



BMW 225i Active Tourer Luxury Line Steptronic

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (170 kW / 231 PS)

B MW bietet den Active Tourer auch mit einem leistungsstarken Turbobenziner an. Der 225i sorgt mit seinen 231 PS für fulminante Fahrleistungen. Nach lediglich 6,6 Sekunden soll der Van die 100 km/h-Marke geknackt haben. Die serienmäßige Automatik harmoniert dabei gut mit dem Motor und sorgt zusammen mit den sicheren Fahreigenschaften für viel Fahrspaß. Weniger harmonisch wirkt dagegen der Frontantrieb, der bei hoher Leistungsabforderung mit den 350 Nm Drehmoment überfordert wirkt. Nicht überzeugen kann der Verbrauch, der im EcoTest bei 7,0 l/100 km liegt - mehr als drei Sterne sind damit im Umweltranking nicht zu holen. Der erste Familienvan aus dem Hause BMW überzeugt schon beim Einsteigen durch sein großzügiges Raumangebot. Auf Wunsch wird die Variabilität des Vans durch eine Sitzverstellung im Fond sowie eine klappbare Beifahrersitzlehne erhöht. Auf den serienmäßigen Ledersitzen (Luxury Line) nimmt man bequem Platz und hat dank der leicht erhöhten Sitzposition eine gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Die sehr breiten A-Säulen verdecken aber die Sicht beim Abbiegen erheblich. Die Kindersicherheit ist insgesamt gut. Dass der Mittelsitz im Fond aber nicht für Kindersitze geeignet ist, ist unverständlich. Das Sicherheitsniveau des Active Tourer liegt hoch. Es sind viele Assistenzsysteme lieferbar. Vor allem der Driving Assistant und die LED-Scheinwerfer sind echte Kaufempfehlungen. Der 225i Active Tourer kostet in der getesteten Version mindestens 40.300 Euro. Das ist für einen Van in dieser Klasse schlicht übertrieben.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. Mercedes B-Klasse, VW Golf Sportsvan.

+ großzügiges Raumangebot, viele Assistenzsysteme erhältlich, helle LED-Scheinwerfer lieferbar, hervorragende Fahrleistungen

- hoher Verbrauch, wuchtige A-Säulen stören beim Abbiegen, Mittelsitz im Fond nicht für Kindersitze geeignet, sehr teuer



ADAC-URTEIL

2,1

AUTOTEST

4,9

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4

Familie

3,3

Stadtverkehr

2,8

Senioren

2,2

Langstrecke

2,7

Transport

1,7

Fahrspaß

3,5

Preis/Leistung

Stand: Dezember 2014
Text: D. Silvestro

+ Der BMW 2er Active Tourer zeigt sich insgesamt gut verarbeitet und bietet nur in einigen Details noch Raum für Verbesserungen. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Türen schließen mit sattem Klang und die Spaltmaße verlaufen schmal. Nicht perfekt versiegelte Blechfalze an der Heckklappe oder der fehlende Klarlack an der Innenseite der Motorhaube stellen zwar keine gravierenden Mängel dar, schmälern aber den Qualitätseindruck im Vergleich zu anderen BMW-Modellen. Einen hochwertigen Eindruck hinterlassen der Koffer- und Innenraum. Der Kofferraum ist komplett mit kratzunempfindlichen Materialien verkleidet. Der Innenraum ist weitgehend solide gefertigt. Alle Anbauteile sitzen passgenau und die Oberflächen der direkt im Sichtfeld des Fahrers liegenden Teile wie der obere Bereich des Armaturenbrettes oder die A-Säulen-Verkleidungen sind aufgeschäumt bzw. mit Stoff bezogen. Verbesserungspotential bieten dagegen die im unteren Bereich harten Tür- und Armaturenbrettverkleidungen. Wählt man die im Testwagen verbaute Ausstattungslinie "Luxury Line", versprüht der Innenraum durch Interieurleisten in Holzoptik und Kontrastnähte an Armaturenbrett und Mittelkonsole einen Hauch an Noblesse. Der Unterboden ist weitgehend durch Verkleidungen aerodynamisch optimiert und der Motorraum nach unten geschlossen. Nur im Bereich der Hinterachse wirkt der Unterboden des BMW zerklüftet. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert, der Verschluss lässt sich leicht öffnen und in einer praktischen Halterung an der Klappe fixieren. Der Benziner kann nicht versehentlich mit Diesel betankt werden. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, die Schweller werden durch Einstiegsleisten gegen Kratzer geschützt (Luxury Line).

- Es fehlen Schutzleisten an den Fahrzeugflanken, die den Lack bei unvorsichtig geöffneten Türen vor Beschädigungen schützen könnten. An Front- und Heckschürze sieht es nicht besser aus, kleine Rempfer können zu teuren Reparaturen führen, weil die Stoßfänger einteilig und durchgehend lackiert sind.

Die Alltagstauglichkeit des 225i Active Tourer fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die Transporteigenschaften sind insgesamt zufriedenstellend. Die Zuladung fällt mit 440 kg für einen Van aber nicht besonders großzügig aus. Auch die zulässige Anhängelast könnte noch etwas großzügiger sein. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.500 kg, ungebremste bis 750 kg gezogen werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg zulässig, eine Reling gibt es nur gegen Aufpreis (nicht im Testwagen). Mit dem serienmäßigen 51 l-Tank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von lediglich 725 km realisieren (berechnet auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Wem das nicht genug ist, kann optional auch einen 61 l-Tank ordern, was Reichweiten von rund 870 km ermöglicht.

+ Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg. Damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger montiert und schwerere Fahrräder (z.B. zwei E-Bikes) transportiert werden. Man kann auch eine Heckgepäckträger-Vorbereitung ordern, die gegenüber einer Anhängerkupplung deutlich günstiger ist, sich jedoch nur für Fahrradheckträger aus dem BMW Originalzubehör eignet.

- Serienmäßig findet man lediglich ein Reifenpannenset an Bord. Gegen Aufpreis gibt es aber auch Runflat-Reifen, die es ermöglichen, bei einer Reifenpanne noch eine gewisse Distanz bei erhöhter Vorsicht weiterzufahren. So ist z.B. auf der Autobahn kein Reifenwechsel nötig. Ein schmales Notrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel kann man ebenfalls optional ordern (nicht im Testwagen).

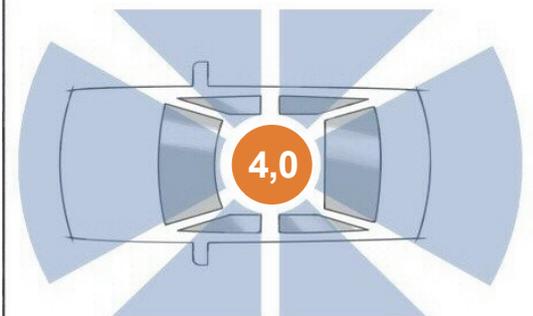
+ Im Sichtkapitel punktet der 2er Active Tourer vor allem durch die vielen Assistenten die das Rangieren vereinfachen sowie das optionale Lichtsystem. Dank der leicht erhöhten Sitzposition hat man einen guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die großen Außenspiegel bieten einen guten Blick auf den nachfolgenden Verkehr. Beide Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Gegen Aufpreis blenden beide Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Einen automatisch abblendenden Innenspiegel findet man ebenfalls optional an Bord (beides im Testwagen). Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wischbereich - der Wischer auf der Beifahrerseite wischt dank eines speziellen Gelenks etwas weiter ins Eck. Um das Einparken und Rangieren zu erleichtern, gibt es für den 2er Active Tourer eine Reihe an Assistenten. Eine Einparkhilfe hinten ist im Ausstattungspaket Luxury Line bereits enthalten. Möchte man zusätzlich auch vorn eine Einparkhilfe haben, kann man diese zusammen mit einem Einparkassistenten ordern. Der Parkassistent vermisst während der Vorbeifahrt den seitlichen Parkraum und lenkt auf Knopfdruck selbstständig in eine geeignete Parklücke. Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Das Heck des BMW lässt sich zwar gut abschätzen, die optionale Rückfahrkamera ist aber dennoch ein empfehlenswertes Extra, da niedrige Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug nicht gut erkannt werden können. Der 2er ist serienmäßig mit Halogenscheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis sind die im Testwagen verbauten LED-Scheinwerfer erhältlich. Sie leuchten die Fahrbahn homogen aus, besitzen einen natürliche Lichtfarbe und einen guten Kontrast. Das Abblendlicht dürfte aber noch etwas heller sein. Bei Wahl der LED-Scheinwerfer findet man statisches Abbiegelicht an Bord. Wählt man den optionalen Driving Assistant, gibt es auch einen Fernlichtassistenten (im Testwagen).

- Bei der Rundumsichtmessung kann der Active Tourer nicht komplett überzeugen. Dank versenkbarer Kopfstützen im Fond und den zusätzlichen Dreiecksfenstern an den hinteren C-Säulen fällt der Blick nach hinten noch akzeptabel aus, vorn sind die Sichteinschränkungen jedoch enorm. Die A-Säulen sind zwar zweigeteilt, die kleinen Dreiecksfenster liegen aber zu tief. Somit laufen die zwei Holme der A-Säule direkt auf der Höhe des Augenpunktes zusammen und verdecken einen großen Sichtbereich. In einer Kurve oder beim Abbiegen können andere Verkehrsteilnehmer dadurch verdeckt werden. Der Innenspiegel fällt sehr klein aus und bietet somit nur ein mäßiges Bild des rückwärtigen Verkehrs. Dynamisches Kurvenlicht ist für das Fahrzeug nicht erhältlich. BMW verlangt beim Active Tourer für beheizbare Außenspiegel immer noch Aufpreis (Außenspiegelpaket). Das ist in dieser Preisklasse absolut unverständlich.

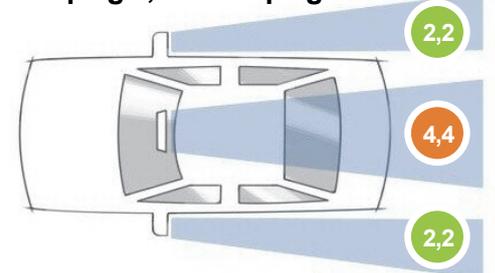


Dank nicht allzu breiter Dachsäulen und versenkbarer Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten noch akzeptabel.

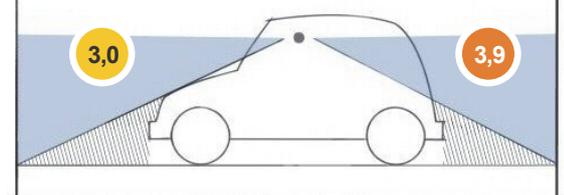
Rundumsicht



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

Ein-/Ausstieg

⊕ Insgesamt steigt man im Active Tourer recht angenehm ein und aus. Die Vorteile, die sich durch die erhöhte Sitzposition ergeben, verspielt sich der BMW aber größtenteils durch den zu breiten Schweller, an dem man leicht hängen bleiben und sich die Kleidung verschmutzen kann. Zudem muss man die Beine recht weit anheben, um den Schweller zu überwinden. Komfortabel ist der recht hohe Türausschnitt und die nicht so flach verlaufende Dachlinie, was ein aufrechtes Ein- und Aussteigen ermöglicht. Auch hinten steigt man komfortabel ein, da die Fondtüren weit öffnen und einen hohen Einstiegsbereich frei geben. Wie schon vorn stört aber auch im Fond der breite Schweller. Serienmäßig lässt sich das Fahrzeug mit einer Funkfernbedienung ver- und entriegeln. Zusätzlich können damit die Heckklappe geöffnet, sowie durch langes Drücken der Tasten die Fenster geöffnet oder geschlossen werden. Optional findet man das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem an Bord. Zum Öffnen/Schließen muss der Türgriff berührt werden. Das Fahrzeug verriegelt sich aber nicht selbstständig, wenn man sich vom Fahrzeug entfernt. Die Türaufhalter sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen sicher offen. Die vorderen Türen besitzen drei Rastungen. In der ersten Rastung schwingt die Türe nicht zu weit auf, was in engen Parklücken von Vorteil ist. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Dank des in der Luxury Line enthaltenen optionalen Lichtpakets beleuchten die Scheinwerfer beim Verlassen des Fahrzeugs noch für kurze Zeit das Vorfeld des Fahrzeugs. Zudem gibt es dann eine Ausstiegsbeleuchtung an den Türen und beleuchtete Türgriffe.

Kofferraum-Volumen*

Der Testwagen war mit der optionalen Sitzverstellung der Fondsitze ausgestattet. Die Rücksitze sind dadurch um bis zu 13 cm längs verschiebbar. Sind die Rücksitze ganz nach hinten geschoben, haben im Active Tourer bis zur Gepäckraumabdeckung gemessen 280 l Platz. Entfernt man die Abdeckung, lassen sich bis zum Dach 420 l einladen. Dann können maximal sieben Getränkeboxen transportiert werden.

⊕ Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 685 l (bis Fensterunterkante) bzw. 1.255 l (gemessen bis zum Dach) in den Kofferraum.



Mit 360 l Volumen bietet der Active Tourer etwas mehr Platz für das Gepäck als der Sportsvan von VW.

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und dank einer gut erreichbaren Griffmulde auch leicht wieder schließen. Optional gibt es eine elektrische Heckklappenbetätigung. Wählt man das Convenience Paket, lässt sich die Heckklappe zusätzlich durch einen Sensor in der Heckstoßstange mit einer Fußbewegung berührungslos öffnen und schließen (beides nicht im Testwagen). Die Heckklappe öffnet weit. Personen bis über 1,85 können unter der geöffneten Klappe stehen. Größere Personen sollten aber darauf achten, sich nicht den Kopf am abstehenden Schlossbügel zu stoßen. Die Ladekante liegt nur 67 cm über der Fahrbahn. Das Gepäck muss dadurch nicht zu weit angehoben werden. Der Kofferraum-Ladeboden ist mit der Ladekante eben, was das Ein- und Ausladen vereinfacht. Die Ladeöffnung ist sehr hoch und breit genug, somit kann man auch sperriges Gepäck im gut nutzbaren Kofferraum verstauen. Da der Kofferraum nicht zu tief ist, lassen sich auch nach vorn gerutschte Gegenstände problemlos erreichen. Die Kofferraumbeleuchtung ist dank einer hellen LED-Leuchte zufriedenstellend (im Licht-Paket enthalten, Serie beim Luxury Line).

1,7 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und mit wenig Kraftaufwand. Wählt man die im Testwagen verbaute optionale Sitzverstellung im Fond, können die Rücksitzlehnen auch vom Kofferraum aus auf Knopfdruck nach vorn geklappt werden. Im Kofferraum findet man viele zusätzliche Ablagen vor. Unter dem Kofferraum gibt es ein Fach mit zusätzlichen 85 l Stauvolumen. Stabile Ösen, kleine Fächer links und rechts in der Seitenverkleidung (rechts mit Netz), ein Gummiband und einen 12V-Anschluss findet man ebenfalls im Kofferraum. Optional kann man ein Kofferraum-Trennnetz ordern. Es verhindert, dass Gepäck bei starken Bremsungen nach vorn rutschen kann. Neben einem einhängbaren Skisack gibt es gegen Aufpreis auch eine klappbare Beifahrersitzlehne, was den Transport langer Gegenstände erleichtert (alle drei Sonderausstattungen nicht im Testwagen verbaut).
- Der Mittelgurt im Fond ist sehr ungünstig am Dach fixiert. Möchte man den kompletten Kofferraum zum Transport nutzen, muss man den Mittelgurt erst umständlich aushängen.

1,8 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Die Bedienung des 2er Active Tourers fällt nicht schwer. Schon nach kurzer Eingewöhnung kommt man mit den Grundfunktionen des Fahrzeugs gut zurecht. Etwas mehr Eingewöhnung erfordert das i-Drive Bediensystem. Prinzipiell ist die Bedienlogik einfach, doch bis man mit den vielen Funktionen zurecht kommt, dauert es.

+ Das Lenkrad liegt gut zur Hand und lässt sich in einem weiten Bereich in der Höhe und Weite anpassen. Auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Automatikwählhebel ist gut erreichbar in der Mittelkonsole untergebracht und in seiner Funktion logisch aufgebaut. Gegenüber anderen BMW-Modellen werden die Fahrstufen nicht durch Antippen des Wählhebels, sondern ganz klassisch durch eine Schaltgasse gewechselt. In der Funktion birgt das aber keine Nachteile und erfordert sogar etwas weniger Eingewöhnung. Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten, aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf im Armaturenbrett (Serie). Das Licht lässt sich mittels beleuchtetem Drehschalter im Armaturenbrett aktivieren. Ein Licht- und Regensensor ist beim Active Tourer Serie. Der Regensensor lässt sich über eine extra Taste im rechten Lenkstockhebel einschalten. Die Nebelleuchten werden durch Tasten neben dem Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die Tachoinstrumente sind klar gezeichnet und lassen sich sowohl tagsüber, als auch bei Nacht einwandfrei ablesen. Für alle wichtigen Funktionen gibt es Anzeigen und Kontrollleuchten. Eine Öltemperaturanzeige ist vorhanden, es gibt aber dafür kein klassisches Zeigerinstrument. Man muss die Temperatur im Bordcomputer abrufen. Wählt man den im Testwagen verbauten Driving Assistant, findet man im Kombiinstrument ein großes Display, das eine Vielzahl an Anzeigemöglichkeiten besitzt und u.a. eine Balkenanzeige für den Momentanverbrauch beinhaltet. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist logisch aufgebaut und einfach zu bedienen. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert (optional). Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und lassen sich auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe noch schließen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen (optionales Außenspiegelpaket). Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet und im Dunkeln beleuchtet.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität befindet sich auf hohem Niveau.

Für den Active Tourer gibt es ein Head-Up-Display, welches die für den Fahrer wichtigen Informationen in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet (im Umfang Navigation Plus enthalten, nicht im Testwagen). Ein Tempomat ist bei Wahl des Luxury Line Pakets Serie, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) ist im Driving Assistant Plus enthalten (nicht im Testwagen). Das ACC funktioniert kamerabasiert, kann deshalb nur bis 140 km/h eingesetzt werden und bietet auch nicht die Zuverlässigkeit teurerer ACC-Systeme, die in der Regel auch auf Radarsensoren zurückgreifen. Das im Testwagen verbaute Navigationssystem mit 6,5-Zoll-Display ist in optimaler Höhe angeordnet. Die Bedienung mittels i-Drive System ist nach einer gewissen Übung recht einfach. Es gibt acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Das optionale Hifi-Lautsprechersystem bietet eine hohe Klangqualität. Die Vordersitze sind gegen Aufpreis elektrisch einstellbar, der Fahrersitz hat zudem eine Memory-Funktion. Helle LED-Leseleuchten vorn und hinten sind im Lichtpaket enthalten (Luxury Line). Becherhalter, Flaschenhalter in den Türen und zusätzliche Fächer in der Mittelkonsole und Mittelarmlehne bieten genügend Ablagemöglichkeiten. Im Fond gibt es Netze an der Rückseite der Vordersitze (keine geschlossenen Lehnentaschen), sowie kleine Türfächer und Becherhalter in der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und klimatisiert. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dem Fahrer eine Warnung im Kombiinstrument angezeigt.

⊖ Das Klimabedienteil ist sehr tief angeordnet. Um Einstellungen daran vorzunehmen, muss der Fahrer seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden. Ein Radio ist zwar im Active Tourer Serie, für ein CD-Laufwerk muss man aber Extra bezahlen. Um vom Fahrerplatz aus eine voll geöffnete Tür zu schließen, muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, da dann der Türgriff zu weit weg ist. Die Mittelarmlehne vorn stört stark beim An- und Abschnallen. Der für den hinteren Mittelsitz am Dachhimmel angebrachte Gurt ist umständlich zu erreichen und anzulegen.

1,7 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot für die vorderen Insassen fällt großzügig aus. Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch deutlich größere Personen ausreichen. Dank der hohen Dachlinie und der großzügigen Innenbreite hat man in dem Van ein gutes subjektives Raumempfinden. Nur die wuchtigen und recht nah am Kopf verlaufenden A-Säulen schränken das Raumgefühl ein.

2,0 Raumangebot hinten*

Die Innenbreite ist angenehm. Zwei Personen sitzen sehr entspannt. Für drei Personen nebeneinander wird es aber schon eng. Das Raumempfinden ist zufriedenstellend. Durch die hohe Seitenlinie und die wichtige C-Säule, die sich genau auf Kopfhöhe befindet, ist das subjektive Empfinden aber nicht ideal.

⊕ Auch hinten kann der Active Tourer mit einem äußerst großzügigen Raumangebot punkten. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit der Fondinsassen dank der im Testwagen verbauten optionalen Sitzverstellung für über zwei Meter große Personen. Ohne Sitzverstellung wäre die Beinfreiheit deutlich eingeschränkter. Limitierend ist die Kopffreiheit, die aber dennoch für knapp 1,95 m Personen ausreicht.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

3,3 Innenraum-Variabilität

Serienmäßig bietet der 2er Active Tourer nur eine mäßige Innenraum-Variabilität. Es lassen sich die Rücksitzlehnen geteilt umklappen und die Vordersitze in Liegestellung bringen. Optional kann man aber die optionale Sitzverstellung im Fond ordern. Dann sind die Rücksitze asymmetrisch geteilt um bis zu 13 cm längs verschieb- und die Neigung der Sitzlehne einstellbar (Sitzverstellung im Testwagen verbaut).

2,2 KOMFORT

2,3 Federung

Für den Active Tourer gibt es neben dem Standardfahrwerk entweder ein M Sportfahrwerk mit 10 mm Tieferlegung oder ein einstellbares Sportfahrwerk (Dynamische Dämpfer Control), das im Testwagen verbaut war. Dabei lassen sich über den Fahrerlebnisschalter in der Mittelkonsole zwei unterschiedliche Dämpferkennlinien anwählen (Comfort und Sport). Das Fahrwerk passt sich aber nicht wie bei den teureren adaptiven Dämpfern automatisch der Fahrsituation an. Schon in der Comfort-Stellung besitzt das Fahrwerk eine straffe Grundabstimmung, die den sportlichen Charakter des Vans unterstreicht. Vor allem grobe Unebenheiten werden recht deutlich zu den Insassen durchgereicht. Bei feinen Unebenheiten reagiert das Fahrzeug nervös und es sind immer leichte Vibrationen im Innenraum spürbar. Schlaglöcher und Querfugen dringen deutlich durch, hier hätte dem Fahrwerk ein etwas sensibleres Ansprechverhalten gut getan. Sowohl das Verhalten auf Kopfsteinpflaster, als auch der Langsamfahrkomfort in der Stadt gehen dagegen in Ordnung. Schaltet man in den Sport-Modus, spricht das Fahrwerk nochmals ein Stück straffer an. In der Summe ist für den Alltag das Standard-Fahrwerk die beste Wahl. Das einstellbare Sportfahrwerk verbessert nicht merklich den Komfort sondern sorgt lediglich für eine extra Portion Sportlichkeit.

⊕ Lange Bodenwellen werden selbst bei voller Beladung einwandfrei abgefedert und bringen den Active Tourer nicht aus der Ruhe. Sowohl die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven als auch die Aufbaubewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen für einen Van gering aus. Schaltet man in den Sport-Modus, werden Aufbaubewegungen und Seitenneigung nochmals leicht verringert.

2,3 Sitze

Bei Wahl des "Luxury Line"-Pakets findet man eine Lederausstattung an Bord. Die recht straff gefederten Vordersitze sorgen insgesamt für einen angenehmen Sitzkomfort und bieten eine zufriedenstellende Körperunterstützung. Sowohl die Lehne als auch die Sitzfläche sind ordentlich ausgeformt. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist befriedigend. Der Langstreckenkomfort ist mit den Standardsitzen zwar nicht schlecht, mit den optionalen Sportsitzen (nicht im Testwagen) lässt sich dieser aber nochmals ein gutes Stück steigern. Auf der straff gepolsterten Rücksitzbank sitzt man insgesamt zufriedenstellend. Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man zwar eine gute Oberschenkelunterstützung, da die Lehne und Sitzfläche aber wenig konturiert sind, findet man nur wenig Halt. Die optionale Sitzeinstellung im Fond mit einstellbarer Lehnenneigung ist ein empfehlenswertes Extra, da die Lehne der Standardrücksitze sehr steil steht und man eine entsprechend unbequeme Sitzhaltung hat. Mit der im Testwagen verbauten Sitzverstellung im Fond lässt sich dagegen die Lehnenneigung justieren, was den Komfort merklich verbessert.

⊕ Beide Vordersitze lassen sich bei Wahl der elektrischen Sitzeinstellung sowohl in der Höhe, als auch in der Neigung einstellen. Gegen Aufpreis gibt es in der Höhe und Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen (beides im Testwagen). Fuß- und Beinabstützung sind für den Fahrer einwandfrei.

– Die Ledersitze sind zwar im oberen Bereich der Lehne perforiert, doch da weder die Sitzfläche noch die Lenden-Bereiche atmungsaktiv gestaltet sind, schwitzt man bei warmen Temperaturen schnell.

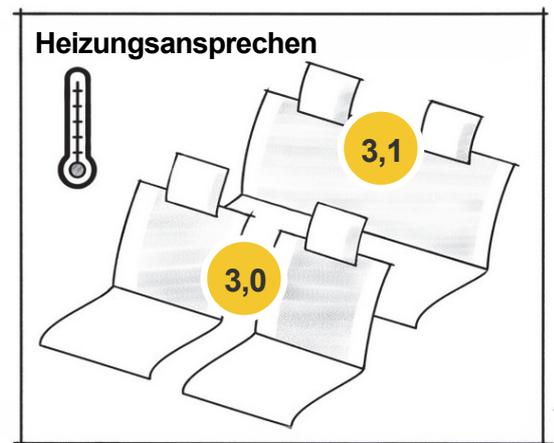
1,9 Innengeräusch

+ Der im Innenraum ermittelte Geräuschpegel fällt beim 225i Active Tourer niedrig aus. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 67,6 dB(A) gemessen. Fahrgeräusche sind sehr gut gedämmt und dringen kaum bis zu den Insassen durch. Windgeräusche sind nicht aufdringlich, nehmen aber mit steigender Geschwindigkeit deutlich zu. Der Benzinmotor läuft äußerst leise und ist einwandfrei gekapselt. Motorgeräusche dringen nur bei hohen Drehzahlen und unter Last in den Innenraum.

2,2 Klimatisierung

In der Ausstattungsvariante Luxury Line findet man serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Die Heizleistung des 225i geht vorn wie hinten in Ordnung. Alle Sitzplätze werden gleichmäßig und in zufriedenstellender Zeit erwärmt. Vor allem die Fußbereiche werden dabei schnell aufgeheizt, was für ein hohes Behaglichkeitsempfinden sorgt.

+ Fahrer und Beifahrer können separat ihre Wunschtemperatur vorwählen. Die Luftmengenverteilung erfolgt dagegen nur für beide Insassen zusammen und nur in vorgegebenen Kombinationen. Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschaltung, einen Aktivkohlefilter sowie einen Sonnen- und Beschlagsensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden.



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

1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen die sich mit dem 231 PS starken 225i Active Tourer realisieren lassen, sind tadellos. Der 2,0-l-Turbobenziner hat mit dem rund 1,5 t schweren Active Tourer leichtes Spiel, was für Sportwagen-ähnliche Fahrleistungen sorgt. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen nur 3,5 s. Bis zur angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h zieht der Motor vehement an. Beeindruckend ist, dass bereits bei 1.250 1/min das maximale Drehmoment von 350 Nm anliegt.

1,8 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Vierzylinder-Turbomotors kann überzeugen. Im normalen Fahrbetrieb dringen kaum Vibrationen in den Innenraum. Nur bei niedrigen Drehzahlen sind diese unter Last leicht am Lenkrad spürbar. Dann ist auch ein leichtes Dröhnen im Innenraum zu vernehmen, was aber kaum störend ist.

1,5 Schaltung

⊕ Die im 225i serienmäßig verbaute Achtgang-Automatik arbeitet zwar im Active Tourer nicht ganz so fein, wie man es von den größeren BMW-Modellen mit Automatik gewohnt ist, insgesamt geht der Schaltkomfort aber dennoch in Ordnung. Die Wechsel der Gangstufen erfolgen weitgehend spontan und meist ruckfrei. Nur bei Kickdown dauert es gelegentlich etwas, bis der richtige Gang gewählt wird. Dann ruckt es auch gelegentlich bei Schaltvorgängen. Sehr gut ist das Schaltschema des Automatikwählhebels. Im Gegensatz zu anderen BMW-Modellen erhält man beim Wechseln der Schaltstufe eine haptische Rückmeldung, da der Wählhebel in der gewählten Stufe (P,R,N,D) einrastet. Der Wechsel vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang erfolgt schnell genug, dauert aber geringfügig länger, als in anderen BMW-Modellen. Das im Testwagen verbaute Steptronic Sport Getriebe besitzt zusätzlich Schaltpaddel am Lenkrad, mit denen die Gänge manuell gewechselt werden können. Anfahren klappt dank der einwandfrei funktionierenden Kriechfunktion problemlos. Eine Berganfahrhilfe unterstützt beim Anfahren am Berg, indem die Bremse noch für kurze Zeit betätigt bleibt. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Der Motor springt beim Wechsel vom Brems- auf das Gaspedal spontan wieder an, was zügiges Weiterfahren ermöglicht.

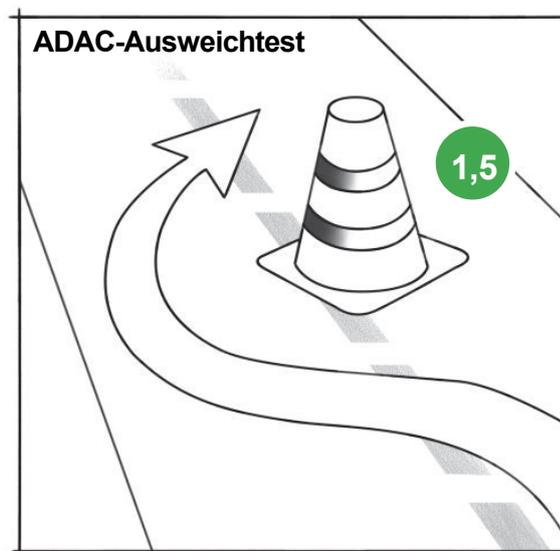
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die acht Gänge sorgen für eine feine Gangabstufung. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander und zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Durch die große Spreizung und die lange Gesamtübersetzung fallen die Drehzahlen äußerst niedrig aus. Bei 130 km/h dreht der Benzinmotor mit gerademal 2.300 1/min.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Active Tourers ist gut. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug sehr spontan, stabilisiert sich aber schnell und mit kaum Nachpendeln. Bei Spurrillen und einseitigen Fahrbahnverwerfungen hält das Fahrzeug zufriedenstellend die Spur. Der Geradeauslauf geht insgesamt in Ordnung. Den ADAC Ausweichtest meistert der Van mit Bravour. Der Ausweichbefehl wird schnell umgesetzt, beim Gegenlenken drängt das Heck leicht, wird dann durch das ESP stabilisiert und neigt dann zum Untersteuern. Dadurch kann man problemlos in die ursprüngliche Fahrspur zurücklenken. Das Eigenlenkverhalten des Active Tourer ist deutlich untersteuernd. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen zwar hoch, fährt man aber zu schnell, reißt abrupt die Haftung ab und das Fahrzeug schiebt über die Vorderräder. Dieses Verhalten ist zwar unkritisch, da dann sofort das ESP stabilisierend eingreift, dem Fahrer wird dadurch aber kein perfektes Fahrgefühl vermittelt. Der Grenzbereich sollte sich etwas früher ankündigen. Lastwechselreaktionen sind dem Active Tourer weitgehend fremd.



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.

– Die Traktion des leistungsstarken Fronttrieblers ist trotz des elektronischen Sperrdifferenzials nur mäßig. Bei starkem Beschleunigen drehen oft die Räder kurz durch und die Traktionskontrolle hat Mühe, die Leistung im Zaum zu halten. Es sind dann auch deutlich Antriebseinflüsse in der Lenkung vorhanden.

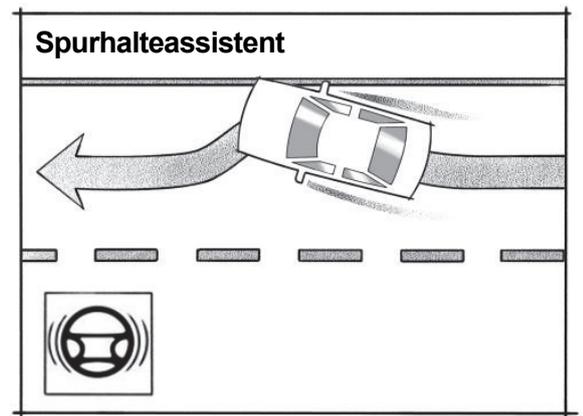
2,6 Lenkung*

+ Für den Active Tourer gibt es optional eine variable Sportlenkung, die den Lenkwinkel der Vorderräder in Abhängigkeit des Lenkeinschlages variabel anpasst. Dadurch fallen die Lenkwinkel bei höherem Lenkeinschlag deutlich geringer aus. Mit der im Testwagen verbauten variablen Sportlenkung sind nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig, um von ganz links nach ganz rechts zu lenken. Der Kraftaufwand, um das Lenkrad im Stand zu drehen, könnte dabei aber etwas geringer ausfallen. Im Fahrbetrieb überzeugt die Lenkung mit einem spontanen Ansprechen aus der Mittellage heraus und bietet dem Fahrer dabei eine gute Rückmeldung. Die Mittellage der Lenkung ist prinzipiell gut erfüllbar, lenkt man aber mehrmals hintereinander schnell aus der Nulllage heraus, schwankt das Lenkmoment, was für ein diffuses Lenkgefühl sorgt. Bei höheren Lenkwinkeln zeigt sich die Lenkung äußerst präzise und gibt dem Fahrer eine gute Rückmeldung.

– Der Wendekreis des Active Tourer fällt mit 11,5 m für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse recht groß aus. Bei starkem Beschleunigen sind deutliche Antriebseinflüsse an der Lenkung spürbar.

1,2 Bremse

+ Der 225i überzeugt mit einem sehr kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 33,8 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Pirelli PZero 91W der Größe 225/45 R18). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei starker Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in der Kurve ist gut.

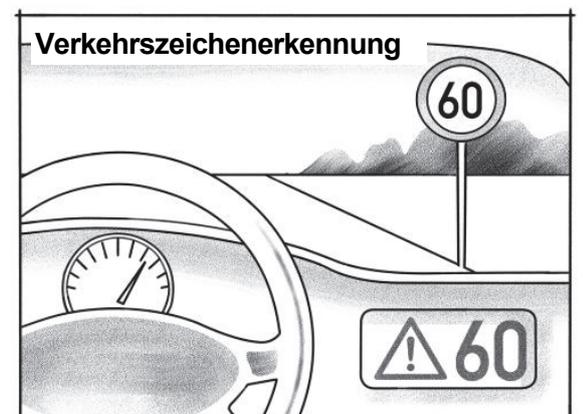


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

1,6 SICHERHEIT

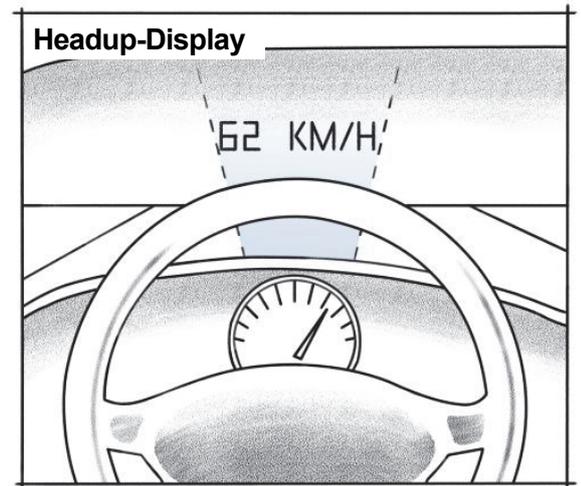
1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der 2er Active Tourer ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Zusätzlich findet man immer ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord, das dem Fahrer die aktuellen Reifendrucke anzeigt und im Falle eines Druckverlusts eine Warnung ausgibt. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlauf Eigenschaften erhältlich (Run-Flat), die im Falle einer Reifenpanne für eine höhere Fahrstabilität sorgen. Bei einer Vollbremsung blinken die Bremslichter, wodurch nachfolgende Verkehrsteilnehmer frühzeitig auf die Gefahrenbremsung aufmerksam gemacht werden. Zusätzlich wird dann im Stand die Warnblinkanlage aktiviert.

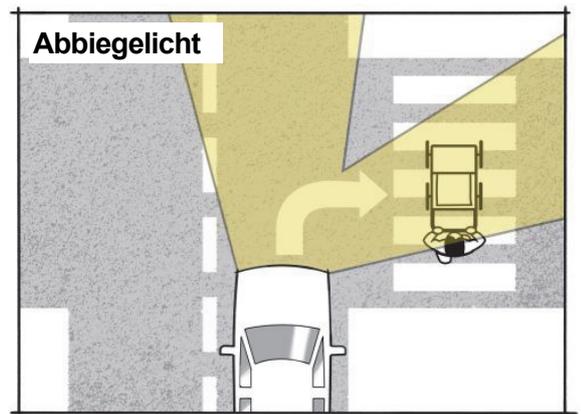


Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Der BMW ist serienmäßig mit einer kamerabasierten Kollisionswarnung samt City-Anbremsfunktion ausgestattet. Bei einem drohenden Auffahrunfall wird dem Fahrer frühzeitig eine Warnung angezeigt, bremsst der Fahrer nicht, wird im Stadtverkehr kurz vor dem Aufprall automatisch die Bremse aktiviert. Dadurch kann die Aufprallgeschwindigkeit reduziert, bzw. der Unfall ganz vermieden werden. Wählt man den empfehlenswerten "Driving Assistant" wird auch bei einer drohenden Kollision mit einem Fußgänger eine Warnung ausgegeben. Zusätzlich gibt es dann einen Spurverlassenswarner, eine Verkehrszeichenerkennung sowie einen Fernlichtassistenten. Bei Wahl der Navigation Plus findet man ein Head-Up-Display an Bord, das jedoch im Gegensatz zu den größeren BMW-Modellen nicht die Informationen in die Windschutzscheibe spiegelt, sondern diese auf eine ausfahrbare Scheibe oben am Armaturenbrett projiziert. Für den Fahrer ist das dennoch eine sinnvolle Zusatzfunktion, da der Blick nicht mehr so oft von der Straße abgewendet werden muss. Bei Wahl der optionalen LED-Scheinwerfer sind auch die Rückleuchten in LED-Technik ausgeführt. Dann gibt es auch statisches Abbiegelicht. Der Motor kann nur bei gedrücktem Bremspedal gestartet werden - ein versehentlicher Motorstart ist somit nicht möglich. Ein Speed-Limiter ist im Luxury-Line-Paket enthalten. Wählt man jedoch den optionalen Tempomaten, entfällt der Speed-Limiter.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



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.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

+ Im 2er Active Tourer sind serienmäßig Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags verbaut. Die Gurte der beiden Vordersitze sind mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Damit erreicht der Active Tourer bei den ADAC Crashtests ein gutes Ergebnis. Für den Insassenschutz gibt es 84 % der möglichen Punkte. Insgesamt erreicht der Van die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest (Stand: 11/2014). Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für Personen bis 1,85 m weit genug herausziehen. Sie befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls gut wirken zu können. Personen auf den vorderen Sitzen werden optisch und akustisch ermahnt sich anzuschnallen; für die hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall höhere Zugkräfte an den Türen aufgebracht werden. Serienmäßig ist ein intelligentes Notrufsystem verbaut. Wird bei einem Unfall der Crash- oder Airbagsensor ausgelöst, wird die erweiterte Notruf Funktion automatisch aktiviert. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition, die Anzahl der Insassen und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprechverbindung aufgebaut. Im Kofferraum findet man stabile Verzurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck. Das Warndreieck ist gut erreichbar im Kofferraumdeckel untergebracht.

- Die Kopfstützen im Fond lassen sich nur für rund 1,70 m große Personen weit genug herausziehen (Testwagen mit optionaler Sitzverstellung im Fond ausgestattet). Der Abstand zum Kopf ist zufriedenstellend.

1,5

Kindersicherheit

- ⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Van bei den ADAC Crashtests gute 85 % der möglichen Punkte. Beide Außensitze im Fond und der Beifahrersitz eignen sich im Active Tourer zum Transport von Kindersitzen. Auf den Außensitzen hinten findet man serienmäßig das Isofix-Befestigungssystem samt Ankerhaken vor. Dank der guten Zugänglichkeit des Systems lassen sich Isofix-Kindersitze einfach befestigen. Gegen Aufpreis gibt es auch auf dem Beifahrersitz ein Isofix-System. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze aller Altersgruppen auch problemlos mit den Gurten befestigen. Die Zugänglichkeit ist gut, die Gurtschlösser sind fest fixiert und die Gurtlänge reicht auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist im Active Tourer Serie. Auch auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos mit den Gurten befestigt werden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.
- ⊖ Der Sitzplatz hinten in der Mitte eignet sich aufgrund der ungünstigen Form und den nicht passenden Gurtanlenkungen nicht zum Transport von Kindersitzen. Laut Betriebsanleitung ist der Sitz ohnehin nicht für Kindersitze geeignet.

2,6

Fußgängerschutz

Bei den ADAC Crashtests erhält der Active Tourer für den Fußgängerschutz 60 % der möglichen Punkte. Das Fahrzeug ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungspotenzial damit senkt. Zu aggressiv gestaltet sind aber dennoch die äußeren Bereiche der Motorhaubenvorderkante sowie der Rahmen der Windschutzscheibe.

2,9

UMWELT/ECOTEST

4,1

Verbrauch/CO₂*

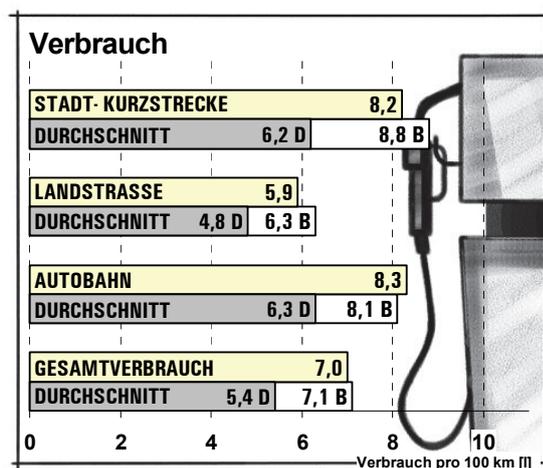
- ⊖ Der CO₂-Ausstoß des 225i liegt für diese Fahrzeugklasse hoch. Mit einer CO₂-Bilanz von 190 g/km erreicht der Active Tourer nur 19 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest. Der im ADAC EcoTest ermittelte Verbrauch liegt bei hohen 7,0 l/100 km. Innerorts sind es 8,2 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 8,3 l/100 km.

1,7

Schadstoffe

In der Summe verpasst der 225i Active Tourer mit 62 Punkten deutlich den vierten Stern im ADAC EcoTest und muss sich mit drei von fünf Sternen zufrieden geben.

- ⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt recht niedrig, auch wenn im anspruchsvollen Autobahnzyklus der CO-Ausstoß leicht ansteigt. Das reicht für gut 43 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel.



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

4,9

AUTOKOSTEN

5,2

Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 225i nicht gerade sparsam mit dem Kraftstoff umgeht und zudem mit teurem Super-Plus homologiert ist, fallen die Kosten hoch aus.

4,8

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 Turbomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

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

– Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,8

Wertstabilität*

Für den 225i Active Tourer kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Auch wenn der 225i Active Tourer nicht schlecht ausgestattet ist, dass BMW für die getestete Version samt Luxury Line-Paket mindestens 40.300 Euro verlangt, ist trotz des leistungsstarken Motors nicht gerechtfertigt.

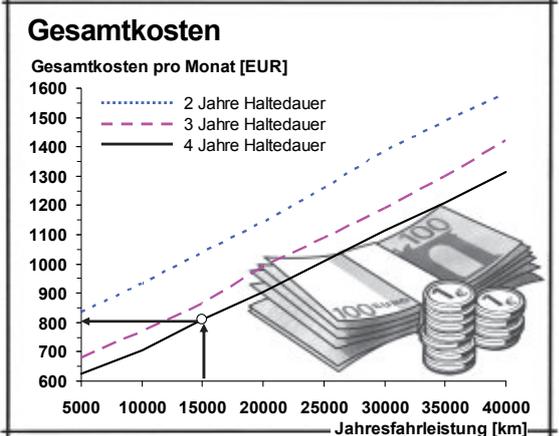
3,3

Fixkosten*

Während die jährliche KFZ-Steuer mit 128 Euro noch akzeptabel ausfällt, liegen die Versicherungskosten hoch. Besonders teuer zeigen sich die Kaskoeinstufungen (KH: 16; TK: 23; VK: 20).

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

– Vor allem der enorme Anschaffungspreis sowie die hohen Betriebskosten, die beim 225i auf einen zukommen, treiben die monatlichen Kosten nach oben. So kann der 225i Active Tourer bei den Gesamtkosten nicht punkten. Bei einer vierjährigen Haltedauer und einer Fahrleistung von 15.000 km pro Jahr muss man mit monatlichen Kosten von 809 Euro rechnen (inkl. Wertverlust).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeugheldauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 809 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	218i	220i	225i Steptronic	216d	218d	220d
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1997	4/1998	3/1496	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	141 (192)	170 (231)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1250	280/1250	350/1250	270/1750	330/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	9,2	7,5	6,6	10,6	8,9	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	230	240	195	208	227
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 SP	5,9 SP	5,8 SP	3,8 D	4,1 D	4,4 D
CO2 [g/km]	115	137	135	99	109	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/23	15/18/23	16/20/23	16/19/24	16/19/24	17/20/24
Steuer pro Jahr [Euro]	70	124	120	150	218	230
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	626	696	786	621	642	695
Preis [Euro]	27.200	30.850	37.950	28.950	31.050	34.500

- | | | | |
|-----------------|------------------------|------------------|------------------|
| Aufbau | | Versicherung | Kraftstoff |
| ST = Stufenheck | KT = Kleintransporter | KH = KFZ-Haftpf. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | TR = Transporter | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | GR = Großraumlimousine | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| C = Cabriolet | BU = Bus | | D = Diesel |
| RO = Roadster | GE = Geländewagen | | FG = Flüssiggas |
| KB = Kombi | PK = Pick-Up | | G = Erdgas |
| | | | E = Strom |

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1998 ccm
Leistung	170 kW (231 PS)
bei	4750 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/5,9/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	190 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4342/1800/1555 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2045 mm
Leergewicht/Zuladung	1530 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	51 l
Reichweite	725 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	145 Euro
Monatliche Werkstattkosten	71 Euro
Monatliche Fixkosten	105 Euro
Monatlicher Wertverlust	488 Euro
Monatliche Gesamtkosten	809 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/23
Grundpreis	40.300 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. LED-Scheinwerfer)	990 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
City-Notbremsfunktion (optional mit Personenerkennung)	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	500 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	990 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	650 Euro ^o
Tempomat (Luxury Line)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro ^o
Klimaautomatik (Luxury Line)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 950 ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	770 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten (Luxury Line)	Serie
Lackierung Metallic	660 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.250 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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