



BMW 218i Active Tourer Sport Line Steptronic (DKG)

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Mit dem 2er Active Tourer hat BMW einen interessanten Kompakt-Van im Angebot. In vielerlei Hinsicht bricht er mit alten BMW-Konventionen - was aber nicht schlecht sein muss. Denn der quer eingebaute Motor und der Frontantrieb lassen im Innenraum im Verhältnis zu den Außenmaßen mehr Platz zu. So bietet der Active Tourer auf gut 4,35 m Länge angenehme Platzverhältnisse für vier Erwachsene samt Gepäck. Hinzu kommt ein bequemer Ein- und Ausstieg, eine variable, weil längs verschiebbare Rückbank mit einstellbarer Lehnenneigung und ein praktisches Kofferraumformat.

BMW hat sich ganz offensichtlich viel Mühe gegeben, die Fahrdynamik, die man von einem Auto der Münchner Marke erwartet, auch im Active Tourer umzusetzen. So gibt er sich unbestritten als der Dynamiker unter den Vans, liegt sicher und direkt auf der Straße und scheut auch kurvige Landstraßen nicht; im ADAC Ausweichtest liefert er ein souveränes Bild ab und vermittelt auch als Fronttriebler die typische „Freude am Fahren“. Dabei kommt der Komfort nicht zu kurz, gerade wenn man das optionale adaptive Fahrwerk ordert. Der 2er bleibt beim Preis leider auch ganz BMW, im Falle der Testwagen-Variante startet dieser erst bei 36.350 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Mercedes B-Klasse, VW Golf Sportsvan.

- ⊕ gutes Raumangebot vorn, variable Rückbank, guter Fahrkomfort mit Optionsdämpfern, saubere Abgase mit OPF
- ⊖ teuer in der Anschaffung, Schwächen bei der Rundumsicht, ACC nur über Kamera, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,4**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,6
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,1
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★★☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des 2er BMW ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist gut verkleidet und aerodynamisch optimiert. Auch den Innenraum hat BMW weitgehend sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest und nichts klappert oder knarzt. Das Bemühen um eine gute Materialqualität ist zu sehen und zu spüren, viele Kunststoffflächen sind geschäumt und damit weich - selbst an den hinteren Türen, was in dieser Klasse inzwischen eine Seltenheit ist. Trotzdem bleibt der

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 7,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 51 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 660 km - gegen Aufpreis erhält man einen 61 Liter großen Tank (im Testwagen), dann liegt die Reichweite bei rund 790 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 455 kg - das sollte für vier Leute samt Gepäck ausreichen. Auf dem Dach gibt's optional eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn es ein

2,9 Licht und Sicht

Die Enden des Fahrzeugs sind vernünftig abschätzbar, auch wenn sich die Vorderkante der Motorhaube den Blicken des Fahrers völlig entzieht. Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Option auf den der Fahrerseite.



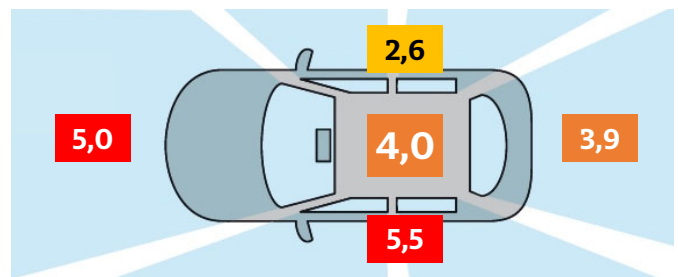
Die breiten Dachsäulen im Heckbereich schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein. Die zusätzlichen kleinen Dreiecksfenster bringen kaum Nutzen.

Abstand zu den größeren und teureren Modellen gewahrt. Wie bei einigen anderen Modellen hat BMW auch beim 2er Active Tourer eine bedienerfreundliche Motorhaubenmechanik 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.

Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,3 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (695 kg bei ungebremsten Anhängern) - ein ausgewiesener Zugwagen ist der Active Tourer damit nicht. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem optionalen Reparatursset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; alternativ kann man auch Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern. Mit 4,35 m Länge ist der Active Tourer für die Stadt ausreichend praktisch, auch die Breite mit 2,05 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,5 m.

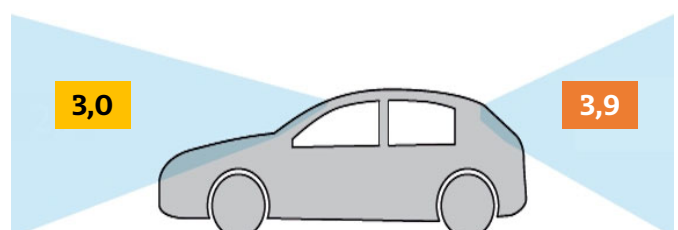
Rundumsicht

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.



Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht in den seitlichen Bereich des Autos besitzt ebenfalls nur der Fahreraußenspiegel. Außer beim Grundmodell des Active Tourer sind die Außenspiegel serienmäßig beheizbar, in der getesteten Sport Line-Ausstattung ist diese Funktion folglich an Bord. Die Einparkhilfe hinten ist serienmäßig, die Sensoren vorne werden im Paket mit dem Parkassistenten angeboten. Die darüber hinaus bestellbare Rückfahrkamera ist wegen des hohen Fahrzeughecks sinnvoll: So erkennt man beim Rückwärtsfahren beispielsweise spielende Kinder leichter.

⊕ Die optionalen adaptiven LED-Scheinwerfer des Testwagens gefallen mit einer homogenen Lichtverteilung und einer guten Reichweite. Sie beinhalten ein separates Abbiegelicht und eine Kurvenlichtfunktion über

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Schweller sind nicht besonders niedrig oder schmal, dennoch kann man vorne ordentlich ein- und aussteigen, weil die Türausschnitte dank des Van-Formats des Active Tourers vergleichsweise hoch ausfallen. Ordert man wie im Testwagen die Sportsitze, sind je nach Körpergröße die ausgeprägten Sitzwangen etwas im Weg. Die Sitzflächen vorn befinden sich etwa 49 cm über der Straße und damit in günstiger Höhe. Hinten gelingt der Zugang ähnlich gut, weil weder die Radläufe nennenswert in den Türausschnitt ragen noch der Fußraum hinter den Vordersitzen zu knapp bemessen wäre. Der Fahrzeugschlüssel fällt kompakt genug aus, um auch in der Hosentasche nicht zu stören; seine Tasten kann man gut unterscheiden, der 2er damit praktisch "blind" auf- und

schwenkende Scheinwerferlinsen - diese für kurvige Landstraßen günstige Funktion ist mit dem Facelift hinzugekommen und verbessert spürbar die Sicht. Der aufpreispflichtige Fernlichtassistent erkennt über die Frontkamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet das Fernlicht automatisch auf und ab; in Kombination mit den adaptiven LED-Scheinwerfern arbeitet der Fernlichtassistent dynamisch, d.h. er schattiert andere Verkehrsteilnehmer, ohne dabei komplett abzublenden.

⊖ 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 wenig im Sinne einer besseren Rundumsicht, da die Säulen erst weit unten auseinanderlaufen.

abgeschlossen werden. Das optionale Lichtpaket sorgt durch Leuchten in den Außenspiegeln, Türgriffen und Türen zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten für eine helle Beleuchtung des Fahrzeugumfelds bei Dunkelheit nach dem Auf- oder Absperren. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig aufgehalten, vorne gibt es drei, hinten nur zwei Fixierpositionen. Am Dachhimmel sind vier Haltegriffe über den Sitzplätzen vorhanden.

⊖ Der optionale Komfortzugang (nicht im Testfahrzeug) besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Weitere Informationen unter adac.de/keyless.

3,1 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 290 Liter. Rollt man die Abdeckung ein und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 450 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 670 Liter verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.230 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 110 Liter Platz.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die aufpreispflichtige elektrische Heckklappenbetätigung öffnet und schließt die Heckklappe nach einem Druck auf die entsprechende Taste im Innenraum, auf dem



Ist die um 13 cm verschiebbare Rücksitzbank für Fondpassagiere von 1,85 m Größe eingestellt, verbleiben lediglich 290 l Volumen für das Gepäck.

Funkschlüssel oder an der Klappe selbst vollautomatisch. Auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ist dies möglich (nicht im Testwagen, da Teil des schlüssellosen Zugangs). Die Heckklappe öffnet knapp 1,88 m hoch und gibt eine große und im Alltag praktische Öffnung frei. Gut nutzbar ist der Kofferraum durch seinen mit der Ladekante ebenen Ladeboden, auch ist die Ladekante mit 66 cm nicht allzu hoch.

1,9 Kofferraum-Variabilität

Im Testwagen ist die optionale Sitzverstellung für Fondsitze verbaut; sie ermöglicht das zweigeteilte Verschieben der Rückbank um 13 cm.

⊕ Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt umklappbar, das gelingt neben der Schlaufenentriegelung an den Sitzen auch besonders bequem über elektrische Taster im Kofferraum. Einziges Manko: unter Umständen muss der mittlere Gurt hinten vorher ausgehängt werden, da er am Dach befestigt ist. Gegen Aufpreis ist die Beifahrersitzlehne umklappbar (nicht im Testwagen, da

2,0 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Man braucht eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das iDrive-Bedienkonzept, dann aber kann man die meisten BMW-Modelle erstaunlich intuitiv steuern, weil BMW sein Konzept über alle Baureihen einsetzt. Die neueste Ausbaustufe lässt sich nicht nur über den iDrive-Controller bedienen, sondern auch über den Bildschirm direkt - er hat nun eine berührungssensitive Oberfläche. Das Hauptmenü kann man lässt sich überdies nach den Vorlieben des Fahrers neu zusammenstellen. Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (einzige Ausnahme: Lüftungsdüsen) tragen dazu bei; einzig die Bedieneinheit für die Klimatisierung ist arg tief verbaut. Die klassischen analogen Instrumente werden serienmäßig nur durch ein arg kleines Farbdisplay ergänzt, optional wächst dieses Bordcomputer-Display wenigstens

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Active Tourer kann man Musik serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen, gegen Aufpreis aber auch

⊖ Der Haken für das Heckklappenschloss an der Kofferrauklappe steht deutlich ab, großgewachsene Personen müssen beim Be- und Entladen Acht geben. Nur eine Lampe ist etwas wenig, um den ganzen Kofferraum hell genug ausleuchten zu können.

dort Sportsitze und elektrische Einstellung verbaut). Ein Kofferraumtrennnetz kostet Aufpreis, es kann aber sowohl hinter der Rückbank als auch hinter den Vordersitzen befestigt werden. Im Kofferraum selbst stehen verschiedene Möglichkeiten zur Fixierung von kleinem und großem Gepäck zur Verfügung; es gibt rechts ein kleines Fach und ein Netz, links seitlich einen Befestigungsriemen sowie immerhin vier Taschenhaken sowie vier Verzurrösen vorne und hinten nahe des Kofferraumbodens.

auf brauchbare 5,7 Zoll an; volldigitale Instrumente sind für den Active Tourer noch nicht erhältlich. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze mit elektrischer Einstellung geordert werden.



Die Verarbeitungsqualität, die Materialanmutung und die Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.

digitale Radiosender genießen. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto

bringen, einen CD-Player gibt es aber nur gegen Mehrpreis. Portable Geräte kann man serienmäßig an insgesamt drei 12-Volt-Steckdosen im Innen- und Kofferraum laden. Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: Einerseits eine BMW-eigene Musikanlage (Hifi-Lautsprechersystem) und als Top-System eines von Harman/Kardon. Der Active Tourer 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 - teils serienmäßig, teils

gegen Aufpreis.

Android Auto ist nicht erhältlich, Apple CarPlay jedoch schon. Interessant: Diese Funktion kostet 300 Euro und gilt für drei Jahre ab Fahrzeugzulassung. Danach muss es für 110 Euro pro Jahr verlängert werden. Kein anderer Hersteller hat derzeit ein derart teures CarPlay-Abo-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 Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Beim Platzangebot vorn wird der Active Tourer den Erwartungen an ihn gerecht, selbst knapp zwei Meter große Personen finden problemlos Platz. Die Innenbreite

hat ein übliches Maß für diese Klasse. Daneben tragen auch die für BMW-Verhältnisse vergleichsweise großen Fensterflächen zu einem angenehm großzügigen Raumgefühl bei.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, können hinten immer noch etwa 1,95 m große Menschen sitzen; die verschiebbare Rückbank ist dabei ganz hinten positioniert. Sowohl Kopfs- als auch Beinfreiheit sind großzügig bemessen - der Testwagen ist aber nicht mit den optionalen aufklappbaren Tischen am Rücken der Vordersitzlehnen ausgestattet. Diese würden die Beinfreiheit spürbar reduzieren, dies sollte bedacht werden, wenn man die Tische ordert. Da im Fond neben dem Kopf die Dachsäule verläuft und die Fenster schmaler sind, ist das Raumgefühl nicht so großzügig wie vorn.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

2,1 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich in der Neigung einstellen und geteilt längs verschieben. Vorn findet man genügend Ablagen für Kleinkram, Becher und Flaschen - hinten stehen zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne zur Verfügung. Die vier Türfächer sind vergleichsweise groß

und fassen alle mindestens 1-l-Flaschen. Praktische Lehnentaschen sind ebenfalls vorhanden, allerdings nur als Netz. Das Handschuhfach ist beleuchtet, aber nicht allzu groß und nicht abschließbar.

2,4 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Der Testwagen trat mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk an. Diese Option ist durchaus empfehlenswert, weil die 500 Euro Aufpreis vergleichsweise moderat ausfallen und weil der Federungskomfort im Comfort-Modus besser als mit dem Standard-Fahrwerk ist. Der

Active Tourer wird mit dem regelbaren Fahrwerk (Comfort- und Sport-Modus) nicht zur Sänfte, er bleibt seinen sportlichen Ambitionen treu. Der Abrollkomfort innerorts und außerorts verbessert sich jedoch spürbar, gerade wenn die optionalen 18-Zoll-Felgen verbaut sind.

Mit dem kleinen Benziner liegt der Kompakt-Van gefühlt nicht ganz so "satt" auf der Straße wie mit den Vierzylinder-Dieseln. Der 218i federt verbindlich, ohne schlechte Fahrbahnoberflächen unangenehm bis zu den Insassen weiterzureichen. Auch Kopfsteinpflaster wird angemessen abgefedert. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel bringen den 2er Active Tourer nicht wirklich aus dem

Konzept. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel (Speed-Bumps) schluckt das Fahrwerk recht ordentlich. Bei höheren Geschwindigkeiten fallen Querfugen hauptsächlich akustisch auf. Auf der Autobahn tritt bei bestimmten Geschwindigkeiten und regelmäßigen Bodenwellen eine leichte Stuckerneigung auf, insgesamt ist der Langstreckenkomfort aber gut.

2,4 Sitze

Der Testwagen ist mit Sportsitzen (Serie bei Sport Line) und elektrischer Einstellung inklusive Memory-Funktion für die Fahrerseite (Aufpreis) sowie mit vierfach einstellbaren Lordosenstützen (gegen weiteren Aufpreis) ausgestattet. Ein Teillederbezug mit angenehmen, weil im Sommer weniger schweißtreibenden Stoffmittelbahnen ist Serie, Vollleder kostet extra. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwangen.

⊕ Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet, aber etwas schmal - hier

sollte man Probe sitzen, bevor man die Sitze bestellt. Man findet als Fahrer auch dank der höheneinstellbaren Mittelarmlehne eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorne zu; die äußeren Sitze sind aber recht bequem, weil sie sich längs verschieben lassen und die Neigung der Lehne eingestellt werden kann - so werden die Plätze Personen mit unterschiedlichen Staturen gut gerecht.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

2,8 Innengeräusch

BMW hat den Active Tourer ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum des 218i eine Lautstärke von 67,9 dB(A) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis und nicht schlecht für einen Kompakt-Van. Der Motor bleibt dabei dezent im Hintergrund, unter Last und beim

Ausdrehen ist er zwar zu vernehmen, wird jedoch nicht störend laut. Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der 218i ist in der Sport Line-Ausstattung serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, deren Automatikmodus in der Intensität sogar fünffach einstellbar ist. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima, sie sind

die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Dunkler getönte Scheiben im Fond kosten dagegen Aufpreis, wie auch die Sitzheizung vorn oder ein beheizbares Lenkrad.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Mit dem Facelift ist die Leistung des Dreizylinder-Turbobenziners von 136 auf 140 PS gestiegen. Der Motor reicht im Grunde für den Active Tourer, er kann ihm zu durchaus angemessenen Fahrleistungen verhelfen. Das maximale Drehmoment von 220 Nm liegt schon früh (ab 1.480 1/min) und über einen weiten Drehzahlbereich (bis 4.200 1/min) an. Man kann mit dem kompakten Van flott

genug unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver schnell abschließen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 6,1 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, gut eine Sekunde wird dafür benötigt. Der mit einem Twinscroll-Turbo aufgeladene Benziner gibt seine Leistung sehr gleichmäßig ab.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Obwohl nur mit drei Zylindern ausgestattet, läuft der 1,5-l-Benziner angemessen kultiviert und zurückhaltend. Es sind nur leichte Vibrationen im Lenkrad unter 2.000 1/min zu spüren, diese fallen aber nicht störend auf. Der Motor ist im Teillastbereich so gut wie nicht zu hören, macht nur unter Vollast und beim Ausdrehen dezent bis

hörbar auf sich aufmerksam, bleibt aber stets kultiviert. Seine Leistung entfaltet er sehr homogen und reagiert gut auf Gasbefehle - BMWs Anspruch, überdurchschnittlich gute Aggregate zu verbauen, kann auch dieser Motor unter den Dreizylindern bekräftigen.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ BMW setzt bei den Dreizylindern auf ein neues Doppelkupplungsgetriebe (DKG) mit sieben Gängen, das wie auch die Wandlerautomatik vom japanischen Zulieferer Aisin kommt. Für ein DKG arbeitet die Automatik sehr gut, kann die Souveränität der Achtgang-Automatik in Verbindung mit den größeren Motorisierungen aber nicht ganz erreichen. Am ehesten fällt der Unterschied beim Anfahren in Kombination mit der Start-Stopp-Automatik auf, denn hier muss mit der Kriechfunktion gewartet werden, bis der Motor läuft. Die Schaltvorgänge selbst laufen geschliffen und weitgehend unmerklich ab, nur selten ist ein leichtes Rucken zu spüren. Selbst beim forschen Anfahren ruckt es nicht unangenehm, hier findet die Elektronik die richtige Balance zwischen schnellem Kraftschluss und ausreichend geschmeidigem Einkuppeln. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrtrichtung einfach und leicht verständlich vorwählen; seit dem Facelift rastet

der Hebel nicht mehr ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Mit den sieben Gängen steht für praktisch alle Fahrsituationen eine passende Abstufung zur Verfügung. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit knapp 2.500 1/min. Da der 1,5-l-Dreizylinder zumindest mittlere Drehzahlen für eine höhere Leistungsabgabe braucht, erweist sich der siebte Gang in der Praxis eher als Overdrive, der bis Geschwindigkeiten von 150 km/h genutzt wird; fährt man schneller, verweilt die Automatik häufig im sechsten Gang. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe weitgehend problemlos, nur das rumpelige Anlassen des Dreizylinders irritiert am Anfang etwas.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Die Erwartungen an die Fahrstabilität eines BMW sind hoch – und diesen kann der Active Tourer auch als 218i gerecht werden. Der Wagen liegt sicher auf der Straße und lässt sich von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven

Traktionskontrolle im Zaum gehalten - die Elektronik soll mit dem Facelift ihre Regelungsalgorithmen vom Elektroauto i3 übernommen haben. Beim ADAC Ausweichtest liefert der 218i eine gelungene Vorstellung ab. Sicher und gut beherrschbar umrundet er die Pylonen, begleitet von effektiven ESP-Eingriffen. Unter den Vans gehört er damit klar zu den Dynamikern, bleibt aber gleichermaßen auch für weniger erfahrene Piloten einwandfrei und einfach steuerbar.

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 gute Lenkung. Der mit variabler Sportlenkung ausgestattete Testwagen benötigt von Anschlag zu Anschlag gut zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

3,1 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der 218i Active Tourer nach durchschnittlich 36,9 m - ein heutzutage nur zufriedenstellender Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Dosierbarkeit sowie Ansprechverhalten gehen in Ordnung, das etwas synthetisch wirkende Pedalgefühl ist für einen BMW gewöhnungsbedürftig.

2,5 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Für zahlreiche Assistenzsysteme 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 (Teilbremsung, als "Anbremsfunktion" beschrieben). 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. Auch eine Verkehrszeichenerkennung und eine Spurverlassenswarnung sind im Paket "Driving Assistant" enthalten. Investiert man zusätzliches Geld, erweitert sich das System auf einen Abstandsregelautomaten, der bis 140 km/h funktioniert. Das beim Navigationssystem Plus inkludierte Head-Up-Display nutzt statt der Frontscheibe eine aus dem Armaturenbrett ausfahrende Kunststoffscheibe für die Projektion der Fahrdaten. Bei starken Bremsungen blinken die Bremsleuchten, bei einer Vollbremsung bis zum Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Der Reifendruck wird per Sensoren in den Reifen gemessen.

⊖ Da alle Assistenten des Driving Assistant (Plus) aber auf der Frontkamera basieren und nicht zusätzlich ein Radar eingesetzt wird, haben die Systeme enge Grenzen: schlechte Lichtverhältnisse sorgen dafür, dass die Fahrassistenten ausfallen.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm bescheinigt dem Active Tourer mit 84 Prozent der Punkte eine gute Insassensicherheit (bestätigt 11/2016). Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten sind Serie, weitere Airbags sind nicht erhältlich. Vorne reichen die Kopfstützen für Personen bis knapp 1,90 m

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung 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	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Körpergröße, hinten können die Kopfstützen nur bis etwa 1,75 m Körpergröße guten Schutz bieten. Vorne werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinteren Plätze wird der Anschnallstatus dem Fahrer angezeigt. Wenn ein Gurt während der Fahrt gelöst wird, ertönt ein Signal in Verbindung mit einer Statusanzeige. 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

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 nach Euro NCAP Norm 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 momentan 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 Basis. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, der entsprechende Vordersitz lässt sich nicht

4,0 Fußgängerschutz

⊖ Beim Fußgängerschutz schneidet der Active Tourer im Crashtest nur ausreichend ab, er kommt auf 60 Prozent der erreichbaren Punkte. Speziell an der Front im Bereich über den Scheinwerfern, an der Kante der Motorhaube unterhalb der Frontscheibe und im Bereich der A-Säulen zeigt sich jedoch ein erhöhtes Verletzungsrisiko für

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.

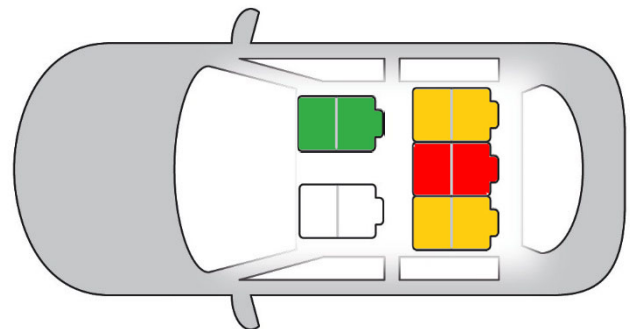
⊖ Hinten fehlen sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer.

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 lassen sich zu leicht verstellen, sind daher vor kleinen Kindern nicht ausreichend sicher.

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)

Menschen bei einem Zusammenstoß. Gegen Aufpreis kann man den City-Notbremsassistenten um eine Personenerkennung erweitern, so dass bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduziert oder eine Kollision komplett vermieden werden kann.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC EcoTest kommt der 218i Active Tourer mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe auf einen hohen Durchschnittsverbrauch von 7,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 212 g/km, wofür es nur noch 13 Punkte gibt. Insgesamt gesehen und auch für einen Kompakt-Van ist der Verbrauch heutzutage zu hoch. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, je nach Situation versetzt es den Motor in den Leerlauf und lässt das Auto damit weiter rollen; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Active Tourer etwas Kraftstoff sparen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,2 l, außerorts bei 6,8 l und auf der Autobahn bei 8,8 l Super alle 100 km.

1,8 Schadstoffe

⊕ Seit dem Facelift zum zweiten Quartal 2018 sind alle Active Tourer nach der neuesten Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert - auch der 218i mit Dreizylinder-Benziner, der hierfür einen Partikelfilter erhält, um die Emissionen in den unterschiedlichsten Lebenslagen sicher unter den Grenzwerten zu halten. Das gelingt dem Münchner soweit gut, nur wenn der "kleine" Motor im Autobahnzyklus arg schuftet muss, dann steigen ausgerechnet die Partikelwerte etwas an. Sie bleiben immer noch unter den Grenzwerten, liegen aber nicht mehr ganz im Top-Bereich des strengeren ADAC EcoTest.

Verbrauch

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

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

Bei den Messungen auf der Straße mit portabler Abgasmessausrüstung haben sich die niedrigen Prüfstandswerte bestätigt, auch die Partikelwerte waren dort in allen Bereichen sehr niedrig, so dass sich die Vorteile des Ottopartikelfilters gezeigt haben. So verliert er ein paar Punkte, kommt aber immer noch auf 42 von 50 möglichen Zählern, weil ansonsten alle anderen Schadstoffgruppen sehr niedrig ausfallen. Zusammen mit den CO₂-Punkte erzielt der 218i insgesamt 55 Punkte und damit drei von fünf möglichen Sternen.

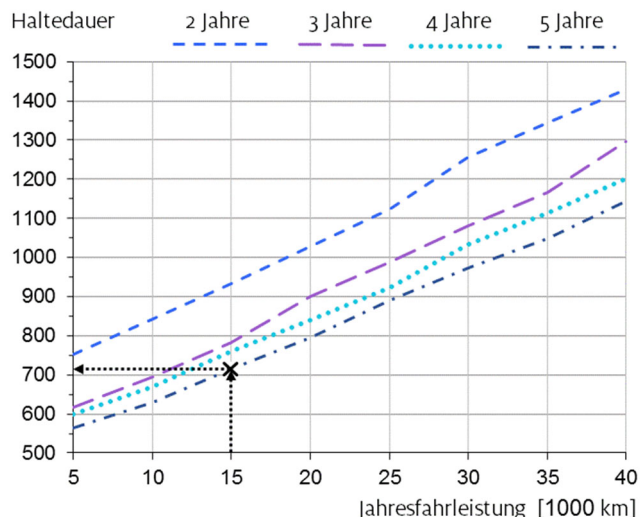
2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis von 36.350 Euro ist hoch, auch wenn Automatikgetriebe und die Ausstattungslinie Sport Line dabei sind. Das Nötigste hat er an Bord, weitere Annehmlichkeiten oder empfehlenswerte Extras kosten viel zusätzliches Geld. BMW verpackt beliebte Ausstattungen in Pakete mit Preisvorteil. Immerhin hat man mit dem 1,5-Liter-Benziner einen zukunftssicheren Antrieb, denn er ist nach der neuesten Abgasnorm Euro 6d-TEMP zertifiziert und auch in der Praxis sauber dank Ottopartikelfilter. Die Aufwendungen für die Versicherung halten sich einigermaßen in Grenzen, in der Haftpflicht ist er günstig (Klasse 18), in der Vollkasko und der Teilkasko (beide Klasse 23) durchschnittlich eingestuft. Für die Kfz-Steuer müssen in Deutschland jährlich 104 Euro bezahlt werden. 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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 714 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	216i	218i	220i Steptronic (DKG)	225xe iPerformance Steptronic	216d	218d	220d Steptronic
Aufbau/Türen	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	3/1496	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	80 (109)	103 (140)	141 (192)	165 (224)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	190/1350	220/1480	280/1350	385/n.b.	270/1750	350/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	11,3	9,3	7,4	6,7	11,1	9,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	205	229	202	195	203	214
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 SP	5,8 SP	5,8 SP	2,3 SP	4,3 D	4,5 D	4,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	132	132	133	52	112	119	117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/23	18/23/23	18/23/23	18/23/23	16/21/23	16/21/23	17/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	104	104	116	30	176	238	234
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	657	669	735	714	635	659	724
Preis [Euro]	27.850	29.400	35.000	39.650	31.150	33.200	38.750

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

3-Zylinder Turbo-Ottomotor, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.480 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km	5,8 l
CO ₂ -Ausstoß	132 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,4 m ² /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R17 V
Länge/Breite/Höhe	4.354/1.800/1.555 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	468/1.510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.450 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,2/6,8/8,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	180 g/km (WTW* 212 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.490/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/670/1.230 l

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

Betriebskosten	135 Euro	Werkstattkosten	61 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	401 Euro
Monatliche Gesamtkosten	714 Euro		
Steuer pro Jahr	104 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/23		
Basispreis 218i Active Tourer Sport Line Steptronic (DKG)	36.350 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.04.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.790 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.926 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	500 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 890 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.390 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	750 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.400 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	800 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	400 Euro°/-
Head-Up-Display	2.690 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	750 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/100 Euro/Serie/250 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.290 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	170 Euro°/490 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	330 Euro°/-
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (dreigeteilt)

AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.250 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Juli 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer