



BMW 225xe Active Tourer M Sport xDrive Steptronic

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (165 kW / 224 PS)

Seine Erfahrungen mit dem Sportwagen i8 will BMW nutzen, um auch im Volumensegment der Kompaktvans Käufer anzusprechen und vom Hybridkonzept zu überzeugen. Dafür wurde der aus vielen Konzernmodellen bekannte, 136 PS starke Dreizylinder-Benziner mit anderthalb Litern Hubraum unter die Motorhaube gesetzt, um die Vorderräder anzutreiben. Zusätzlich dient ein ebenfalls vorn montierter Startergenerator mit 15 kW und 150 Nm, um bei Bremsvorgängen eine an der Hinterachse untergebrachte Batterie zu versorgen. Geladen werden kann aber auch innerhalb von etwa drei Stunden per Ladekabel. Aus der Batterie bezieht wiederum ein 65 kW starker Elektromotor seine Energie, der die Hinterachse antreibt. Zusätzlich kann aber auch der Startergenerator vorn den Benziner unterstützen. Viel Aufwand, um ein gleichermaßen kraftvolles wie auch sparsames Auto auf die Räder zu stellen. Vorweg: Die Fahrleistungen überzeugen, ohne aber natürlich aus dem Van einen Sportwagen zu machen. Der Verbrauch aber ist enttäuschend: Mit einem EcoTest-Durchschnittsverbrauch von 6,3 Litern Benzin plus 4,6 kWh elektrische Energie auf 100 Kilometer kann der 225xe keinen entscheidenden Vorteil auf die konventionell angetriebenen Modellvarianten herausfahren. Zudem darf der Hybrid keine Anhänger ziehen. Ansonsten aber bietet auch der Teilzeitstromer die gleichen Vor- und Nachteile wie die anderen Active Tourer: Ein vernünftiges Platzangebot, gute Fahreigenschaften, beim Abbiegen störende A-Säulen und einen recht hohen Preis. Ab 43.100 Euro kostet der 225xe und bewegt sich damit auf dem Niveau des 225i, bietet aber zumindest eine umfangreichere Serienausstattung als das konventionelle Modell.

- +** harmonisches Hybridsystem, vorn gutes Platzangebot, sicheres Fahrverhalten
- enttäuschender Verbrauch, keine Anhängelast erlaubt, hoher Preis, ACC nur über Kamera

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,3**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des 2er BMW ist tadellos verarbeitet, im Innenraum finden sich eher kleine Nachlässigkeiten, auch hier gilt aber: Die gute Qualität ist fühlbar. An den Materialien des Interieurs gibt es auch wenig auszusetzen, man blickt auf meist hochwertige Materialien. Wie bei einigen anderen neuen Modellen hat BMW auch beim 2er Tourer eine bedienerfreundliche Motorhauben-

mechanik eingeführt: Man muss zweimal am Hebel im Fahrerfußraum ziehen, dann springt die Haube etwas auf. Anschließend genügt es, sie leicht anzuheben, eine kräftige Gasdruckfeder öffnet sie komplett und hält sie auch offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront entfällt.

3,5 Alltagsauglichkeit

Die Zuladung des 225xe ist mit 430 kg nicht besonders üppig, auch die anderen Motorisierungen des Vans teilen dieses Schicksal. Für die meisten Alltagsanwendung reicht es aber aus. Auf der Reling dürfen 75 kg transportiert werden. Eine Besonderheit des Hybrids ist die Bedienung des Tankdeckels: Dieser muss über eine Taste im Innenraum entriegelt werden und lässt sich erst öffnen, wenn der Tank aktiv entlüftet wurde. Dieser Vorgang kann einen Moment dauern, der Fortschritt wird im Bordcomputer angezeigt.

⊖ Anhänger darf man mit der Hybrid-Version des 2er Active Tourer nicht ziehen. Auch ist die größere Karosserievariante des Active Tourers, der Gran Tourer, nicht als 225xe erhältlich.

Weder ein Pannenset noch ein Notrad oder eine Bereifung mit Notlaufeigenschaften ist serienmäßig - alle genannten Optionen aber gegen Aufpreis erhältlich. Auch Wagenheber und Radmutternschlüssel liegen nicht bei. Bis vor einiger Zeit war zumindest das Pannenset serienmäßig in

jedem Active Tourer - hier hat BMW klammheimlich für einen Aufpreis gesorgt.

Der nur 36 l große Kraftstofftank erlaubt auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von nur 470 km. Mit voll geladener Batterie sind im EcoTest rein elektrisch weitere 26 km Reichweite drin.

Die Traktionsbatterie für den Elektromotor an der Hinterachse fasst brutto 7,6 kWh Energie - laut BMW können 5,8 kWh davon genutzt werden. Dies ist Stand der Technik: Um die Batterie vor schädlichem Überladen wie auch vor einer ebenso ungünstigen Komplettentleerung zu schützen, wird ein Puffer übrig gelassen. Das vollständige Laden der leeren Batterie mittels serienmäßigem, fünf Meter langem Ladekabel für Haushaltssteckdosen dauert laut dem Münchener Hersteller dreieinviertel Stunden. Installiert man zuhause die Ladebox von BMW mit mehr Ladeleistung, dauert es etwas mehr als zwei Stunden. Während des Ladevorgangs ist das Ladekabel verriegelt.

2,9 Licht und Sicht

Die Enden des Fahrzeugs sind vernünftig abschätzbar, wenn sich auch die Motorhaubenkante den Blicken des Fahrers völlig entzieht. Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Option leider auf den fahrerseitigen. Nur beim Grundmodell des Active Tourer sind die Außenspiegel nicht serienmäßig beheizbar, beim 225xe sind sie es immer.

Die Einparkhilfe hinten ist beim 225xe serienmäßig, darüber hinaus kann man eine weitere für die vordere Stoßstange bestellen, dann ist auch gleich ein Parklenkassistent an Bord. Die darüber hinaus bestellbare Rückfahrkamera ist des hohen Fahrzeughecks wegen sinnvoll: So erkennt man beim Rückwärtsfahren beispielsweise spielende Kinder.



Die breiten Dachsäulen im Heckbereich schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Die zusätzlichen kleinen Dreiecksfenster bringen kaum Nutzen.

⊕ Die optionalen LED-Scheinwerfer des Testwagens gefallen mit einer homogenen und weit reichenden Lichtverteilung, inklusive ist ein Abbiegelicht. Bis 70 km/h leuchtet darüber hinaus ein statisches Kurvenlicht etwas in Biegungen hinein, ein vollwertiges Kurvenlicht für die Landstraße ist dieses Feature aber bei Weitem nicht. Optional ist darüber hinaus ein Fernlichtassistent erhältlich, der mit Hilfe einer Kamera andere Verkehrsteilnehmer erkennt und das Fernlicht in Abhängigkeit von der Blendgefahr aus- und einschaltet.

⊖ Um die Rundumsicht ist es nicht gut bestellt: Vor allem die breiten Dachsäulen vorn und hinten schränken die Sicht nach außen deutlich ein, vorn bringt auch die Trennung der Dachsäulen nichts im Sinne einer besseren Rundumsicht, da die Säulen erst weit unten auseinanderlaufen.

2,3 Ein-/Ausstieg

Trotz der nicht besonders schmalen und niedrigen Schweller gelingt der Ein- und Ausstieg weitgehend problemlos. Ordert man wie im Testwagen die Sportsitze, sind je nach Körpergröße die ausgeprägten Sitzwangen etwas im Weg.

⊕ Das optionale Lichtpaket sorgt durch Leuchten in den Außenspiegeln, Türgriffen und Türen zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten für eine helle Beleuchtung des Fahrzeugumfelds nach dem Auf- oder Absperren.

2,8 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst bis unter die Hutablage 360 l, unter einer Klappe im Kofferraumboden können weitere 20 l für Krimskrams genutzt werden. Belädt man den Kofferraum bis unter das Dach, passen 500 l oder sieben Getränkekisten hinein. Bei umgelegter Rückbank finden bis zu 1210 l Platz.

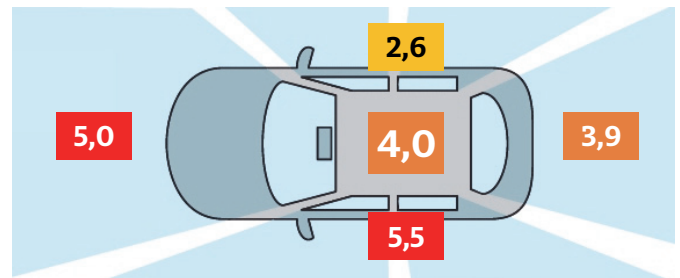
2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die aufpreispflichtige elektrische Heckklappenbetätigung öffnet und schließt die Heckklappe nach einem Druck auf die entsprechende Taste im Innenraum, auf dem Funkschlüssel oder an der Klappe selbst vollautomatisch. Auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ist dies möglich.

Gut nutzbar ist der Kofferraum durch seinen mit der Ladekante ebenen Ladeboden, auch ist die Ladekante mit 66 cm nicht allzu hoch.

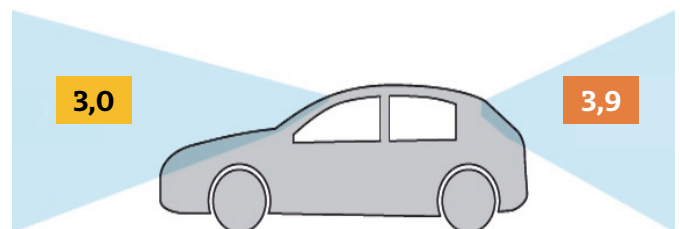
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Der Komfortzugang besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er bereits mit einem simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden kann. Weitere Informationen unter adac.de/keyless



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

⊖ Das Heckklappenschloss steht deutlich ab, großgewachsene Personen müssen beim Be- und Entladen Acht geben.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die drei Rücksitzlehnen sind einzeln umlegbar, allerdings nicht vom Kofferraum aus. Das geht einfach von der Hand, der mittlere Gurt muss allerdings unter

Umständen vorher ausgehängt werden. Gegen Aufpreis ist die Beifahrersitzlehne umklappbar.

2,1 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Die Bedienung des 2er Active Tourer gibt keine Rätsel auf. Zwar bietet das Bordmenü vielfältige Einstellmöglichkeiten, durch die sinnige Menüstrukturierung findet man sich aber immerhin gut zurecht. Ansonsten ist der BMW ein simpel zu bedienendes Auto, was vor allem auch an den sinnfällig beschrifteten und gut beleuchteten Tasten sowie der einwandfreien Ablesbarkeit der Bildschirme und Anzeigen liegt. Einziger echter Kritikpunkt ist das deutlich zu niedrig montierte Bedienfeld der Klimaanlage.

⊖ Deaktiviert man den Regensensor per Knopfdruck am Wischerhebel steht kein Intervall zur Verfügung.



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität befindet sich auf hohem Niveau.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim 225xe ist stets ein Navigationssystem an Bord, inklusive der eDrive Dienste und remote control, die wie bei einem reinen Elektroauto die Ladesäulensuche und das Reichweitenmanagement erleichtern. Außerdem kann man das Auto per Smartphone-App überwachen, um so beispielsweise den Verriegelungszustand zu überprüfen. Durch die geringe rein elektrische Reichweite des 225xe sind die auf Elektrofahrzeuge zugeschnittenen Funktionen zwar eigentlich müßig, das serienmäßige Navigationssystem und die remote control sind dennoch angenehm. Ebenfalls serienmäßig ist die Bluetooth-Freisprechanlage, die Handyverbindung kann auch gleich zum Musikstreamen benutzt werden. Als Alternative kann

die Musiksammlung auch per USB verbunden werden. Mehrere 12V-Steckdosen sind im Auto verteilt, auch im Kofferraum.

Nur gegen Aufpreis gibt es ein CD-Laufwerk, DAB-Empfang, eine Antennenverstärkung für das Telefon oder auch ein Harman Kardon Surround System mit 12 Lautsprechern. Apple CarPlay wird im Moment bei BMW eingeführt, wird also in Zukunft auch beim 2er verfügbar sein.

⊖ Android Auto wird auch in Zukunft bei BMW nicht unterstützt.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Zwei Meter große Personen finden auf dem Fahrersitz leicht Platz, dem weit verstellbaren Sitz sowie dem hohen

Dach sei Dank. Auch gefühlt bietet der 2er Tourer vorn viel Platz.

3,0 Raumangebot hinten

Hinten darf man bis etwa 1,90 m groß sein, um genügend Platz zu finden - wenn vorn jemand mit 1,85m Körpergröße sitzt. Da im Fond neben dem Kopf die Dachsäule verläuft und die Fenster schmaler sind, ist das Raumgefühl nicht so großzügig wie vorn.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ In Sachen Ablagen hat der BMW eine familienfreundliche Ausstattung, Flaschen, Becher und Kleinkram finden immer einen Platz. Auch hinten, dort ist zusätzlich zu zwei Becherhaltern in der Mittelarmlehne ein Staufach vorhanden. Das Handschuhfach ist allerdings nicht allzu groß.

Die Rücksitzlehnen sind beim Hybrid in sechs Stufen in der Neigung einstellbar.



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

2,4 KOMFORT

2,7 Federung

Der Testwagen ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet, das für die anderen Modelle verfügbare verstellbare Fahrwerk oder das Sportfahrwerk mit 10 mm Tieferlegung ist für den 225xe nicht erhältlich.

⊕ Das Fahrwerk ist tendenziell straff abgestimmt, in der Stadt ist es teilweise recht hölzern, so reicht es beispielsweise Kopfsteinpflaster deutlich an die Passagiere weiter. Es bietet insgesamt aber genügend Restkomfort und wirkt nicht überfordert. Bei höheren Geschwindigkeiten auf der

Landstraße wird der Komforteindruck besser, eine sportliche Note bleibt aber, was man vor allem bei Querfugen spürt.

⊖ An die Grenzen kommt das Fahrwerk bei kurzen aufeinanderfolgenden Wellen auf der Autobahn: Dann stuckert der Wagen bei bestimmten Geschwindigkeiten recht heftig, sodass man mit dem Hinterkopf die Kopfstütze "tatschelt".

2,4 Sitze

Der Testwagen ist mit den aufpreispflichtigen, elektrisch einstellbaren Sportsitzen im M-Design mit vierfach verstellbaren Lordosstützen und Memory-Funktion für den Fahrer ausgestattet. Diese bieten zusätzlich zu den manuellen Seriensitzen eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und verstellbare Seitenwan-gen.

Die hinteren Sitzgelegenheiten sind bei Wahl des Sportpakets ebenfalls im Design der Vordersitze gestaltet, ansonsten aber so geformt wie auch die Standardrückbank.

⊕ Die Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet, aber etwas schmal - hier sollte man unbedingt Probe sitzen, bevor man die Sitze bestellt. Man findet als Fahrer auch durch die höhenverstellbare Mittelarmlehne eine gefällige Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist unbequem und taugt deshalb für lange Strecken nicht.

2,7 Innengeräusch

Der Dreizylinder im Bug des 225xe ist zwar meist zu hören, wird aber nie aufdringlich. Ist man rein elektrisch unterwegs, ist die Fahrt natürlich annähernd lautlos. Die Abrollgeräusche sind gut gedämmt, die Windgeräusche des Vans

sind ab Landstraßentempo aber dominant. Der bei 130 km/h gemessene Schallpegel im Innenraum von 67,7 dB(A) ist dementsprechend auch nur Mittelmaß.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der 225xe ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, deren Automatikmodus in der Intensität einstellbar ist. Auch ein Scheibenbeschlag sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima. Die Hybridversion hat darüber hinaus eine programmierbare Standklimatisierung an Bord, sowohl im Winter als auch im Sommer ein angenehmes Feature.

Diese lässt sich auch per App steuern - am besten hängt der 225xe dabei an einem Ladekabel, denn dann nutzt er die Energie für die Klimatisierung aus dem Stromnetz und nicht aus der Bordbatterie. Dunkle Scheiben im Fond kosten dagegen Aufpreis, wie auch Sitzheizung vorn oder ein beheizbares Lenkrad.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Die beiden Antriebe des 225xe sorgen bei Bedarf für gute Spurtleistungen. In lediglich 4,2 s beschleunigt der Van von 60 auf 100 km/h und ermöglicht so sicheres Überholen. Auch nach einem Abbiegevorgang bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten ist der BMW dank des

unterstützenden Elektromotors flugs wieder auf Touren. BMW gibt die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h mit 6,7 Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit mit 202 km/h an.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Leistungsentfaltung ist insgesamt gut: Das Antriebssystem spricht spontan an, beschleunigt schon bei niedrigen Verbrennerdrehzahlen druckvoll, bei sehr hohen Drehzahlen wird die Luft für den Dreizylinder aber dünn - dann dröhnt der Motor auch merklich. Der bauartbedingt nicht sehr runde Motorlauf des Dreizylinders wird recht gut von den Passagieren ferngehalten, die

Vibrationen sind nicht störend. Im reinen Elektromodus ist der Wagen in Sachen Vibrationen und Motorakustik natürlich über alle Zweifel erhaben.

Auch das Zusammenspiel der beiden Antriebe ist sehr gelungen, Umschaltvorgänge sind nur äußerst selten zu spüren.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Benzinmotor im 225xe überträgt seine Kraft über eine Wandlerautomatik mit sechs Gängen auf die Vorderräder. Diese ist über den mit einer klaren und beleuchteten Beschriftung versehenen Wählhebel einfach

zu bedienen. Die Abstufung der Gänge ist gelungen, gerade im Vergleich mit anderen modernen Autos fehlt aber auf der Autobahn noch ein Gang - der Motor dreht bei 130 km/h im sechsten Gang schon mit 2.900 Touren.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Den ADAC Ausweichtest besteht der BMW: Er fährt untersteuernd, aber problemlos lenkbar durch den Parcours. Besonders viel Sportlichkeit kommt dabei nicht auf, aber zu Recht steht bei dem Van ein sicheres Fahrverhalten im Fokus.

⊕ Der Testwagen zeigt auch bei Spurrinnen einen guten Geradeauslauf sowie ein sicheres, weil untersteuerndes Kurvenverhalten. Lastwechsel in Kurven lassen den Wagen nicht die Contenance verlieren. Die Traktion ist durch den Allradantrieb sehr gut.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Active Tourers ist passend zum Auto abgestimmt und leistet sich kaum Schwächen, da die erforderliche Lenkkraft stets passt und der Wagen sich für einen Van sehr zielgenau und mit guter Fahrbahn-rückmeldung dirigieren lässt. Einzig bei kleinen Lenkbewegungen um die Mittellage ist das Lenkgefühl mitunter etwas indifferent. Insgesamt aber bietet der BMW eine prima Lenkung.

3,4 Bremse

Der Bremsweg aus 100 km/h zum Stillstand ist mit 37,7 m zu lang, aktuelle Konkurrenzautos stehen teilweise einige Meter eher. Hier fällt der 225xe negativ auf.

⊕ Das Ansprechen des Bremsanlage und das Pedalgefühl sind tadellos, das Zusammenspiel zwischen mechanischer Bremse und Rekuperation funktioniert fließend und nicht merklich.

2,6 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Sachen aktive Sicherheit setzt BMW beim Active Tourer auf eine Kamera hinter der Frontscheibe. Diese erkennt bei allen Varianten serienmäßig ein zu dichtes Auffahren oder gar eine Kollisionsgefahr, warnt den Fahrer entsprechend und bremst das Fahrzeug bis 60 km/h bei Bedarf ab. So wird zumindest die Unfallschwere reduziert, wenn nicht gar ein Unfall verhindert. Gegen Aufpreis kann das Kamerasystem nicht nur andere Fahrzeuge, sondern auch Personen im Stadtverkehr erkennen und eine Notbremsung einleiten. Investiert man zusätzliches Geld, erweitert sich das System auf einen Abstandsregelautomaten, der bis 140 km/h funktioniert. Auch eine Verkehrszeichenerkennung und eine Spurverlassenswarnung kann gekauft werden. Da alle Systeme aber auf der Frontkamera basieren und nicht zusätzlich ein Radar eingesetzt wird, hat das System enge Grenzen: schlechte Lichtverhältnisse sorgen dafür, dass die Fahrassistenzsysteme ausfallen. Das beim Navigationssystem Plus inkludierte Head-Up-Display nutzt statt der Frontscheibe eine aus dem Armaturenbrett ausfahrende Kunststoff-scheibe.

Bei starken Bremsungen blinken die Bremsleuchten, nach dem Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Der Reifendruck wird per Sensor in den Ventilen gemessen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	optional
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	optional
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	optional
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	nicht erhältlich

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest bescheinigt dem Active Tourer im Test mit 84 Prozent der Punkte eine gute Insassensicherheit (Stand 11/2015). Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten sind Serie, weitere Airbags sind nicht erhältlich. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis 1,90 m Körpergröße, hinten darf man aber nicht über 1,75 m groß sein, sonst schützen die Kopfstützen nicht vernünftig vor einem Schleudertrauma. Der Active Tourer ist serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet. Im Bedarfsfall wird automatisch (manuell

ebenfalls möglich) eine Verbindung über das BMW Call Center zu einem Rettungsdienst hergestellt. Dann werden neben der aktuellen Fahrzeugposition auch Daten zur Unfallschwere übermittelt. Ebenfalls in jedem Tourer ist eine Multikollisionsbremse verbaut. Dieses System bremst den Wagen nach einem Unfall ab, um Folgeunfälle möglichst zu vermeiden.

⊖ Hinten fehlen sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer.

2,8 Kindersicherheit

Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze aller Altersgruppen recht problemlos mit den Gurten befestigen, aufgrund der Gurtgeometrie ist es aber unter Umständen nicht möglich, den Sitz unverrückbar festzuziehen. Die Zugänglichkeit zur Rücksitzbank ist aber gut, die Gurt-schlösser sind stabil fixiert und die Gurtlänge reicht auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf.

⊕ 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, eine i-Size-Freigabe bietet der Wagen nicht. Gegen Aufpreis gibt es auch auf dem Beifahrersitz ein Isofix-System, dieses aber ohne Ankerhaken. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist im Active Tourer Serie. Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze - auch hohe - problemlos mit den Gurten befestigt werden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

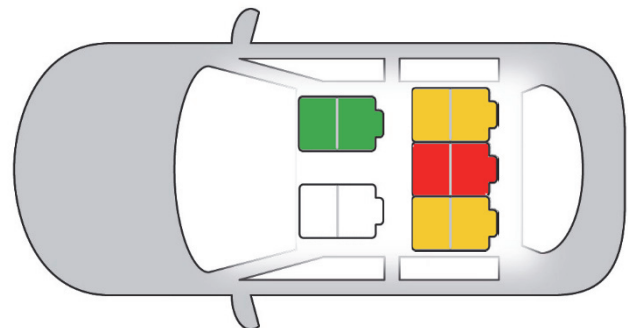
Achtgeben sollte man bei Babyschalen mit Base. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, der entsprechende

Vordersitz lässt sich nicht mehr ganz zurück schieben. Bei Verwendung einer Base unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz sind laut Betriebsanleitung keine universalen Kindersitze erlaubt. Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind kinderleicht per Hebel bedienbar - keine sinnvolle Lösung.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

4,4 Fußgängerschutz

⊕ Der optionale Fußgänger-Notbremsassistent sorgt für eine Verbesserung des Active Tourers in diesem Kapitel.

⊖ Im Elektrobetrieb ist der BMW so leise, dass er Fußgängern gefährlich werden könnte, da diese ihn nicht

hören. Leider stößt der 225xe keinen Warnton bei niedrigen Geschwindigkeiten aus, um diese zu warnen. Im ADAC Crashtest schneidet der Active Tourer in Sachen Fußgängerschutz mit 60 Prozent der Punkte mäßig ab, trotz der aktiven Motorhaube.

3,8 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Der nicht unerhebliche technische Aufwand, den BMW in das Antriebssystem steckt, zahlt sich beim Verbrauch nicht aus. Im EcoTest für Plug-in Hybride werden 6,3 l Benzin und 4,6 kWh elektrische Energie pro 100 km verbraucht - das entspricht einem Ausstoß von 144 g CO₂ pro 100 km. Für die Bewertung im ADAC EcoTest wird allerdings der gesamte CO₂-Fußabdruck betrachtet, also auch der bei der Herstellung des Treibstoffs/ des Stroms erzeugte CO₂-Ausstoß. Unter Beachtung des derzeitigen Strommixes in Deutschland ergibt sich so eine CO₂-Bilanz von 197 g CO₂ pro 100 km. Das reicht nur für 18 Punkte in der CO₂-Bewertung.

Lädt man die Batterie voll und fährt rein elektrisch, verbraucht der 225xe im EcoTest-Zyklus für Elektroautos 26,4 kWh/100 km. Auch dieser Verbrauch ist kein Ruhmesblatt, deutlich leistungstärkere Fahrzeuge verbrauchen im gleichen Test weniger Strom.

3,3 Schadstoffe

Die Abgasreinigung des Benziners mit Direkteinspritzung kommt schnell an ihre Grenzen. Im WLTC-Zyklus, der den noch aktuellen NEFZ als gesetzlichen Prüfzyklus ablösen wird, fällt der BMW schon mit einer erhöhten Partikelanzahl auf. Führt man den anspruchsvollen ADAC Autobahn-Zyklus, steigt der Partikelausstoß dann massiv an - auch der CO- und NO_x-Ausstoß ist dann erhöht.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Da aber der 225xe zumindest phasenweise auch lokal absolut emissionsfreien elektrischen Antrieb bietet, kommt er mit einem blauen Auge davon und erhält in der Schadstoffbewertung 27 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 18 Punkten aus dem CO₂-Kapitel erreicht der Active Tourer Hybrid im EcoTest 45 Punkte respektive enttäuschende zwei Sterne.

2,3 AUTOKOSTEN

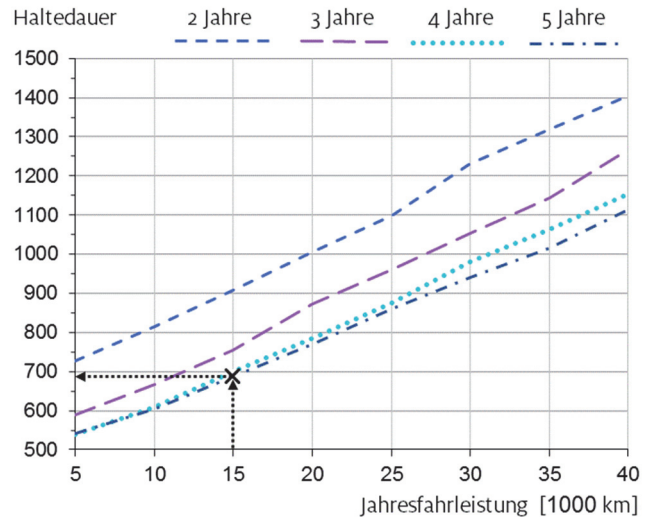
2,3 Monatliche Gesamtkosten

Der üppige Grundpreis von 43.100 Euro für den 225xe M Sport wird im Vergleich zu den anderen Motorisierungen des Active Tourers zumindest teilweise durch die etwas umfangreichere Serienausstattung wettgemacht. In der günstigsten Version und ohne die sportlichen Schürzen und Schweller der M Sport Ausstattung kostet der 225xe rund 4.000 Euro weniger. Beachten muss man bei der Konfiguration aber einige Einschränkungen: So sind zum Beispiel das adaptive Fahrwerk oder das Sportfahrwerk für den 225xe nicht erhältlich.

⊕ Gut sind die Serviceintervalle, die das Auto je nach Nutzung individuell festlegt. Intervalle bis zu 30.000 km oder 24 Monaten sind so möglich. Der Benzinmotor verfügt über eine wartungsarme Steuerkette. Über die Batterie sagt BMW folgendes: Sollte vor Ablauf von sechs Jahren oder innerhalb der ersten 100.000 km ein Sachmangel an der Hochvoltbatterie auftreten, gewährt der BMW Vertragspartner eine kostenfreie Mangelbeseitigung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 687 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	216i	218i	220i	225xe xDrive Step- tronic	225i Step- tronic	216d	218d	220d
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1997	3/1499	4/1998	3/1496	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	100 (136)	141 (192)	165 (224)	170 (231)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	180/1200	220/1250	280/1250	385/n.b.	350/1250	270/1750	330/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	11,3	9,2	7,5	6,7	6,6	10,6	8,9	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	n.b.	205	230	202	240	195	208	227
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 l SP	4,9 l SP	5,9 l SP	2,0 l SP	5,8 l SP	3,8 l D	4,1 l D	4,4 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	118	115	137	46	135	99	109	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/23	18/21/23	18/21/23	15/18/23	16/21/23	17/21/24	17/21/24	17/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	76	70	124	30	120	150	218	230
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	613	616	684	651	760	606	629	675
Preis [Euro]	26.400	27.900	31.400	38.800	38.500	29.650	31.600	35.050

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

PlugIn-Hybrid (3-Zylinder-Otto/Synchron-Elektromotor)	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	165 kW/224 PS
Maximales Drehmoment	385 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km	2,0 l
CO ₂ -Ausstoß	46 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,4 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55R17V
Länge/Breite/Höhe	4.342/1.800/1.555 mm
Leergewicht/Zuladung	1.735/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	400/1.350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	36 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leizig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Elastizität 60-100 km/h (Automatikgetriebe)	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Reifengröße Testwagen	205/55R17W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3 91W
Wendekreis links/rechts	11,40 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km + 4,6 kWh/100 km
Stadt/Land/BAB (bei Batterie min.)	6,9/6,9/9,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	144 g/km (WTW* 197 g/km)
Reichweite	495 km
Innengeräusch 130km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1750/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/640/1.210 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	102 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	86 Euro	Wertverlust	427 Euro
Monatliche Gesamtkosten	687 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/23		
Basispreis 225xe Active Tourer M Sport xDrive Steptronic	43.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.07.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	51.530 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.552 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
 ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° IM TESTWAGEN VORHANDEN)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/990 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (bei LED-Scheinwerfer inkl.)	990 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	750 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	Serie/Serie/1.400 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	350 Euro°/Serie
Parklenkassistent (im Paket)	350 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	400 Euro°/-
Head-Up-Display (bei Navi Plus inkl.)	1.540 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	750 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (im Paket)	750 Euro°/-
Spurassistent (im Paket)	750 Euro°
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/100 Euro/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	170 Euro°/490 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.250 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	3,5	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	3,4
Innenraum	2,1	Sicherheit	2,6
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	4,4
Innenraum-Variabilität	2,4	Umwelt/EcoTest	3,8
Komfort	2,4	Verbrauch/CO ₂	4,2
Federung	2,7	Schadstoffe	3,3
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,0		

Stand: März 2017
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.