



## BMW 220i Coupé M Sportpaket Steptronic

Zweitüriges Coupé der unteren Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Das 2er Coupé wird mit drei Otto- und drei Dieselmotorisierungen angeboten. Dem ADAC Autotest stellte sich der 2er mit der Benzin-Basismotorisierung. Das ist ein Vier-Zylinder-Aggregat mit einem Hubraum von zwei Litern und einer Maximalleistung von 184 PS. In Verbindung mit der optionalen Achtgang-Sportautomatik kann das Coupé ein sehr gutes Ergebnis bei den Fahrleistungen erzielen. Das Getriebe überzeugt mit spontanem Ansprechen - wer möchte, kann auch alternativ die Gänge mittels Schalt paddel am Lenkrad wechseln. Das optionale adaptive Fahrwerk passt gut zum sportlichen Fahrzeugcharakter und bietet dem Fahrer eine gute Fahrbahn-rückmeldung, ohne dabei unkomfortabel zu sein. Von der variablen Sportlenkung wünscht man sich aber um die Nulllage etwas mehr Rückmeldung und eine bessere Zentrierung. Auf kurvigen Landstraßen glänzt sie jedoch mit guter Präzision und bereitet Freude. Weniger erfreulich ist der Kraftstoffverbrauch, der im ADAC EcoTest bei durchschnittlich 6,9 l/100 km liegt - zumal der BMW den teuren Super-Plus-Kraftstoff benötigt. Hoch fällt auch der Anschaffungspreis aus, der beim Testfahrzeug mit M Sportpaket und dem Automatikgetriebe bei 35.250 Euro liegt. Die Serienausstattung geht in Ordnung, die Liste der optionalen Extras ist aber sehr umfangreich. Auch wichtige Assistenzsysteme oder das Xenonlicht sind nur gegen Aufpreis erhältlich. **Karosserievarianten:** keine.

**Konkurrenten:** Hyundai Veloster, Renault Mégane Coupé, VW Scirocco.

- +** gutes Xenonlicht (optional), gutes Raumangebot vorn, hoher Komfort, sehr effektive Bremsen, gut abgestimmte Motor-/Getriebeeinheit
- geringe Zuladung, unübersichtliche Karosserie, erschwerter Zustieg nach hinten, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis, hoher Verbrauch



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

5,1 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,9 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,0 Langstrecke

3,3 Transport

1,6 Fahrspaß

3,6 Preis/Leistung

⊕ Finish und Verarbeitung des 2ers machen insgesamt einen sehr guten Eindruck. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße sind gleichmäßig. Auch der Kofferraum ist ordentlich verkleidet, nur an der Hutablagenunterseite fehlt eine Verkleidung - hier ist das Blech sichtbar. Im Innenraum setzt sich der gute Verarbeitungseindruck fort. Die Armaturen sind alle sauber eingepasst und die Kunststoffkanten entgratet. Die oberen Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind geschäumt und die Dachsäulen mit Stoff überzogen. Insgesamt geht die Materialqualität in Ordnung. In Verbindung mit dem M Sportpaket zieren blaue Kontrastnähte den Innenraum. Alternativ kann eine optionale Lederausstattung geordert werden. Darüber hinaus werten Alu-Applikationen das Interieur auf. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig gegen Schmutz abgedichtet und Kunststoffleisten (hier mit M Schriftzug) schützen die lackierten Schweller vor Kratzern. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen und ein Fehlbetankungsschutz verhindert ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff. Der Unterboden ist im vorderen Bereich vollständig verkleidet, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Die Motorhaube wird mittels Gasdruckfedern offen gehalten.

⊖ Die unteren Teile der Armaturentafel und der Türverkleidungen sind hart und kratzempfindlich. Es werden weder die Fahrzeugflanken noch die Stoßfänger durch Kunststoffleisten vor Beschädigungen durch fremde Fahrzeugtüren oder bei kleinen Parkrempeln geschützt, was teure Reparaturen nach sich ziehen kann.

Die Alltagstauglichkeit des Coupés ist durchschnittlich. Der 2er ist nur ein Viersitzer, allerdings sind diese Plätze vollwertig. Mit einer Tankfüllung (52 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis 750 Kilometer möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 Kilogramm transportiert werden. Für den 2er ist optional eine Anhängerkupplung erhältlich, es sind gebremste Lasten bis 1.200 kg und ungebremste bis 680 kg zulässig. Die erlaubte Stützlast beträgt 75 Kilogramm, so lassen sich auch schwere Fahrräder wie E-Bikes mittels Träger transportieren. Serienmäßig ist der 2er in Verbindung mit dem M Sportpaket mit 17 Zoll Rädern mit Notlaufeigenschaften ausgestattet. Gegen Aufpreis sind 18 Zoll Räder erhältlich. In dieser Dimension kann man auch Reifen ohne Notlaufeigenschaften wählen (im Testwagen).

⊖ Die maximale Zuladung fällt mit 400 Kilogramm nur ausreichend aus. Im Testwagen war für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reparaturset, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Darüber hinaus fehlen Wagenheber und Radmutterenschlüssel, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

In diesem Kapitel kann das Coupé noch gut abschneiden, auch wenn sich die Karosserie als unübersichtlich erweist - vor allem das hintere Karosserieende lässt sich nicht einsehen. Aufgrund der niedrigen Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur akzeptabel überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der 2er zufriedenstellend ab.

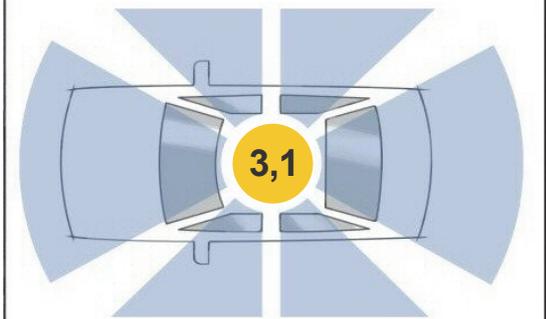


**Klappbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen verbessern die Sicht nach schräg hinten.**

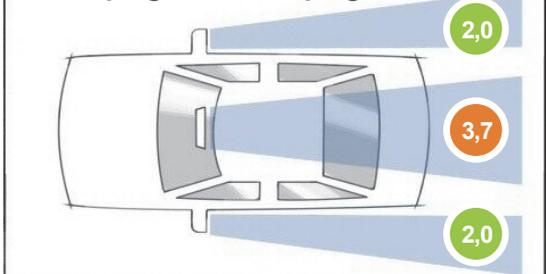
Die Dachsäulen fallen nicht zu breit aus und die hinteren Kopfstützen sind klappbar (gegen Aufpreis; sollten mitbestellt werden) und verkleinern das Sichtfeld nach hinten nicht zu stark. Tief liegende Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug akzeptabel wahrnehmen, die optionale Rückfahrkamera könnte hier etwas Abhilfe bieten (nicht im Testfahrzeug). Der Testwagen war mit der optionalen Park Distance Control vorn und hinten ausgestattet (PDC), die eine akustische Warnung und ab Radio Professional/Navigationssystem auch eine visuelle Anzeige bietet. Die Sicht im Innenspiegel ist noch akzeptabel. Für den 2er ist optional in Verbindung mit dem Xenonlicht das empfehlenswerte adaptive Kurvenlicht mit Abbiegelicht und variabler Lichtverteilung erhältlich (nicht im Testwagen). Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich, der die anderen Verkehrsteilnehmer ausblendet und damit ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht ermöglicht (nicht im Testwagen). Nebelscheinwerfer gibt es mit dem M Paket serienmäßig.

⊕ Tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können dank der flachen Front sehr gut wahrgenommen werden. Die Sicht in den Außenspiegeln ist gut. Zudem haben beide einen zusätzlichen asphärischen Bereich und blenden optional bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab. Gegen Aufpreis blendet auch der Innenspiegel automatisch ab (im Testwagen). Das aufpreispflichtige Bi-Xenonlicht inkl. LED-Tagfahrlicht leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus. Die Scheibenwischer besitzen einen guten Wirkungsbereich. Mit der aktuellen Preisliste sind nun sowohl die Außenspiegel als auch die Frontscheibenwaschdüsen serienmäßig beheizt - das waren sie bei der Markteinführung nur beim M235i.

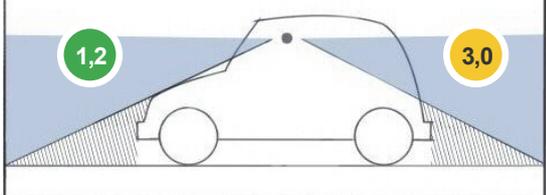
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

3,1

## Ein-/Ausstieg

Entsprechend eines Coupés schneidet der 2er in diesem Kapitel zufriedenstellend ab. Die Türen werden zwar in drei Stellungen gehalten, allerdings sind die schweren Türen bereits in der Ersten weit geöffnet und werden an Steigungen nicht immer zuverlässig gehalten. Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen (Testwagen mit Sportsitzen). Der Abstand zwischen der Sitzfläche und dem Dach ist zufriedenstellend. Nach hinten gelangt man trotz der Einstieghilfen nur mühsam. Darüber hinaus gilt es zu beachten, dass man erst die Vordersitzlehnen vorklappt, bevor man den Sitz elektrisch nach vorn fährt (optionale elektrische Sitzverstellung), da sonst aufgrund der flachen Dachlinie zu wenig Platz für die Lehnen vorhanden sein kann.

⊕ Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem (Komfortzugang) ausgestattet, dann kann der Schlüssel zum Öffnen/Schließen auch in der Tasche bleiben und ein versehentliches Aussperren ist nicht möglich. Die Schweller liegen tief, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Nach dem Aussteigen und beim Aufsperren des Fahrzeugs wird der Bereich vor dem Coupé beleuchtet. Ordert man das optionale Lichtpaket (im Testfahrzeug), wird zudem der Bereich neben den Türen durch Lampen in den Türgriffen beleuchtet und es gibt unten in den Türverkleidungen Ausstiegleuchten.

⊖ Die Sitze liegen tief, was den Komfort beim Ein- und Aussteigen deutlich schmälert. Darüber hinaus sind die Schweller breit, wodurch ein großer Schritt beim Einsteigen nötig ist. Es fehlen an allen Plätzen Haltegriffe, die beim Ein- und Aussteigen helfen könnten.

### 3,6 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen ist im Klassenvergleich nur ausreichend. Üblicherweise fasst das Abteil 315 Liter und es passen bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehne um, lassen sich bis zu 650 Liter verstauen.



### 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich mittels elektrischem Taster entriegeln, schwingt aber nicht von alleine auf. Positiv ist, dass der Befestigungsmechanismus mit Gasdruckfedern außen angebracht ist und dadurch das Ladeabteil nicht beeinträchtigt wird. Allerdings ist zum Öffnen etwas Kraft erforderlich. Die Heckklappe schwingt zwar nicht weit auf, weist allerdings einen Versatz zum hinteren Fahrzeugende auf, so dass man sich den Kopf nicht so leicht stoßen kann - wenn auch das Schloss ungünstig absteht. Zum Einladen muss das Ladegut über die knapp 69 Zentimeter über der Straße liegende Ladekante gehoben werden. Beim Ausladen stört eine knapp 19 Zentimeter hohe Stufe. Durch die geringe Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände nur zufriedenstellend erreichen - hier behindert die kleine Kofferraumöffnung. Doch auch die Kofferraumgrundfläche selbst weist nur eine ausreichende Größe auf. Dank des optionalen Lichtpakets zeigt sich der Kofferraum mit einer mittig an der Kofferraumdecke angebrachten Lampe ausreichend gut beleuchtet.

**Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum geringfügig kleiner geworden als beim Vorgängermodell 1er Coupé (325 l).**

### 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Kofferraum-Variabilität des 2ers ist dank der optionalen dreigeteilten Rücksitzlehne gut (Serie 60:40 teilbar). Die Rücksitze lassen sich praktisch mittels Hebel vom Kofferraum aus entriegeln, klappen aber nicht selbsttätig nach vorn. Man muss diese von hinten nachdrücken oder von vorn umlegen. Die Mittellehne lässt sich ohnehin nur von vorn umklappen. Kleine Utensilien lassen sich zufriedenstellend befestigen. Ordert man das optionale Ablagenpaket (im Testfahrzeug) gibt es zwei zusätzliche Zurrösen im Kofferraum. Kleines Gepäck kann auch mit einem am (losen) Kofferraumboden befestigten Netz gegen Rutschen gesichert werden. An der rechten Seitenverkleidung gibt es noch ein Gummiband. Zudem ist rechts ein Fach mit Netz, allerdings ist dieser Platz laut Bedienungsanleitung für den Verbandskasten vorgesehen.

## 2,4 INNENRAUM

### 1,6 Bedienung

Der 2er präsentiert sich mit einem typischen BMW-Cockpit. Die Bedienelemente liegen günstig und die Grundfunktionen sind nach kurzer Eingewöhnung leicht bedienbar. Allerdings sind viele Schalter recht klein und gleichförmig.

Zudem bietet das i-Drive Bediensystem viele Einstellmöglichkeiten, was eine intensivere Eingewöhnung erfordert. Ordert man für den 2er das Navigationspaket ConnectedDrive (im Testwagen), werden auch Onlinedienste angeboten. Diese sind ab Erstzulassung für zwei Jahre verfügbar, dann wird die Laufzeit automatisch um ein Jahr verlängert, wenn diese nicht gekündigt wird. Zu den ConnectedDrive Services gehören unter anderem: Zugriff auf E-Mails, Wetterinformationen, Routenplanung sowie eine Einbindung von Smartphones mit entsprechenden BMW Apps. Darüber hinaus ist gegen weiteren Aufpreis ein Internetzugriff bei stehendem Fahrzeug (mit Datenflaterate) mittels i-Drive-Controller möglich (im Testfahrzeug). Dieser Dienst ist ab Erstzulassung allerdings nur ein Jahr verfügbar und muss dann kostenpflichtig verlängert werden (keine automatische Verlängerung).



**Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität befindet sich auf hohem Niveau.**

**+** Das M Lederlenkrad (M Sportpaket) liegt sehr gut in der Hand und lässt sich sowohl in der Höhe als auch in der Weite einstellen. Nicht ideal ist nur, dass die Kunststoffabdeckung des Lenkgestänges die Anzeigen des Bordcomputers im Kombiinstrument teilweise verdecken kann. Pedale und Wählhebel zeigen sich nahezu optimal positioniert. Der Start-/Stopp-Knopf wird etwas vom Lenkrad verdeckt, ist aber dennoch gut erreichbar und im Dunkeln beleuchtet. Das Licht lässt sich mittels beleuchtetem Drehschalter im Armaturenbrett aktivieren - alternativ sind das Licht (gegen weiteren Aufpreis auch das Fernlicht) und die Scheibenwischer sensorgesteuert (optional). Der Regensensor lässt sich über einen extra Schalter im rechten Lenkstockhebel einschalten. Die Nebelleuchten werden durch Tasten neben dem Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Instrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar gekennzeichnet. Die rote Skalierung ist aber nicht optimal im Kontrast. Der Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände, wie den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, die Motorhaube oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Die optionale Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die gewählte Geschwindigkeit im Kombiinstrument angezeigt. Ein nettes Detail ist die zusätzliche Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring. Das 8,8 Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems ist nahezu optimal angeordnet. Gesteuert wird das Audio-/Navigationssystem mittels i-Drive System, das nun auch eine Touch-Oberfläche besitzt. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Das Klimaanlagebedienteil liegt günstig und gibt keine Rätsel bei der Bedienung auf, wenn auch die Schalter etwas klein geraten sind. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert und die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Die Sportsitze (M Sportpaket) lassen sich optional elektrisch einstellen. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik und lassen sich auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe noch manuell schließen. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter im Dunkeln beleuchtet. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen (im Umfang Innen- und Außenspiegel automatisch abblendend). In Verbindung mit dem optionalen Lichtpaket gibt es für die Hintere eine Innenraumleuchte mit Leselampen, ein Ambientelicht und beleuchtete Fußräume vorn. Vorn gibt es praktische Ablagen: In die Türfächer passen große Wasserflaschen und das Mittelfach fällt groß aus. Im Fond gibt es Lehnentaschen und Becherhalter in der umgelegten Mittellehne (optional; Durchladesystem). Die Größe des Handschuhfachs ist nur durchschnittlich, allerdings ist das Fach beleuchtet.

**-** Es gibt keine Anzeige der Kühlmitteltemperatur. Aufgrund der langen Türen sind die Gurte weit hinten angeordnet, wodurch sie nicht optimal erreichbar sind.

---

## 2,4 Raumangebot vorne\*

⊕ Das Platzangebot fällt im Klassenvergleich gut aus. Es finden Fahrer bis zu einer Körpergröße von 1,90 m genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit fällt noch ein Stück großzügiger aus. Auch die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als üppig dimensioniert. Alles in allem stellt sich ein angenehmes Raumempfinden ein, das lediglich durch die wuchtige Mittelkonsole etwas gemindert wird.

---

## 4,1 Raumangebot hinten\*

⊖ Im Fond geht es deutlich enger zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hier nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,75 m genügend Platz vor. Die Kopffreiheit lässt ähnliche Personengrößen zu. Die Innenbreite geht in Ordnung, zumal sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen. Das subjektive Empfinden ist aber dennoch nur zufriedenstellend. Aufgrund der Karosserieform fällt das Dach nach hinten stark ab und die Seitenscheiben sind relativ klein.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen nur bis knapp 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den 2er werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

---

## 2,0 KOMFORT

---

### 2,1 Federung

Der 220i ist in Verbindung mit dem M Sportpaket mit dem M Sportfahrwerk ausgestattet. Alternativ kann man das Coupé auch mit dem Serienfahrwerk ordern. Gegen Aufpreis ist allerdings auch das im Testfahrzeug verbaute adaptive Fahrwerk (um 10 mm tiefergelegt) erhältlich. Dann lässt sich die Dämpfercharakteristik mittels Fahrerlebnisschalter anpassen. Es stehen die Setups COMFORT, SPORT und SPORT+ zur Verfügung. Im Comfort-Modus (Standard) spricht das Coupé insgesamt etwas feiner an und eignet sich somit besser für den Alltag. Im Sport-Modus wird dem Fahrer ein guter Fahrbahnkontakt vermittelt, allerdings dringen Unebenheiten dann deutlicher bis zu den Insassen durch.

⊕ Das adaptive Fahrwerk bietet eine sehr gute Abstimmung, tendiert aber passend zum Fahrzeug in Richtung straff. Langwellige Fahrbahnuntergründe bringen das Coupé nicht aus der Ruhe und werden souverän absorbiert. Kurze Wellen und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel werden deutlicher bis zu den Insassen durchgereicht, unbequem wird es aber nicht. Querfugen schütteln die Passagiere jedoch etwas durch. Kopfsteinpflaster dringt deutlich aber nicht unangenehm bis in den Innenraum. Ein Stuckern ist auf unebenen Fahrbahnuntergründen kaum feststellbar. Aufbaubewegungen der Karosserie beim Beschleunigen und Bremsen sowie bei dynamischen Lenkvorgängen sind sehr gut gedämpft. Der Langsamfahrkomfort ist gut.

1,8

## Sitze

Serienmäßig ist der 2er mit Stoffsitzen ausgestattet. Ordert man das M Sportpaket, gibt es Sportsitze mit einer Stoff-/Alcantara Polsterung. Gegen weiteren Aufpreis sind die Sitze auch mit einem Lederüberzug erhältlich (im Testwagen). Zusätzlich kann man elektrisch einstellbare Sitze mit Memory-Funktion ordern (im Testwagen).

⊕ Beide Vordersitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen - dadurch finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Darüber hinaus kann der Fahrer seinen linken Fuß optimal abstützen, da es ein stabiles Trittbrett gibt. Bei den Sportsitzen lassen sich zudem die Lehnenwangen elektrisch verstellen, was für einen sehr guten Seitenhalt sorgt - allerdings könnten die Sitze im Schulterbereich noch etwas mehr konturiert sein. Auch die Flächen erweisen sich als gut konturiert und sind zudem mechanisch ausziehbar, wodurch auch große Personen eine gute Oberschenkelauflage erhalten. Darüber hinaus sind auch elektrisch in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen für die Vordersitze erhältlich. Die Sitze sind insgesamt etwas straff gepolstert, aber dennoch bequem. Im Fond geht es nicht ganz so bequem zu. Die Sitze zeigen sich zufriedenstellend konturiert und bieten einen akzeptablen Seitenhalt. Man wünscht sich hinten aber mehr Oberschenkelauflage.

2,3

## Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch liegt insgesamt auf niedrigem Niveau. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 68,5 dB(A) gemessen. Windgeräusche halten sich im Hintergrund, steigen bei höheren Geschwindigkeiten allerdings aufgrund der rahmenlosen Türen etwas an und treten dann in den Vordergrund. Fahrgeräusche fallen nicht unangenehm auf, wenn auch Abrollgeräusche der breiten Räder leicht zu vernehmen sind. Der Motor arbeitet unauffällig im Hintergrund. Nutzt man jedoch das gesamte Drehzahlband, wird er deutlicher im Innenraum wahrgenommen.

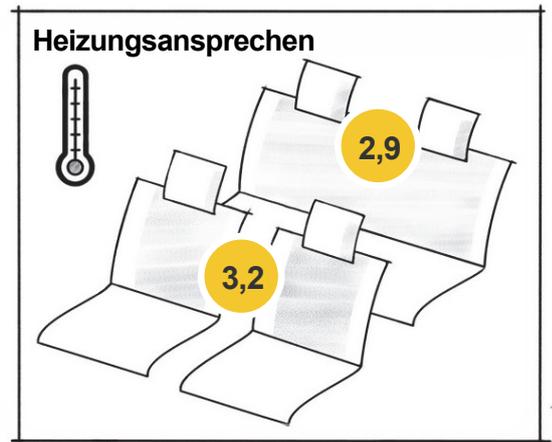
2,2

## Klimatisierung

Der 220i ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet, im Testwagen war die optionale Zwei-Zonen-Klimaautomatik verbaut. Im ADAC Heizungstest kann das Coupé insgesamt ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Die Fußbereiche werden dabei entsprechend dem Behaglichkeitsempfinden schneller erwärmt als die restliche Fahrgastzelle. Das Fahrzeug wird vorn wie hinten in annähernd gleicher Zeit warm.

⊕ Bei der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer getrennt voneinander die Temperatur einstellen. Zudem kann auch die Luftverteilung von beiden separat eingestellt werden. Für die einzelnen Austrittsbereiche (oben, mitte, unten) gibt es aber keine separaten Tasten. Die Frisch-/Umluftregelung realisiert ein Luftgütesensor. Zudem hat der 2er einen Beschlagsensor, droht ein Beschlagen der Scheiben wird automatisch wieder auf Frischluft umgeschaltet. Darüber hinaus filtert ein Aktivkohlefilter die Innenraumluft.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

---

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,2 Fahrleistungen\*

⊕ Das 220i Coupé kann in Verbindung mit der optionalen Achtgang-Automatik bei den Fahrleistungen im Klassenvergleich vollkommen überzeugen. Angetrieben wird der BMW von einem Zwei-Liter-Motor mit einer Maximalleistung von 184 PS (5.000 - 6.250 1/min) und einem maximalen Drehmoment von 270 Nm (1.250 - 4.500 1/min). Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in kurzen 4,3 Sekunden absolviert.

### 2,0 Laufkultur

⊕ Dem Ottomotor kann eine gute Laufkultur attestiert werden. Es werden kaum Vibrationen in den Innenraum übertragen. Im unteren Drehzahlbereich neigt das Aggregat zwar leicht zum Dröhnen, allerdings meidet das Automatikgetriebe niedrige Drehzahlen unter Last - wodurch diese nicht störend auffallen.

### 1,2 Schaltung

⊕ Der Testwagen war mit dem optionalen Achtgang Steptronic Sport Getriebe ausgestattet. Das Getriebe setzt die Schaltpunkte meist optimal und wechselt die Gänge weitgehend ruckfrei - bei plötzlicher Leistungsforderung geht aber schon mal ein Ruck durchs Fahrzeug beim Runterschalten. Beim Anfahren agiert die Automatik spontan und überzeugt mit einer feinfühligem Kriechfunktion. Wird das Gaspedal abrupt betätigt, fährt der BMW spontan aber nicht ruckfrei an. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen. Der Wählhebel lässt sich einfach bedienen, alternativ können die Schaltstufen auch manuell mittels Lenkradpaddel geschaltet werden - dann wird auch die aktuell eingelegte Schaltstufe angezeigt. Im EcoPro-Modus reagiert die Automatik nicht so nervös auf das Gaspedal und schaltet nicht sofort zurück. Zudem bietet dieser Modus nun im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 und 160 km/h eine Segelfunktion. Nimmt der Fahrer den Fuß vom Gaspedal, wird der Antriebsstrang entkoppelt. Im Sport-Modus reagiert die Automatik spontaner und schaltet schon bei geringer Leistungsforderung runter. Das Start-/Stopp-System arbeitet einwandfrei.

### 1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Acht-Gang-Automatik bietet dank der großen Gesamtspreizung für jede Geschwindigkeit und für jeden Betriebszustand einen geeigneten Gang. Die Drehzahlsprünge fallen beim Schalten gering aus. So sind schnelle Zwischensprints genauso gut möglich wie ein spritsparendes Dahingleiten. Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit nur knapp 2.400 Umdrehungen pro Minute.

---

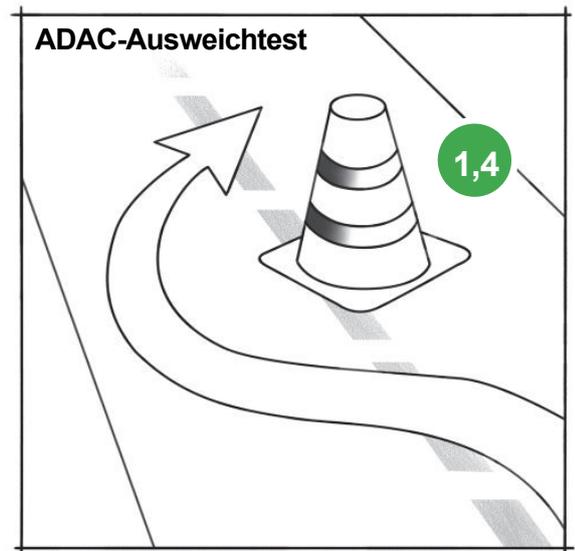
## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Das 2er Coupé kann bei der Fahrstabilität ein gutes Ergebnis einfahren. Der BMW legt ein agiles und sportliches Fahrverhalten an den Tag.

Bei Bodenwellen in Kurven wird der 2er leicht versetzt, in kritischen Situationen greift aber das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) frühzeitig und effektiv ein. Nach plötzlichen Lenkimpulsen pendelt das Heck einmal nach, dann stabilisiert sich das Fahrzeug wieder. Aufgrund der breiten Reifen zeigt sich der 2er allerdings von Spurrillen nicht unbeeindruckt - diese nehmen etwas Einfluss auf die Richtungsstabilität des Coupés. Im ADAC Ausweichtest fährt das kompakte Coupé ein sehr gutes Ergebnis ein. Der BMW reagiert spontan auf einen plötzlichen Lenkimpuls und lässt sich nahezu neutral durch den Parcours manövrieren. Werden Kurven etwas zu schnell angefahren, zeigt das Coupé ein leicht untersteuerndes Verhalten - das auch ungeübte Fahrer nicht überfordert. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der 2er nur leicht mit dem Heck. Dank Heckantrieb und Traktionskontrolle (DTC) mit serienmäßiger elektronischer Sperre kann der BMW eine gute Traktion vorweisen. In Verbindung mit der Sport-Automatik gibt es eine Launch Control Funktion, die traktionsoptimiertes Beschleunigen aus dem Stand heraus ermöglicht.



**Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.**

2,1

## Lenkung\*

Der 2er ist serienmäßig mit einer Servolenkung ausgestattet. Optional kann die Servotronic geordert werden. Sie bietet eine geschwindigkeitsabhängige Lenkkraftunterstützung. Im Falle des Testwagens war die aufpreispflichtige variable Sportlenkung (inkl. Servotronic) verbaut. Diese bietet eine variable Lenkübersetzung, was den Lenkeinschlag reduziert - das ist besonders beim Rangieren von Vorteil. Der Wendekreis ist mit 11,2 m für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich. Bei höheren Geschwindigkeiten wünscht man sich um die Mittellage eine etwas bessere Zentrierung - lenkt man das Lenkrad leicht aus, dreht es sich nicht selbstständig zurück. Bei kleinen Lenkwinkeln würde etwas mehr Rückmeldung gut tun, dann würde man sich bei langgezogenen schnellen Kurven wohler fühlen. Hier sind gelegentlich Lenkkorrekturen notwendig.

⊕ Die Lenkung spricht gut an, zeigt sich aber nicht mehr so aggressiv wie frühere BMW-Kompakt-Modelle - wodurch sich der 2er etwas entspannter fahren lässt. Die Lenkung kann insgesamt mit einer guten Präzision punkten - auf kurvigen Landstraßen macht der BMW richtig Spaß. Bei größeren Lenkwinkeln wird dem Fahrer auch ein guter Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Dank der variablen Übersetzung ist beim Rangieren kein großer Lenkaufwand erforderlich - von Anschlag bis Anschlag sind es lediglich etwas über zwei Lenkradumdrehungen. Es ist auch nicht zu viel Kraft erforderlich.

1,2

## Bremse

⊕ In diesem Kapitel kann das 2er Coupé mit Bestwerten glänzen und das mit der serienmäßigen Bremsanlage. Optional kann auch die Sportbremsanlage in Verbindung mit dem M Sportpaket geordert werden (nicht im Fahrzeug). Bei den Bremswegmessungen aus Tempo 100 steht das Coupé bereits nach 33,9 (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Super Sport: vorn 225/40 ZR18 88Y; hinten 245/35 ZR18 92Y). Dabei erweist sich die Bremse als belastbar und zeigt kein Fading. Die Bremse spricht bei jedem Tempo gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Auch bei Vollbremsungen in Kurven bleibt das Coupé recht spurtreu.

1,8

## SICHERHEIT

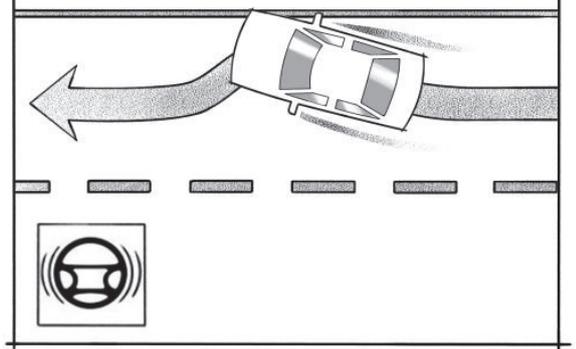
1,3

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit gibt der 2er ein sehr gutes Bild ab, viele Assistenzsysteme sind aber nur optional erhältlich. Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) und einen Bremsassistenten, der bei Notbremsungen dem Fahrer hilft das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, im Anschluss wird die Warnblinkanlage aktiviert. Optional sind für den 2er reaktionsschnelle LED-Rückleuchten erhältlich. Ab Werk ist der 2er mit einer einstellbaren Geschwindigkeitsbegrenzung ausgestattet (Speedlimiter). Serienmäßig ist ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Für den 2er können optional Reifen mit Notlaufeigenschaften geordert werden (mit M Sportpaket Serie). Gegen Aufpreis ist der Driving Assistant erhältlich. Dieser beinhaltet eine kamerabasierte City-Anbremsfunktion mit Auffahrwarnung. Werden Fahrzeuge oder Personen vor dem Fahrzeug erkannt, wird der Fahrer vor einer möglichen Kollision (aktiv ab 15 km/h) gewarnt - reagiert er nicht, wird das Fahrzeug automatisch abgebremst, allerdings nicht bis zum Stillstand. Im Umfang des Driving Assistant sind ebenfalls eine Spurverlassenswarnung (mittels Lenkradvibrationen, ab 70 km/h) und ein Aufmerksamkeitsassistent enthalten. Letzterer überwacht das Lenkverhalten des Fahrers und warnt diesen im Control Display (Kombiinstrument), wenn er Anzeichen von Müdigkeit/Unkonzentriertheit erkennt. Optional ist für den 2er auch eine Aktivlenkung erhältlich, wodurch schnelle Ausweichmanöver auch mit geringen Lenkwinkeln möglich sind. Gegen weiteren Aufpreis gibt es die Speed Limit Info, eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. In der Aufpreisliste findet sich auch das adaptive Kurvenlicht mit variabler Scheinwerferlichtverteilung (Stadt- und Autobahnlicht). In Verbindung mit dem adaptiven Kurvenlicht erhält man auch Abbiegelicht. Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich. Die Fahrtrichtungsanzeige funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, so kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung problemlos angezeigt werden.

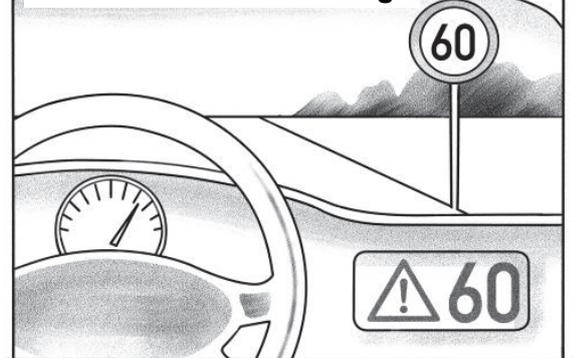
⊖ Ein Totwinkelassistent ist für den 2er nicht lieferbar. In den Türen fehlen Rückleuchten/Reflektoren, die bei geöffneten Türen andere Verkehrsteilnehmer warnen.

#### Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

#### Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

Vom 2er liegt derzeit kein Crashtest-Ergebnis vor, dennoch wird dem Coupé ein guter Insassenschutz prognostiziert.

⊕ Der 2er ist serienmäßig mit Frontairbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags vorn und durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus ist der 2er serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet. Im Bedarfsfall wird automatisch (manuell ebenfalls möglich) eine Verbindung über das BMW Call Center zu einem Rettungsdienst hergestellt. Dann werden neben der aktuellen Fahrzeugposition auch Daten zur Unfallschwere übermittelt. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m guten Schutz und liegen nah am Kopf. Im Fond bieten die Stützen Personen bis 1,72 m optimalen Schutz und weisen einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf. Die vorderen Insassen werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

## 2,2 Kindersicherheit

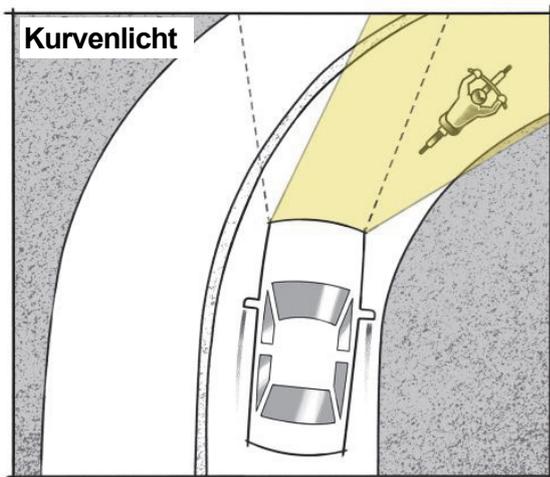
Da der 2er ein Viersitzer ist, können im Fond nur zwei Kindersitze montiert werden.

⊕ Kindersitze können hinten mittels Isofix-Halterungen mit Ankerhaken lagestabil montiert werden. Alternativ lassen sich Kindersitze auch mit den langen Gurten sicher befestigen. Die Abstände zwischen den Gurten und den Schlössern reichen auch für breite Kindersitze. Da sich beim Testwagen der Beifahrerairbag deaktivieren lässt (leider nur optional), können auch vorn rechts Kindersitze montiert werden. Hohe Kindersitze passen hinten aber nur gerade so hinein. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze zulässig.

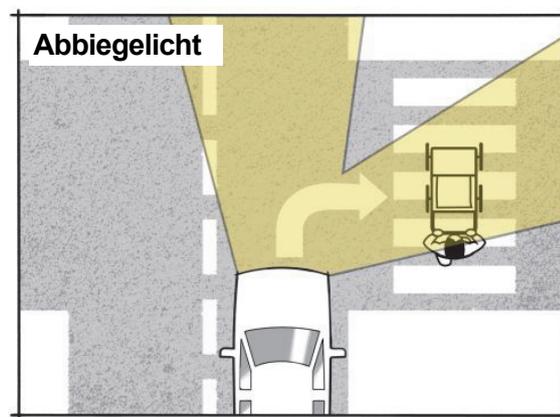
⊖ Absolut unverständlich ist, dass BMW für die Beifahrerairbag-Deaktivierung noch Aufpreis verlangt. Hinten liegen die Gurtanlenkpunkte ungünstig und die Gurtschlösser im Fond sind lose. Darüber hinaus gelangt man aufgrund der fehlenden Türen nur schlecht nach hinten, was die Montage der Kindersitze erschwert.

## 2,5 Fußgängerschutz

⊕ Ein aktuelles Crashtest-Ergebnis liegt derzeit nicht vor, dennoch wird dem 2er ein noch guter Fußgängerschutz prognostiziert. Der BMW ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger im Geschwindigkeitsbereich von 20 bis 55 km/h angehoben wird und das Verletzungspotenzial damit senkt.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 4,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

– In diesem Einzelkapitel kann das 220i Coupé Steptronic kein gutes Ergebnis erzielen. Aus der EcoTest-Messung resultiert eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 189 g/km - das entspricht nur 19 Punkten. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 6,9 Liter Super Plus auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der 2er hohe 8,6 l/100 km. Im Außerortsteil braucht der BMW 5,7 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 8,2 l/100 km.

### 1,6 Schadstoffe

Zusammen mit den Punkten aus dem CO<sub>2</sub>-Kapitel bringt es das 220i Coupé Steptronic auf 63 Punkte, das entspricht nur drei von fünf Sternen.

+ Im Schadstoffkapitel schneidet der 220i Steptronic, der die Abgasnorm Euro6 erfüllt, gut ab. Keine Schadstoffgruppe zeigt besondere Auffälligkeiten, wenn auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus der CO-Wert etwas ansteigt. Der Lohn sind 44 von 50 Punkten in diesem Kapitel.

## 5,1 AUTOKOSTEN

### 5,2 Betriebskosten\*

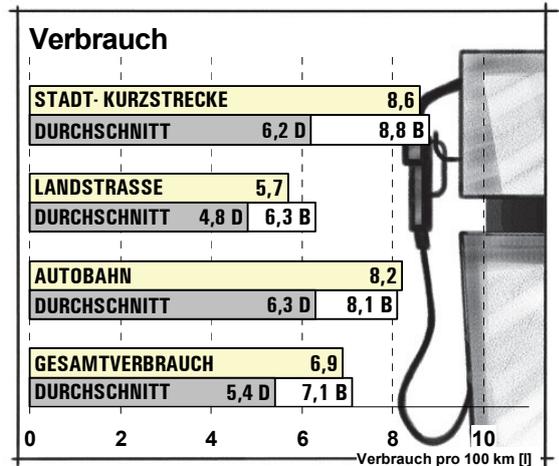
– Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da das 220i Coupé Steptronic nicht besonders sparsam mit dem Kraftstoff umgeht und zudem mit dem teuren Super Plus Kraftstoff homologiert ist, kann es in diesem Kapitel kein gutes Ergebnis erzielen.

### 5,3 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der 2,0-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 2er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

– Die teuren Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).



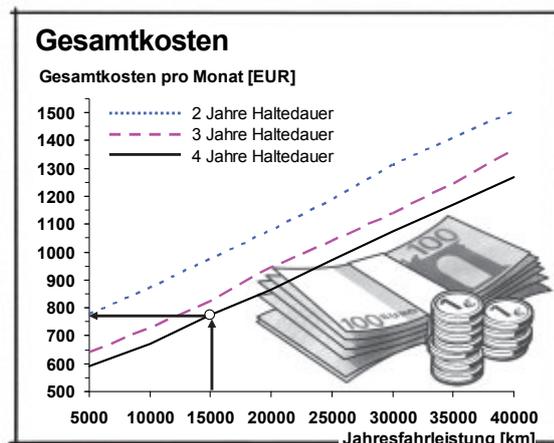
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassen-  
durchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D)  
und mit Ottomotor (B)

## 2,4 Wertstabilität\*

+ Da es sich beim 2er Coupé um ein völlig neues Modell handelt, wird dem BMW für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

- Hier schneidet das Coupé im Klassenvergleich sehr schlecht ab. Dies liegt am sehr hohen Anschaffungspreis, der beim 220i inklusive M Sportpaket und der Automatik bei mindestens 35.250 Euro liegt. Zumal das Coupé nur eine zufriedenstellende Serienausstattung aufweist. Selbst eine Geschwindigkeitsregelanlage, ein Licht- und Regensensor sowie das empfehlenswerte Xenonlicht kosten Aufpreis. Selbst für die Beifahrerairbag-Deaktivierung verlangt BMW Aufpreis.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 775 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 5,1 Fixkosten\*

- Die Fixkosten liegen sehr hoch. Die jährliche KFZ-Steuer fällt mit 128 Euro noch zufriedenstellend hoch aus. Doch die Versicherungseinstufungen fallen alle sehr ungünstig aus (KH: 18; TK: 24; VK: 24).

## 5,5 Monatliche Gesamtkosten\*

- Da das 220i Coupé in fast allen Einzelkapiteln der Autokosten sehr schlecht abschneidet, fallen die monatlichen Gesamtkosten ebenfalls sehr hoch aus. Daran kann auch die gute Wertstabilität nichts ändern.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	220i	228i	M235i	218d	220d	225d Steptronic
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2979	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	180 (245)	240 (326)	105 (143)	135 (184)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	450/1300	320/1750	380/1750	450/1500
0-100 km/h[s]	7,0	5,8	5,0	8,9	7,2	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	250	250	213	230	242
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,1 SP	6,6 SP	8,1 SP	4,3 D	4,5 D	4,7 D
CO2 [g/km]	142	154	189	114	119	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/24	18/25/24	18/26/24	18/23/24	18/25/24	18/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	134	158	248	228	238	248
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	716	791	942	647	701	784
Preis [Euro]	29.950	34.850	43.750	29.800	32.500	37.950

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupé  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1997 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF225/45R17W/RF245/40R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/40R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>33,9 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>6,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,6/5,7/8,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>189 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4432/1774/1418 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1990 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1475 kg/400 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>315 l/650 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	680 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	<b>750 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>145 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>75 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>124 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>431 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>775 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/24
Grundpreis	35.250 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (adaptives Kurvenlicht)	560 Euro
Automatikgetriebe (bereits im Fz-Preis)	2.100 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro
Kollisionswarnung (Driving Assistant)	520 Euro
Kurvenlicht (zzgl. Xenon)	560 Euro
Müdigkeitserkennung (Driving Assistant)	520 Euro
Regen- und Lichtsensor	130 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	520 Euro
Tempomat	250 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	940 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	40 Euro <sup>o</sup>
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	550 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.290 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar (3-geteilt)	200 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innenspiegel)	490 Euro <sup>o</sup>
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Einparkhilfe hinten (und vorn)	650 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	660 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	1,8
Alltagstauglichkeit	3,1	Lenkung*	2,1
Sicht	2,4	Bremse	1,2
Ein-/Ausstieg	3,1	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Kofferraum-Volumen*	3,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,4	Kindersicherheit	2,2
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	1,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,9</b>
Raumangebot vorne*	2,4	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	4,1
Raumangebot hinten*	4,1	Schadstoffe	1,6
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,0</b>		
Federung	2,1	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>5,1</b>
Sitze	1,8	Betriebskosten*	5,2
Innengeräusch	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,3
Klimatisierung	2,2	Wertstabilität*	2,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,4</b>	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	1,2	Fixkosten*	5,1
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Schaltung	1,2		
Getriebeabstufung	1,5		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen