkeit, den Status von Fahrerassistenzsystemen und Navigationshinweise anzeigt.

Das digitale BMW Live Cockpit Professional bietet ein ganz neues Design, das in Form und Anordnung die neu gestaltete BMW Niere an der Fahrzeugfront zitiert. Der Drehzahlmesser steigt gegen den Uhrzeigersinn an und hat wie die Geschwindigkeitsanzeige ein neues Design. In der Mitte des Displays gibt es Platz für Navigationsinhalte, die die aktuelle Position des Fahrzeugs und das für die weitere Fahrt relevante Umfeld zeigen. Die Anzeigen etwa von Entertainment- und Radiolisten, Navigations- und Orientierungskarte sowie der neuen Bordcomputer-Logik sind vom Fahrer frei konfigurierbar. Auch für die individuelle Anordnung der Inhalte des für Touchbedienung optimierten zentralen Control Displays, das sich als Sonderausstattung zudem per Gesten steuern lässt, gibt es jetzt mehr Optionen. Statt wie bisher drei können nun zwei bis vier kachelartige Pads pro Anzeigeseite definiert werden, die Zahl der Seiten ist nicht mehr auf zwei begrenzt. Schon in der obersten Ebene zeigen die Pads Echtzeitdaten an, sodass die wichtigsten Informationen auf einen Blick ablesbar sind.

Der ausgewählte Fahrerlebnismodus beeinflusst nicht mehr nur die Farbe und den Inhalt des BMW Live Cockpit Professional, sondern auch die des Control Displays, und schafft dadurch eine einheitliche Anmutung. Ein Detail ist das personalisierte Welcome-Szenario, mit dem das BMW Live Cockpit Professional den Fahrer des BMW 1er begrüßt – erstmals sind darin optional die Farbe und die Ausstattungslinie des realen Fahrzeugs zu sehen. Das gleiche gilt auch für die Anzeige bei der Abfrage von Informationen etwa über Verbrauch oder Tankinhalt unter dem Menüpunkt „Mein Fahrzeug“.

Gebündelte Bedieninseln.

Die übersichtliche Bündelung von Bedieninseln zu funktionalen Einheiten ist charakteristisch für die neue BMW Formensprache im Interieur. Die Bedienelemente für Heizung und Klimatisierung und die neu gestalteten, hexagonalen Luftausströmer sind in der Mittelkonsole unterhalb des Control Displays zusammengefasst und lassen sich intuitiv bedienen. Das Bedienzentrum im unteren Bereich der Mittelkonsole integriert jetzt auch den Start-/Stop-Knopf neben dem Gangwahlschalter und versammelt so sämtliche Bedienelemente mit Bezug zu Fahrfunktionen an einem Ort. Rechts daneben ist der iDrive Controller – ab BMW Live Cockpit Plus als iDrive Touch Controller – zur Bedienung des Infotainmentsystems platziert. Vor dem Gangwahlschalter findet sich eine funktionale Ablagemöglichkeit, die optional auch zusätzlich mit der Wireless Charging Option für Smartphones ausgestattet werden kann.

Neue hinterleuchtete Dekorleisten.

Neue Wege beschreitet der BMW 1er bei den Dekorleisten an der Instrumententafel und in den Türverkleidungen, die standardmäßig in Quarzsilber matt und Perlglanz Chrom ausgeführt sind. Als Sonderausstattung sind hochwertige Dekoroberflächen in drei weiteren Designs erhältlich – eines davon exklusiv für das Modell M Sport und den BMW M135i xDrive. Diese bieten faszinierende Durchleuchtungseffekte und schaffen so ein individuelles und emotionales Erlebnis. Der Fahrer kann für den Lichteffekt aus sechs verschiedenen Farben wählen. Bei Tageslicht wird das Erscheinungsbild der Dekorleisten nicht beeinträchtigt, im Dunkeln ist die Beleuchtung dagegen ein raumgestaltendes und dekoratives Element. Neben den Farben kann der Fahrer auch die Helligkeit der Ambientebeleuchtung an seine Vorlieben anpassen. Die Beleuchtung aktiviert sich, wenn das Fahrzeug entriegelt oder der Status „Wohnen“ ausgewählt wird. Die gewünschte Farbe und die ausgewählte Helligkeit werden zudem im personalisierten Schlüssel hinterlegt.

Breite Auswahl an Sitzen und Bezügen.

Für den BMW 1er gibt es drei verschiedene Vordersitze und eine breite Auswahl an Bezügen – von Stoff bis Leder. In der Basisvariante sind die Sitze mit dem Stoff Grid in der Farbe Anthrazit bezogen. Sitzbezüge in einer Kombination aus Stoff und Sensatec in Anthrazit mit grauen Highlights sind ebenso als Sonderausstattung erhältlich wie das Leder Dakota in Schwarz oder Magmarot mit Perforation. All diese Varianten sind auch für die optionalen Sportsitze verfügbar.

Im Modell Sport Line sind die Sportsitze mit Stoff-/Sensatec-Bezug und grauen Highlights enthalten, optional sind die Highlights auch in Orange bestellbar. Das Sportlenkrad trägt beim Modell Sport Line eine galvanisierte Dekorspanne in Aluminium-Optik und gehört auch zum Ausstattungsumfang beim Modell Luxury Line. In dieser Variante sind die Seriensitze oder die optionalen Sportsitze mit Leder Dakota bezogen. Zum Modell M Sport und zur Serienausstattung des BMW M135i xDrive gehören das M Sportlenkrad und die Sportsitze mit dem Bezug Trigon/Sensatec in schwarz. Der Bezug wird ergänzt mit einem speziellen BMW M Keder und blauen Kontrastnähten. Für die Sportsitze ist das Leder Dakota in Schwarz, Schwarz mit blauen Highlights und Magmarot mit grauen Highlights verfügbar. Erstmals im BMW 1er ist für das Modell M Sport und den BMW M135i xDrive ein M Sportsitz mit integrierter Kopfstütze und verlängerbarer Sitzfläche bestellbar, dazu sind auch Bezüge aus dem Stoff Trigon und Alcantara sowie das Leder Dakota in Schwarz und Magmarot erhältlich.

Die Modelle und Ausstattungslinien. Ein(s)er für alle Fälle: praktisch, luxuriös oder sportlich.



Von praktisch über luxuriös bis sportlich – der neue BMW 1er eröffnet den Kunden viele Optionen zur Individualisierung. Neben dem Modell Advantage als Basisvariante ist das Premium-Kompaktmodell in drei weiteren Ausstattungslinien erhältlich. Das Modell Luxury Line betont dabei vor allem den Komfort und einen edlen Auftritt, die Modelle Sport Line und M Sport führen den BMW 1er schrittweise hin zum Topmodell BMW M135i xDrive.

Die Ausstattungslinien in der Übersicht:

Modell Advantage.

Bereits in der Basisversion überzeugt der BMW 1er mit seiner kraftvoll-athletischen Form. Der Rahmen der BMW Niere ist in hochglänzendem Chrom gehalten, die Nierenstäbe sind Schwarz hochglänzend lackiert. Einen sportlichen Kontrast setzen die vorderen Lufteinlässe sowie der Rahmen der Fenstergrafik in mattem Schwarz. Die Kappen der Außenspiegel und die Heckschürze sind jeweils in Wagenfarbe lackiert.

Modell Sport Line.

Beim Modell Sport Line vergrößern schwarze Zierelemente in der Frontschürze optisch die Lufteinlässe, die wie die Stäbe der BMW Niere sowie die Außenspiegelkappen in Schwarz hochglanz ausgeführt sind. Das unterstreicht die Breite des Fahrzeugs. Der Rahmen der BMW Niere glänzt in Chrom, die Rahmen der Fenstergrafik sind in BMW Individual Hochglanz Shadowline gestaltet. Die Heckschürze ist schwarz.

Modell Luxury Line.

Beim Modell Luxury Line heben zusätzliche Designelemente in Aluminium satiniert den exklusiven Charakter des Fahrzeugs hervor. Dazu gehören neben den Stäben der BMW Niere spezielle Blenden an den Lufteinlässen und eine Akzentleiste an der Heckschürze. Die Fenstergrafik in Aluminium satiniert wirkt sehr edel, der zentrale vordere Lufteinlass und die Spiegelkappen sind jeweils in Wagenfarbe lackiert.

Modell M Sport.

Das Modell M Sport rückt dem BMW 1er optisch nah an das Topmodell BMW M135i xDrive heran. Besonders auffällig sind die Frontschürze mit

speziell ausgeformten Lufteinlässen und hochglanz-schwarzen Blenden sowie die BMW M Heckschürze ebenfalls in hochglänzendem Schwarz. In den Heckstoßfänger sind zudem die Luftauslässe aus den hinteren Radkästen integriert. Wie beim Modell Luxury Line sind die Stäbe der BMW Niere Aluminium satiniert und die Spiegelkappen in Wagenfarbe lackiert. Die Rahmen der Fenstergrafik sind in BMW Individual Hochglanz Shadowline gestaltet.

BMW M135i xDrive.

Der BMW M135i xDrive unterstreicht seine Position als sportliches Topmodell mit einer exklusiven Optik und Farbakzenten in Cerium Grey. Als einziges Modell trägt er die markante BMW Mesh-Niere. Deren Rahmen und die dreidimensional wirkenden Mesh-Nierenstäbe sind ebenso in Cerium Grey gehalten wie die zusätzlichen spezifischen Spangen an den äußeren Lufteinlässen, die Spiegelkappen und die abgeschrägten Endrohrblenden mit 100 Millimeter Durchmesser, die der Kontur des Stoßfängers folgen. Die weiteren Komponenten der Außenspiegel sind wie die BMW M Heckschürze in Schwarz hochglanz ausgeführt. Die Rahmen der Fenstergrafik sind wie beim Modell M Sport in BMW Individual Hochglanz Shadowline gestaltet, exklusiv trägt der BMW M135i xDrive einen BMW M Heckspoiler in Wagenfarbe, der länger ist als der Serienspoiler und mit einem leichten Gegenschwung die Aerodynamik nochmals verbessert.

Antrieb & Fahrwerk. Frontantrieb mit BMW Charakter.



BMW hat bei der dritten Generation des BMW 1er einen Technikwechsel vollzogen. Erstmals baut der 5-Türer für die Premium-Kompaktklasse auf der modernen BMW Frontantriebsarchitektur auf. Dadurch kombiniert er eine in diesem Segment Maßstäbe setzende Fahrdynamik mit einem deutlich vergrößerten Raumangebot. Mit aller in den vergangenen Jahren gesammelten Erfahrung mit frontangetriebenen Modellen der BMW Group und einem Technologietransfer von BMW i zur Kernmarke BMW ist der neue BMW 1er nach fünfjähriger Entwicklungszeit ein echter BMW mit eigenem Charakter.

Perfektes Zusammenspiel verschiedener Komponenten.

Der neue BMW 1er erreicht sowohl mit dem neuen Frontantrieb als auch mit dem intelligenten Allradantrieb BMW xDrive ein Plus an Agilität im Vergleich zu seinem Vorgänger. Verantwortlich dafür ist das perfekte Zusammenspiel von moderner Fahrwerkstechnik, innovativen Technologien und der Integration aller für die Fahrdynamik relevanten Komponenten und Regelsysteme. Die schnellen und präzisen Reaktionen des BMW 1er sind direkt spürbar und sorgen für ein optimiertes Fahrerlebnis.

Technologietransfer aus dem BMW i3.

Ein wichtiger Baustein für die besonders hohe Agilität des neuen BMW 1er ist die aus dem BMW i3s (Stromverbrauch kombiniert: 14,6 – 14 kWh/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km**) bekannte ARB-Technologie (Aktornahe Radschlupfbegrenzung), die jetzt ihre Premiere in einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor feiert. Dieses System verbessert die Traktion beim Anfahren, in Kurven sowie auf nasser Fahrbahn maßgeblich und ermöglicht eine noch deutlich feinfühligere und schnellere Regelung. Bei der im BMW 1er serienmäßigen ARB-Technologie sitzt der Schlupfregler direkt im Motorsteuergerät statt im Steuergerät der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control). Ohne lange Signalwege werden die Informationen dreimal schneller weitergeleitet, die für den Fahrer erlebbare Regelung läuft sogar bis zu zehnmal schneller ab. In enger Abstimmung mit der Fahrstabilitätsregelung DSC reduziert die Aktornahe Radschlupfbegrenzung ohne querdynamisch stabilisierende Regeleingriffe deutlich das Leistungsuntersteuern, das sonst bei Fahrzeugen mit Frontantrieb üblich ist.

** Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Daten, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Ein verbessertes Lenkgefühl durch eine niedrigere Reibung der Lenkung verstärkt die erlebte Agilität nochmals.

BMW Performance Control serienmäßig.

Unterstützt wird die ARB-Technologie durch die ebenfalls serienmäßige BMW Performance Control (Gier-Momenten-Verteilung). Diese erhöht die Agilität des BMW 1er bereits vor dem Erreichen des Grenzbereichs durch gezielte Bremsenriffe an den kurveninneren Rädern. Damit wird ein initiales Untersteuern unterbunden und ein neutrales Eigenlenkverhalten des Fahrzeugs erreicht. Die Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) lässt sich auf Wunsch zugunsten einer vom Fahrer kontrollierten sportlichen Fahrweise deaktivieren, dann simuliert die Funktion EDLC (Electronic Differential Lock Control) durch Bremsenriffe eine mechanische Differentialsperre. Durch den Bremsenriff an einem entlasten Vorderrad wird dieses am Durchdrehen gehindert, was beim Herausbeschleunigen aus Kurven eine deutlich höhere Traktion liefert.

Alternativ kann der Fahrer die Dynamische Traktionskontrolle (DTC) auswählen, eine auf Vortrieb optimierte Einstellung des DSC, die zugunsten maximalen Vortriebs einen höheren Schlupf an den Antriebsrädern zulässt. Stabilisierende Eingriffe treten in den Hintergrund und erlauben eine sportlichere Fahrweise. Der Fahrer kann selbst den BMW 1er bis in definierte Grenzbereiche kontrollieren und genießt zusätzliche querdynamische Freiheiten im unteren Geschwindigkeitsbereich.

Zwei Modelle mit intelligentem Allradantrieb BMW xDrive.

Die ARB-Technologie und die BMW Performance Control sind auch beim BMW 120d xDrive (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 4,7 – 4,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 124 – 117 g/km*) und beim BMW M135i xDrive im Einsatz, die serienmäßig mit dem intelligenten Allradantrieb BMW xDrive ausgerüstet sind. Die intelligente Funktionslogik des BMW xDrive regelt automatisch und dynamisch in Abhängigkeit von Gaspedalstellung, Motormoment, Geschwindigkeit und Lenkwinkel die Verteilung des Drehmoments auf Vorder- und Hinterachse bis zu einem Verhältnis von 50:50 und gewährleistet in allen Fahrsituationen ein eindeutiges Fahrverhalten. Das gilt auch für den Sportmodus des Fahrerlebnisschalters, die Auswahl des DTC oder bei Deaktivierung des DSC. In den Fahrmodi Comfort und Eco Pro erfolgt die Momentverteilung bedarfsgerecht und verbrauchsoptimierend. Zugleich senkt dies ohne merkliche Einbußen bei Fahrdynamik und Traktion den Kraftstoffverbrauch.

* Bei allen Angaben zu Fahrleistungen, Verbrauch und CO₂-Emissionen handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Daten, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Neben dem serienmäßigen Allradantrieb BMW xDrive verfügt das sportliche Topmodell BMW M135i xDrive auch über eine neu entwickelte mechanische Torsen-Differenzialsperre, die als Quersperre an der Vorderachse dem Fahrzeug einen noch sportlicheren Charakter verleiht. Die Differenzialsperre ist in das serienmäßige 8-Gang Steptronic Sport Getriebe des BMW M135i xDrive integriert und beinhaltet auch einen Rennstartmodus (Launch Control), der schon im ersten und zweiten Gang ein maximales Drehmoment von 450 Nm bereitstellt.

Erhöhte Karosseriesteifigkeit.

Durch die intelligente Kombination von Aluminium etwa bei der Motorhaube und der Heckklappe sowie hochfesten Stählen hat BMW beim neuen BMW 1er nicht nur das Gewicht gegenüber dem Vorgänger um bis zu 30 Kilogramm reduziert, sondern zugleich die Biege- und Torsionssteifigkeit der Karosseriestruktur weiter erhöht. Unterstützend kommen Verstrebungen wie etwa eine serienmäßige Bumerang-förmige Strebe im Hinterwagen zum Einsatz.

Besondere Sportlichkeit beim BMW M135i xDrive.

Der positive Einfluss der torsionssteifen Karosserie auf die Fahrdynamik wird beim sportlichen Topmodell BMW M135i xDrive noch weiter verstärkt. Es verfügt neben der bei allen Modellen eingesetzten Dom-Dom-Strebe zusätzlich über Streben im Vorderwagen und im Tunnelbereich sowie eine hoch vorgespannte Stabilisatorlagerung, die eine sehr gute Karosserie-Abstützung mit gleichzeitig geschmeidigem Abrollkomfort verbindet. Zusammen mit dem serienmäßigen Sportfahrwerk und der direkter übersetzten und noch spontaner ansprechenden M Sportlenkung, die mit einer variabel auf Geschwindigkeit und Querbeschleunigung abgestimmten Lenkkraftunterstützung die erforderlichen Lenkbewegungen reduziert, erhöhen sich nochmals spürbar die Agilität und die Kurvenwilligkeit. Das souveräne Fahrverhalten im Hochgeschwindigkeitsbereich wird durch die ausgeklügelte Aerodynamik mit reduzierten Achsauftrieben unterstützt, die M Sportbremse bietet eine hohe Standfestigkeit und zu jeder Zeit große Reserven. Die M Sportlenkung und die M Sportbremse sind als Sonderausstattungen auch für andere Modelle des BMW 1er verfügbar.

Drei Fahrwerksoptionen zur Auswahl.

Neben dem bereits dynamischen Serienfahrwerk, das eigenständig auf die jeweiligen Motorisierungen abgestimmt ist, und dem M Sportfahrwerk mit 10 mm Tieferlegung ist der neue BMW 1er auf Wunsch auch mit dem Adaptiven Fahrwerk VDC (Variable Dämpfer Control) erhältlich. Der Fahrer kann bei diesem zwischen zwei verschiedenen Dämpfercharakteristiken wählen. Über den Fahrerlebnisschalter stehen die Einstellungen Comfort – etwa für einen besseren Fahrkomfort bei schlechten Straßenverhältnissen – und Sport für

ein betont sportliches Fahrgefühl zur Verfügung. Die hoch vorgespannte Stabilisatorlagerung gehört beim Adaptiven Fahrwerk und beim M Sportfahrwerk zum Ausstattungsumfang. Bereits ab den Einstiegsmotorisierungen ist der neue BMW 1er mit einer Mehrlenker-Hinterachse ausgerüstet.

Motoren. Neueste Generation der BMW EfficientDynamics Antriebsfamilie.



Beim neuen BMW 1er kommen 3-Zylinder- und 4-Zylindermotoren der neuesten Generation der BMW EfficientDynamics Antriebsfamilie zum Einsatz. Zum Marktstart des neuen BMW 1er stehen drei Dieselmotoren und zwei Benzinmotoren zur Verfügung. Zahlreiche Einzelmaßnahmen verbessern den Wirkungsgrad der Triebwerke und sorgen für einen niedrigeren Verbrauch auch unter realen Fahrbedingungen sowie geringere Abgasemissionen. Zugleich wird die Leistungscharakteristik verbessert und zum Teil auch die Leistung gesteigert. Das Highlight im Antriebsportfolio ist das neu entwickelte Triebwerk des BMW M135i xDrive, der leistungsstärkste 4-Zylindermotor der BMW Group.

Viele Detailverbesserungen bei den Benzinmotoren.

Der BMW 118i (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 5,7 – 5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 129 – 114 g/km*) ist das Einstiegsmodell im Bereich der weiterentwickelten Benzinmotoren. Ein als „Formhonen“ bezeichnetes Verfahren für die Bearbeitung der beschichteten Zylinderlaufbahnen im Aluminium-Kurbelgehäuse verringert die Reibleistung der Kolben. Weitere Optimierungen werden durch den schaltbaren Ölkreislauf und die damit bedarfsgerecht arbeitende Kolbenkühlung sowie den einteiligen Kettentrieb zur Steuerung des Ventiltriebs ermöglicht. Der neue Riementrieb für Generator, Wasserpumpe, Torsionsschwingungsdämpfer und Klimakompressor ist L-förmig angeordnet. Der Abgaskrümmter ist gewichts- und strömungsoptimal in den Zylinderkopf aus Aluminium integriert. Das Turbinengehäuse des Abgasturboladers ist ebenfalls in Aluminium ausgeführt und an den zylinderkopfigintegrierten Krümmer Package-optimal angeflanscht, um so die Strömungsdynamik der rückgeführten Abgase in besonders hohem Umfang effizient zu nutzen.

Dank einer Optimierung der Benzinpumpe und des Leitungssystems wird der Kraftstoff mit erhöhtem Druck eingespritzt. Eine neue Kühlmittelpumpe mit getrennten Ausgängen für die Umströmung von Zylinderkopf und Motorblock verbessert das Wärmemanagement. Das „Split Cooling“ genannte Prinzip bewirkt durch ein schaltbares Ventil, dass in der Kaltlaufphase oder bei Teillastbetrieb ausschließlich der Zylinderkopf mit Kühlmittel versorgt wird. Da so die Betriebstemperatur schneller erreicht wird, ergeben sich auch im Teillastbetrieb bessere Verbrauchs- und Abgaswerte. Die überarbeitete

* Bei allen Angaben zu Fahrleistungen, Verbrauch und CO₂-Emissionen handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Daten, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Kurbelwelle wiegt nun 1,1 Kilogramm weniger im Vergleich zum Vorgängermotor. Mit Ottopartikelfilter erfüllen die Benzinmotoren die strenge Abgasnorm Euro 6d-TEMP.

Beim 3-Zylindermotor des BMW 118i mit 1,5 Litern Hubraum sorgen diese Maßnahmen für eine Verringerung der CO₂-Emissionen um 29 g/km bei einem gleichzeitigen Leistungszuwachs von 3 kW (4 PS) auf 103 kW (140 PS) bei 4.600 bis 6.500 min⁻¹. Das maximale Drehmoment des im Vergleich zum Vorgänger fünf Kilogramm leichteren Motors liegt bei 220 Nm und steht zwischen 1.480 und 4.200 min⁻¹ durchgehend zur Verfügung. Eine Overboost-Funktion stellt ab dem vierten Gang kurzfristig zusätzliche 10 Nm zur Verfügung. Der BMW 118i beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 8,5 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 213 km/h. Der kombinierte Kraftstoffverbrauch liegt bei 5,7 bis 5,0 Litern pro 100 Kilometer, die CO₂-Emissionen betragen 129 bis 114 Gramm pro Kilometer.

Leistungstärkster 4-Zylindermotor der BMW Group im Topmodell.

Im Antriebsportfolio des neuen BMW 1er sticht vor allem der neu entwickelte 4-Zylindermotor des BMW M135i xDrive hervor. Das Triebwerk ist der leistungsstärkste 4-Zylinder der BMW Group und entwickelt aus 2,0 Litern Hubraum dank BMW TwinPower Turbo Technologie 225 kW (306 PS) bei 5.000 bis 6.250 min⁻¹. Das maximale Drehmoment von 450 Nm liegt von 1.750 bis 4.500 min⁻¹ an. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h erledigt das Topmodell in nur 4,8 Sekunden (4,7 Sekunden mit M Performance Paket, verfügbar ab 11/2019), die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h (abgeregelt). Trotz dieser beeindruckenden Fahrleistungen begnügt sich der BMW M135i xDrive kombiniert mit 7,1 bis 6,8 Litern Kraftstoff je 100 Kilometer und stößt nur 162 bis 155 Gramm CO₂ pro Kilometer aus.

Die Grundlagen für die beeindruckende Performance des BMW M135i xDrive sind ein verstärkter Kurbeltrieb mit einem größeren Hauptlagerdurchmesser, neuen Kolben mit geänderter Verdichtung und angepassten Pleuel mit buchsenlosem Auge. Ein größerer Abgasturbolader in Integralkrümmerrbauweise mit integriertem Schubumluftventil erhöht die Motorleistung und arbeitet thermodynamisch effizient bei Abgastemperaturen von bis zu 1.025 Grad Celsius. Dazu ermöglichen geänderte Einspritzventile eine erhöhte Durchflussmenge. Das größtmögliche Kühlpaket mit einem eigenständigen und vom Kühlmittelkreislauf des Motors entkoppelten Getriebeölkühler, einem elektrischen 850-Watt-Lüfter, zwei ausgelagerten Kühlmittelkühlern in den Radhäusern und einem Ausgleichsbehälter mit erhöhtem Volumen stellen sicher, dass der BMW M135i xDrive seine Leistungsfähigkeit auch unter

* Bei allen Angaben zu Fahrleistungen, Verbrauch und CO₂-Emissionen handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Daten, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

extremen Bedingungen zeigen kann. Unterstützt wird das Topmodell durch eine neu entwickelte zweibordige Abgasanlage mit minimalem Abgasgegendruck, die an den beiden spezifischen abgeschrägten Endrohren mit 100 Millimeter Durchmesser zu erkennen ist. Das serienmäßige Active Sound Design (ASD) verstärkt den authentischen Motorsound und stimmt ihn so ab, dass der Fahrer ein begeisterndes und sportliches Klangerlebnis spürt, ohne dass die externen Geräuschemissionen erhöht werden.

Drei effiziente Dieselmotoren mit SCR-Abgasreinigung.

Beim Marktstart des neuen BMW 1er stehen außerdem drei Dieselmotoren zur Auswahl, die alle mit Dieselpartikelfilter, NO_x-Speicherkatalysator sowie einem SCR-System (Selective Catalytic Reduction) ausgerüstet sind. Durch eine maßgebliche Weiterentwicklung von Turbolader und Common-Rail-Direkteinspritzung konnten nicht nur der Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen um rund fünf Prozent gesenkt, sondern auch andere Schadstoffemissionen reduziert werden. Der BMW 116d (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 4,2 – 3,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 110 – 100 g/km*) hat einen 3-Zylindermotor mit 1,5 Litern Hubraum und erfüllt bereits die strenge Abgasnorm Euro 6d. Der BMW 118d (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 4,4 – 4,1 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 116 – 108 g/km*) sowie der BMW 120d xDrive verteilen ihren Hubraum von 2,0 Litern auf vier Zylinder und erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-TEMP.

Die Aufladung der 4-Zylindermotoren erfolgt in zwei Stufen mit zwei unterschiedlich großen Abgasturboladern. Das erlaubt noch spontaneres Ansprechen des Motors und erhöht gleichzeitig den Wirkungsgrad. Das Turboladersystem besteht aus einer Niederdruckstufe mit variabler Turbinengeometrie und einer Hochdruckstufe, die vollständig in den Abgaskrümmern integriert ist. Um das Ansprechverhalten zu optimieren, verfügen beide Turbolader über modernste Gleitlagertechnologie. Die Steuerung des Systems erfolgt über die elektrisch verstellbaren Laderschaukeln der Niederdruckstufe sowie die Hauptregelklappe der Hochdruckstufe und einen Verdichterbypass, die jeweils pneumatisch betätigt werden. Damit ist es möglich, die Brennräume exakt so mit verdichteter Luft zu versorgen, wie es Fahrsituation und Lastanforderung vorgeben.

Eine neu konzipierte Abgasrückführung (einstufig bei 4-Zylindern, zweistufig bei 3-Zylindern) gewährleistet eine besonders umfangreiche Reduzierung von Stickoxid-Emissionen (NO_x). Eine verfeinerte Sensorik der Einspritzdüsen erlaubt eine noch exaktere Dosierung des eingespritzten Dieselmotorkraftstoffs. Zusätzlich wird der Einspritzdruck bei den 3-Zylindern auf bis zu 2.200 bar, bei den 4-Zylindern auf bis zu 2.500 bar angehoben. Das SCR-System

* Bei allen Angaben zu Fahrleistungen, Verbrauch und CO₂-Emissionen handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Daten, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

reduziert durch Einspritzung von Harnstoff (AdBlue) effektiv Stickoxide im Abgas. Der AdBlue-Tank kann über die entsprechenden Säulen an Tankstellen mit der Zapfpistole nachgefüllt werden.

Der BMW 116d leistet 85 kW (116 PS) bei 4.000 min⁻¹. Zwischen 1.750 und 2.250 min⁻¹ erreicht er ein maximales Drehmoment von 270 Nm. Damit ist er maximal 200 km/h schnell und erreicht die Marke von 100 km/h aus dem Stand in 10,3 Sekunden (10,1 Sekunden bei 7-Gang Steptronic mit Doppelkupplung). Der kombinierte Kraftstoffverbrauch beträgt 4,2 bis 3,8 Liter auf 100 Kilometern, die CO₂-Emissionen liegen bei 110 bis 100 Gramm pro Kilometer.

Der BMW 118d entwickelt 110 kW (150 PS) bei ebenfalls 4.000 min⁻¹ sowie zwischen 1.750 und 2.500 min⁻¹ ein maximales Drehmoment von 350 Nm. Er verbraucht kombiniert 4,4 bis 4,1 Liter Diesel auf 100 Kilometern und stößt pro Kilometer 116 bis 108 Gramm CO₂ aus. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert der BMW 118d in 8,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 218 km/h (8,4 Sekunden und 216 km/h mit 8-Gang Steptronic Getriebe).

Serienmäßig mit dem intelligenten BMW Allradantrieb xDrive und dem automatischen 8-Gang Steptronic Getriebe ist der BMW 120d xDrive ausgestattet. Sein 4-Zylindermotor verfügt über 140 kW (190 PS) bei 4.000 min⁻¹, dazu stehen zwischen 1.750 und 2.500 min⁻¹ 400 Nm maximales Drehmoment bereit. Das reicht aus, um in 7,0 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen, und ermöglicht 230 km/h Höchstgeschwindigkeit. Dabei kommt er kombiniert mit 4,7 bis 4,5 Litern Diesel 100 Kilometer weit und emittiert 124 bis 117 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Erstmals drei Getriebetechnologien im Einsatz.

Beim neuen BMW 1er kommen erstmals drei verschiedene Getriebetechnologien zum Einsatz. Der BMW 116d, der BMW 118d und der BMW 118i sind serienmäßig mit dem weiterentwickelten 6-Gang-Handschatgetriebe bestückt.

Neu im BMW 1er ist das hochmoderne 7-Gang Steptronic Getriebe mit Doppelkupplung, das als Sonderausstattung für den BMW 116d sowie den BMW 118i erhältlich ist. Es überträgt das Antriebsmoment über zwei Teilgetriebe mit jeweils einer Kupplung, von denen immer eine geschlossen und die andere geöffnet ist. Somit lassen sich die Gänge in Sekundenbruchteilen ohne Zugkraftunterbrechung wechseln – über die automatisierte Steuerung, aber auch über Schaltwippen am Lenkrad. Die Quickshift-Regelung wurde für schnelle manuelle Gangwechsel

nochmals überarbeitet. Der lang übersetzte siebte Gang sorgt für ein niedriges Drehzahlniveau und damit für einen niedrigeren Verbrauch bei Überlandfahrten oder Autobahnetappen. Spezielles Leichtlauföl reduziert die CO₂-Emissionen weiter, außerdem kann das Getriebe das Fahrzeug situationsabhängig im Leerlauf „segeln“ lassen

Beim 8-Gang Steptronic Getriebe, das als Option im BMW 118d sowie serienmäßig im BMW 120d xDrive verwendet wird, und beim 8-Gang Steptronic Sport Getriebe des BMW M135i xDrive wurden der Schaltkomfort und das Akustikverhalten nochmals optimiert. Schnelle, automatische Gangwechsel sorgen dafür, dass auch bei niedrigen Geschwindigkeiten immer mit der höchstmöglichen Übersetzung gefahren wird. Schaltwippen am Lenkrad ermöglichen eine manuelle Gangwahl.

Intelligente Vernetzung steigert die Effizienz.

Beide Automatikgetriebe können dank intelligenter Vernetzung ihre Schaltstrategie an die aktuelle Streckenführung und Verkehrssituation anpassen. Ist der BMW 1er mit einem Navigationssystem und der Aktiven Geschwindigkeitsregelung mit Vorausschauassistent ausgerüstet, berücksichtigen beide Getriebe Daten dieser Systeme, um in schnell aufeinanderfolgenden Kurven unnötige Schaltvorgänge zu vermeiden. Bei der Annäherung an ein vorausfahrendes Fahrzeug nutzen sie zudem durch frühzeitiges Zurückschalten das Motorschleppmoment zur Verzögerung.

Auch die Segel-Funktion sowie die Auto Start Stop Funktion orientieren sich an den Daten, die vom Navigationssystem, der Frontkamera und den Sensoren optionaler Fahrerassistenzsysteme geliefert werden. Die Segel-Funktion, die neben dem ECO Pro Modus auch im COMFORT Modus des Fahrerlebnisschalters zur Verfügung steht, koppelt den Antriebsstrang ausschließlich in Verkehrssituationen ab, in denen Dynamik und Komfort davon nicht beeinträchtigt werden. Nimmt der Fahrer plötzlich den Fuß vom Gaspedal, bleibt die Verbindung bestehen, damit das Motorschleppmoment die anschließende Verzögerung unterstützen kann. Auch bei der Annäherung an eine Kreuzung oder ein vorausfahrendes Fahrzeug wird auf das Abkoppeln verzichtet. Bei kurzen Stopps an Einmündungen oder Kreisverkehren vermeidet die Auto Start Stop Funktion ein ineffizientes Abschalten des Motors. Außerdem wird die Bewegung eines vorausfahrenden Fahrzeugs registriert, um den idealen Zeitpunkt zum Abschalten und Aktivieren des Antriebs zu ermitteln.

Fahrerassistenzsysteme. Neue, innovative Helfer für die Premium-Kompaktklasse.



Der neue BMW 1er erhält in der dritten Generation viele innovative neue Fahrerassistenzsysteme, die aus höheren BMW Modellen erstmals den Weg in die Premium-Kompaktklasse finden. Diese Systeme unterstützen den Fahrer sowohl beim Fahren – etwa in einem unübersichtlichen Umfeld oder bei monotonen Situationen wie beispielsweise im Stau oder bei zäh fließendem Verkehr – als auch beim Parken. Für die Überwachung des Fahrzeugumfelds werden je nach System Kamerabilder sowie von Radar- und Ultraschallsensoren gesammelte Daten genutzt, um den Fahrer vor Gefahren zu warnen beziehungsweise mit gezielten Brems- oder Lenkeingriffen das Unfallrisiko zu minimieren.

Für mehr Komfort bei Langstreckenfahrten sorgt die optionale Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion, die das vom Fahrer gewählte Wunschtempo konstant hält und das Fahrzeug dazu je nach Bedarf beschleunigt oder verzögert. Einen Schritt weiter geht die Aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion. Sie hält neben dem bevorzugten Tempo auch automatisch den Sicherheitsabstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen ein. Die Wunschgeschwindigkeit kann selbst eingestellt oder auch von der Verkehrszeichenerkennung übernommen werden. Das System ist bei Geschwindigkeiten bis 160 km/h nutzbar, bremst Automatik-Fahrzeuge bei Bedarf bis zum Stillstand ab und fährt je nach Standzeit auch selbsttätig oder vom Fahrer ausgelöst wieder an. Bei Modellen mit Handschaltgetriebe arbeitet das System zwischen 30 und 160 km/h.

Zur Serienausstattung in Europa gehört die Auffahr- und Personenwarnung mit City-Bremsfunktion, die auch auf Radfahrer hinweist. Je nach Situation kann das System den BMW 1er bis zum Stillstand verzögern und damit eine Kollision vermeiden oder deren Folgen minimieren. Serienmäßig an Bord ist auch die bei Geschwindigkeiten zwischen 70 und 210 km/h nutzbare Spurverlassenswarnung mit aktiver Rückführung. Der optionale Driving Assistant beinhaltet zusätzlich die Spurwechselwarnung, die den Fahrer zwischen 20 und 250 km/h ebenfalls mit einer optischen Warnung und bei Bedarf einem aktiven Lenkimpuls bei der Rückführung des Fahrzeugs auf die korrekte Spur unterstützt. Zu den weiteren Funktionen des Driving Assistant gehören die Heckkollisionswarnung und die Querverkehrswarnung, mit der die Kollisionsgefahr beim Rückwärtsrangieren in Richtung auf schwer einsehbare Fahrbahnen reduziert wird, sowie der Vorausschauassistent.

Premiere für BMW Head-Up Display im BMW 1er

Erstmals ist im BMW 1er optional das BMW Head-Up Display erhältlich, das fahrrelevante Informationen in grafisch aufbereiteter Form voll farbig in einer Größe von 9,2 Zoll auf die Windschutzscheibe und damit unmittelbar ins Sichtfeld des Fahrers projiziert. Dort kann er sie wahrnehmen, ohne den Blick von der Fahrbahn abzuwenden. Unter anderem zeigt das BMW Head-Up Display Angaben über die Fahrgeschwindigkeit, Tempolimits und Überholverbote, Statusanzeigen und Warnhinweise der Assistenzsysteme sowie Routenführungs- und Abbiegehinweise an. Ausschließlich im BMW Head-Up Display steht in Verbindung mit der Aktiven Geschwindigkeitsregelung die Abstandswarnung zur Verfügung. Sie informiert den Fahrer mit einem grafischen Symbol, wenn er den zuvor festgelegten Mindestabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug unterschreitet.

Parkassistent mit innovativem Rückfahrassistent.

Auch beim Parken und Rangieren leistet der BMW 1er auf Wunsch umfassende Unterstützung. Die optionale Park Distance Control (PDC) mit Sensoren an Front und Heck bietet optische und akustische Hinweise zur Vermeidung von Kollisionen mit Hindernissen im seitlichen oder hinteren Umfeld des Fahrzeugs. Auf Wunsch ist eine Rückfahrkamera verfügbar. Der optionale Parkassistent ermöglicht darüber hinaus das automatisch unterstützte Einparken in Stellflächen parallel oder quer zur Fahrbahn. Dabei übernimmt das System neben den Lenkaufgaben auch die Beschleunigungs- und Bremsmanöver sowie bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe zusätzlich die notwendigen Schaltvorgänge. Bei Modellen mit Handschaltung erfolgt die Längsführung durch den Fahrer. Der Parkassistent beherrscht auch das automatisierte Ausparken aus Parklücken parallel zur Fahrbahn.

Premiere in der Premium-Kompaktklasse hat der innovative Rückfahrassistent, der den Fahrer beim Ausparken und Rangieren auf engem Raum unterstützt. Das aus dem BMW 3er bekannte System ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zum automatisierten Fahren. Der Rückfahrassistent ermöglicht ein automatisiertes und damit besonders komfortables Zurücksetzen in engen und unübersichtlichen Umgebungen wie Parkhäusern oder Hofeinfahrten. Dazu speichert er die Lenkbewegungen auf der zuletzt vorwärts und mit einer Geschwindigkeit von maximal 36 km/h gefahrenen Strecke. Anschließend kann das System das Fahrzeug im Rückwärtsgang auf einer Strecke von bis zu 50 Metern exakt auf der zuvor vorwärts absolvierten Linie halten. Der Fahrer muss sich dabei lediglich auf das Betätigen des Gas- und des Bremspedals sowie auf die Überwachung des Umfelds konzentrieren. Die beim automatisierten Zurücksetzen erreichte Geschwindigkeit kann bis zu 9 km/h betragen.

BMW ConnectedDrive. Smart unterstützt durch BMW Digital Key und BMW Intelligent Personal Assistant.



Der neue BMW 1er macht auch im Bereich der Konnektivität und Vernetzung einen großen Schritt nach vorn. Mit dem BMW Digital Key und dem BMW Intelligent Personal Assistant ziehen auf Wunsch zwei neue smarte und aus BMW Fahrzeugen höherer Klassen bekannte Features in die Premium-Kompaktklasse von BMW ein und erleichtern den Kunden den täglichen Umgang mit dem BMW 1er.

Das Smartphone als Fahrzeugschlüssel.

Immer dabei, Kommunikations- und Unterhaltungszentrale und inzwischen auch schon digitales Zahlungsmittel: Smartphones haben in der heutigen Welt eine immer größere Bedeutung. Jetzt kann das Smartphone auch beim BMW 1er den konventionellen Fahrzeugschlüssel überflüssig machen. Der BMW Digital Key bietet in der Sonderausstattung Komfortzugang die Option, das Fahrzeug via Near Field Communication (NFC) mit dem Smartphone zu entriegeln und zu verschließen. Das Smartphone wird einfach an den Türgriff gehalten, um das Fahrzeug zu öffnen – auch wenn der Akku des Telefons leer sein sollte. Der Motor lässt sich starten, sobald das Smartphone in der Smartphone Ablage oder der Wireless Charging Ablage liegt. Der digitale Schlüssel, der nach einer Vorab-Identifizierung des Besitzers über BMW Connected verfügbar ist, bietet zudem ein Höchstmaß an Flexibilität, da der Fahrer ihn mit bis zu fünf weiteren Personen teilen kann. Der BMW Digital Key ist für NFC-fähige Samsung Galaxy Topmodelle mit Android 8.0 und höher verfügbar. Alternativ dazu kann die BMW Key Card eingesetzt werden. Die hochwertige Schlüsselkarte ist ebenfalls mit NFC-Technologie ausgestattet und bietet damit die gleiche Funktionalität wie ein entsprechendes Smartphone, beispielsweise für die Zeit eines Werkstattbesuchs oder für das Valet Parking an einem Hotel oder Restaurant.

BMW Intelligent Personal Assistant: Experte und Gesprächspartner.

Bestandteil des Bedienkonzepts im neuen BMW 1er ist auch der erstmals in der BMW 3er Limousine präsentierte BMW Intelligent Personal Assistant. Nach einer kurzen Ansprache mit „Hey BMW“ sind die Fahrzeugbedienung und der Zugriff auf Funktionen und Informationen einfach per Sprache zu erledigen. Und durch regelmäßige Updates, die drahtlos über Remote Software Upgrade auf dem Smartphone und im Fahrzeug durchgeführt werden können, werden die Funktionen und Fähigkeiten ständig erweitert.

Der BMW Intelligent Personal Assistant ist ein eigener digitaler Charakter, lernt Abläufe und Gewohnheiten und kann diese dann in einen relevanten Kontext setzen oder als lockerer Gesprächspartner fungieren. Er unterstützt den Fahrer, lernt dessen Vorlieben und weiß um bevorzugte Einstellungen wie zum Beispiel die der Sitzheizung oder häufig angesteuerte Navigationsziele („Bring mich nach Hause“). Auf „Hey BMW, mir ist kalt“ passt er die Temperatur im Fahrzeug an. Einzigartig im Vergleich zu anderen digitalen Assistenten ist die Option, ihm einen individuell ausgewählten Namen geben zu können (etwa „Hey Charlie“ oder „Hey Joy“).

Der BMW Intelligent Personal Assistant ist vor allem ein echter BMW Experte. Er kennt nahezu alle Funktionen des Fahrzeugs, kann diese gezielt bedienen oder bei Bedarf auch verständlich erklären („Wie funktioniert der Fernlichtassistent?“). Der Assistent informiert über den aktuellen Status („Ist der Ölstand in Ordnung?“) und hilft bei Fragen weiter („Welche Warnhinweise habe ich?“ oder „Hey BMW, wie weit kann ich noch fahren?“). Er kann auch die beliebtesten Einstellungen zum Wohlbefinden des Fahrers kombinieren und starten. Bei „Hey BMW, ich bin müde“ startet zum Beispiel das Caring Car Vitalisierungsprogramm, das unter anderem Lichtstimmung, Musik und Temperatur anpasst, damit sich der Fahrer besser fühlt. Auch die Zielführung kann ganz leicht sein, denn der BMW Intelligent Personal Assistant informiert über Staus entlang der Route, sucht nach Cafés in der Nähe und findet freie Parkplätze am Zielort.

Moderne Infotainment- und Sound-Systeme.

Natürlich ermöglicht der BMW Intelligent Personal Assistant auch einen einfachen Zugriff auf die gewünschte Musik und sucht passende Radio-Sender heraus („Bitte spiele klassische Musik“). Den passenden Klang im Fahrzeug ermöglichen das serienmäßige BMW Stereo Sound System mit sechs Lautsprechern und 100 Watt Verstärkerleistung oder optional das BMW HiFi-Sound System mit zehn Lautsprechern und 205 Watt. Auf Wunsch ist das Harman/Kardon Surround Sound System mit 464 Watt und 16 Lautsprechern erhältlich.

Entspannter Ankommen mit Hilfe von Connected Navigation.

Vernetzte Dienste im Bereich Connected Navigation beziehen in die Routenplanung interne und externe Informationen ein. Fahrer des BMW 1er können zukünftig aus verschiedenen Apps Ziele direkt ans Navigationssystem ihres Fahrzeugs schicken. Die wichtigsten Ziele werden in BMW Connected gespeichert und mit dem Fahrzeug synchronisiert. So sind besonders relevante Adressen stets auf jedem Gerät verfügbar.

Ein smarter Helfer ist der Parkplatzassistent, der dem Fahrer rechtzeitig vor dem Erreichen des Zieles verschiedene Optionen bei der Parkplatzsuche anbietet. Der Service umfasst Informationen über das nächstgelegene Parkhaus ebenso wie Vorschläge für eine Route, auf der die Wahrscheinlichkeit besonders hoch ist, einen Parkplatz in der Nähe des Ziels zu finden. Dabei werden die bestehenden Dienste On-Street Parking Information und PARK NOW intelligent integriert. Auch die direkte Bezahlung der Parkgebühren ist in ausgewählten Städten möglich.

Bedienung per iDrive Controller, Touch, Sprache und Gesten.

Im neuen BMW 1er lassen sich verschiedene Bedienoptionen je nach Situation und Vorlieben miteinander verbinden. Neben klassischen Tasten etwa in der Mittelkonsole oder am Lenkrad sind der iDrive Controller – ab BMW Live Cockpit Plus mit Touchfläche – und das serienmäßig 8,8 Zoll große Control Display mit Touchfunktion zentrale Bestandteile. Das BMW Live Cockpit Plus enthält darüber hinaus auch ein Navigationssystem und die intelligente Sprachbedienung mit Online-Sprachverarbeitung. Das optionale BMW Live Cockpit Professional bietet schließlich auf Basis des neuen BMW Operating System 7.0 neben dem vollständig digitalen Anzeige- und Bediensystem mit zwei 10,25 Zoll großen Displays im Verbund ein Höchstmaß an Vernetzung und Individualisierbarkeit. Dazu gehört ein lernendes Navigationssystem und ein festplattengestütztes Multimediasystem, optional ist die Gestensteuerung erhältlich. Diese umfasst sieben Gesten, zwei davon lassen sich mit individuell auswählbaren Funktionen belegen. Auch die Anzeigen des Control Display sind personalisierbar und liefern dem Fahrer immer die passenden Informationen zur richtigen Zeit.

Bei allen Angaben zu Fahrleistungen, Verbrauch und CO₂-Emissionen handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen werden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland, die Spannbreiten berücksichtigen Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße und der optionalen Sonderausstattung und können sich während der Konfiguration verändern.

Die Angaben sind bereits auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen, bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, und unter <https://www.dat.de/co2/> unentgeltlich erhältlich ist.