

Autotest



BMW 218d Active Tourer Sport Line Steptronic

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)



Kofferraumgröße geht mit 360 Litern in Ordnung. Auf Wunsch wird die Variabilität des Vans durch eine Sitzverstellung im Fond sowie eine klappbare Beifahrersitzlehne erhöht. Das Ein- und Aussteigen klappt dank erhöhter Sitzposition weitgehend problemlos. Auf den Sportsitzen (Sport Line) nimmt man bequem Platz und hat eine gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Die sehr breiten A-Säulen verdecken aber die Sicht beim Abbiegen erheblich. Die Kindersicherheit ist insgesamt gut. Kindersitze lassen sich auf den hinteren Außensitzen und dem Beifahrersitz problemlos montieren. Dass der Mittelsitz im Fond aber nicht für Kindersitze geeignet ist, ist unverständlich. Überzeugen kann der getestete Antrieb. Der 218d schiebt mit seinen 150 PS kräftig an, die Automatik schaltet sanft, und der Verbrauch liegt mit 5,1 l/100 km nicht zu hoch. Die Fahreigenschaften sind sicher und trotz Frontantrieb BMW-typisch sportlich, bei gleichzeitig genügend Restkomfort. Nur die Antriebseinflüsse, die bei beherztem Gasgeben an der Lenkung zerren, sind in einem BMW ungewohnt. 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 218d Active Tourer kostet in der getesteten Version mindestens 36.100 Euro. Auch wenn das Gesamtpaket stimmt, ist der Preis für einen Van in dieser Klasse schlicht übertrieben. Karosserievarianten: keine. Konkurrenten: u.a. Mercedes B-Klasse, VW Golf Sportsvan.



wuchtige A-Säulen stören beim Abbiegen, recht geringe Zuladung (445 kg), Mittelsitz im Fond nicht für Kindersitze geeignet, sehr teuer





Stand: Oktober 2014 Text: D. Silvestro

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

🔒 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 Ausstattungslinie "Sport Line", wird dem Innenraum des Active Tourer durch rote Ziernähte am Armaturenbrett und den Sitzen ein sportliches Flair verliehen. 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 Diesel besitzt einen Fehlbetankungsschutz, dadurch wird verhindert, dass versehentlich Benzin getankt wird. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, die Schweller werden durch Einstiegsleisten gegen Kratzer geschützt.

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



Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit der ersten Großraumlimousine aus dem Hause BMW fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Der Active Tourer bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die Transporteigenschaften sind insgesamt zufriedenstellend. Die Zuladung fällt mit 445 kg für einen Van aber nicht besonders großzügig aus. Auch die zulässige Anhängelast könnte etwas großzügiger sein. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.300 kg, ungebremste bis 725 kg gezogen werden. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es nur gegen Aufpreis (nicht im Testwagen).

Mit dem serienmäßigen 51 l-Tank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 1.000 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 1.195 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).

2,6 Sicht

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 Sport Line bereits enthalten. Möchte man zusätzlich auch eine Einparkhilfe vorn an Bord 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 Halogenscheinwerfer 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, findet man auch einen Fernlichtassistenten im Fahrzeug (nicht im Testwagen).

Bei der Rundumsichtmessung kann der Active Tourer nicht komplett überzeugen. Dank versenkbarer Kopfstützen im Fond und dem zusätzlichen Dreiecksfenster an der hinteren C-Säule fällt der Blick nach hinten noch akzeptabel aus, vorn sind die Sichteinschränkungen jedoch enorm. Die A-Säulen sind zwar zweigeteilt, das kleine Dreiecksfenster liegt 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



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



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

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 218d Active Tourer für beheizbare Außenspiegel immer noch Aufpreis. Das ist in dieser Preisklasse absolut unverständlich.

2,4 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 etwas. 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, das gut funktioniert. Das Fahrzeug verriegelt sich aber nicht selbstständig, wenn man sich vom Fahrzeug entfernt. Es muss erst die Sensortaste am Türgriff berührt werden. 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 Sport 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.

2,5

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fällt großzügig aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung haben im Active Tourer bis zu 360 l Platz. Entfernt man die Abdeckung, lassen sich bis zum Dach 515 l einladen. Dann können maximal acht Getränkekisten 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 I Volumen bietet der Active Tourer etwas mehr Platz für das Gepäck als der Sportsvan von VW.

2,2

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und dank einer gut erreichbaren Griffmulde auch einfach 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. Schweres 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 einwandfrei (im Licht-Paket enthalten, Serie beim Sport Line).

2,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und mit wenig Kraftaufwand. Wählt man die optionale Sitzverstellung im Fond, können die Rücksitzlehnen auch vom Kofferraum aus auf Knopfdruck nach vorn geklappt werden (Sitzverstellung im Fond nicht im Testwagen verbaut). 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, welches verhindert, dass Gepäck 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.

2,0

INNENRAUM

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



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität befindet sich auf hohem Niveau.

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. Eine Momentanverbrauchanzeige findet man dort ebenfalls. Ein größeres Display im Kombiinstrument mit noch mehr Anzeigemöglichkeit gibt es bei Wahl des Driving Assistant (nicht im Testwagen). 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.

Im 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 Sport 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 optionalen Lichtpaket enthalten. 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 (optionale Klimaautomatik). Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dem Fahrer eine Warnung im Kombiinstrument angezeigt.

Das Klimabedienteil ist sehr tief angeordnet. Um Einstellung daran vorzunehmen, muss der Fahrer seinen Blick stark 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 ca. 1,97 m 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.

^{3,1} Raumangebot hinten*

Hinten bietet der Active Tourer ein zufriedenstellendes Raumangebot. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit der Fondinsassen für rund 1,85 m große Personen. Die Kopffreiheit würde für 1,95 m große Personen ausreichen. Wählt man die optionale Sitzverstellung im Fond, lässt sich die Beinfreiheit hinten deutlich erhöhen (nicht im Testwagen). 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 wuchtige C-Säule, die sich genau auf Kopfhöhe befindet, ist das subjektive Empfinden nicht ideal.



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 für Fondsitze ordern. Dann sind die Rücksitze asymmetrisch geteilt um bis zu 13 cm längs verschieb- und die Neigung der Sitzlehne einstellbar (Sitzverstellung nicht im Testwagen verbaut).



KOMFORT



Federung

Neben dem im Testfahrzeug verbauten Standardfahrwerk kann man für den Active Tourer entweder ein M Sportfahrwerk mit 10 mm Tieferlegung oder ein einstellbares Sportfahrwerk (Dynamische Dämpfer Control) ordern. 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. Das Standard-Fahrwerk besitzt eine straffe Grundabstimmung, die den sportlichen Charakter des Vans unterstreicht, vor allem grobe Unebenheiten aber deutlicher zu den Insassen durchreicht. Bei feinen Unebenheiten reagiert das Fahrzeug recht nervös und es sind immer leichter Vibrationen im Innenraum spürbar. Schlaglöcher oder Querfugen werden hart durchgereicht, hier hätte dem Fahrwerk ein etwas sensibleres Ansprechverhalten gut getan. Sowohl das Verhalten auf Kopfsteinpflaster, als auch der Langsamfahrkomfort in der Stadt gehen in Ordnung.

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.



Sitze

Bei Wahl des "Sport Line"-Pakets findet man serienmäßig Sportsitze vor, die sich optional elektrisch einstellen lassen. Die Sportsitze sorgen auch auf langen Strecken für einen guten Sitzkomfort. Auf der straff gepolsterten Rücksitzbank sitzt man dagegen nur 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. Nicht perfekt ist die Lehnenneigung der Rücksitze. Die Lehne steht sehr steil, entsprechend unbequem ist die Sitzhaltung. Die optionale Sitzeinstellung mit einstellbarer Lehnenneigung ist daher ein empfehlenswertes Extra.

Die straff gefederten Vordersitze sorgen insgesamt für einen angenehmen Sitzkomfort und bieten eine gute Körperunterstützung. Einzig die recht hohe Einbauposition der Vordersitze ist nicht optimal. Beide Sitze lassen sich sowohl in der Höhe, als auch in der Neigung einstellen. Der Seitenhalt in Kurven ist sehr gut. Die Wangenbreite der Lehnen lässt sich elektrisch individuell anpassen. Für noch mehr Oberschenkelunterstützung ist die Sitzfläche im vorderen Bereich ein Stück ausziehbar. Gegen Aufpreis gibt es in der Höhe und Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen (nicht im Testwagen). Fuß- und Beinabstützung sind für den Fahrer einwandfrei.

Innengeräusch

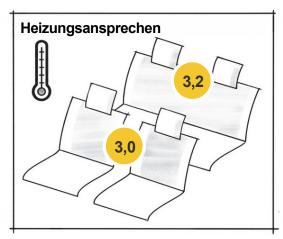
Der im Innenraum ermittelte Geräuschpegel liegt beim 218d Active Tourer auf niedrigem Niveau. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 67,0 dB(A) gemessen. Fahrgeräusche sind sehr gut gedämmt und dringen kaum bis zu den Insassen durch. Windgeräusche sind nicht aufdringlich, nehmen aber mit steigender Geschwindigkeit deutlich zu. Der Dieselmotor ist insgesamt gut gekapselt, akustisch ist er nur leicht präsent.

2,3

Klimatisierung

In der Ausstattung Sport Line findet man serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Die Heizleistung des 218d 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 sich separat ihre Wunschtemperatur vorwählen. Die Luftmengenverteilung erfolgt dagegen nur für beide Insassen zusammen. 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.



MOTOR/ANTRIEB

1,9

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 218d Active Tourer fallen tadellos aus. Der 150 PS starke 2,0-l-Dieselmotor hat mit dem rund 1,5 t schweren Van leichtes Spiel. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen nur rund 5,3 s. Erst bei höheren Geschwindigkeiten geht dem Motor die Kraft aus. So geht es auf der Autobahn oberhalb der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h deutlich zäher voran, bis die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h erreicht wird.



Laufkultur

Der 2,0 l Dieselmotor läuft insgesamt recht kultiviert. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last zu leichtem Brummen.



Schaltung

Die optionale Achtgang-Automatik arbeitet im Active Tourer zwar nicht ganz so fein, wie man es von den größeren BMW-Modellen mit Automatik kennt, in der Summe kann die Steptronic aber dennoch überzeugen. Die Wechsel der Gangstufen sind weitgehend sinnig, erfolgen spontan und mit kaum Rucken. Vor allem wenn man gelassen unterwegs ist, überzeugt der Schaltkomfort. 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 Losfahren ermöglicht.

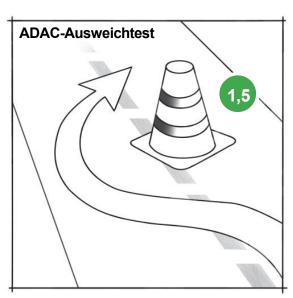
Getriebeabstufung

Die acht Gänge sorgen für eine feine Gangabstufung. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die lange Gesamtübersetzung passt gut zum Diesel. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur rund 2.100 1/min.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

^{2,1} Fahrstabilität

🕀 Der 218d Active Tourer bietet eine gute Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug sehr spontan, stabilisiert sich aber schnell und ohne großes 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 neigt das Fahrzeug dann zu leichtem Untersteuern, was durch das fein regelnde ESP aber sofort unterbunden wird. 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. Die Traktion des Fronttrieblers geht dank des elektronischen Sperrdifferenzials insgesamt in Ordnung.



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.

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 erfühlbar, 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 gelegentlich leichte Antriebseinflüsse an der Lenkung spürbar.

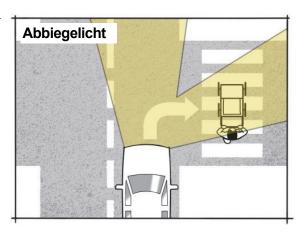
1,4 Bremse

Der 218d überzeugt mit einem kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 34,4 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.

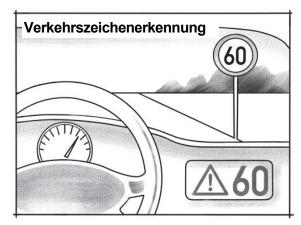
1,6 SICHERHEIT

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 Reifendrücke anzeigt und im Falle eines Druckverlusts eine Warnung ausgibt. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften 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. Der BMW ist serienmäßig mit einer kamerabasierten Kollisionswarnung samt City-Anbremsfunktion ausgestattet. Bei einem drohenden Auffahrunfall wird dem Fahrer frühzeitig eine Warnung angezeigt, bremst 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 optionalen "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



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.



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.

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 Sport-Line-Paket enthalten. Wählt man jedoch den optionalen Tempomaten, entfällt der Speed-Limiter.

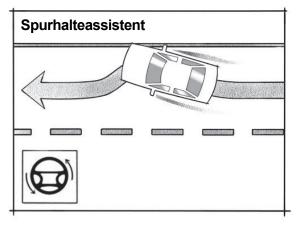


Passive Sicherheit - Insassen

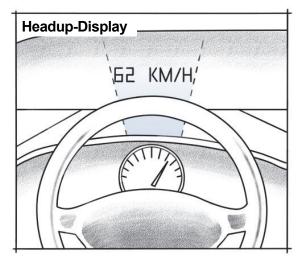
Für den neuen Active Tourer ist noch kein ADAC Crashergebnis verfügbar.

Im 2er Active Tourer sind serienmäßig Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags verbaut. Die Gurte der beiden Vordersitze sind mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Insgesamt kann beim Active Tourer von einer guten Crashsicherheit ausgegangen werden. 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 Notruffunktion 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. Der Abstand zum Kopf ist zufriedenstellend.



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.



In eine ausfahrbare Scheibe oberhalb des Armaturebretts 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.



Kindersicherheit

Ein ADAC Crashergebnis mit Bewertung der Kindersicherheit liegt noch nicht vor.

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 zu den Isofix-Verankerungspunkten 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 Gurtanlenkpunkten nicht zum Transport von Kindersitzen. Laut Betriebsanleitung ist der Sitz ohnehin nicht für Kindersitze geeignet.

2,5

Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashergebnis zum Fußgängerschutz liegt nicht vor. Der Active Tourer ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungspotenzial damit senkt. Daher sollte der Fußgängerschutz gut bis zufriedenstellend ausfallen.

2,2

UMWELT/ECOTEST

3,1

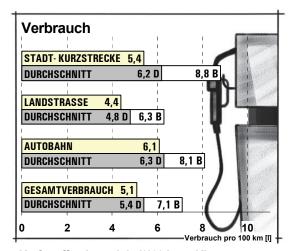
Verbrauch/CO2*

Der im ADAC EcoTest ermittelte Verbrauch liegt bei 5,1 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 162 g/km erreicht der 218d zufriedenstellende 29 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,4 l, außerorts sind es 4,4 l und auf der Autobahn 6,1 l/100 km.

1,2

Schadstoffe

Der Euro6-Dieselmotor kann im Schadstoffkapitel durchgehend überzeugen. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus liegen die Abgaswerte niedrig - der Lohn sind 48 von 50 Punkte. In der Summe erreicht der 218d Active Tourer beim ADAC EcoTest mit 77 Punkten klar vier Sterne.



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

4,0 AUTOKOSTEN

Betriebskosten*

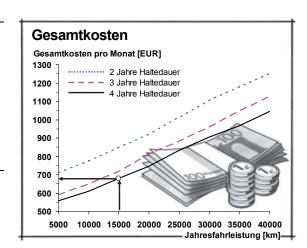
Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch an günstigerem Dieselkraftstoff nicht zu hoch liegt, fallen die Betriebskosten entsprechend gering aus.

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

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

Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 681 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

^{2,0} Wertstabilität*

Für den ganz neuen 218d Active Tourer kann in Verbindung mit dem sparsamen Dieselmotor während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein stabiler Restwertverlauf erwartet werden.

Kosten für Anschaffung*

Auch wenn der 218d Active Tourer nicht schlecht ausgestattet ist, dass BMW für die getestete Version samt Sport Line-Paket und Automatikgetriebe mindestens 36.100 Euro verlangt, ist sehr selbstbewusst.

3,6 Fixkosten*

Für den 218d werden jährlich 218 Euro an KFZ-Steuer fällig.

Die Einstufungen der einzelnen Versicherungsklassen liegen im Fahrzeugklassen-Vergleich ungünstig (KH: 16; VK: 19; TK: 24).



Monatliche Gesamtkosten*

Or allem der enorme Anschaffungspreis treibt die monatlichen Kosten nach oben. So kann der 218d 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 681 Euro rechnen (inkl. Wertverlust).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

ТҮР	218i	225i Steptronic	218d
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1998	4/1995
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	170 (231)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1250	350/1250	330/1750
0-100 km/h[s]	9,2	6,6	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	240	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 SP	5,8 SP	4,1 D
CO2 [g/km]	115	135	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/23	16/20/23	16/19/24
Steuer pro Jahr [Euro]	70	120	218
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	623	785	642
Preis [Euro]	27.200	37.950	31.050

Aufbau

= Stufenheck = Schrägheck = Coupe = Cabriolet

ST SR CP C RO

= Roadster = Kombi

GE

= Kleintransporter = Transporter = Großraumlimousine GR BU = Bus = Geländewagen = Pick-Up

Versicherung KH VK TK

= KFZ-Haftpfl. = Vollkasko = Teilkasko

Kraftstoff

= Nomalbenzin

= Normalbenzir = Superbenzin = SuperPlus = Diesel = Flüssiggas = Erdgas SP D FG = Strom

DATEN UND MESSWERTE	
4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	330 Nm
bei	1750 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	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrs	tufe D) 5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangab	e 4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Die	
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land	
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	162 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4342/1800/1555 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außens	
Leergewicht/Zuladung	1510 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 I/685 I
Anhängelast ungebremst/gebremst	725 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	51 I
Reichweite	1000 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	95 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	414 Euro
Monatliche Gesamtkosten	681 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/24
Grundpreis	36.100 Euro

NOTENSKALA			
Sehr gutGutBefriedigend	0.6 - 1.5 1.6 - 2.5 2.6 - 3.5	AusreichendMangelhaft	3,6 – 4,5 4,6 – 5,5

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 $\underline{www.adac.de/autotest}$

AUSSTATTUNG	
TECHNIK	
Abbiegelicht (inkl. LED-Scheinwerfer)	990 Euro°
Automatikgetriebe	2.100 Euro°
City-Notbremsfunktion (optional mit Personenerker	nnung) Serie
elektronische Dämpferkontrolle	500 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	990 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	400 Euro°
Spurassistent (Driving Assistant)	650 Euro
Tempomat (Sport Line)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
INNEN	
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro°
Klimaautomatik (Sport Line)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 950°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung	770 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten (Sport Line)	Serie
1 12 NA 4 10	000 F 0

Lackierung Metallic

° im Testwagen vorhanden

Schiebe-Hubdach

TESTURTE) E
120101112		AUTOTEST ¹	.,0
KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	1,9
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	2,7	Lenkung*	2,5
Sicht	2,6	Bremse	1,4
Ein-/Ausstieg	2,4	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Volumen*	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsyste	me 1,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,2	Kindersicherheit	1,4
Innenraum	2,0	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	1,7	Umwelt/EcoTest	2,2
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO2*	3,1
Raumangebot hinten*	3,1	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	3,3		-,-
Komfort	2,2		
Federung	2,4		4,0
Sitze	2,0	AUTOKOSTEN	4,0
Innengeräusch	1,9	Betriebskosten*	2,2
Klimatisierung	2,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,0
Motor/Antrieb	1,7	Wertstabilität*	2,0
Fahrleistungen*	1,9	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	2,2	Fixkosten*	3,6
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	4,5
Getriebeabstufung	1,5	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klasser	nbezogen

660 Euro°

1.250 Euro