



BMW 230i Coupé M Sport Steptronic

Zweitüriges Coupe der unteren Mittelklasse

Der 230i stellt die leistungsstärkste Variante des Coupés dar, insofern man sich für einen Vierzylinder-Ottomotor entscheidet. Der Zwei-Liter-Fremdzünder leistet dank Aufladung 252 PS, das maximale Drehmoment von 350 Nm liegt zwischen 1.450 und 4.800 1/min an. Die Erwartungen, die die Leistungsdaten versprechen, werden im Alltag vollkommen befriedigt. Das Coupé zeigt sich in Verbindung mit der Sport-Automatik stets spritzig und vollzieht spontane Zwischensprints, wie auch die Fahrleistungsmessungen im Test bestätigen, mühelos. Das Aggregat verrichtet seine Arbeit unauffällig im Hintergrund – das ist aus technischer Sicht lobenswert, wenn auch dabei etwas Emotion verloren geht. Tatsächliche Kritik gibt es aber beim Verbrauch, denn das Coupé konsumiert im EcoTest 6,9 Liter auf 100 Kilometer.

Mit der optionalen Sportlenkung und dem aufpreispflichtigen adaptiven Fahrwerk zeigt sich das Coupé auch dank der guten Gewichtsverteilung agil und lässt sich mit hoher Präzision dirigieren. Den ADAC Ausweichtest meistert das Coupé sicher und lässt sich dabei mit hohen Geschwindigkeiten durch den Parcours fahren.

Für die M Sport Variante verlangt BMW ausschließlich mit Serienausstattung bereits 43.350 Euro. Allerdings zeigt sich die Liste der optionalen Extras lang und beinhaltet auch zahlreiche sinnvolle Assistenzsysteme sowie einige Extras, die den Fahrkomfort erhöhen. Tobt man sich beim Konfigurieren aus, so lässt sich der Kaufpreis ohne Weiteres auch auf mehr als die 55.600 Euro des Testwagens hieven. Das ist zwar viel Geld, allerdings bekommt man dafür auch viel Fahrspaß. **Konkurrenten:** u. a. Audi S3, Ford Focus ST, Hyundai i30 N, Mercedes A-Klasse, VW Golf GTI.

⊕ gutes optionales Lichtsystem, agile Fahreigenschaften und hoher Fahrspaß, kräftiger Motor

⊖ hoher Kraftstoffverbrauch, schlecht erreichbarer und beengter Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,9

Zielgruppencheck

Familie 3,8

Stadtverkehr 3,2

60+ Senioren 3,5

Langstrecke 2,8

Transport 4,0

Fahrspaß 1,5

Preis/Leistung 2,7

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 rahmenlosen Türen schließt.

Die Verarbeitung des Interieurs genügt auch hohen

3,3 Alltagstauglichkeit

Das zweitürige Coupé bietet mit seinen vier Sitzplätzen nicht den besten Alltagsnutzen. Die mögliche Zuladung reicht mit 415 kg beim Testwagen allerdings in den meisten Fällen aus, 75 kg davon dürfen auf dem Dach transportiert werden. Ordert man optional eine Anhängerkuppelung, beträgt deren Stützlast 75 kg - gebremste Anhänger dürfen bis zu 1.500 kg wiegen.

Der Kraftstofftank besitzt zwar ein Volumen von 52 Liter,

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.



Die Sicht nach hinten ist aufgrund der nicht zu breiten Dachsäulen und der abklappbaren Kopfstützen (Aufpreis!) besser als in vielen vergleichbaren Fahrzeugen.

Ansprüchen. Immerhin sind die oberen Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen geschäumt, die optional mit Leder bezogenen Sitze gefallen und darüber hinaus zieren optionale Holzapplikationen den Innenraum.

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.

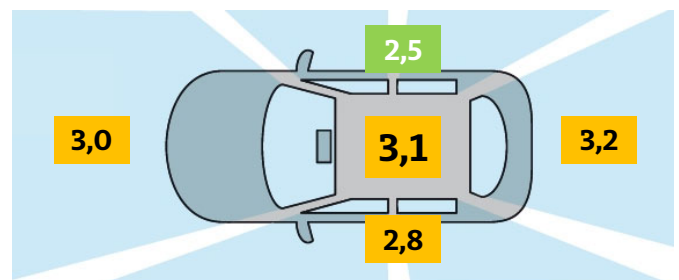
da der Kraftstoffverbrauch im EcoTest allerdings nicht gerade gering ist, kommt man mit einer Tankfüllung nur rund 750 km weit.

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

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

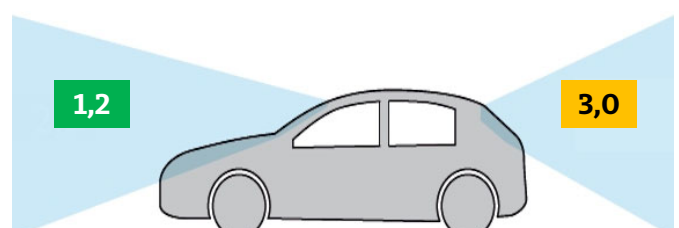
Rundumsicht

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-Schein- und Nebelscheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es zudem adaptive Hauptscheinwerfer, die in Kurven schwenken. Inbegriffen ist dann ein Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer ausschattiert und damit außerorts ein dauerhaftes Fahren mit Fernlicht ermöglicht. Das System

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 (M Sport) 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 Getränkekisten. 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 Feder tate 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

leuchtet die Fahrbahn gut aus und gilt als Kaufempfehlung. Darüber hinaus sollte man aber noch die 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.

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.



Natürlich ist das Coupé kein Lademeister, jedoch ist das Kofferraumabteil mit 315 l Volumen akzeptabel groß.

Rücksitzlehne steigt der Kofferraumboden leicht an, was den Alltagsnutzen zudem noch leicht mindert.

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.

2,7 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Das beim Facelift 2017 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. 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 teilweise verdeckt. Annehmlichkeiten wie Licht-/Regensensor, Klimaautomatik und der Tempomat unterstützen den Fahrer.



Der kleine BMW überzeugt durch hohes Verarbeitungsniveau, hochwertige Materialauswahl und eine durchdachte, funktionelle Bedienung.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im 2er Coupé kann man Musik serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen, gegen Aufpreis aber auch digitale Radiosender genießen. Auch per Bluetooth oder USB kann man serienmäßig Musik ins Auto bringen, einen CD-Player gibt es aber nur gegen Mehrpreis. Genauso kostet eine Festplatte extra, auf der man seine Musik speichern kann. Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: Einerseits eine BMW-eigene Musikanlage und als Top-System eine von Harman/Kardon.

Das Coupé ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im

Connected Drive Store entdecken.

Android Auto ist nicht erhältlich, aber Apple CarPlay. Interessant: Diese Funktion kostet 300 Euro und gilt für drei Jahre ab Fahrzeugzulassung. Danach muss es für 110 Euro pro Jahr verlängert werden. Kein Hersteller hat derzeit ein derart teures Carplay-Modell im Angebot. Serienmäßig dagegen ist die Funktion BMW Apps. Hier kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichtenapps mit dem Auto nutzen kann.

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.

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

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.

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

2,5 KOMFORT

2,6 Federung

Für das 230i Coupé ist neben dem ab Werk verbauten M Sportfahrwerk auch das Serien- und 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 spürt man

deutlicher im Innenraum, zu unbequem wird es aber nicht. Querfugen und Kopfsteinpflaster werden von den Insassen deutlich, aber nicht zu störend wahrgenommen. Im Sport-Modus spricht die Federung noch ein Stück straffer 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.

2,1 Sitze

⊕ Die beim 230i Coupé serienmäßigen Sportsitze lassen sich in der Höhe und Neigung justieren. Ordert man wie beim Testwagen die elektrische Einstellung, besitzt der Fahrersitz eine Memory-Funktion. Zudem gibt es optional Lordosenstützen für beide Vordersitze.

Die Sportsitze vorn gefallen mit einer guten und langstreckentauglichen Konturierung von Lehne und Sitzfläche. Größere oder auch etwas breitere Insassen 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 im Alltag ist, 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 68,9 dB(A). Ein durchschnittlicher Wert, der den

subjektiven Eindruck untermauert - man würde in diesem Preissegment eine bessere Geräuschdämmung erwarten.

2,8 Klimatisierung

⊕ Das 230i Coupé M Sport ist ab Werk mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Zweizonen-Anlage samt Luftgütesensor. Eine 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.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Das 230i Coupé glänzt mit seinem aufgeladenen Zweiliterbenziner mit 252 Pferdestärken bei den Fahrleistungsmessungen. Das maximale Drehmoment von 350 Nm liegt von 1.450 bis 4.800 Umdrehungen pro Minute an. Laut Hersteller erreicht man Tempo 100 aus dem Stand in 5,6 Sekunden, bei 250 km/h beendet die Elektronik den Vorwärtsdrang. Der Motor spricht zügig an,

bietet stets genügend Vortrieb und hat leichtes Spiel mit dem 1.520 kg schweren Coupé. Den Sprint von 60 auf Tempo 100 absolviert das Coupé in 3,4 Sekunden - Überholmanöver sind so kein Problem. Auch das Einfädeln in den fließenden Verkehr gelingt problemlos, zwischen Tempo 15 und 30 liegen bei Vollast lediglich 0,8 Sekunden.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der aufgeladene Vierzylinder-Ottomotor überzeugt mit angenehmer Laufkultur. Es werden nur leichte Vibrationen im Innenraum wahrgenommen, akustisch

zeigt sich der Benziner völlig unauffällig. Das Ansprechverhalten ist spontan, das Aggregat zeigt sich absolut drehfreudig.

1,2 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 bei der optionalen Sportautomatik 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.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Nach einem Lenkimpuls, zeigt sich der 2er sehr nervös. Das liegt am kurzen Radstand und der spontan ansprechenden und um die Mittellage 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 häufig 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.

1,7 Lenkung

⊕ Für das 230i Coupé M Sport ist optional die im Testwagen verbaute variable Sportlenkung erhältlich. Die Lenkung wird umso direkter, je mehr man einlenkt. 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 Coupé eine ordentliche Portion Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen.

2,6 Bremse

Bei den Bremswegmessungen schneidet das 230i Coupé, trotz der spontan ansprechenden und einwandfrei dosierbaren Bremse nur zufriedenstellend ab. Der Testwagen kommt mit der Festsattel-Bremse vorn und der Faustsattelbremse hinten erst nach 35,9 m aus Tempo 100 zum Stehen. Von einem so sportlichen Modell erwartet man kürzere Bremswege.

2,7 SICHERHEIT
























2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

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. Zudem umfasst das Paket eine Spurverlassenswarnung sowie einen Müdigkeitswarner. Gegen weiteren Aufpreis erhält man eine adaptive Geschwindigkeitsregelung und eine Verkehrszeichenerkennung.

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

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	nicht erhältlich
	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

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

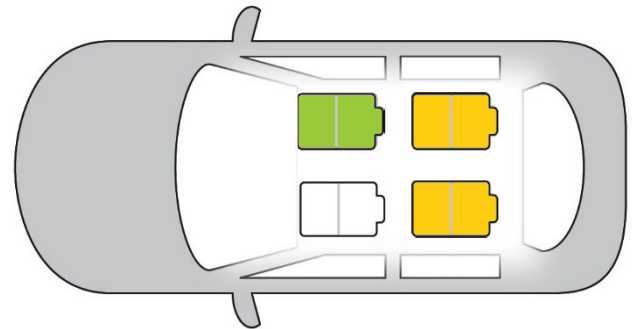
Bei den ADAC Crashtests (2011) erhielt das Vorfaceliftmodell des BMW 1er im Fußgängerschutz 63 Prozent der Punkte - beim 2er ist ein ähnliches Ergebnis zu erwarten. Der mittlere Bereich der Motorhaube und die Stoßstange sind gut entschärft. Verbesserungspotential gibt es aber an der vorderen Motorhaubenkante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

Ein Notrufsystem ist allerdings serienmäßig an Bord, das im Bedarfsfall automatisch (manuell auch möglich) eine Verbindung über das BMW Call Center zu einem Rettungsdienst herstellt. 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 anzuschnallen, 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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Testwagen geht mit einer CO₂-Bilanz von 190 g/km aus dem ADAC EcoTest - das entspricht einem Verbrauch von 6,9 Litern Super. Dieser teilt sich in 7,4 l inner- und 5,9 l/100 km außerorts sowie 8,2 l/100 km auf der Autobahn auf. Damit ist natürlich keine gute Bewertung möglich: Der BMW erhält 20 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel.

1,1 Schadstoffe

⊕ Abgesehen vom leicht erhöhten Partikelaustritt im anspruchsvollen Autobahnzyklus zeigt sich das Abgas des 230i Coupé weitgehend sauber. Somit gibt es in diesem Kapitel 49 von 50 möglichen Punkten. In der Summe kommt der Testwagen nicht über 69 Punkte und drei Sterne im EcoTest hinaus.

2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

BMW verlangt für das 230i Coupé samt Sport-Automatikgetriebe mindestens 43.350 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 knapp über 55.600 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 25) sorgen für hohe laufende Kosten. Die jährliche Steuer beträgt 118 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.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

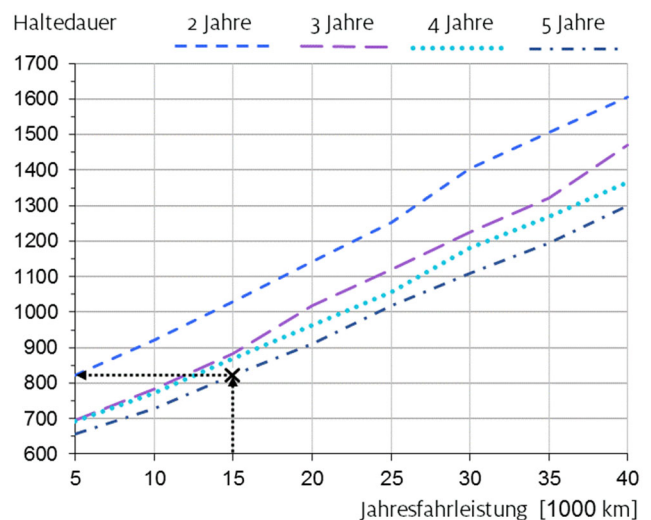
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 822 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	218i	220i Step- tronic	230i Step- tronic	M240i Steptro- nic	218d	220d	225d Step- tronic 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	5,7 SP	7,1 SP	4,4 D	4,1 D	4,6 D	8,5 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	119	127	131	163	116	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	112	196	232	214	242	268
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	635	717	797	962	667	727	789	1089
Preis [Euro]	30.300	36.550	42.250	49.900	33.950	36.700	42.150	59.900

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

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6c (NEFZ), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	185 kW/252 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.450 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,6 s
Verbrauch pro 100 km	5,9 l
CO ₂ -Ausstoß	134 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,14 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF 225/45 R17 W/ RF 245/40 R17 W
Länge/Breite/Höhe	4.432/1.774/1.418 mm
Leergewicht/Zuladung	1.505/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	715/1500 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	225/40 ZR 18 88Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Super
Wendekreis links/rechts	11,0/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/5,9/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	162 g/km (WTW* 190 g/km)
Reichweite	750 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1520/415 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/650/650 l

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

Betriebskosten	129 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	127 Euro	Wertverlust	487 Euro
Monatliche Gesamtkosten	822 Euro		
Steuer pro Jahr	118 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/25/27		
Basispreis 230i Coupé M Sport Steptronic	43.350 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.07.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.620 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.572 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	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/1.190 Euro°/Serie/320 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.190 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch (Einzonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (fahrerseitig)	170 Euro°/490 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (Sportsitze)	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro°
Metalllackierung	700 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	900 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,9

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

Stand: März 2018

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