



BMW 218i Active Tourer

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

BMW geht mit dem 2er Active Tourer neue Wege und das nicht nur bauformbedingt. Erstmals wird ein BMW von einem aufgeladenen Dreizylinder-Ottomotor angetrieben, dessen Kraft zudem noch an die Vorderräder übertragen wird. Das 136 PS starke Aggregat kann mit einer spontanen Leistungsentfaltung punkten und beschert dem Van ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen. Störend sind nur die leichten Antriebseinflüsse in der Lenkung, wenn man stärker beschleunigt. Im EcoTest fährt der BMW mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,7 Litern auf 100 Kilometer ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Die Laufkultur geht für einen Dreizylinder in Ordnung, wenn auch recht deutliche Vibrationen spürbar sind. Das optionale Fahrwerk (Dynamische Dämpfer Control) besitzt selbst im Comfort-Modus eine straffe Grundabstimmung und vermittelt dem Fahrer zusammen mit der aufpreispflichtigen Sportlenkung ein dynamisches Fahrgefühl. Der Innenraum präsentiert sich vorn großzügig und im Fond durchschnittlich bemessen. Die Innenraum-Variabilität kann gegen Aufpreis mit der Sitzverstellung im Fond sowie einer klappbaren Beifahrersitzlehne erhöht werden. Das Verkehrsgeschehen ist dank leicht erhöhter Sitzposition gut überblickbar, allerdings beeinträchtigen die massiven A-Säulen die Sicht beim Abbiegen. 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 218i Active Tourer kostet in der Basisversion mindestens 27.400 Euro, was für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse sehr teuer ist. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Mercedes B-Klasse, VW Golf Sportsvan.

- +** großzügiges Raumangebot vorn, viele Assistenzsysteme erhältlich, helle LED-Scheinwerfer lieferbar, durchzugsstarker Motor
- wuchtige A-Säulen stören beim Abbiegen, geringe Zuladung (430 kg), Mittelsitz im Fond nicht für Kindersitze geeignet, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,0 Langstrecke

2,6 Transport

2,1 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Februar 2015
Text: Martin Brand

+ 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 fehlender 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. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, die lackierten Schweller werden durch Einstiegsleisten gegen Kratzer geschützt. 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. teilweise mit Stoff bezogen. 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. Im Tankstutzen ist eine Schutzklappe verbaut, wodurch eine Fehlbetankung mit Diesel nicht möglich ist.

– Die Innenraumkunststoffe bieten teilweise Verbesserungspotenzial: Sowohl die unteren Bereiche der Türverkleidungen als auch des Armaturenbrettes bestehen aus harten und kratzempfindlichen Kunststoffen. Es fehlen Schutzleisten an den Türen, die den Lack bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge vor Beschädigungen schützen könnten. An Front- und Heckschürze sieht es nicht besser aus, kleine Remppler führen zu teuren Reparaturen, weil die Stoßfänger einteilig und durchgehend lackiert sind.

Die Alltagstauglichkeit der ersten Großraumlimousine aus dem Hause BMW fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Der Active Tourer bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz hinten, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die Transporteigenschaften sind insgesamt durchschnittlich. Die Zuladung fällt mit 430 kg für einen Van aber nicht besonders großzügig aus. Auch die zulässige Anhängelast könnte etwas höher ausfallen. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.300 kg, ungebremste bis 695 kg gezogen werden. Auf dem Dach können Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Reling gibt es nur gegen Aufpreis (nicht am Testwagen).

+ Mit dem serienmäßigen 51 l-Tank lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 895 km realisieren (berechnet mit EcoTest-Verbrauch). Wem das nicht genug ist, kann optional auch einen 61 l-Tank ordern, was Reichweiten von rund 1.070 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.

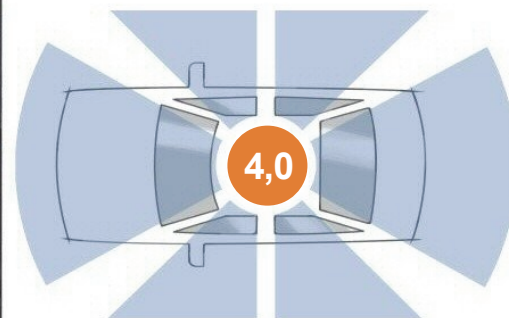
– Serienmäßig findet man lediglich ein Reifenpannenset an Bord. Gegen Aufpreis gibt es aber auch Runflat-Reifen, die es ermöglichen, bei einer Reifenpanne noch eine gewisse Distanz bei erhöhter Vorsicht weiterzufahren. So ist z. B. auf der Autobahn kein Reifenwechsel nötig. Ein schmales Notrad samt Wagenheber 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. Die Karosserie lässt sich insgesamt aber nicht gut überblicken. Besonders die flache Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Das Heck kann gut abgeschätzt werden. Die Scheibenwischer besitzen einen großen Wischbereich - der Wischer auf der Beifahrerseite wischt dank eines speziellen Gelenks etwas weiter ins Eck. Das Spritzwasser könnte aber, speziell bei höheren Geschwindigkeiten, etwas höher auf die Scheibe gesprüht werden.

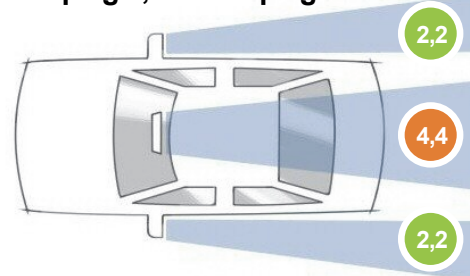
+ Dank der leicht erhöhten Sitzposition hat man einen guten Blick auf das Verkehrsgeschehen. Die großen Außenspiegel bieten einen guten Blick auf den nachfolgenden Verkehr. Beide Außenspiegel besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Gegen Aufpreis blenden beide Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Einen automatisch abblendenden Innenspiegel findet man ebenfalls optional an Bord (beides im Testwagen). Um das Einparken und Rangieren zu erleichtern, sind für den 2er Active Tourer eine Reihe an Assistenten erhältlich. Optional gibt es Parksensoren am Heck und gegen weiteren Aufpreis auch vorn. Dann ist der BMW auch mit einem Einparkassistenten ausgestattet. 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 eine natürliche Lichtfarbe und einen guten Kontrast. Das LED-Abblendlicht dürfte aber noch etwas heller sein. Bei Wahl der LED-Scheinwerfer findet man auch ein Abbiegelicht an Bord. Wählt man den optionalen Driving Assistant, ist der Active Tourer zudem mit einem Fernlichtassistenten ausgestattet (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 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 218i Active Tourer für beheizbare Außenspiegel immer noch Aufpreis (Außenspiegelpaket). Das ist in dieser Preisklasse absolut unverständlich.

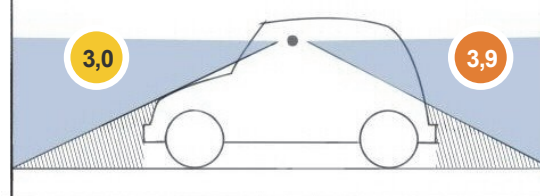
Rundumsicht



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

Der 218i Active Tourer ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung inkl. Funkfernbedienung ausgestattet - zusätzlich können damit die Heckklappe entriegelt, sowie durch langes Drücken der Tasten die Seitenscheiben geöffnet und geschlossen werden. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (Komfortzugang; nicht im Testwagen). 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. Die Türaufhalter sind kräftig und halten die Türen auch an Steigungen sicher offen. Die vorderen Türen besitzen drei, die hinteren zwei Rastungen. In der ersten Rastung schwingen die vorderen Türen nicht zu weit auf, was in engen Parklücken von Vorteil ist. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Dank des 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.

- Man kann sich versehentlich aussperren, da das Fahrzeug bei offenem Kofferraum verriegelt wird, auch wenn sich der Schlüssel im Auto befindet.

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

+ 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 m können unter der geöffneten Klappe stehen. Die Ladekante liegt nur 67 cm über der Fahrbahn. Dadurch muss das Gepäck 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. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne entsteht ein ebener Ladeboden. Die Kofferraumbeleuchtung ist dank heller LED-Leuchte ordentlich (Licht-Paket).

- Größere Personen sollten darauf achten, sich nicht den Kopf am abstehenden Schlossbügel zu stoßen.

- +** Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig 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 (nicht im Testwagen). 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.

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. Die Sitze lassen sich mittels gut zugänglicher Bedienelemente manuell einstellen - eine elektrische Einstellung gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen). Der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte aber etwas höher und somit näher am Lenkrad liegen. Zudem verdeckt der Hebel teilweise das Klimaanlagebedienteil.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität befindet sich auf hohem Niveau.

- +** 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. 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 Motortemperaturanzeige ist vorhanden, es gibt aber dafür kein klassisches Zeigerinstrument. Man muss die Temperatur im Bordcomputer abrufen. Eine Momentanverbrauchsanzeige findet man dort ebenfalls. Ein größeres Display im Kombiinstrument mit noch mehr Anzeigemöglichkeit gibt es bei Wahl des Driving Assistant (nicht im Testwagen). Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dem Fahrer eine Warnung im Kombiinstrument angezeigt. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist logisch aufgebaut und einfach zu bedienen, die Piktogramme könnten aber größer ausfallen. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und lassen sich auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe durch dauerhaftes Betätigen des Schalters noch schließen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen (optionales Außenspiegelpaket). Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet und im Dunkeln beleuchtet.

Für den Active Tourer gibt es ein Head-Up-Display, das 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 optional erhältlich. Die Geschwindigkeit lässt sich am Lenkrad einstellen und wird im Kombiinstrument angezeigt. 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 dem 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 gute Klangqualität. Helle LED-Leseleuchten vorn und hinten sind im 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 recht groß, beleuchtet und klimatisiert.

⊖ Das Klimabedienteil ist sehr tief angeordnet. Um Einstellungen 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. Die Vordersitzlehnen lassen sich nur grob justieren - mit einem Drehrad wäre eine feinere Einstellung möglich.

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 knapp 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 1,85 m ausreichend Platz vor.

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 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).

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.

Neben den Seriensitzen können optional auch Sportsitze vorn (im Testwagen) geordert werden, die sich gegen weiteren Aufpreis auch elektrisch einstellen lassen (nicht im Testwagen). Die Sportsitze sorgen auch auf langen Strecken für einen guten Sitzkomfort. Die Sitzposition geht insgesamt in Ordnung, wenn auch das Lenkrad im Vergleich zum Sitz leicht nach links versetzt ist. Die Rücksitzbank besitzt eine weiche, aber recht dünne Polsterung und eine harte Basis - dadurch ist der Sitzkomfort insgesamt 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. 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 - es gibt ein stabiles Trittbrett.

- Auf den Ledersitzen schwitzt man bei warmen Temperaturen schnell.

2,2 Innengeräusch

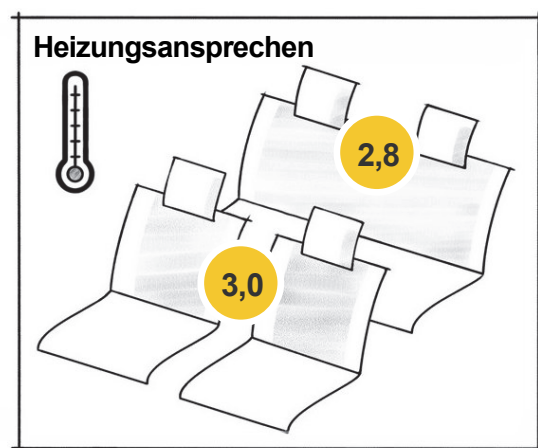
Der Dreizylinder ist dauerhaft im Innenraum präsent, besonders wenn man das Aggregat fordert. Insgesamt wird das Motorgeräusch aber nicht als störend empfunden.

- + Der im Innenraum ermittelte Geräuschpegel liegt beim 218i Active Tourer auf niedrigem Niveau. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 67,9 dB(A) gemessen. Fahrgeräusche sind weitgehend gut gedämmt, auch wenn es auf schlechten Fahrbahnoberflächen im Innenraum etwas lauter wird. Windgeräusche sind nicht aufdringlich, nehmen aber mit steigender Geschwindigkeit deutlich zu.

2,2 Klimatisierung

Serienmäßig ist der 218i Active Tourer mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis ist eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik erhältlich (im Testwagen). Im ADAC Heizungstest schneidet der BMW durchschnittlich ab. Alle Sitzplätze werden gleichmäßig und in zufriedenstellender Zeit erwärmt. Dabei werden die Fußbereiche schnell aufgeheizt, was für ein hohes Behaglichkeitsempfinden sorgt.

- + Fahrer und Beifahrer können die Wunschttemperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung erfolgt dagegen nur für beide Insassen zusammen. Die optionale 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.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

- + Die Fahrleistungen des 218i Active Tourer fallen tadellos aus. Der aufgeladene Dreizylinder-1,5-l-Ottomotor leistet 136 PS (bei 4.500 1/min) und besitzt ein sehr früh anliegendes maximales Drehmoment von 220 Nm (bei 1.250 1/min). Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen nur rund 5,0 Sekunden (2. Gang). Überzeugen kann das Aggregat auch bei den Elastizitätsmessungen. Im vierten Gang braucht der 218i Active Tourer 8,6 Sekunden, im fünften Gang 10,9 und im sechsten Gang 13,5 Sekunden um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Dreizylinders ist zufriedenstellend. Das Aggregat überträgt recht deutliche Vibrationen in den Innenraum, besonders wenn man den 218i Active Tourer fordert, bzw. aus dem Drehzahlkeller heraus beschleunigt. Dann zeigt sich der Motor auch etwas dröhnig. Darüber hinaus erzeugt das Aggregat zwar kaum Störfrequenzen, ist aber dauerhaft im Innenraum präsent.

Schaltung

⊕ Das serienmäßige Sechsganggetriebe ist gut gelungen. Der Schalthebel ist sauber geführt und die Gänge lassen sich knackig (mit einem gewissen Widerstand) schalten. Auch schnelle Schaltvorgänge sind möglich, dann sind die Schaltwiderstände jedoch etwas höher. Praktisch: Sowohl beim Hoch- als auch beim Runterschalten wird automatisch das Drehzahlniveau des Motors zum gewählten Gang angepasst - dadurch wird ein Rucken im Antriebstrang weitgehend vermieden. Die Schaltempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet und gegen versehentliches Schalten gesichert. Er kann auch geräuschlos eingelegt werden, wenn das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt. Die Kupplung lässt sich gut dosieren und die Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Motor springt aber nicht an, wenn der erste Gang bereits während der Stopp-Phase eingelegt wird.

Getriebeabstufung

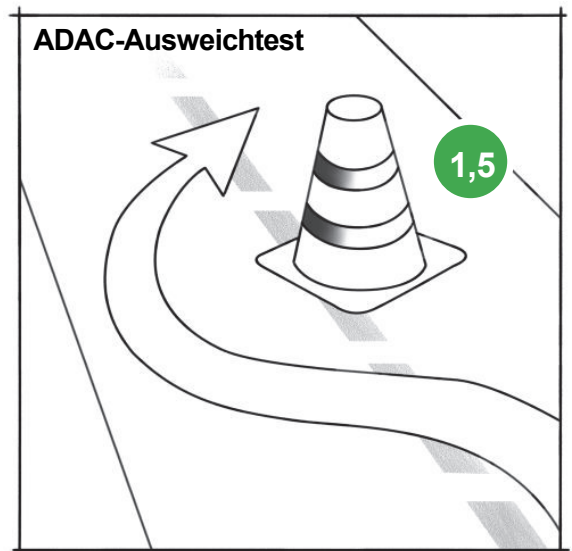
⊕ Das Sechsganggetriebe zeigt sich gut abgestuft, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors - es stehen auch bei höheren Geschwindigkeiten genügend Zugkraftreserven zur Verfügung. Das Drehzahlniveau fällt im sechsten Gang bei Tempo 130 mit 2.900 1/min moderat aus.

FAHREIGENSCHAFTEN

Fahrstabilität

⊕ Der 218i 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 der BMW 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. Bei einem Lastwechsel in einer Kurve, drängt der Active Tourer etwas mit dem Heck, bleibt dabei aber gut kontrollierbar. Die Traktion des Fronttrieblers geht dank des elektronischen Sperrdifferenzials insgesamt in Ordnung, wenn auch bei starkem Beschleunigen die Räder oft kurz durchdrehen.

ADAC-Ausweichtest



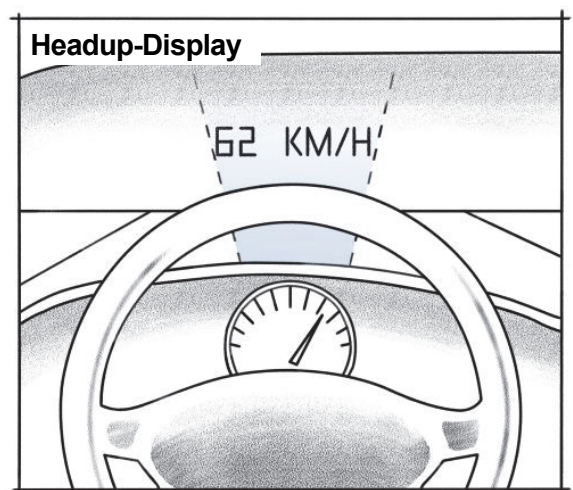
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

+ 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 größeren 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 Antriebseinflüsse an der Lenkung spürbar. Aufgrund des sehr direkten Ansprechens wirkt der Van bei höheren Geschwindigkeiten etwas nervös.

+ Der 218i überzeugt mit einem kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug bereits nach 35,5 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3; Größe 205/55 R17 91W). 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.

+ 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 Notlaufeigenschaften erhältlich (Run-Flat), die im Falle einer Reifenpanne für eine höhere Fahrstabilität sorgen. Die optionale variable Sportlenkung passt den Lenkwinkel adaptiv an den Fahrzustand an, was bei einem plötzlichen Ausweichmanöver von Vorteil sein kann. 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 dieser nicht, wird im Stadtverkehr kurz vor dem Aufprall automatisch die Bremse aktiviert.



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.

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 nicht mehr so oft von der Straße abgewendet werden muss. Bei Wahl der optionalen LED-Scheinwerfer gibt es auch ein Abbiege- bzw. statisches Kurvenlicht im Hauptscheinwerfer. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden - ein versehentlicher Motorstart ist somit nicht möglich. Ein Speed-Limiter ist gegen Aufpreis erhältlich.

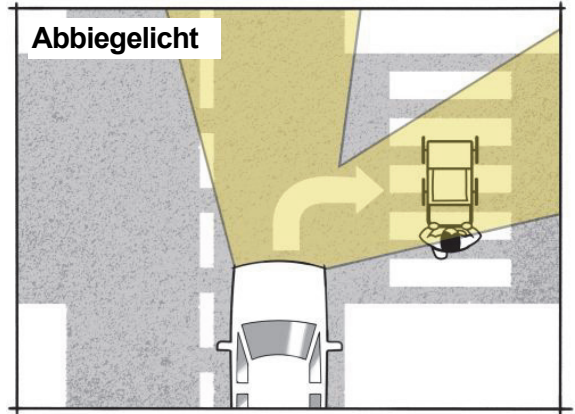
– In den Türinnenverkleidungen fehlen Rückleuchten, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die geöffneten Türen hinweisen würden.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

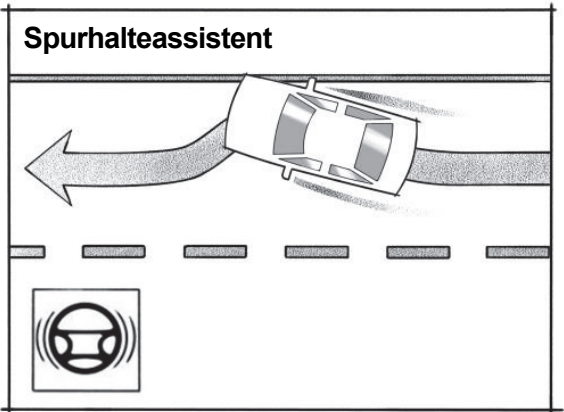
+ Im 2er Active Tourer sind serienmäßig Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags verbaut. Die Gurte der beiden Vordersitze sind mit Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer ausgestattet. Bei den ADAC Crashtests kann der Active Tourer gute Ergebnisse vorweisen und erreicht insgesamt die vollen fünf Sterne (Stand: 11/2014). Für den Insassenschutz gibt es 84 Prozent der möglichen Punkte. 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 - schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird er Fahrer optisch und akustisch informiert. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann. 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.

Abbiegelicht



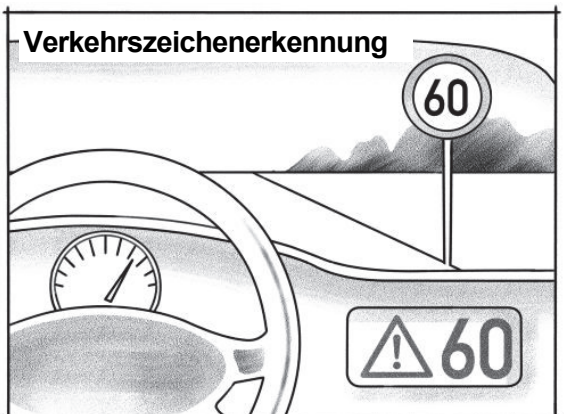
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Spurhalteassistent



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

Verkehrszeichenerkennung



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

– Die Kopfstützen im Fond lassen sich nur für knapp 1,75 m große Personen weit genug herausziehen. Der Abstand zum Kopf ist dabei recht gering. Für den Verbandskasten gibt es keinen gut zugänglichen eigenen Halter. Dieser befindet sich unter dem Kofferraumboden und kann dadurch bei beladenem Abteil schlecht zugänglich sein.

1,5 Kindersicherheit

+ Für die Kindersicherheit erhält der Van bei den ADAC Crashtests gute 85 Prozent 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 stabil 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. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich auch von Kindern leicht deaktivieren.

2,6 Fußgängerschutz

Bei den ADAC Crashtests erhält der Active Tourer beim Fußgängerschutz 60 Prozent 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.

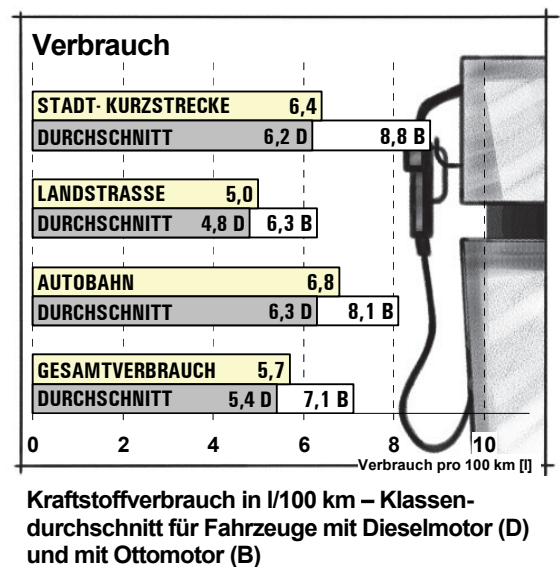
2,1 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂*

Der 218i erhält mit einer CO₂-Bilanz von 158 g/km 30 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,7 Liter pro 100 Kilometer. Innerorts konsumiert der BMW 6,4 l/100 und außerorts 5,0 l/100 km. Auf der Autobahn liegt der Verbrauch bei 6,8 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

+ Der 218i erfüllt die Euro6 Abgasnorm. Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt sehr niedrig, wodurch der BMW in diesem Kapitel 49 von 50 Punkten erhält. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der 2er Active Tourer auf 79 Punkte, was vier von fünf Sternen im EcoTest entspricht.



3,4 AUTOKOSTEN

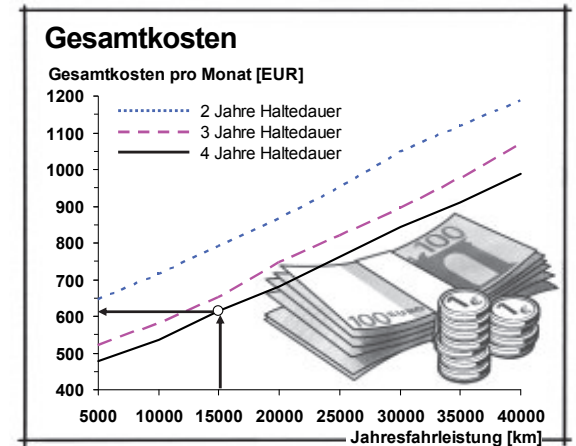
3,9 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 218i einen durchschnittlichen Verbrauch aufweist und zudem mit teurem Super-Plus homologiert ist, fallen die Kosten hoch aus.

4,1 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 1,5 Liter-Benzinmotor 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 sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 614 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,4 Wertstabilität*

- + Dem neuen 218i Active Tourer wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,7 Kosten für Anschaffung*

- In der Basisversion weist der 218i Active Tourer eine durchschnittliche Serienausstattung auf. Eine Klimaanlage sowie Licht- und Regensensor und die Auffahrwarnung inkl. City-Notbremssystem gibt es ab Werk. Das empfehlenswerte LED-Licht und der Driving Assistant mit Spurverlassenswarnung und Fernlichtassistent sind optional erhältlich. Bei einem Grundpreis von 27.400 Euro ist jedoch fraglich, warum BMW selbst für beheizbare Außenspiegel Aufpreis verlangt.

1,8 Fixkosten*

- + Die Fixkosten fallen beim 218i Active Tourer günstig aus. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt überschaubare 70 Euro. Während die Haftpflichtversicherung günstig ausfällt, liegt die Vollkaskoeinstufung im durchschnittlichen Bereich (KH: 15; VK: 18).
- Die Einstufung der Teilkaskoversicherung ist ungünstig (TK: 23).

Vor allem der enorme Anschaffungspreis und die hohen Betriebskosten treiben die monatlichen Kosten nach oben. Positiv wirken sich hingegen die Wertstabilität und die geringen Fixkosten aus.

DIE MOTORVARIANTEN								
in der preisgünstigsten Modellversion								
TYP	218i	220i	225i	214d	216d	218d	220d	
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1997	4/1998	3/1496	3/1496	4/1995	4/1995	
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	141 (192)	170 (231)	70 (95)	85 (116)	110 (150)	140 (190)	
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1250	280/1250	350/1250	220/1750	270/1750	330/1750	400/1750	
0-100 km/h[s]	9,2	7,5	6,6	12,9	10,6	8,9	7,6	
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	230	240	185	195	208	227	
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 SP	5,9 SP	5,8 SP	3,8 D	3,8 D	4,1 D	4,4 D	
CO2 [g/km]	115	137	135	99	99	109	115	
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/23	15/18/23	16/20/23	16/19/24	16/19/24	16/19/24	17/20/24	
Steuer pro Jahr [Euro]	70	124	120	150	150	218	230	
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	614	681	770	605	611	631	684	
Preis [Euro]	27.400	30.900	38.000	28.000	29.150	31.100	34.550	
Aufbau - ST = Stufenheck - SR = Schrägheck - CP = Coupe - C = Cabriolet - RO = Roadster - KB = Kombi - GR = Van KT = Kleintransporter - HKB = Hochdachkombi - TR = Transporter - BU = Bus - SUV = Sport Utility Vehicle - GE = Geländewagen - PK = Pick-Up Versicherung - KH = KFZ-Haftpf. - VK = Vollkasko - TK = Teilkasko Kraftstoff - N = Normalbenzin - S = Superbenzin - SP = SuperPlus - D = Diesel - FG = Flüssiggas - G = Erdgas - E = Strom								

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1499 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/5,0/6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	115 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	158 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4342/1800/1555 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2040 mm
Leergewicht/Zuladung	1440 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/685 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	51 l
Reichweite	895 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	89 Euro
Monatlicher Wertverlust	351 Euro
Monatliche Gesamtkosten	614 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/23
Grundpreis	27.400 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegeliicht (inkl. LED-Scheinwerfer)	990 Euro°
Automatikgetriebe	1.950 Euro
City-Notbremsfunktion (optional mit Personenerkennung)	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	430 Euro°
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°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	590 Euro°
Navigationssystem	ab 950°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innenspiegel)	490 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	450 Euro°
Lackierung Metallic	660 Euro°
Schiebe-Hubdach (Panorama)	1.250 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	2,8	Lenkung*	2,6
Sicht	2,6	Bremse	1,7
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,7
Kofferraum-Volumen*	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kofferraum-Variabilität	2,2	Kindersicherheit	1,5
Innenraum	2,1	Fußgängerschutz	2,6
Bedienung	1,9	Umwelt/EcoTest	2,1
Raumangebot vorne*	1,7	Verbrauch/CO2*	3,0
Raumangebot hinten*	3,1	Schadstoffe	1,1
Innenraum-Variabilität	3,3		
Komfort	2,3		
Federung	2,4		
Sitze	2,2	AUTOKOSTEN	3,4
Innengeräusch	2,2	Betriebskosten*	3,9
Klimatisierung	2,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Motor/Antrieb	2,1	Wertstabilität*	2,4
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	4,7
Laufkultur	2,8	Fixkosten*	1,8
Schaltung	1,9	Monatliche Gesamtkosten*	3,4
Getriebeabstufung	2,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen