



BMW 220d Gran Tourer Luxury Line Steptronic

Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Vor knapp zwei Jahren beging BMW gleich mehrere Tabubrüche: Es kam der Active Tourer auf den Markt, ein Van mit Frontantrieb und einem Dreizylindermotor mit 1,5 Liter Hubraum. Im Sommer 2015 wurde dem Active Tourer ein größeres Derivat zur Seite gestellt, der Gran Tourer.

Mit knapp 21 Zentimetern mehr Länge und etwas mehr Höhe bietet dieser noch mehr Platz und auf Wunsch sogar zwei klappbare Notsitze im Kofferraum. Über solche verfügt auch der 220d Gran Tourer, der sich im ADAC Autotest bewiesen muss. Mit 190 PS ist der Van trotz seines Leergewichtes von 1.670 Kilogramm souverän motorisiert, die optionale Achtgang-Automatik des Testwagens verwaltet die üppigen 400 Nm des Motors gekonnt. Trotz der hohen Leistung bleibt der Verbrauch im Rahmen: Durchschnittliche 5,4 Liter auf 100 Kilometer im EcoTest sind gerade angesichts der Fahrzeuggröße ein guter Wert. Den Motorenbau beherrscht BMW also immer noch, die Kompetenz als Konstrukteur von Familienvans ist durch den Active Tourer aber auch bewiesen: Der Kofferraum ist groß und gut nutzbar, die Sitze variabel und das Bedienkonzept alltagstauglich. Mit mindestens 41.950 Euro lässt sich die Münchner Firma den Wagen allerdings auch fürstlich bezahlen. **Karosserievarianten:** Active Tourer. **Konkurrenten:** u. a. Citroën Grand C4 Picasso, Ford Grand C-MAX, Opel Zafira Tourer, Peugeot 5008, Renault Grand Scénic.

+ gutes LED-Lichtsystem (Option), üppiges Raumangebot, großer und variabler Kofferraum, umfangreiche Sicherheitsausstattung erhältlich

- wichtige A-Säulen stören beim Abbiegen, mäßige Sicht nach hinten, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

4,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,0 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,5 Senioren

1,9 Langstrecke

2,0 Transport

2,3 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

⊕ Der BMW 2er Gran 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 das Spaltmaß ist 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 robustem Stoff verkleidet. Der Innenraum zeigt sich 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. Verbesserungspotenzial bieten dagegen die im unteren Bereich harten Tür- und Armaturenbrettverkleidungen. Wählt man die im Testwagen verbaute Ausstattungslinie Luxury Line, sorgen Interieurleisten in Holzoptik und Nähte an Armaturenbrett und Mittelkonsole für einen Hauch von Noblesse. Der Unterboden ist weitgehend durch Verkleidungen aerodynamisch optimiert und der Motorraum nach unten geschlossen. Nur im Bereich der Hinterachse wirkt der Unterboden des BMW zerklüftet. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert, der Verschluss lässt sich leicht öffnen und in einer praktischen Halterung an der Klappe fixieren. Im Tankstutzen ist ein Fehlbetankungsschutz verbaut, wodurch der BMW nicht versehentlich mit Benzin befüllt werden kann. Die Türausschnitte sind gut nach außen abgedichtet, die Schweller werden durch Einstiegsleisten gegen Kratzer geschützt (Luxury Line).

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

⊕ Der 220d Gran Tourer bietet insgesamt eine gute Alltagstauglichkeit. Serienmäßig besitzt er vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Gegen Aufpreis ist eine dritte Sitzreihe mit zwei vollständig im Kofferraumboden versenkbaren Sitzen erhältlich (im Testwagen). Diese beiden sind ebenfalls nur für Kurzstrecken geeignet, vor allem wegen des unbequemen Kniewinkels und der eingeschränkten Kopffreiheit. Die Transporteigenschaften sind insgesamt zufriedenstellend. Die Zuladung fällt mit 560 Kilogramm nicht sehr hoch aus. Auch die zulässige Anhängelast könnte noch etwas großzügiger sein. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.500, ungebremste bis 750 Kilogramm gezogen werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 Kilogramm zulässig, eine Reling gibt es nur gegen Aufpreis (im Testwagen). Der serienmäßige 51 Liter Tank reicht für 940 Kilometern (berechnet auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Wem das nicht genug ist, kann optional auch einen 10 Liter größeren Tank ordern (im Testwagen), der Reichweiten von rund 1.130 Kilometern ermöglicht. Die zulässige Stützlast beträgt 75 Kilogramm. Damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradheckträger montiert und zwei schwere Fahrräder (z. B. 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, das sich bei größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis gibt es aber auch Runflat-Reifen, die es ermöglichen, nach einer Reifenpanne noch eine gewisse Distanz mit erhöhter Vorsicht und reduzierter Geschwindigkeit weiterzufahren. So ist z. B. auf der Autobahn kein Reifenwechsel nötig. Ein schmales Notrad samt Wagenheber und Radmutterenschlüssel ist aus Platzgründen für den Siebensitzer nicht erhältlich.

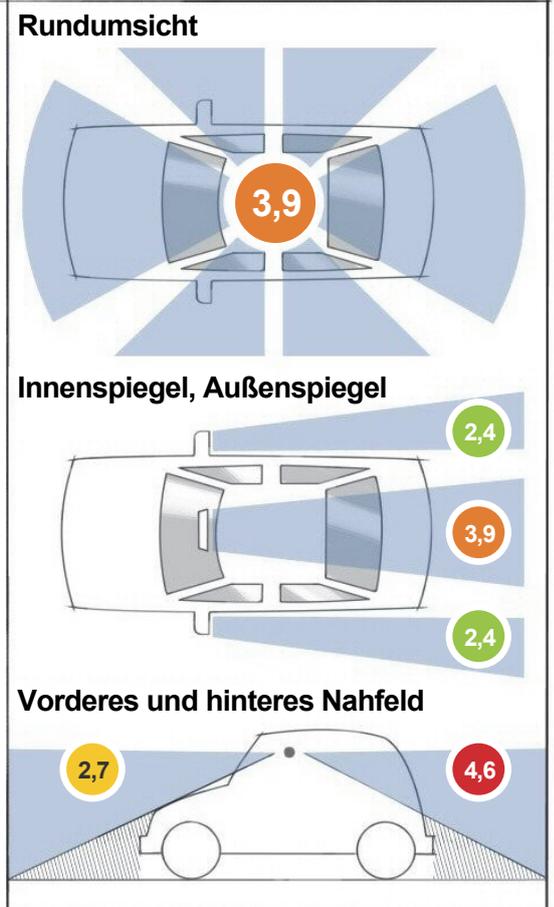
2,5 Sicht

Im Sichtkapitel punktet der 2er Gran Tourer vor allem durch die vielen Assistenten, die das Rangieren vereinfachen, sowie durch das optionale Lichtsystem. Das vordere Fahrzeugende entzieht sich dem Blick des Fahrers. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug akzeptabel wahrnehmen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Gran Tourer nicht vollkommen überzeugen. Die Kopfstützen sind im Fond zwar versenkbar und auch die zusätzlichen Fenster hinter den C-Säulen erleichtern den Blick nach hinten, er wird aber durch die breiten D-Säulen eingeschränkt. Der Innenspiegel fällt sehr klein aus und bietet somit nur ein mäßiges Bild des rückwärtigen Verkehrs.

+ 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. An der fahrerseitigen A-Säule bleibt aber ein breiter Streifen stehen, auch ein recht großer Bereich an der oberen Scheibenkante bleibt unberührt. Große Fahrer stört dies besonders. Um das Einparken und Rangieren zu erleichtern, gibt es für den 2er Gran Tourer eine Reihe an Assistenten. Eine Einparkhilfe hinten ist im Ausstattungspaket Luxury Line bereits enthalten. Möchte man zusätzlich auch vorn eine Einparkhilfe haben, kann man diese zusammen mit einem Einparkassistenten ordern. Der Parkassistent vermisst während der Vorbeifahrt den seitlichen Parkraum und lenkt auf Knopfdruck selbstständig in eine geeignete Parklücke. Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Das Heck des BMW lässt sich zwar recht gut abschätzen, die optionale Rückfahrkamera ist aber dennoch aufgrund der langen Karosserie ein empfehlenswertes Extra. Der 2er ist serienmäßig mit Halogenscheinwerfern inkl. LED-Tagfahrlicht ausgestattet. Gegen Aufpreis sind die im Testwagen verbauten Voll-LED-Scheinwerfer erhältlich. Sie leuchten die Fahrbahn homogen aus, besitzen eine natürliche Lichtfarbe und einen guten Kontrast. Das Abblendlicht dürfte aber noch etwas heller sein. Bei Wahl der LED-Scheinwerfer findet man statisches Abbiegelicht an Bord. Wählt man den optionalen Driving Assistant, gibt es auch einen Fernlichtassistenten (im Testwagen).



Trotz relativ schmaler, versenkbarer Kopfstützen ist die Sicht durch die breiten Dachsäulen erheblich eingeschränkt.



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 Fahrzeug erkennt.

⊖ Niedrige Hindernisse können direkt hinter dem Fahrzeug nicht gut erkannt werden, hier kann die optionale Heckkamera Abhilfe leisten. Nach vorn sind die Sichteinschränkungen enorm. Die A-Säulen sind zwar zweigeteilt, die kleinen Dreiecksfenster liegen aber zu tief. Somit laufen die zwei Holme der A-Säule direkt auf der Höhe des Augenpunktes zusammen und verdecken einen großen Sichtbereich. In einer Kurve oder beim Abbiegen können andere Verkehrsteilnehmer dadurch vollständig verdeckt werden. Dynamisches Kurvenlicht ist für das Fahrzeug nicht erhältlich. Bei der getesteten Motorvariante sind beheizbare Außenspiegel zwar serienmäßig, mit einem schwächeren Motor und in der Basisausführung kosten diese immer noch Aufpreis - hier zeigt sich die aufpreisorientierte Kalkulation des Herstellers.

2,2 Ein-/Ausstieg

Die dritte Sitzreihe ist zufriedenstellend zu erreichen. Die zweite Sitzbank kann weit nach vorn geschoben werden, ist deswegen beim Zustieg kaum im Weg.

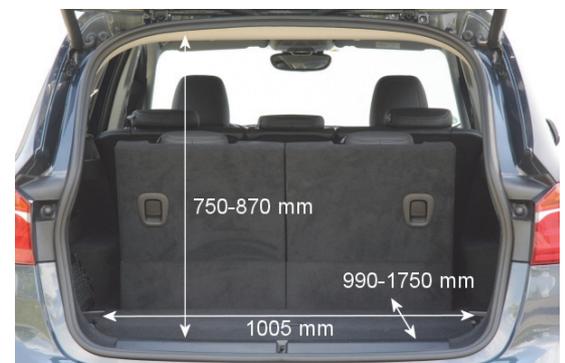
+ Der 2er lässt sich serienmäßig mit einer Funkfernbedienung ver- und entriegeln. Zusätzlich können damit die Heckklappe geöffnet, sowie durch langes Drücken der Tasten die Fenster geöffnet oder geschlossen werden. Optional gibt es das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem (Komfortzugang). Zum Öffnen/Schließen muss nur der Türgriff berührt werden. Das Fahrzeug verriegelt sich aber nicht selbstständig, wenn man sich vom Fahrzeug entfernt. Insgesamt steigt man im Gran Tourer recht bequem ein und aus. Die Vorteile, die sich durch die erhöhte Sitzposition ergeben, verspielt 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 langen Fondtüren weit öffnen und einen großen Einstiegsbereich frei geben. Wie schon vorn stört aber auch im Fond der breite Schweller. Die Türfeststeller mit vorn drei und hinten zwei Rastungen halten die Türen auch an Steigungen sicher offen. Über allen Türen gibt es Haltegriffe, die das Ein-/Aussteigen erleichtern. Dank des in der Luxury Line und Sport Line enthaltenen, ansonsten optionalen Lichtpakets beleuchten die Scheinwerfer beim Verlassen des Fahrzeugs noch für kurze Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug. Zudem gibt es dann eine Ausstiegsbeleuchtung an den Türen und beleuchtete Türgriffe.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless

2,1 Kofferraum-Volumen*

+ Der BMW 2er Gran Tourer ist serienmäßig mit einer um 13 cm längs verschiebbaren Rückbank ausgestattet. Ist die Rückbank für 1,85 m große Personen eingestellt, fasst der Kofferraum bis zur Gepäckraumabdeckung gemessen 390 Liter. Entfernt man die Abdeckung, lassen sich bis zum Dach 670 Liter einladen. Dann können maximal elf handelsübliche Getränkeboxen gestapelt werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen bis zur Fensterunterkante gemessen 735 Liter und bis unters Dach 1.505 Liter hinein.

⊖ Stellt man die Sitze der dritten Reihe auf, schrumpft der Kofferraum dahinter auf 115 Liter.



Mit 390 l Volumen bietet der Grandtourer ca. 30 l mehr Platz für das Gepäck als der kleinere Active Tourer.

2,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Der Testwagen ist mit der elektrischen Heckklappenbetätigung ausgestattet, die das Öffnen und Schließen per Tastendruck an der Klappe selbst, am Schlüssel oder vom Cockpit aus ermöglicht. Wählt man das Convenience Paket, lässt sich die Heckklappe zusätzlich durch einen Sensor in der Heckstoßstange mit einer Fußbewegung berührungslos öffnen und schließen (nicht im Testwagen). Die Heckklappe öffnet recht weit, Personen bis über 1,85 Meter können aufrecht unter der geöffneten Klappe stehen. Der Kofferraum-Ladeboden ist geringfügig höher als die Ladekante der Karosserie und liegt nur 69 cm über der Fahrbahn, was das Ein- und Ausladen erleichtert. Die Ladeöffnung ist sehr hoch und breit genug, um auch sperriges Gepäck im gut nutzbaren Kofferraum zu verstauen. Da der Kofferraum nicht zu tief ist, lassen sich auch nach vorn gerutschte Gegenstände zufriedenstellend erreichen.
- ⊖ Große Personen sollten darauf achten, sich nicht den Kopf am abstehenden Schlossbügel zu stoßen. Der Kofferraum wird mit einer Lampe beleuchtet. Diese ist allerdings am Himmel angebracht und leuchtet das große Abteil nicht perfekt aus.

1,7

Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert von vorn einfach und mit wenig Kraftaufwand. Vom Kofferraum aus können die Lehnen per Knopfdruck nach vorn geklappt werden. Im Kofferraum findet man viele zusätzliche Ablagen vor. Verzichtet man auf die zusätzlichen Sitze im Kofferraum, gibt es ein Fach unter dem Kofferraumboden mit zusätzlichen 85 Litern Stauvolumen. Ordert man die dritte Sitzreihe, findet man unter einer Klappe im Kofferraumboden zumindest noch eine Verstaumöglichkeit für die Gepäckraumabdeckung, die beim Aufstellen der optionalen Sitze im Weg ist. Stabile Ösen, kleine Fächer links und rechts in der Seitenverkleidung (links mit Netz), ein Gummiband und einen 12V-Anschluss findet man ebenfalls im Kofferraum. Neben einem einhängbaren Skisack gibt es gegen Aufpreis auch eine klappbare Beifahrersitzlehne, was den Transport langer Gegenstände erleichtert (beides 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. Optional kann man ein Trennnetzsystem ordern (im Testwagen). Es verhindert, dass Gepäck bei starken Bremsungen nach vorn rutschen kann, die Handhabung erfordert allerdings viel Geduld und erschließt sich nicht auf den ersten Blick.

1,8

INNENRAUM

1,5

Bedienung

Die Bedienung des 2er Gran Tourer 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 zurechtkommt, dauert es. Ein Tempomat ist bei Wahl des Luxury Line Pakets Serie, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) ist im Driving Assistant Plus enthalten (im Testwagen). Das ACC funktioniert kamerabasiert, kann deshalb nur bis 140 km/h eingesetzt werden und bietet nicht die Zuverlässigkeit teurerer ACC-Systeme, die in der Regel auch auf Radarsensoren zurückgreifen.



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. Der Automatikwählhebel ist gut erreichbar in der Mittelkonsole untergebracht und in seiner Funktion logisch aufgebaut. Gegenüber anderen BMW-Modellen werden die Fahrstufen nicht durch Antippen des Wählhebels, sondern ganz klassisch durch eine Schaltgasse gewechselt. In der Funktion birgt das aber keine Nachteile und erfordert sogar etwas weniger Eingewöhnung. Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten, aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf im Armaturenbrett (Serie). Das Licht lässt sich mittels beleuchtetem Drehschalter im Armaturenbrett aktivieren. Ein Licht- und Regensensor ist beim Gran Tourer Serie. Der Regensensor wird mit einer zusätzlichen Taste im rechten Lenkstockhebel eingeschaltet. Die Nebelleuchten lassen sich durch separate Tasten neben dem Lichtschalter aktivieren, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Tachoinstrumente sind klar gezeichnet und lassen sich sowohl tagsüber als auch bei Nacht einwandfrei ablesen. Für alle wichtigen Funktionen gibt es Anzeigen und Kontrollleuchten. Eine Öltemperaturanzeige ist vorhanden, es gibt aber dafür kein klassisches Zeigerinstrument. Man muss die Temperatur im Bordcomputer abrufen. Wählt man den im Testwagen verbauten Driving Assistant, findet man im Kombiinstrument ein großes Display, das eine Vielzahl an Anzeigemöglichkeiten besitzt und u. a. eine Balkenanzeige für den Momentanverbrauch beinhaltet. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) wird dem Fahrer eine Warnung im Kombiinstrument angezeigt. Das Bedienteil der Klimaautomatik ist logisch aufgebaut und einfach zu steuern. 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 bei geöffneter Türe auch ohne Zündung noch schließen. Die Außenspiegel können elektrisch eingestellt und angeklappt werden (optionales Außenspiegelpaket). Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet und im Dunkeln beleuchtet. Für den Gran Tourer ist ein Head-Up-Display erhältlich, das die für den Fahrer wichtigen Informationen in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet (im Umfang Navigation Plus enthalten, im Testwagen). Das im Testwagen verbaute Navigationssystem Plus mit 8,8-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 in allen drei Sitzreihen sind im Lichtpaket enthalten (Serie bei Luxury Line). Becherhalter, Flaschenhalter in den Türen und zusätzliche Fächer in der Mittelkonsole und Mittelarmlehne bieten genügend Ablagemöglichkeiten. Im Fond gibt es Netze an der Rückseite der Vordersitze (keine geschlossenen Lehnentaschen), sowie kleine Türfächer und Becherhalter in der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach ist groß, beleuchtet und klimatisiert.

⊖ Das Klimabedienteil ist sehr tief angeordnet. Um Einstellungen daran vorzunehmen, muss der Fahrer seinen Blick weit von der Fahrbahn abwenden. Ein Radio ist zwar im Gran Tourer Serie, für ein CD-Laufwerk muss man aber Aufpreis zahlen. Um eine vordere ganz geöffnete Tür zu schließen, muss man sich 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.

1,9 Raumangebot vorne*

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

2,2 Raumangebot hinten*

Die Innenbreite in der zweiten Reihe ist angenehm. Zwei Personen sitzen sehr entspannt. Für drei Personen nebeneinander wird es aber schon eng.

⊕ Auch hinten kann der Gran Tourer mit einem großzügigen Raumangebot punkten. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis 1,90 m, wenn die Rücksitzbank ganz nach hinten geschoben ist. Die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus. Die Innenbreite ist enorm, das Raumgefühl angenehm.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

2,8 Innenraum-Variabilität

Der 2er Gran Tourer bietet eine zufriedenstellende Innenraum-Variabilität. Die zweite Sitzreihe lässt sich serienmäßig asymmetrisch geteilt um 13 Zentimeter verschieben und auch die Lehnenneigung kann verändert werden. Optional gibt es die im Testwagen verbaute, voll versenkbare dritte Sitzreihe. Die Vordersitze können in Liegestellung gebracht werden.

2,3 KOMFORT

2,3 Federung

Für den Gran 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 in Richtung straff tendierende Grundabstimmung, die den sportlichen Charakter des Vans unterstreicht. Vor allem grobe Unebenheiten werden recht deutlich zu den Insassen durchgereicht. Feine Unebenheiten lassen den Van etwas unruhig werden. 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.

⊕ Lange Bodenwellen bringen den Gran Tourer nicht aus der Ruhe, bei höheren Geschwindigkeiten sind die Aufbaubewegungen aber etwas ausgeprägter. Sowohl die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven als auch die Aufbaubewegungen beim Bremsen und Beschleunigen halten sich in akzeptablen Grenzen. Schaltet man in den Sport-Modus, werden Aufbaubewegungen und Seitenneigung nochmals leicht verringert.

2,1 Sitze

Bei Wahl des Luxury Line-Pakets findet man eine Lederausstattung an Bord. Optional sind die im Testwagen verbauten Sportsitze vorn erhältlich, die sich gegen weiteren Aufpreis elektrisch einstellen lassen (im Testwagen). Gegen Aufpreis gibt es zudem in der Höhe und Intensität elektrisch einstellbare Lordosenstützen (nicht im Testwagen).

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 Lehne und Sitzfläche aber wenig konturiert sind, ist der Seitenhalt nur durchschnittlich. Die Lehne lässt sich serienmäßig in der Neigung einstellen, wodurch man leichter eine angenehme Sitzposition findet.

+ 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. Fuß- und Beinabstützung sind für den Fahrer einwandfrei - es gibt ein stabiles Trittbrett.

- Die Ledersitze sind zwar im oberen Bereich der Lehne perforiert, doch da weder die Sitzfläche noch die Lenden-Bereiche atmungsaktiv gestaltet sind, schwitzt man bei Wärme schnell. Die Klappsitze im Kofferraum bieten keine Konturierung und sind sehr hart gepolstert. Zudem ist der Kniewinkel dort sehr spitz, man nimmt eine etwas kauernde Haltung ein. Kleinere Personen oder Kinder können dagegen eine etwas angenehmere Sitzposition finden.

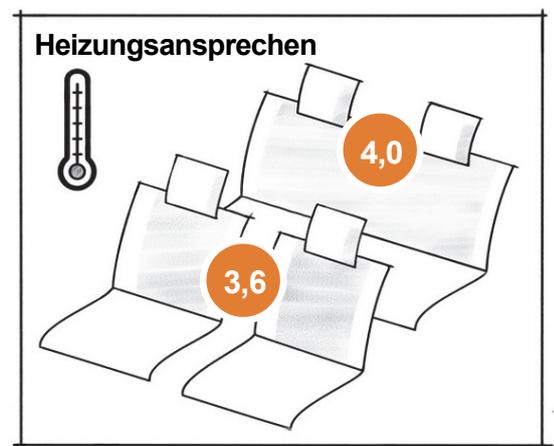
2,1 Innengeräusch

+ Die im Innenraum ermittelte Geräuschbelastung fällt beim 220d Gran Tourer gering aus. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 67,8 dB(A) gemessen. Fahrgeräusche sind 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.

2,5 Klimatisierung

In der Ausstattungsvariante Luxury Line findet man serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Die Heizleistung des 220d Gran Tourer ist vorn wie hinten akzeptabel. Die hinten Sitzenden müssen sich noch etwas länger gedulden, bis die gesamte Fahrgastzelle erwärmt ist.

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



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

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

+ Der 220d Gran Tourer erzielt mit seinen 190 PS ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen. Der Dieselmotor mit zwei Litern Hubraum entfaltet sein maximales Drehmoment von stattlichen 400 Nm bereits bei 1.750 1/min.

Beim Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen nur 5,0 Sekunden. Laut Hersteller spurtet der Wagen in 7,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, der Vortrieb endet bei 220 km/h.

2,0 Laufkultur

+ Der Dieselmotor läuft insgesamt kultiviert. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, die am ehesten noch am Lenkrad zu erfühlen sind. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last zu leichtem Brummen, was durch die intelligent regelnde Automatik im Alltag aber kaum vorkommt.

1,4 Schaltung

+ Die optionale Achtgang-Automatik arbeitet im Gran 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 im Testwagen verbaute Steptronic Sport wechselt die Gänge laut Hersteller noch etwas zügiger als die "normale" Steptronic, zusätzlich bietet die Sportvariante Schaltwippen am Lenkrad, mit denen die Gänge sortiert werden können. Die Wechsel der Gangstufen sind weitgehend sinnvoll, erfolgen spontan und mit kaum Rucken. Vor allem wenn man gelassen unterwegs ist, überzeugt der Schaltkomfort. Nur beim Kickdown dauert es zum Teil 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. Anfahren klappt dank der einwandfrei funktionierenden Kriechfunktion problemlos. Eine Berganfahrhilfe unterstützt beim Losfahren 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 Starten ermöglicht.

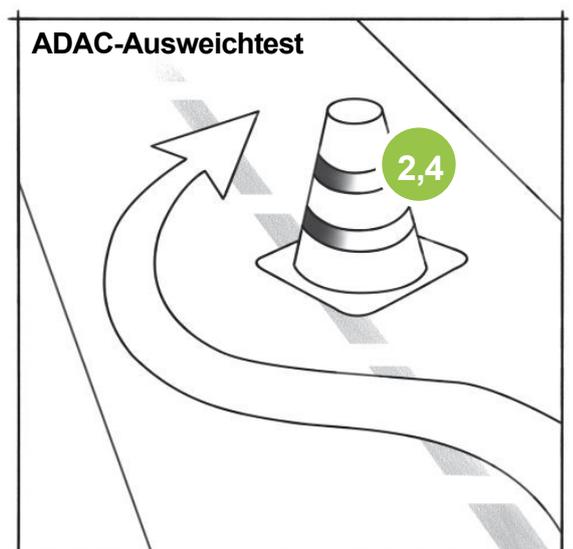
1,5 Getriebeabstufung

+ 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 liegen an der Kurbelwelle nur rund 2.100 Umdrehungen an.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

+ Der Gran Tourer bietet eine gute Fahrstabilität. Der Van neigt sich bei plötzlichen Lenkimpulsen etwas und quitiert diese mit leichtem Nachpendeln, stabilisiert sich insgesamt aber schnell wieder. Bei Spurrillen und einseitigen Fahrbahnverwerfungen hält das Fahrzeug zufriedenstellend die Spur. Der Geradeauslauf geht 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.

Im ADAC Ausweichtest fährt der Gran Tourer ein ordentliches Ergebnis ein, wenn auch das Verhalten nicht tadellos ist. Wird der Ausweichbefehl mit einem einer Schrecksituation entsprechenden Lenkimpuls eingeleitet, drängt der BMW bereits beim Anlenken etwas mit dem Heck. Beim Zurücklenken ist die Übersteuerneigung stärker ausgeprägt, worauf es zu starken Eingriffen des elektronischen Stabilitätsprogramms (DSC) und einem Stabilisieren des Fahrzeugs kommt. Dadurch wird viel Geschwindigkeit abgebaut, wodurch sich das Einfahren in die Ausfahrgasse unproblematisch gestaltet. Das Eigenlenkverhalten des Gran 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 DSC stabilisierend eingreift, dem Fahrer wird dadurch aber kein perfektes Fahrgefühl vermittelt. Der Grenzbereich sollte sich etwas früher ankündigen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der BMW kaum Lastwechselreaktionen. Die Traktion des Frontrieblers geht dank des elektronischen Sperrdifferenzials insgesamt in Ordnung.

2,7 Lenkung*

- ⊕ Für den Gran Tourer gibt es optional eine variable Sportlenkung, die den Lenkwinkel der Vorderräder in Abhängigkeit vom Lenkeinschlag 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 spontanem Ansprechen aus der Mittellage heraus und bietet dem Fahrer dabei eine gute Rückmeldung. Bei größeren Lenkwinkeln werden leicht verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut, dann erfolgt die Richtungsänderung aber abrupt. Die Mittellage der Lenkung ist prinzipiell gut erfüllbar, lenkt man aber mehrmals hintereinander schnell aus der Nulllage heraus, schwankt das Lenkmoment, was für ein schwammiges Lenkgefühl sorgt. Im Sport-Modus wird die Lenkkraftunterstützung zurückgenommen, was eine bessere Rückmeldung zur Folge hat.
- ⊖ Der Wendekreis des Gran Tourer fällt mit 11,8 Metern für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse groß aus. Bei starkem Beschleunigen sind gelegentlich Antriebseinflüsse an der Lenkung spürbar.

1,5 Bremse

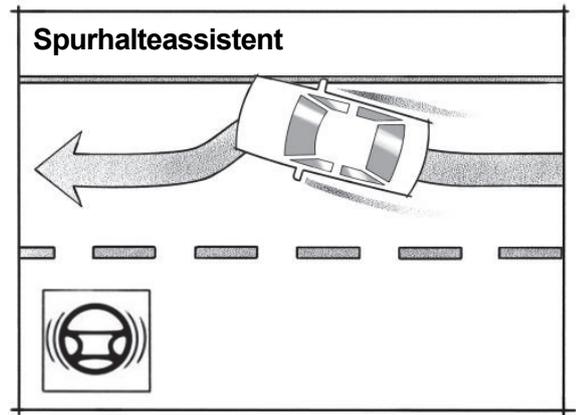
- ⊕ Der 220d Gran Tourer überzeugt mit einem kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach 34,6 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3* der Größe 205/55 R17 91W). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei starker 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.

1,6 SICHERHEIT

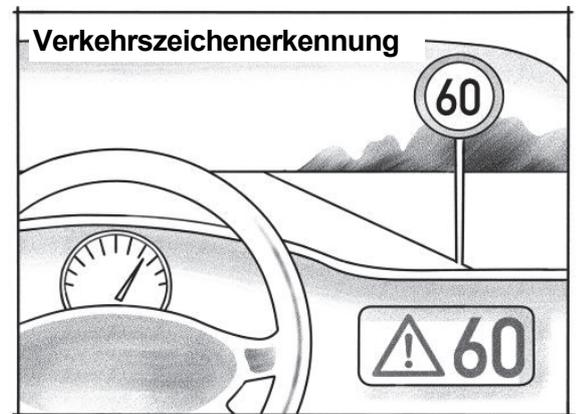
1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der 2er Gran Tourer ist - wie gesetzlich vorgeschrieben - serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Das ebenfalls obligatorische Reifendruckkontrollsystem ist beim BMW aktiv, das heißt der Fahrer kann die tatsächlich in den Reifen herrschenden Drücke abfragen und wird bei einem Druckverlust automatisch gewarnt.

⊕ 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 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 empfehlenswerten "Driving Assistant" wird auch bei einer drohenden Kollision mit einem Fußgänger eine Warnung ausgegeben. Zusätzlich gibt es dann einen Spurverlassenswarner, eine Verkehrszeichenerkennung sowie einen Fernlichtassistenten. Bei Wahl der Navigation Plus findet man ein Head-Up-Display an Bord, das jedoch im Gegensatz zu den größeren BMW-Modellen nicht die Informationen in die Windschutzscheibe spiegelt, sondern auf eine ausfahrbare Scheibe oben am Armaturenbrett projiziert. Für den Fahrer ist das dennoch eine sinnvolle Zusatzfunktion, da der Blick nicht mehr so oft von der Straße abgewendet werden muss. Bei Wahl der optionalen LED-Scheinwerfer sind auch die Rückleuchten in LED-Technik ausgeführt. Dann gibt es auch statisches Abbiegelicht. Der Motor kann nur bei gedrücktem Bremspedal gestartet werden - ein versehentlicher Motorstart ist somit nicht möglich. Ein Speed-Limiter ist serienmäßig, außer beim Basismodell des Gran Tourer.



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.



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.

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

Ein aktuelles Crashtestergebnis liegt vom Gran Tourer nicht vor. Der Active Tourer erhält im ADAC Crashtest beim Insassenschutz 84 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest (Stand: 11/2014) - ein ähnliches Ergebnis sollte auch beim Gran Tourer zu erwarten sein.

⊕ Im 2er Gran Tourer sind serienmäßig Front-, vordere Seiten- und durchgehende Kopfairbags verbaut. Die Gurte der beiden Vordersitze sind mit Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für Personen bis knapp 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; der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Display angezeigt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, was das Öffnen der Türen nach einem Unfall erleichtern 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.

⊖ Die Kopfstützen im Fond lassen sich nur für knapp 1,75 m große Personen weit genug herausziehen. Der Abstand zum Kopf geht in Ordnung. Für den Verbandkasten gibt es keinen eigenen, gut zugänglichen Aufbewahrungsort, wodurch er im Notfall schlecht erreichbar sein kann.

1,5 Kindersicherheit

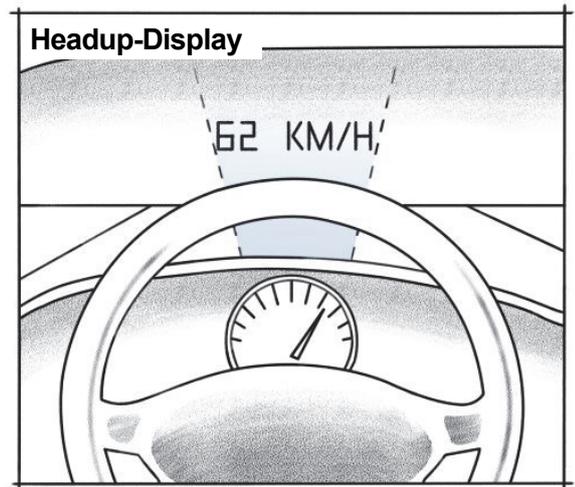
Vom Gran Tourer liegt kein Crashtestergebnis vor, der technisch verwandte Active Tourer erreicht 85 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit.

⊕ Laut Bedienungsanleitung eignen sich die zweite und dritte Sitzreihe sowie der Beifahrersitz im Gran Tourer zum Transport von Kindersitzen. Auf den Außensitzen der zweiten Reihe 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 (im Testwagen). 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 Gran Tourer Serie. Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze problemlos mit den Gurten befestigt werden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. In der dritten Reihe können Sitze mit den langen Gurten und den praxistauglichen Gurtanlenkungen gut befestigt werden, die sehr kurze Sitzflächen bieten aber keine optimale Auflagefläche für einen Kindersitz.

⊖ Der Sitzplatz hinten in der Mitte eignet sich aufgrund der ungünstigen Form und den nicht passenden Gurtanlenkungen nur bedingt zum Transport von Kindersitzen.

2,6 Fußgängerschutz

Vom Gran Tourer liegt kein Crashtestergebnis vor. Der Active Tourer erhält im ADAC Crashtest 60 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Das Fahrzeug ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungspotenzial damit senkt. Unnachgiebig zeigen sich die Bereiche der großen Scheinwerfer sowie der Rahmen der Windschutzscheibe.



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.

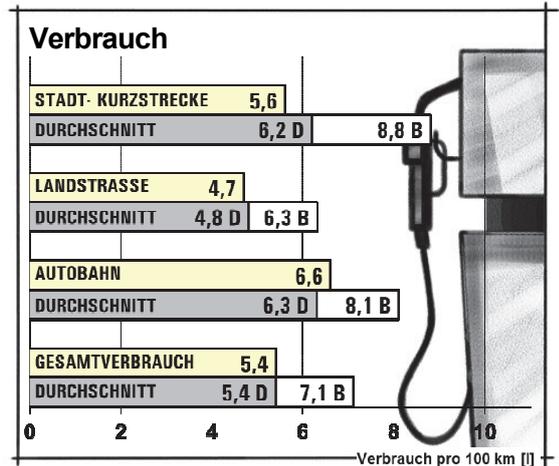
2,4

UMWELT/ECOTEST

3,6

Verbrauch/CO₂*

Der 220d Gran Tourer erhält mit einer CO₂-Bilanz von 174 g/km 24 Punkte in diesem Kapitel des EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,4 Litern Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,6 l/100 km, außerorts sind es 4,7 l/100 km und auf der Autobahn 6,6 l/100 km.



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

1,2

Schadstoffe

+ Der Dieselmotor kann im Schadstoffkapitel überzeugen. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus liegen die Abgaswerte auf einem recht niedrigen Niveau - der Lohn sind 48 von 50 Punkten. In der Summe erreicht der 220d Gran Tourer im ADAC EcoTest mit 72 Punkten vier von fünf Sternen.

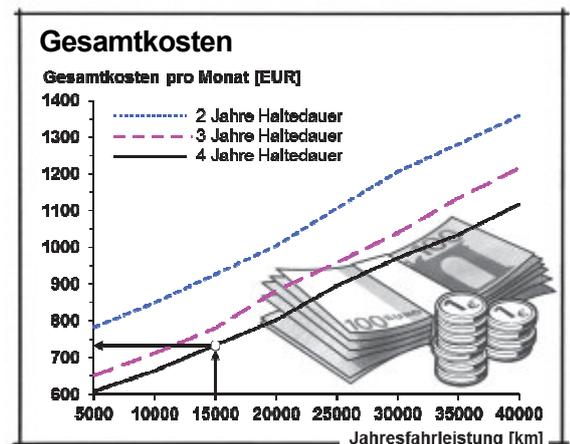
4,5

AUTOKOSTEN

2,6

Betriebskosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughalteperiode ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 734 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Halteperiode).

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 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

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

- Bei Verwendung der Seriengröße sind die Kosten für den Reifenersatz relativ hoch. Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

2,0

Wertstabilität*

+ Dem 2er Gran Tourer kann in Verbindung mit dem Dieselmotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Der 220d Gran Tourer Luxury Line mit Steptronic Sport Getriebe hat einen Grundpreis von 41.950 Euro. Das ist für einen Wagen der unteren Mittelklasse sehr teuer. Eine Klimaautomatik, einen Licht- und Regensensor und die Auffahrwarnung inkl. City-Notbremssystem gibt es ab Werk. Das empfehlenswerte LED-Licht, der Driving Assistant mit Spurverlassenswarnung und einem Fernlichtassistenten sind nur optional erhältlich.

4,1

Fixkosten*

Für den 220d Gran Tourer werden jährlich 234 Euro an Kfz-Steuer fällig. Ist die Haftpflichtversicherung schon recht hoch eingestuft, fallen die Teil- und Vollkasko noch teurer aus (KH: 17; TK: 24; VK: 20).

5,4

Monatliche Gesamtkosten*

– Vor allem der enorme Anschaffungspreis treibt die monatlichen Kosten nach oben. So kann der 220d Gran Tourer bei den Gesamtkosten nicht punkten. Bei einer vierjährigen Haltedauer und einer Fahrleistung von 15.000 Kilometern pro Jahr muss man mit monatlichen Kosten von 734 Euro rechnen (inkl. Wertverlust).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	216i	218i	220i	216d	218d	220d
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1997	3/1496	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	100 (136)	141 (192)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	180/1200	220/1250	280/1250	270/1750	330/1750	400/1750
0-100 km/h[s]	11,9	9,5	7,7	11,1	9,3	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	205	223	192	205	222
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 SP	5,1 SP	6,2 SP	3,9 D	4,3 D	4,5 D
CO2 [g/km]	124	119	144	104	114	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/23	15/18/23	15/18/23	16/19/24	16/19/24	17/20/24
Steuer pro Jahr [Euro]	88	78	138	160	228	238
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	619	621	694	612	635	688
Preis [Euro]	27.350	28.850	32.650	30.600	32.550	36.300

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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,6/4,7/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	117 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	174 g/km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4556/1800/1608 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2040 mm
Leergewicht/Zuladung	1670 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/735 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	61 l
Reichweite	1130 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	84 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	113 Euro
Monatlicher Wertverlust	472 Euro
Monatliche Gesamtkosten	734 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/24
Grundpreis	41.950 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 01.01.2016 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

Abbieglicht (LED-Scheinwerfer)	990 Euro ^o
Automatikgetriebe	1950 Euro ^o
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Driving Assistant)	750 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	990 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle (aktiv)	Serie
Spurassistent (passiv, Driving Assistant)	750 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (Driving Assistant)	750 Euro ^o

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	790 Euro ^o
Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	170 Euro ^o
Klimaautomatik (Luxury-Line)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 950 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	800 Euro ^o
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten (Luxury Line)	Serie
Lackierung Metallic	690 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen