



## BMW M240i Coupé Steptronic

Zweitüriges Coupé der unteren Mittelklasse (250 kW / 340 PS)

**H**och - das Motto des überarbeiteten M240i: Hohe Leistung, hoher Verbrauch, hohe Anforderungen an den Fahrer, hoher Anschaffungspreis und hohes Spaßpotenzial. Maßgeblich dafür verantwortlich sind das agile Fahrverhalten und der kräftige Motor. Das Herzstück des Coupés hat sechs Zylinder, drei Liter Hubraum und bringt es dank Turboaufladung auf beachtliche 340 Pferdestärken. Wird die volle Leistung abgerufen, haben sowohl die Hinterräder Probleme mit der Traktion als auch die Traktionskontrolle ihre Not, die 500 Nm zu bändigen - trotz feinfühligter Regelung tritt immer noch Schlupf auf - wer hier mehr Performance erwartet, sollte entweder zum Allradantrieb oder zum M2 mit Differentialsperre greifen.

Doch der M240i besticht nicht nur mit seiner Längs-, sondern dank des recht kurzen Radstandes von 2,70 m, der serienmäßigen Sportlenkung und des adaptiven Fahrwerks auch Querdynamik. Das Coupé überzeugt mit optimaler Gewichtsverteilung und lässt sich mit hoher Präzision und klarer Rückmeldung dirigieren. Dennoch: Auch wenn die elektronischen Helferlein beim Beherrschen des Fahrzeugs unterstützen, sollten potenzielle Fahrer des M240i dennoch versiert sein.

Doch wo Licht, da auch Schatten: Auch wenn der Käufer des M240i das Hauptaugenmerk nicht auf den Kraftstoffverbrauch legen wird und 8,4 l/100 km im EcoTest in Betracht der Leistung durchaus in Ordnung sind, fällt der Kraftstoffverbrauch absolut gesehen ebenso hoch aus wie der Anschaffungspreis. BMW verlangt für den alltags-tauglichen M240i mindestens 49.100 Euro. Wer es auf die Spitze treiben und sich den M2 gönnen möchte, muss aber mindestens noch 10.000 drauf legen. **Konkurrenten:** u. a. Audi S3, Ford Focus RS, Honda Civic Type R.

- +** gutes optionales Lichtsystem, agile Fahreigenschaften und hoher Fahrspaß, potenter und kultivierte Motor
- hoher Kraftstoffverbrauch, forderndes Fahrverhalten, schlecht erreichbarer und beengter Fond

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 2,7

**AUTOKOSTEN** 3,5

### Zielgruppencheck

	<b>Familie</b>	<b>3,8</b>
	<b>Stadtverkehr</b>	<b>3,3</b>
	<b>Senioren</b>	<b>3,5</b>
	<b>Langstrecke</b>	<b>2,8</b>
	<b>Transport</b>	<b>4,1</b>
	<b>Fahrspaß</b>	<b>1,1</b>
	<b>Preis/Leistung</b>	<b>3,1</b>

**EcoTest** ★★☆☆☆

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,4 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt, beim Finish könnte BMW aber etwas nachlegen. Während die Schweißnähte akkurat versiegelt und die Anbauteile sauber eingepasst sind, fällt das Spaltmaß nicht besonders gering aus und auch mit dem Lack wurde teilweise sparsam umgegangen. Im Motorraum fehlt Klar- und im Kofferraum sogar teilweise der Farblack. Zudem scheppern geöffnete Seitenscheiben, wenn man die Türen schließt. Die Verarbeitung des Interieurs genügt auch hohen Ansprüchen. Immerhin sind die oberen Bereiche der

Armaturentafel und der Türverkleidungen geschäumt, die beim M240i serienmäßig verwendeten Alcantara-Bezüge gefallen und darüber hinaus zieren farblich abgesetzte Nähte den Innenraum. Wer möchte, erhält gegen Aufpreis auch eine Lederausstattung.

Der Unterboden ist im vorderen Bereich vollständig verkleidet, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Zum Entriegeln der Motorhaube muss der Hebel zwei Mal gezogen werden, die Haube wird mittels Gasdruckfedern offen gehalten.

### 3,8 Alltagstauglichkeit

Das zweitürige Coupé bietet mit seinen vier Sitzplätzen nicht den besten Alltagsnutzen. Die mögliche Zuladung reicht mit 421 kg beim Testwagen allerdings in den meisten Fällen aus, 75 kg davon dürfen auf dem Dach transportiert werden. Auch wenn es bei einem Sportcoupé nicht weiter verwundert, es sind weder Anhängelast noch Stützlasten zulässig.

Der Kraftstofftank besitzt zwar ein Volumen von 52 Liter,

da der Kraftstoffverbrauch im EcoTest allerdings nicht gerade gering ist, kommt man mit einer Tankfüllung nur rund 615 km weit.

⊖ Serienmäßig hat man für den Fall einer Reifenpanne keinerlei Hilfsmittel an Bord. Zumindest gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlauf Eigenschaften oder ein Reifenreparaturset erhältlich.

### 2,7 Licht und Sicht

Die Karosserie des Coupés ist vor allem nach hinten unübersichtlich, doch auch das vordere Ende entzieht sich dem Blick des Fahrers. Zudem kann dieser das Verkehrsgeschehen aufgrund der niedrigen Sitzposition nur akzeptabel überblicken. Beim Rangieren helfen ab Werk lediglich Parksensoren am Heck. Gegen Aufpreis sind diese auch für die Front sowie eine Rückfahrkamera und ein Einparkassistent erhältlich.

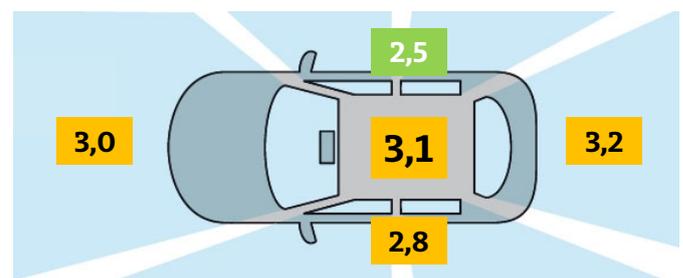


Gerade für ein Coupé ist die Sicht nach hinten noch akzeptabel. Hier bieten viele Konkurrenten eine deutlich schlechtere Rundumsicht.

Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt auf, dass die Dachpfosten insgesamt nicht zu breit ausfallen und der Blick nach außen zufriedenstellend ist.

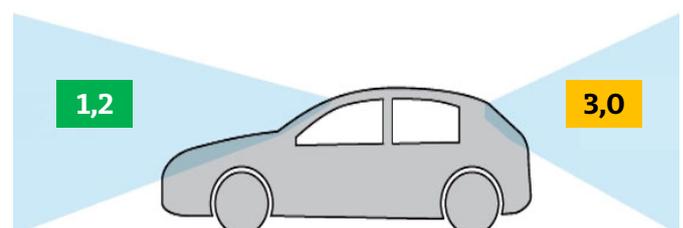
#### Rundumsicht

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.



Beim Blick nach hinten wird das Sichtfeld aber auch trotz der klappbaren Kopfstützen stark eingeschränkt. Achtung: Die klappbaren Kopfstützen kosten Aufpreis und sollten unbedingt mitbestellt werden, damit die Sicht nach hinten nicht noch stärker eingeschränkt wird.

⊕ Der 2er ist ab Werk mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis sind diese adaptiv und schwenken in Kurven mit. Zudem schattiert dann der Fernlichtassistent andere Verkehrsteilnehmer aus und ermöglicht damit ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht. Das System leuchtet die Fahrbahn gut aus und gilt als Kaufempfehlung. Darüber hinaus sollte man aber noch die

### 3,2 Ein-/Ausstieg

Die Türen lassen sich ab Werk per Zentralverriegelung oder optional schlüssellos öffnen. Die langen und schweren Türen werden an Steigungen aber nicht zuverlässig offen gehalten.

Vorn erschweren vor allem die flache Dachlinie und die niedrig montierten Sitze das Ein-/Aussteigen. Dank des beim Testwagen serienmäßigen Lichtpakets wird der Bereich um das Fahrzeug beim Öffnen und Schließen im Dunkeln beleuchtet.

⊖ Nach hinten gelangt man trotz der Einstieghilfen nur mühsam. Darüber hinaus gilt es zu beachten, dass man

### 3,4 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraum-Volumen des Coupés fällt mit 315 l überschaubar aus. Der Platz reicht alternativ für fünf Getränkeboxen. Klappt man die Rücksitzlehne um, passen bis zur Fensterkante 650 l hinein.

### 3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

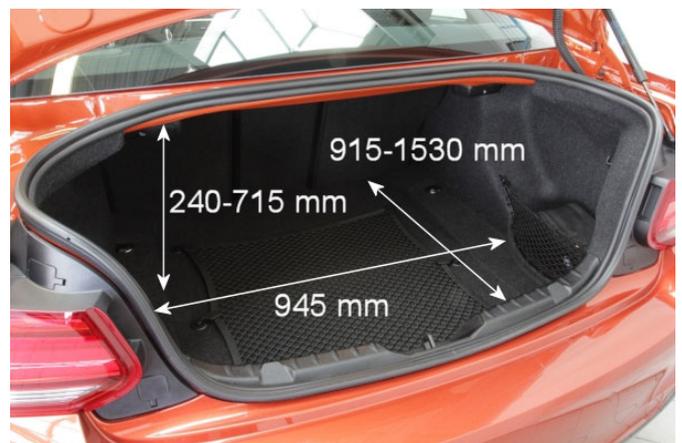
Besonders praktisch ist das Ladeabteil nicht: Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln nicht von selbst auf, ein Öffnungsmechanismus mittels vorgespannter Federfalte an dieser Stelle gut. Zudem ist die Kofferraumöffnung recht klein, die Ladekante liegt 69 cm über der Straße bzw. 19 cm über dem Kofferraumboden - dadurch muss das Ladegut sowohl beim Ein- als auch beim Ausladen recht weit angehoben werden und der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne steigt der Kofferraumboden leicht an, was den Alltagsnutzen zudem noch leicht mindert.

Scheinwerferreinigungsanlage ordern, da diese nicht serienmäßig verbaut ist.

Optional ist zudem ein automatisch abblendender Innen- und fahrerseitiger Außenspiegel erhältlich. Letzterer besitzt einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊖ Das Coupé muss ohne Heckwischer auskommen, was bei schlechter Witterung oder bei starkem Schneefall nachteilig ist. Die M-Modelle müssen ohne Nebelscheinwerfer und damit auch ohne Abbiegelicht auskommen.

erst die Vordersitzlehnen vorklappt, bevor man den Sitz elektrisch nach vorn fährt (optionale elektrische Sitzverstellung), da sonst je nach Sitzposition aufgrund der flachen Dachlinie zu wenig Platz für die Lehnen vorhanden sein kann. Darüber hinaus fehlen Haltegriffe am Himmel. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum des 2er Coupé natürlich kein Raumwunder. Ein VW Golf bietet allerdings auch nicht mehr Platz für das Gepäck.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Ab Werk besitzt das 2er Coupé eine asymmetrisch teilbare Rücksitzlehne. Gegen Aufpreis bietet BMW darüber hinaus eine dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne an. Die Lehnen lassen sich zwar praktisch mittels Hebel vom Kofferraum aus entriegeln, klappen aber nicht selbsttätig nach vorn um. Das muss man entweder durch Nachdrücken

vom Kofferraum aus oder von vorn machen. Die Mittellehne lässt sich ohnehin nur von vorn umklappen. Kleine Utensilien lassen sich dank des serienmäßigen Ablagenpakets mit einem am (losen) Kofferraumboden befestigten Netz gegen Rutschen sichern oder hinter einem Netz in der rechten Seitenverkleidung verstauen.

## 2,8 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

⊕ Das dezent überarbeitete BMW-Cockpit präsentiert sich übersichtlich, wenn auch viele Schalter recht klein und gleichförmig sind. Die Bedienelemente liegen günstig und die Grundfunktionen sind nach kurzer Eingewöhnung leicht bedienbar. Das iDrive Bediensystem bietet viele Einstellmöglichkeiten, was jedoch eine intensivere Eingewöhnung erfordert. Grundsätzlich versteht es BMW aber, die Menüführung logisch und übersichtlich aufzubauen.

Das 8,8-Zoll-Display des optionalen Navigationssystems Professional ist in optimaler Höhe angeordnet und kann nun alternativ zum Dreh-Drück-Steller auch durch Berührung bedient werden. Dennoch erweist sich die Bedienung mittels iDrive-Controller, der ebenfalls eine Touch-Oberfläche besitzt, einfacher. Damit kann man die Buchstabenform mit dem Finger auf der Oberfläche nachfahren und das System erkennt diese zuverlässig. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden.

Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in Höhe und Weite an den Fahrer anpassen. Es gibt ein stehendes Gaspedal, das für eine angenehme Beinstellung sorgt. der

Platz rechts davon ist aber eingeschränkt. Die neu designten Rundinstrumente sind klar gezeichnet und liegen gut im Sichtfeld des Fahrers. Der Bord-Computer allerdings befindet sich unten mittig und wird, je nach Sitzposition des Fahrers, vom Lenkrad verdeckt. Annehmlichkeiten wie Licht-/Regensensor, Klimaautomatik und der Tempomat unterstützen den Fahrer.



Verarbeitung und Materialanmutung können auch höheren Ansprüchen genügen. Auch die Funktionalität des Fahrerplatzes überzeugt.

### 2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 2er ist ab Werk mit Radio samt CD-/MP3-Player und Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie dem Navigationssystem Business und Spracheingabe ausgestattet. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationsstasten - Radiosender, Telefonnummern, Untermenüs oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Optional erhältlich ist zudem das Navigationspaket u. a. mit der Professional-Navigation samt Echtzeit-Verkehrsinformationen, einer induktiven Ladeschale für

das Smartphone, dem iDrive-Kontroller mit Touch-Oberfläche sowie Konnektivitäts- und Remotefunktionen. Angeboten wird auch das Online Entertainment mit Zugriff auf Musiktitel. Erhältlich sind zudem High-End-Lautsprechersysteme, ein DAB-Tuner sowie Apple CarPlay (via Bluetooth) zur Koppelung des iPhones.

⊖ Android Auto ist nicht erhältlich.

## 2,6 Raumangebot vorn

Personen bis etwa 1,90 Meter Körpergröße finden genügend Bein- und etwas mehr Kopffreiheit vor. Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

## 4,6 Raumangebot hinten

⊖ Im Fond geht es beengt zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hier nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 m Platz. Die Kopffreiheit lässt ähnliche Personengrößen zu. Die Innenbreite geht in Ordnung, zumal sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen. Das subjektive Empfinden ist aber dennoch aufgrund der kleinen Seitenscheiben, der niedrigen Dachlinie und der direkt neben dem Kopf verlaufenden Dachsäule nur akzeptabel.

## 3,4 Innenraum-Variabilität

Während die Türfächer vorn samt Flaschenhaltern und das Fach zwischen den Sitzen guten Stauraum bieten, sind die Becherhalter nicht optimal nutzbar. Ablagemöglichkeiten beispielsweise unter den Sitzen gibt es nicht. Das beleuchtete, aber nicht abschließbare Handschuhfach besitzt ein übliches Format.

## 2,4 KOMFORT

### 2,6 Federung

Für das M240i Coupé ist neben dem serienmäßigen M Sportfahrwerk das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk erhältlich. Die Dämpfercharakteristik kann mit dem Fahrerlebnisschalter in Richtung Komfort oder Sport angepasst werden. Die Feder-/Dämpfer-Kombination besitzt aber bereits im Comfort-Modus eine recht straffe Grundabstimmung.

Im Standard-Modus (Comfort) werden lange Fahrbahnwellen gut geschluckt und bringen das Coupé nicht aus der Ruhe. Kurze Fahrbahnwellen sowie Einzelhindernisse

### 2,1 Sitze

⊕ Die beim M240i serienmäßigen Sportsitze mit Stoff-/Alcantara-Polsterung lassen sich serienmäßig in der Höhe justieren. Ordert man wie beim Testwagen die elektrische Einstellung, lässt sich auch die Neigung der Sitzfläche anpassen und der Fahrersitz ist mit einer Memory-Funktion versehen.

Die Sportsitze vorn gefallen mit einer guten und langstreckentauglichen Konturierung von Lehne und Sitzfläche. Größere oder auch etwas breitere Passagiere

Die Mittelkonsole, der voluminöse Getriebetunnel und der dunkle Dachhimmel sorgen aber für ein leicht beengtes Raumgefühl.



Hinten geht es eng zu. Lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m finden Platz.

Im Fond gibt es außer den Lehnentaschen und der Ablage zwischen den Sitzen keine weiteren Verstaumöglichkeiten. Immerhin befinden sich in der ausklappbaren Mittelarmlehne Becherhalter.

spürt man deutlicher im Innenraum, zu unbequem wird es aber nicht. Querfugen und Kopfsteinpflaster können kaum von den Insassen fern gehalten werden, als zu störend werden sie aber nicht wahrgenommen.

Im Sport-Modus spricht die Federung noch ein Stück strafte an, besonders feine Unebenheiten und Querfugen sind dann deutlicher im Innenraum zu spüren. Zudem ändert sich das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor, man erhält ein direkteres Fahrgefühl und das Fahrzeug liegt bei höheren Geschwindigkeiten satter auf der Straße.

könnten aber etwas mehr Unterstützung der Schultern und seitlich mehr Platz auf der Sitzfläche vertragen. Die Sitzfläche ist verlängerbar, die Breite der Lehnen elektrisch einstellbar.

Hinten sitzt man zwar deutlich weniger komfortabel, aber auch für längere Reisen passend. Der Kniewinkel ist allerdings recht spitz, gerade bei größeren Personen und die Kopfstützen sind recht unbequem.

### 3,1 Innengeräusch

Auffallend ist im Alltag, dass man Abroll-, Umgebungs- und vor allem Windgeräusche deutlich im Innenraum wahrnimmt. Der Motor hält sich weitgehend zurück, und tritt nur dann in den Vordergrund, wenn man ihn fordert.

Der im Innenraum bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel liegt bei 68,2 dB(A), ein durchschnittlicher Wert, der den subjektiven Eindruck untermauert - man würde eine bessere Geräuschdämmung erwarten.

### 2,3 Klimatisierung

⊕ Der M240i ist ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik samt Luftgütesensor ausgestattet. Lenkrad- und Sitzheizung vorn gibt es ebenso gegen Aufpreis wie abgedunkelte Scheiben im Fond.

⊖ Die zwei Temperaturzonen vorn lassen sich nicht synchronisieren und die hinteren Seitenscheiben können nicht geöffnet werden.

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 0,9 Fahrleistungen

⊕ Dies ist die Paradedisziplin des M240i. Der Reihensechszylinder besitzt drei Liter Hubraum und leistet dank Turboaufladung maximal 340 PS. Das maximale Drehmoment von 500 Nm liegt von 1.250 bis 4.500 Umdrehungen pro Minute an. Laut Hersteller erreicht man Tempo 100 aus dem Stand in 4,6 Sekunden, bei 250 km/h beendet die Elektronik den Vorwärtsdrang. Die Leistungsentfaltung ist erstklassig - der Motor zieht bis

zur Höchstgeschwindigkeit sauber durch und hat leichtes Spiel mit dem 1.574 kg schweren Coupé. Die ADAC Fahrleistungsmessungen unterstreichen die Potenz des Motors: In 2,7 Sekunden spurtet der Testwagen von 60 auf 100 km/h - Überholmanöver sind so kein Problem. Auch das Einfädeln in den fließenden Verkehr gelingt problemlos, zwischen Tempo 15 und 30 liegen lediglich 0,9 Sekunden.

### 1,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Hubkolbenmotor mit sechs Zylindern in Reihe - das bedeutet einen perfekten Massenausgleich und damit eine ausgezeichnete Laufruhe, wodurch Vibrationen im Innenraum kaum spürbar sind. Auch störendes Brummen oder Dröhnen verkneift sich der Motor weitgehend, die

Auspuffanlage verstärkt das leichte Brummen aber ordentlich.

Das Ansprechverhalten ist spontan, das Aggregat zeigt sich absolut drehfreudig.

### 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtstufen-Automatik ist eine der besten am Markt. Schnell und weitgehend ruckfrei wechselt sie die Gänge und stellt in fast allen Situationen den richtigen bereit. Im EcoPro-Modus vertraut sie noch etwas mehr auf die Durchzugskraft des Motors und lässt das ganze Fahrzeug etwas gelassener wirken. Wer selbst die

Fahrstufen wählen will, kann dies am Wählhebel oder per Paddle am Lenkrad tun.

Bei 130 km/h liegen im achten Gang lediglich 2.000 Umdrehungen an der Kurbelwelle an, was für einen Benziner eine lange Übersetzung darstellt.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Nach einem Lenkimpuls, zeigt sich der 2er sehr nervös. Das liegt am kurzen Radstand und der spontan ansprechenden und um die Mittelachse schwach gedämpften Lenkung. Diese Eigenschaften wirken sich auch bei höheren

Geschwindigkeiten negativ auf die Spurstabilität und den Fahrkomfort aus, da dann bei langgezogenen Kurven auf der Autobahn öfter korrigiert werden muss.

Trotz Heckantrieb und effektiv regelnder Traktionskontrolle (DTC) hat der BMW aufgrund der hohen Leistung bei starker Beschleunigung Probleme, die Räder am Durchdrehen zu hindern.

⊕ Im ADAC Ausweichtest reagiert das Coupé zunächst mit einem drängenden Heck auf den ersten Lenkbefehl und zeigt sich im weiteren Verlauf dank der ESP-Regelung weitgehend neutral. Im Grenzbereich neigt der BMW beim Gegenlenken zum Untersteuern, bleibt aber stets sicher beherrschbar. Auch unter fahrdynamischen Gesichtspunkten gefällt das ausbalancierte Fahrverhalten. Auf ebener Fahrbahn ist der BMW mit Mischbereifung auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten stabil, Lastwechsel oder gar Bremsmanöver bringen ihn nicht aus der Ruhe.

## 1,8 Lenkung

⊕ Der M240i ist ab Werk mit der variablen Sportlenkung ausgestattet, die je mehr man einlenkt, desto direkter übersetzt ist. Das sorgt für spontanes Lenkansprechen und für wenig Kurbelaufwand beim Rangieren - von Anschlag bis Anschlag sind lediglich gut zwei Umdrehungen nötig. Zwar leistet sich die Lenkung einen eher indifferenten Bereich um die Mittellage und stellt auch nicht vollkommen zurück, sobald man aber den Lenkwinkel erhöht, lässt sich das Auto sehr präzise und mit hoher Rückmeldung um Kurven zirkeln. So vermittelt das M240i Coupé eine ordentliche Portion Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen.

## 1,6 Bremse

⊕ In diesem Kapitel fährt das M240i Coupé mit der spontan ansprechenden und einwandfrei dosierbaren Festsattel-Bremse ein gutes Ergebnis ein. Der Testwagen mit 18 Zoll Mischbereifung kommt bei Bremsungen aus Tempo 100 nach satten 33 m zum Stehen.

## 2,7 SICHERHEIT

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

BMW bietet für das 2er Coupé zwar auch eine Reihe an Assistenzsystemen an, deren Zahl aber nicht so umfangreich wie bei den größeren Modellen ist.

Ab Werk gibt es nur die gesetzlich vorgeschriebenen Systeme wie ESP und Reifendruckkontrollsystem sowie eine Geschwindigkeitsregelung samt -begrenzer. Gegen Aufpreis ist der Driving Assistant erhältlich. Dann ist der BMW mit einem kamerabasierten Notbremssystem mit City-Funktion und Fußgängererkennung ausgestattet.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Zudem umfasst das Paket eine Spurverlassenswarnung sowie einen Müdigkeitswarner.

Gegen weiteren Aufpreis erhält man eine adaptive Geschwindigkeitsregelung und eine Verkehrszeichenerkennung.

## 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Vom 2er Coupé liegt kein Crashtest-Ergebnis vor, dennoch wird ein ähnlich gutes Resultat erwartet wie vom BMW 1er, auf dem der Zweitürer basiert. Dieser hatte im Test von 2011 gute 91 Prozent der möglichen Punkte und erhielt die vollen fünf Sterne.

⊕ Der 2er ist serienmäßig mit Airbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags vorn und durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Während die vorderen Gurte über Straffer und Begrenzer verfügen, findet man diese an den hinteren Gurten nicht.

## 3,0 Kindersicherheit

Im Viersitzer können prinzipiell bis zu drei Kindersitze untergebracht werden. Man sollte aber vor dem Kauf unbedingt eine Sitzprobe machen und ausprobieren, ob der Wunschkindersitz ins Fahrzeug passt.

⊕ Der 1er erreicht im ADAC Crashtest im Bereich der Kindersicherheit 83 Prozent der möglichen Punkte - der 2er sollte ein ähnliches Ergebnis erreichen. Dank Beifahrerairbagabschaltung und passender Gurtgeometrie können Kindersitze rechts vorn problemlos mit dem Gurt befestigt werden. Auf den Fondplätzen ist die Montage mittels Isofix-Halterungen oder mit den Gurten möglich. Dank auch hier zweckmäßiger Gurtgeometrie sowie der gut erreichbaren Isofix-Bügel geschieht dies problemlos.

⊖ Das Isofix-System besitzt keine i-Size-Freigabe. Damit hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Base und Stützfuß hinein passt, muss der Beifahrersitz vollständig nach vorn geschoben werden.

## 3,8 Fußgängerschutz

Bei den ADAC Crashtests (2011) erhielt das Vorfaceliftmodell des BMW 1er im Fußgängerschutz 63 Prozent der Punkte - beim 2er ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Der mittlere Bereich der Motorhaube und die Stoßstange sind gut entschärft. Verbesserungspotential gibt es aber an der vorderen Motorhaubenkante sowie an den Scheibenrahmen. Hier trifft ein Fußgänger sehr hart auf, was das Verletzungsrisiko erhöht.

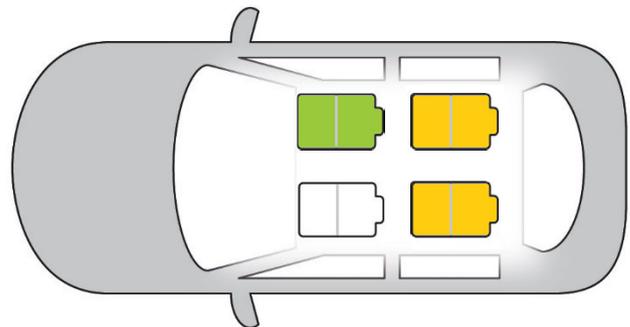
⊖ Ein Totwinkelassistent ist beispielsweise nicht erhältlich, obwohl er für viele andere BMW-Modelle angeboten wird.

Ein Notrufsystem ist allerdings serienmäßig an Bord, das im Bedarfsfall automatisch (manuell auch möglich) eine Verbindung über das BMW Call Center zu einem Rettungsdienst hergestellt. Dann werden neben der aktuellen Fahrzeugposition auch Daten zur Unfallschwere übermittelt.

Vorn lassen sich die Kopfstützen für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m herausziehen, die Passagiere im Fond dürfen maximal 1,75 m groß sein. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschallen, der Status der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt.

### 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)

⊕ Immerhin ist ein Notbremsassistent samt Personenerkennung gegen Aufpreis zu haben, wodurch das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert werden kann.

3,6

UMWELT/ECOTEST

5,4

Verbrauch/CO2

⊖ Der Testwagen geht mit einer CO2-Bilanz von 231 g/km aus dem ADAC EcoTest - das entspricht einem Verbrauch von 8,4 Litern Super Plus. Dieser teilt sich in 9,1 l inner- und 7,1 l/100 km außerorts sowie 9,9 l/100 km auf der Autobahn auf. Damit ist natürlich keine gute Bewertung möglich: Der BMW erhält nur 6 von 60 Punkten im CO2-Kapitel.

1,7

Schadstoffe

⊕ Abgesehen vom leicht erhöhten Partikelaustritt im anspruchsvollen Autobahnzyklus zeigt sich das Abgas des M240i weitgehend sauber. Somit gibt es in diesem Kapitel 43 von 50 möglichen Punkten. In der Summe kommt der M240i allerdings nicht über 49 Punkte und zwei Sterne im EcoTest hinaus.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,5

AUTOKOSTEN

3,5

Monatliche Gesamtkosten

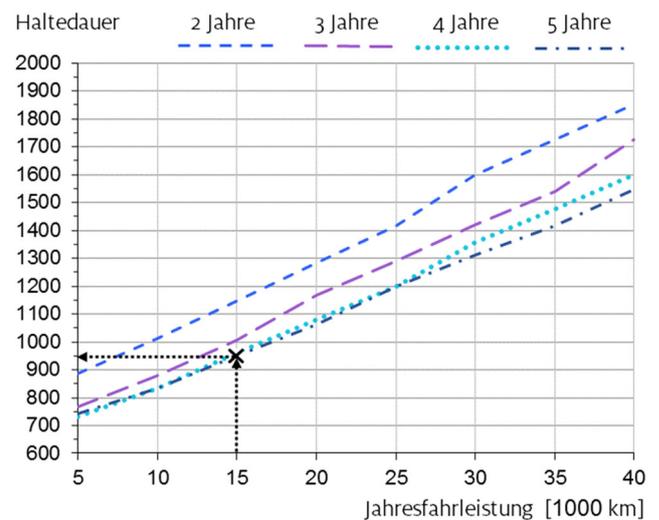
BMW verlangt für das M240i Coupé mindestens 49.100 Euro, wer aber noch fleißig Häkchen in der Sonderausstattungsliste setzt, kann den Preis mit Leichtigkeit weit nach oben schrauben. Für den Testwagen mit den adaptiven LED-Scheinwerfern, dem Driving Assistant, Parkhilfen, dem großen Navigationspaket und weiteren komfort- sowie sicherheitssteigernden Ausstattungen verlangt BMW bereits über 58.000 Euro - einige Optionen werden darüber hinaus aber noch angeboten.

Nach dem Kauf geht es teuer weiter, denn der Benzinverbrauch und die sehr hohen Kaskoeinstufungen (TK 27, VK 28) sorgen für hohe laufende Kosten. Die jährliche Steuer beträgt 196 Euro. In die Werkstatt muss das 2er Coupé dank fahrabhängiger Inspektionsanzeige gemäß dem Hersteller im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre. Der BMW besitzt eine Steuerkette, die einen Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊖ BMW gewährt keine Herstellergarantie, sondern nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 949 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	218i	220i Steptronic	230i Steptronic	M240i Steptronic	218d	220d	225d Steptronic Sport	M2
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	4/1995	4/1995	6/2979
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	135 (184)	185 (252)	250 (340)	110 (150)	140 (190)	165 (224)	272 (370)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1250	270/1350	350/1450	500/1250	320/1500	400/1750	450/1500	465/1400
0-100 km/h [s]	8,8	7,2	5,6	4,6	8,4	7,1	6,2	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	230	250	250	213	230	243	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1   SP	5,5   SP	5,9   SP	7,1   SP	4,0   D	4,1   D	4,6   D	8,5   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	119	127	134	163	106	107	121	199
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/27	16/24/27	16/25/27	19/28/27	19/23/27	19/27/27	19/27/27	19/28/27
Steuer pro Jahr [Euro]	78	104	118	196	212	214	242	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	634	714	824	949	659	732	818	1081
Preis [Euro]	29.750	35.900	41.550	49.100	33.350	36.700	42.150	59.500

## 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

6-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b	
Hubraum	2.998 ccm
Leistung	250 kW/340 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.250 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Verbrauch pro 100 km	7,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	163 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,1 m <sup>2</sup> /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/40 ZR18 / 245/35 ZR18
Länge/Breite/Höhe	4.454/1.774/1.408 mm
Leergewicht/Zuladung	1.565/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,0 m
Reifengröße Testwagen vo./hi.	225/40 ZR18 88Y / 245/35 ZR18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Super Sport
Wendekreis links/rechts	10,9/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	8,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,1/7,1/9,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	196 g/km (WTW* 231 g/km)
Reichweite	615 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.574/421 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/650/650 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>147 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>113 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>169 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>520 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	949 Euro		
Steuer pro Jahr	196 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/28/27		
Basispreis M240i Coupé Steptronic	49.100 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.07.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	58.220 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.135 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	760 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/780 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/560 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	200 Euro°/Serie
Parklenkassistent	150 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	400 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro
Schlüsselloses Zugangssystem	290 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	520 Euro°/560 Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	520 Euro°
Spurassistent	520 Euro°
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/320 Euro°
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	330 Euro°/-
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (40-20-40)	200 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	800 Euro°/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**3,5**

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

Stand: Dezember 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand