

RAUE DREIZYLINDER Die Basis-Benziner und -Diesel arbeiten wenig kultiviert

LED ALS OPTION Serienmäßig waren beim Einstiegsmodell nur Halogen-Scheinwerfer



+ Einfache Bedienung und viel Komfort, mehr Platz, gute Ausstattung, sehr sicher und agil

- Hohe Preise auch als Gebrauchtwagen, nur Dreizylinder-Motoren als Basistriebwerke

KLEINER TANK Viele Varianten bieten serienmäßig 42 Liter, optional gab es 50 Liter

Kompakte Könnner

WENIGER PLATZ Engerer Fond und etwas kleinerer Laderaum als im 1er BMW



MOTORENAUSWAHL Benziner, Turbodiesel und Plug-in-Hybrid sind im Angebot

LED-SCHEINWERFER und Aluräder gehören nicht zur Basisausstattung

+ Gute Verarbeitung und wertige Materialien, große Motorenauswahl, komfortabel und sicher

- Hohe Preise und weniger Platz als im BMW, Bedienung mit Touchflächen umständlich

Mit einem wenige Jahre alten Gebrauchtwagen aus der kompakten Premium-Klasse ist man in Sachen Mobilität erst einmal auf der sicheren Seite – bei überschaubaren Kosten und ohne technische Spielereien

Förderstopp für die Elektromobilität, nervige Assistenzsysteme im Zwangsbetrieb, fragwürdige Bedienkonzepte: Die Kaufentscheidung bei Neuwagen wird nicht einfacher. Wer in den nächsten Jahren erst einmal in Ruhe abwarten will, wohin die Reise geht, sollte sich aktuell einen soliden Gebrauchtwagen zulegen. Die haben den größten Teil ihres Wertverlusts hinter sich, bieten aber trotzdem moderne Sicherheitsstandards und effiziente Antriebstechnik. Wer die Familienplanung schon vor Jahren abgeschlossen hat, kommt in der Regel mit einem Kompaktwagen aus. Dafür kann es dann ja etwas Edleres sein wie ein 1er BMW oder eine Mercedes A-Klasse.

wenigstens 18.000 Euro. Dafür hat der Schwabe dann schon einen Vierzylinder an Bord, während sich die bayrische Basis mit drei Brennräumen begnügt. Die Dreizylinder-Turbobenziner laufen zwar halbwegs kultiviert, im Dauertest der AUTO ZEITUNG segnete so ein 136 PS starkes Triebwerk in einem 2er Active Tourer aber vorfristig das Zeitliche. Um den von den Münchener ebenfalls angebotenen Dreizylinder-Turbodiesel im 116d mit 116 PS – ein sehr rau klingender Geselle – sollte man ohnehin einen Bogen machen. Einen Vierzylinder gibt es im 1er BMW erst ab dem seit 2020 verkauften 120i mit 178 PS oder im Turbodiesel 118d. Der Benziner startet allerdings erst bei gut 23.000 Euro. Besonders für Langstreckenfahrer ist der sparsame Diesel eine gute Alternative.

Basis-Triebwerke im BMW 1er nur mit drei Zylindern

Beide zählen bei unserem Partner GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung zu den eher unauffälligen Kandidaten bei der Hauptuntersuchung (HU). Das bestätigt auch das Update mit aktuellen Daten der Experten aus mehr als 7,2 Millionen Prüfergebnissen aus dem Zeitraum 1. Juni 2021 bis 30. Juni 2023. Doch wer als Käufer seinen Traumwagen vor dem Erwerb einem professionellen Check unterziehen, wie er beispielsweise von der GTÜ angeboten wird. Denn das Vergnügen, einen Premium-Kompakten zu fahren, ist nicht unbedingt preiswert. Für einen vier Jahre alten 1er BMW aus dem ersten Produktionsjahr muss man mindestens 17.000 Euro bezahlen. Eine Mercedes A-Klasse aus dem Jahr 2019 kostet sogar

Den 2018 gelauchten Mercedes gibt es mit einer Fülle unterschiedlicher Turbomotoren. Die Basis-Benziner von 109 bis 163 PS entstammen einer Kooperation mit Renault und könnten laufrichtiger sein, sind aber solide. Auch die Basis-Turbodiesel mit 1461 cm³ Hubraum und bis zu 150 PS werden bei Renault gebaut. Darüber hinaus gibt es Motoren mit zwei Liter Hubraum und maximal 421 PS. Die AMG-Varianten sind aber sehr teuer in jeder Beziehung und straff abgestimmt. Die Top-Modelle verfügen wie beim BMW serienmäßig über Allradantrieb, um die Kraft auf die Straße zu bringen. Ansonsten sind beide Kompaktwagen von Haus aus mit Vorderradantrieb ausgestattet. Bei BMW folgte die Umstellung von standardmäßigem Heck- auf >



Der 1er BMW kann 380 bis 1200 Liter Fracht aufnehmen

Modellgeschichte

Die erste Generation des 1er startete 2004, die zweite folgte 2011. 2019 erschien das jüngste Modell, damit verbunden war der Wechsel von Hinter- auf standardmäßig Vorderradantrieb. Der Dreitürer entfiel, die Coupés laufen jetzt als 2er BMW.

Empfehlenswerte Antriebe

BMW bietet die Einstiegsmotorisierungen 116i, 118i und sogar den Diesel 116d mit nur drei Zylindern an. Wer davor zurückschreckt, muss die stärkeren und teureren Vierzylinder in 120i oder 118d wählen. Noch mehr kosten 128ti und M135i oder 120d.

Modell	118i	120i	118d
Zylinder/Ventile pro Zyl.	3 / 4; Turbo	4 / 4; Turbo	4 / 4; Turbodiesel
Hubraum cm ³	1499	1998	1995
Leistung kW/PS.	100 / 136	131 / 178	110 / 150
Max. Drehmoment Nm	220	280	350
Verbrauch l/100 km (WLTP)	5,7 S	6,0 S	4,7 D
Höchstgeschw. km/h	213	235	218

Alle Daten Werksangaben

Empfehlenswerte Ausstattungen/Extras

Der Münchner ist schon in der Basisvariante mit Klimaautomatik und vielen Assistenten gut ausgestattet. BMW 116i und 116d tragen aber serienmäßig Stahlfelgen. Ein 50-Liter-Tank (statt 42 Liter) kostete bei den Einstiegsmotorisierungen extra. Auch den optionalen Parking-Assistent haben nicht alle 1er an Bord.

Preise/Laufleistung

Modell	118i	120i	118d
2019	17.900 € / 54.000 km	-	18.800 € / 81.000 km
2020	19.300 € / 43.000 km	23.950 / 43.000 km	20.300 € / 65.000 km
2021	21.400 € / 32.000 km	25.850 € / 32.000 km	21.700 € / 48.000 km

Durchschnittliche Verkaufspreise für das jeweilige Basismodell und die durchschnittliche Laufleistung der verkauften Fahrzeuge; beide Werte ermittelt von der Deutschen Automobil Treuhand (DAT)



Leichte und intuitive Bedienung über den Dreh-Drück-Steller, analoges Cockpit. Etwas mehr Platz in der zweiten Reihe des Münchener, LED-Scheinwerfer gab es in den Einstiegsvarianten als Option



Das digitale Cockpit ist Serie, die Bedienung über das Touch-Pad fummelig. Ausreichender Platz im Fond, aber nur eine kurze Sitzfläche. LED-Scheinwerfer kosteten beim Neukauf Aufpreis



Frontantrieb erst mit dem Modellwechsel im Sommer 2019. Eine der Begründungen war, dass man damit mehr Platz im Innenraum gewinnen würde. Und tatsächlich ist der Bayer dem enger geschnittenen Schwaben im Fond knapp überlegen. Das spielt sich aber im Millimeterbereich ab. In der ersten Reihe bieten beide ausreichend Platz. Der Laderaum des BMW fällt mit 380 bis 1200 Litern aber auch etwas größer aus als der des Mercedes (355 bis 1195 Liter).

Tadellose Bedienung im BMW mit iDrive-Controller

In puncto Bedienung kann der 1er mit dem famosen iDrive-System überzeugen. Leider hat BMW beim bereits erneuerten SUV X1 diese Technik inzwischen über Bord geworfen und setzt auf Touchscreen und Sprachsteuerung – das lässt für den nächsten 1er nichts Gutes erwarten. Im Mercedes kommen bereits seit 2018 fummelige Touchflächen zum Einsatz. Immerhin arbeitet die Sprachsteuerung ganz passabel.

Dafür punktet die A-Klasse mit einer vorbildlichen Verarbeitung und Materialqualität, aber auch der BMW ist sehr solide verarbeitet. Bei den Sicherheitsassistenten befinden sich die Rivalen auf einem guten Niveau, allerdings ohne die heute vorgeschriebene Zwangsbeglückung mit selbstaktivierendem Spurhalteassistenten und automatischer Tempokontrolle per unzuverlässiger Verkehrszeichenerkennung. Generell reicht schon die Basisausstattung. Allerdings sollte man möglichst ein Exemplar mit optionalen LED-Scheinwerfern und größerem Tank erwischen. Adaptive Fahrwerke sind nicht zwingend erforderlich, da man in den zwei Kompakten auch mit Serienfahrwerk komfortabel und auf Wunsch recht dynamisch unterwegs sein kann. Dafür sollte man auf das bei den Einstiegsmotoren als Extra erhältliche Doppelkupplungsgetriebe achten. Klaus Uckrow

FAZIT: Beide Kompaktwagen sind als Gebrauchte eine Empfehlung wert und überzeugen mit hoher Sicherheit, guter Verarbeitung und moderner Technik, ohne mit unnützen Spielereien zu nerven.



In den Laderaum der A-Klasse passen 355 bis 1195 Liter Gepäck

Modellgeschichte

Die Historie der A-Klasse begann 1997 mit der Baureihe 168 (Elchtest), die 2004 vom ebenfalls hochbeinigen Nachfolger abgelöst wurde. 2012 folgte die dritte Generation als Kompaktwagen mit fünf Türen. 2018 erschien das aktuelle Modell.

Empfehlenswerte Antriebe

Die aktuelle A-Klasse wird mit einer Fülle von Vierzylinder-Triebwerken als Benziner, Turbodiesel und Plug-in-Hybrid von 109 bis über 400 PS angeboten. Einen guten Einstieg stellt der A 180 mit 136 PS dar. Die Sportversionen von AMG sind teuer.

Modell	180	200	200 d
Zylinder/Ventile pro Zyl.	4 / 4; Turbo	4 / 4; Turbo	4 / 4; Turbodiesel
Hubraum cm ³	1332	1332	1950
Leistung kW/PS.	100 / 136	120 / 163	110 / 150
Max. Drehmoment Nm	200	250	320
Verbrauch l/100 km (WLTP)	5,9 S	5,9 S	4,8 D
Höchstgeschw. km/h	215	225	220

Alle Daten Werksangaben

Empfehlenswerte Ausstattungen/Extras

Die A-Klasse ist in der Basis mit Klimaautomatik, Tempomat und vielen Assistenten gut ausgestattet. Beim Kauf sollte man auf Alu-Räder, eine umklappbare Beifahrersitzlehne, LED-Scheinwerfer und einen größeren Tank (51 statt 43 Liter) achten. Das gab es mit den Basisantrieben jeweils nur optional.

Preise/Laufleistung

Modell	180	200	200 d
2019	18.850 € / 54.000 km	19.850 € / 54.000 km	20.750 € / 81.000 km
2020	19.900 € / 43.000 km	20.900 / 43.000 km	21.950 € / 65.000 km
2021	21.000 € / 32.000 km	22.100 € / 32.000 km	23.650 € / 48.000 km

Durchschnittliche Verkaufspreise für das jeweilige Basismodell und die durchschnittliche Laufleistung der verkauften Fahrzeuge; beide Werte ermittelt von der Deutschen Automobil Treuhand (DAT)

Fotos: Niklas Gotta

GTÜ Prüferfahrung

Alter in Jahren	1-3	4-5	6-7	8-9	≥ 9
Fahrwerk	■	■	■	■	■
Lenkung / Spurstangen	■	■	■	■	■
Bremsanlage	■	■	■	■	■
Karosserie	■	■	■	■	■
Bodengruppe	■	■	■	■	■
Licht / Elektrik	■	■	■	■	■
Öldichtigkeiten	■	■	■	■	■
Motor / Antrieb	■	■	■	■	■
Abgasanlage	■	■	■	■	■

Der BMW gehört zu den zuverlässigsten Prüfkandidaten. Die oft sportliche Fahrweise vieler Eigner führt aber häufiger zu Verschleiß an den Bremsen und zu abgefahrenen Reifen. **Die häufigsten Mängel** Neben Bremsen und Reifen bereiten vor allem ölfleuchte Motoren und Getriebe Sorgen. Auch die Abgasanlage ist anfällig.

■ Durchschnitt, ■ besser, ■ schlechter als Durchschnitt aller geprüften Autos, ■ keine Angabe zur Mängelstatistik

GTÜ Prüferfahrung

Alter in Jahren	1-3	4-5	6-7	8-9	≥ 9
Fahrwerk	■	■	■	■	■
Lenkung / Spurstangen	■	■	■	■	■
Bremsanlage	■	■	■	■	■
Karosserie	■	■	■	■	■
Bodengruppe	■	■	■	■	■
Licht / Elektrik	■	■	■	■	■
Öldichtigkeiten	■	■	■	■	■
Motor / Antrieb	■	■	■	■	■
Abgasanlage	■	■	■	■	■

Auch ältere A-Klassen bereiten meist keine Probleme, jüngere Exemplare werden zudem in der Regel gut gewartet. Sportliche Versionen weisen manchmal abgefahrenen Reifen auf. **Die häufigsten Mängel** Schäden am Fahrwerk wie gebrochene Federn und undichte Dämpfer, einseitig abgefahrenen Reifen, ölfleuchte Motoren

■ Durchschnitt, ■ besser, ■ schlechter als Durchschnitt aller geprüften Autos, ■ keine Angabe zur Mängelstatistik