



BMW 218i Gran Coupé Sport Line Steptronic (DKG)

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW/140 PS)

Erstmals gibt es den BMW Einser als Stufenheck. Weil viele bei diesem Wort an Fahrer mit Hut und der berühmten Klorolle samt Häkelhülle auf der Hutablage denken, nennen die Münchner die Limousine Gran Coupé. Das klingt sportlich und mondän. Gleichzeitig wird der 1er damit zum 2er. Durch die Höherpositionierung, die wir vom 4er- und 8er Gran Coupé bereits kennen, rechtfertigt BMW auch den um rund 3.700 Euro höheren Preis. Auch wenn man fairerweise erwähnen muss, dass das 2er Gran Coupé etwas besser ausgestattet ist - LED-Scheinwerfer sind bei ihm beispielsweise serienmäßig. Technisch ändert sich durch die Namensänderung allerdings kaum etwas. Unter der Haube des getesteten Basismodells steckt der bekannte 1,5-Liter-Turbobenziner, der es auf 140 PS bringt und das viertürige Coupé adäquat motorisiert. Erhabenen Antriebskomfort kann der Dreizylinder allerdings nicht bieten. Dafür muss er sich bei höheren Geschwindigkeiten zu sehr anstrengen und das ruppige Anlassen der Start-Stopp-Automatik passt so gar nicht zum noblen Ambiente des wertigen Interieurs. Mit dem Einser teilt er sich das ausgewogene Fahrwerk, das sichere Fahreigenschaften und einen harmonischen Federungskomfort unter einen Hut bekommt. Kann das 2er Gran Coupé etwas besser als der 1er? Nun, die Ladekante ist sechs Zentimeter tiefer und der Kofferraum bei aufgerichteten Rücksitzlehnen etwas größer. Dafür fällt das Raumangebot in Reihe zwei aufgrund der eingeschränkten Kopffreiheit schlechter aus. Aus rationaler Sicht spricht also wenig für das neue 2er Gran Coupé. Doch beim Autokauf geht es oftmals ja nicht vorrangig ums Geld, sondern vor allem um Emotionen. **Konkurrenten:** u. a. Audi A3 Limousine, Hyundai i30 Fastback, Mercedes CLA.








- + gute Material- und Verarbeitungsqualität, sicheres und angemessen komfortables Fahrwerk, niedrige Ladekante, geringe Schadstoffemissionen, LED-Scheinwerfer Serie
- eingeschränktes Platzangebot im Fond, keine Haltegriffe am Dachhimmel, ruppiges Start-Stopp-System, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,5

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des neuen 2er Gran Coupé von BMW ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist gut verkleidet und aerodynamisch optimiert, nur im mittleren und hinteren Bereich sieht man noch Stellen ohne separate Verkleidung. Auch den Innenraum hat BMW 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. Der neue 2er wirkt hochwertiger als der Vorgänger, gleichzeitig bleibt der Abstand zu den größeren und teureren Modellen gewahrt. Wie bei vielen anderen Modellen hat BMW auch beim 2er Gran Coupé wieder die bedienerfreundliche Motorhaubenmechanik eingeführt: Man muss zweimal am Hebel im Fahrerfußraum ziehen, dann springt die Haube etwas auf. Anschließend genügt es, sie leicht anzuheben, zwei kräftige Gasdruckfedern öffnen sie komplett und halten sie auch offen. Das nervige Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront entfällt.

3,3 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,4 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 42 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 655 km - gegen Aufpreis erhält man einen 50 Liter großen Tank (im Testwagen), dann liegt die Reichweite bei rund 780 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 475 kg – das sollte für vier Leute samt Gepäck ausreichen. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis zu 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn ein Anhänger hinten

dran soll, darf er bis zu 1,3 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (725 kg bei ungebremsten Anhängern) - ein ausgewiesener Zugwagen ist das 218i Gran Coupé damit nicht, „kleinere“ Aufgaben kann er aber gut erledigen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem optionalen Reparaturset behelfen, ein Notrad ist nicht erhältlich, ebenso fehlen Rad-schraubenschlüssel und Wagenheber. Mit 4,53 m Länge ist das viertürige Coupé für die Stadt ausreichend praktisch, auch die Breite mit 2,09 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,7 m.

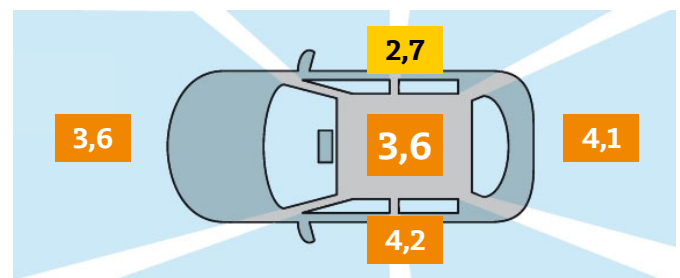
2,8 Licht und Sicht

Die Fahrzeugeigenschaften lassen sich lediglich abschätzen, einsehbar sind sie leider nicht. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das 2er Gran Coupé mäßig ab, vor allem die hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen ein. Der Innen-spiegel blendet optional automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Option auf den der Fahrerseite. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht in den seitlichen Bereich des Autos besitzt ebenfalls nur der Fahreraußenspiegel. Die Außenspiegel sind beim neuen 2er grundsätzlich elektrisch einstell- und beheizbar. Die Parksensoren vorn und hinten sind serienmäßig ab der Ausstattung Advantage, gegen Aufpreis kann man einen Parkassistenten mit Rückfahrkamera ordern (Parking Assistant). Dann ist ebenfalls der Rückfahrassistent enthalten, der die letzten 50 Meter in Vorwärts-fahrt bis 35 km/h abspeichert und auf Knopfdruck eigenständig zurückfährt. Ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht.

⊕ Die optionalen adaptiven LED-Scheinwerfer des Testwagens gefallen mit einer homogenen Lichtverteilung und einer guten Reichweite. Sie beinhalten ein separates Abbiegelicht und eine Kurvenlichtfunktion - damit wird auf kurvigen Landstraßen die Ausleuchtung verbessert. Der

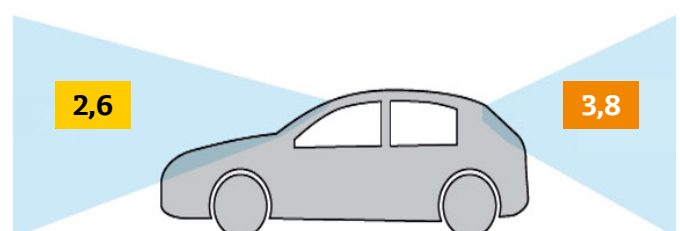
Rundumsicht

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.



blendfreie Fernlichtassistent erkennt über die Frontkamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet das Fernlicht partiell auf und ab, d. h. er schattiert andere Verkehrsteilnehmer, ohne dabei komplett abzublenden.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist für das 2er Gran Coupé leider nicht erhältlich.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das neue 2er Gran Coupé bietet einen durchschnittlichen Ein- und Ausstiegskomfort. Die tief montierten Sitze (Fahrsitz 40 cm über der Straße, wenn ganz nach unten gestellt) sowie die flache Dachlinie wirken sich hier negativ aus. Bei den hinteren Plätzen behindern der eingeschränkte Platz im Fußbereich und die voluminösen Schweller. Die Türhalter haben vorn drei, hinten leider nur zwei Rasten, die Türen werden damit angemessen fest gehalten und fallen so auch an Steigungen nicht gleich auf oder zu. Die Umfeldbeleuchtung (u. a. Spots unten an den Außenspiegeln) ist serienmäßig an Bord (Sport Line-Ausstattung).

⊖ Praktische Haltegriffe am Dachhimmel sucht man beim 2er Gran Coupé leider vergebens. Der optionale Komfortzugang

3,4 Kofferraum-Volumen

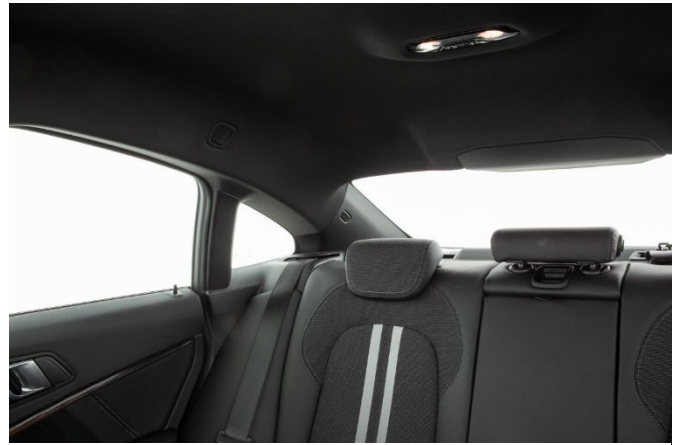
Das Volumen unter der Laderaumabdeckung beträgt 310 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe der Stufenhecklimousine gibt eine recht große Öffnung frei, auch wenn eine oben am Dach angeschlagene Klappe wie etwa beim 4er Gran Coupé natürlich die praktischere Variante ist. Die Heckklappe öffnet beim Entriegeln selbsttätig. Der Mechanismus ist allerdings nicht elektrisch, sondern federvorgespannt. Auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ist dies möglich (im Testwagen, Teil des schlüssellosen Zugangs). Eine elektrische Betätigung, die den Heckdeckel auch schließen könnte, ist im Gegensatz zum BMW 1er nicht zu haben. Der Kofferraum ist durch seine rechtwinklige Form gut nutzbar. Die Ladekante befindet sich lediglich 64 cm über der Straße, innen muss das Gepäck über eine nur drei Zentimeter hohe Stufe gehoben werden.

2,1 Kofferraum-Variabilität

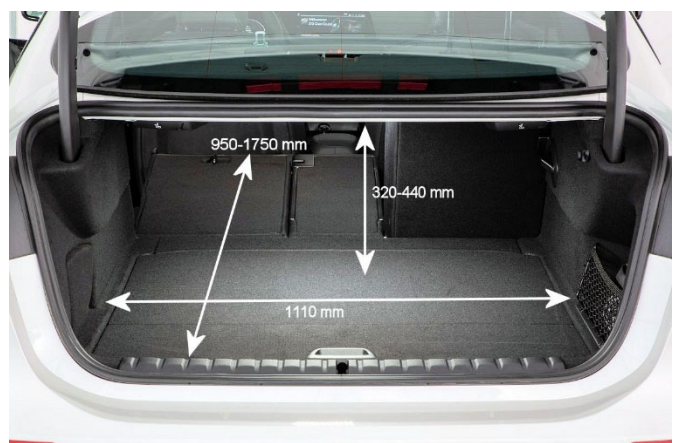
Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig dreigeteilt umklappen. Das erfolgt von den Rücksitzen aus über die Hebel an der Lehnenoberseite. Alternativ lassen sich die Lehnen auch durch



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach hinten.

besitzt immer noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Zwar hat der Schlüssel jetzt eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach ein paar Minuten ohne Bewegung abschaltet - die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Nur so lässt sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.

Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 655 Liter verstauen. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 70 Liter Platz.



Natürlich ist das Gran Coupé kein Lademeister, jedoch ist das Kofferabteil mit 310 l Volumen akzeptabel groß.

Zug an den dafür vorgesehenen Hebeln vom Kofferraum aus entriegeln, fallen anschließend aber nicht von alleine um. Der mittlere Gurt muss ausgehängt werden, da er oben an der

Hutablage befestigt ist. Eine umklappbare Beifahrersitzlehne ist nicht verfügbar. Im Kofferraum selbst stehen wenige Möglichkeiten zur Fixierung von kleinem und großem Gepäck zur Verfügung - und das nur, wenn man das optionale

Ablagenpaket ordert. Dann gibt es rechts ein kleines Fach in der Verkleidung sowie einen Taschenhaken. Das ca. 70 Liter große Ablagefach unter dem Kofferraumboden ist hingegen immer vorhanden.

2,4 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Das Cockpit im neuen 2er Gran Coupé wurde eins zu eins aus dem Technikspender BMW 1er übernommen. Man braucht schon eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das BMW-Bedienkonzept, dann aber kann man den 2er erstaunlich intuitiv bedienen. Die aktuelle Ausbaustufe lässt sich über den iDrive-Controller oder den Bildschirm direkt bedienen. Das Hauptmenü kann man nach eigenen Vorlieben zusammenstellen. Darüber hinaus ist für viele Funktionen auch die Bedienung über Sprachbefehle möglich (Option), wobei auf den Initialisierungsbefehl „Hey BMW“ in relativ freier Sprache der Wunsch geäußert werden kann - man muss nicht mehr wortgenau den einen Befehl formulieren, der für eine Funktion hinterlegt ist. Auffallend ist auch, wie schnell das Infotainmentsystem samt Sprachsteuerung nach dem Fahrzeugstart betriebsbereit ist - damit tun sich manche Konkurrenten deutlich schwerer. Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u. a. durch die passende Anordnung des Lenkrads, 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 (mit Ausnahme der Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Alle Bedieneinheiten sind hoch genug und griffgünstig verbaut. Die klassischen analogen Instrumente gehen serienmäßig in ein mittig platziertes 5,1-Zoll-Farbdisplay über. Der Testwagen ist mit dem optionalen volldigitalen „Live Cockpit“ ausgestattet, das in allen neueren BMW-Modellen zum Einsatz kommt. Allerdings bietet es auch im neuen 2er Anlass zur Kritik. Die Ablesbarkeit des Tachometers ist aufgrund der zu groben Skalierung oberhalb

von 60 km/h schlecht, weshalb man sich stets mit dem gleichzeitig eingeblendeten Digitaltacho behelfen muss. Weshalb das digitale Kombiinstrument hier dem Fahrer nicht die Möglichkeit einräumt, eine Ansicht mit klassischen Rundinstrumenten anzuwählen, ist unverständlich.

⊖ Ein verzichtbares Gimmick ist die optionale Gestensteuerung, mit deren Hilfe man einige wenige Funktionen wie etwa die Lautstärkeregelung oder das Annehmen von Telefonanrufen bedienen kann. Im Alltag erweist sich dies allerdings eher als Spielerei denn als nützliche Hilfe. Wenn Fahrer oder Beifahrer viel gestikulieren, kann es zudem zu ungewollten Fehlbedienungen kommen. Daher verwundert es nicht, dass bislang kaum ein anderer Hersteller auf diese Art der Befehlseingabe setzt.



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

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im neuen 2er Gran Coupé kann man Radio serienmäßig über FM oder DAB+ hören. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen, einen CD-Player gibt es aber gar nicht mehr. Portable Geräte kann man serienmäßig an einem 12-Volt-Anschluss vorn laden, im Kofferraum steht ein solcher Anschluss optional zur Verfügung. Induktives Laden ist ebenfalls möglich, allerdings wieder nur gegen Aufpreis. 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. Alle 2er sind 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.

Seit kurzem ist für den BMW 2er nicht nur Apple CarPlay (kabellos), sondern endlich auch Android Auto erhältlich. Serienmäßig dagegen ist die Funktion BMW Apps. Hier kann

man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones über das Auto steuern.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das 2er Gran Coupé stellt seinen Insassen vorn angesichts seiner kompakten Außenmaße viel Platz zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für zwei Meter große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für knapp 2,10 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht

besonders üppig. Das Raumgefühl fällt insgesamt angenehm aus, BMW bietet optional ein Panorama-Schiebedach. Die schmalen Fensterflächen, die niedrige Dachlinie sowie der beim Testwagen dunkle Dachhimmel schmälern das Raumgefühl etwas.

4,0 Raumangebot hinten

⊖ Was man beim Anblick der nach hinten stark abfallenden Dachlinie bereits vermutet, bestätigt die unbestechliche Messpuppe: Um die Kopffreiheit ist es in Reihe zwei nicht sonderlich gut bestellt. Insassen größer als 1,75 m nehmen Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Die Beinfreiheit reicht immerhin für bis zu 1,95 m große Personen, wenn der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt ist. Auch im Fond leidet das Raumgefühl unter den schmalen Fensterscheiben, der flachen Dachlinie und dem dunklen Dachhimmel des Testwagens (Option).



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis ca. 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Das Angebot an Ablagen vorn ist gut, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter, ein kleineres Fach in der Mittelkonsole mit induktiver Ladefunktion für Smartphones (Option) und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Sogar das kompakte Klappfach links unten neben dem

Lenkrad hat BMW beibehalten. Allerdings findet man es nur vor, wenn man das Ablagenpaket wählt. Dann bietet das 2er Gran Coupé auch praktische Lehnentaschen (Netze) hinten. Zusätzlich wartet der Fond mit zwei Becherhaltern und recht kleinen Türfächern auf. Das Handschuhfach ist ebenfalls nicht besonders groß, nicht klimatisiert und nicht abschließbar, aber immerhin beleuchtet und mit feinem Filz ausgekleidet.

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

Für die Einstiegsmotorisierung 218i bietet BMW neben dem Standardfahrwerk lediglich ein M Sportfahrwerk mit strafferer Feder-Dämpfer-Abstimmung an, eine adaptive Dämpferregelung ist den stärkeren Motorisierungen vorbehalten. Der mit dem Standardfahrwerk ausgerüstete Testwagen bietet insgesamt einen gelungenen Federungskomfort, auch wenn der Abstand zu der Variante mit geregelten Dämpfern gewahrt wird. Bei niedrigen Geschwindigkeiten werden Unebenheiten

ordentlich geschluckt, das Ansprechverhalten wird mit zunehmender Geschwindigkeit besser. Auf der Landstraße liegt der Aufbau angenehm ruhig, hier gibt es wenig Grund zur Klage. Auch auf der Autobahn macht der 2er eine gute Figur, lediglich die leichte Stuckerneigung bei rasch aufeinanderfolgenden Unebenheiten bringt etwas Unruhe in den Vorderwagen. Auch Kopfsteinpflaster bereitet dem Münchner keine Probleme.

2,3 Sitze

Hinten geht es nicht so komfortabel wie vorn zu. Die äußeren Sitze sind ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert.

⊕ Der Testwagen ist mit Sportsitzen (Serie bei Sport Line), elektrischer Einstellung inklusive Memory-Funktion für die

Fahrerseite (Aufpreis) sowie vierfach einstellbaren Lordosenstützen (gegen weiteren Aufpreis) ausgestattet. 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 und gut konturiert, allerdings reichen die Seitenwangen nur wenig weit nach vorn

- für große Personen ist das gewöhnungsbedürftig. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht in Länge oder Höhe einstellen.

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

2,8 Innengeräusch

Das 2er Gran Coupé bietet einen ordentlichen Akustikkomfort. Zusätzliche schalldämmende Extras wie Seitenscheiben in Doppelverglasung sind aber erst in den höheren Fahrzeugklassen erhältlich. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,0 dB(A) - das ist ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der Motor bleibt meist dezent im Hintergrund, unter

Last und beim Ausdrehen ist er aber deutlich zu vernehmen - wird jedoch nicht störend laut. Die bei Landstraßentempo moderaten allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

2,7 Klimatisierung

Das 2er Gran Coupé ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis erhält man eine Zweizonen-Klimaautomatik, deren Automatikmodus in der Intensität sogar fünffach einstellbar ist. Sie umfasst einen Scheibenbeschlag- sowie einen Luftgütesensor, die für ein angenehmes Klima sorgen und die Taktgeber für die automatische Umluftregelung sind. Enthalten sind darin ebenfalls die hinteren

Lüftungsdüsen. Aufpreis kosten darüber hinaus dunkler getönte Scheiben im Fond, die Sitzheizung vorn oder ein beheizbares Lenkrad.

⊖ Eine Standheizung ist für das 2er Gran Coupé nicht zu haben.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Unter der Haube des 218i Gran Coupé steckt ein 1,5 Liter großer Dreizylinder-Turbobenziner. In der aktuellen Version leistet das Aggregat, das in einer deutlich stärkeren Ausbaustufe (231 PS) auch im Sportwagen BMW i8 steckt, 140 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 220 Nm, das bereits ab rund 1.500 Touren abrufbar ist. Damit ist der 2er für eine Basismotorisierung durchaus flott unterwegs, der Wunsch nach mehr Leistung kommt - wenn überhaupt - nur

oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit auf. Dies belegen die ADAC Messwerte: Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Benziner in 5,6 s. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in etwa einer Sekunde. BMW verspricht 8,7 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 215 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Obwohl nur mit drei Zylindern ausgestattet, läuft der 1,5-Liter-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 wahrzunehmen, macht nur unter Vollast und beim Ausdrehen dezent bis hörbar auf sich aufmerksam, bleibt aber jederzeit kultiviert. Seine Leistung entfaltet er sehr homogen und reagiert gut auf Gasbefehle.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ BMW setzt bei den Dreizylindern auf ein neues Doppelkupplungsgetriebe (DKG) mit sieben Gängen, das wie auch die Achtgang-Wandlerautomatik in den stärkeren

Versionen vom japanischen Zulieferer Aisin kommt. Für ein DKG arbeitet die Automatik sehr gut, kann die Souveränität der Achtgang-Automatik 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 rund 2.400 1/min.

⊖ Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit dem Doppelkupplungsgetriebe weitgehend problemlos, das ruppige Anlassen des Dreizylinders stört allerdings nachhaltig.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die fahrdynamischen Erwartungen an einen BMW sind hoch, schließlich heben die Münchner selbst die eigenen Ansprüche auch immer hervor. Wie der 1er, auf dem das 2er Gran Coupé basiert, bringt das viertürige Coupé seine Kraft über die Vorderräder auf die Straße. Der Wagen bietet eine gute Fahrsicherheit und lässt sich selbst von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, wobei das Rückstellmoment der Lenkung unter 50 km/h ausgeprägter sein sollte - darüber ist es für den Alltag passend. Die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken halten sich selbst bei sportlicher

Gangart in Grenzen. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der effektiven Traktionskontrolle im Zaum gehalten. Die Elektronik soll ihre Regelungstechnik vom Elektroauto i3 übernommen haben - auf Nässe hilft das aber nur bedingt, dann ringen die Vorderräder bei vollem Leistungseinsatz in den unteren Gängen um Halt. Beim ADAC Ausweichtest reagiert der 218i gut auf Lenkbefehle, zeigt im Grenzbereich ein kontrollierbares Untersteuern und lässt sich jederzeit gut beherrschen. Herausragend dynamisch wirkt er nicht, eher wie ein gutmütiger Fronttriebler - die Pylonen kann man dennoch schnell umrunden.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung des 2er Gran Coupés ist passend zum Auto abgestimmt und leistet sich kaum wirkliche Schwächen - Verbesserungspotenzial findet sich aber dennoch. Die erforderliche Lenkkraft passt, der Wagen lässt sich zielgenau und mit guter Fahrbahnrückmeldung dirigieren. Gewöhnungsbedürftig ist aber das BMW-typische um Null sehr direkte bis giftige Ansprechen. Bis etwa 50 km/h ist das

Rückstellmoment der Lenkung zu gering, erst ab etwa 70 km/h dann passend. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man etwa 2,7 Lenkradumdrehungen.

⊖ Störend sind die spürbaren Antriebseinflüsse, wenn man in den unteren Fahrstufen stark beschleunigt. Hier macht sich der Frontantrieb leider negativ bemerkbar.

1,7 Bremse

⊕ Die Bremse des 218i Gran Coupé lässt sich einwandfrei dosieren und spricht gut an. Die Bremswege fallen mit durchschnittlich 32,9 m aus 100 km/h bis zum Stillstand sehr

kurz aus. Die Bremsanlage ist standfest ausgelegt und kommt so auch mit höheren Beanspruchungen zurecht.

1,9

SICHERHEIT



Reifendruck-Kontrollsystem

Das 2er Gran Coupé ist mit einem direkt messenden System ausgestattet, das die Luftdrücke der Räder anzeigen kann.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit ist das neue 2er Gran Coupé gut aufgestellt. Bis 85 km/h bremst es selbstständig, wenn es eine drohende Kollision mit Fahrzeugen oder Personen (bis 65 km/h) registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord (ab Ausstattung Advantage). Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 160 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit (Speed Limit Assist Serie), das dann für den Tempomaten übernommen werden kann. Auch Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Ist in Verbindung mit ACC ein entsprechend leistungsfähiger Radarsensor an der Front verbaut, bremst der Notbremsassistent sogar bis 200 km/h auf vorausfahrende Fahrzeuge und versucht, Kollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu lindern. Bei der Spurhaltung kann man sich ebenfalls unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und warnt durch ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur oder lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann das System vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Opulent in dieser Klasse wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch u. a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der 2er verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Reifenfülldrücke radselektiv anzeigen kann.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	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

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das 2er Gran Coupé basiert technisch weitgehend auf dem BMW 1er, weshalb der Bewertung dessen Euro NCAP-Ergebnis zugrunde liegt. Der 1er schneidet bei der Insassensicherheit noch gut ab und erzielt 83 Prozent der möglichen Punkte und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 10/2019). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,90 m große Personen, hinten kann man sie bis circa 1,70 m Körpergröße ausziehen, allerdings ist

der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall brems das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab. Außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung und Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht.

2,1 Kindersicherheit

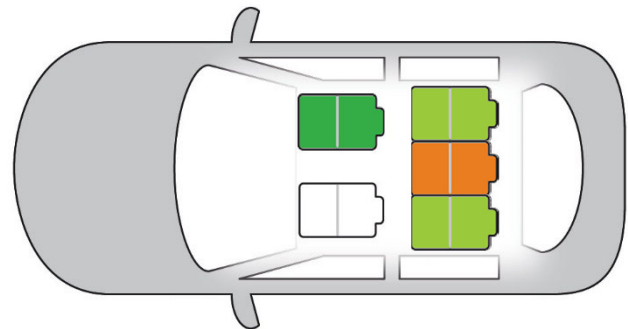
⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem BMW 1er mit 87 Prozent der erreichbaren Punkte ein gutes Ergebnis (Test 10/2019). Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten gut zu befestigen, auf der Rückbank links und rechts auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung (Beifahrersitz mit Isofix optional, ohne i-Size). Für hohe Kindersitze kann das nach hinten flach abfallende Dach hinderlich sein - es empfiehlt sich vor dem Kauf zu prüfen, ob der gewünschte Sitz im Auto ausreichend Platz findet. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Der mittlere Fondsitz ist für die Montage von Kindersitzen wenig geeignet. Wie bei Fahrzeugen dieser Klasse üblich hat er

keine Isofix-Halterung, allerdings ist auch die Fixierung mittels Gurt nur eingeschränkt möglich, da die Gurthanlenkpunkte zu eng beisammen liegen.

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)

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgängerschutz gibt es 76 Prozent der möglichen Punkte. Die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur der Bereich um die Scheinwerfer und die A-Säulen sowie die Frontscheibe bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Positiv ist, dass eine aktive Motorhaube verbaut wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt

und so den Abstand zu harten Motorteilen vergrößert. Der City-Notbremsassistent mit Personenerkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision vermeiden.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2

Im ADAC Ecotest kommt das 218i Gran Coupé mit Automatikgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 179 g/km, wofür der Münchner 24 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf versetzt und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann auch mit dem Basisbenziner

im 2er recht sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,3 l, außerorts bei 5,6 l und auf der Autobahn bei 7,1 l/100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Das 218i Gran Coupé ist nach der aktuellen Abgasnorm Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC homologiert und besitzt einen Ottopartikelfilter (OPF). Bei den Ecotest-Messungen zeigt es sich vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. 49 von 50 Punkten sind dafür der Lohn. Zusammen mit den 24 Zählern aus dem CO2-Bereich erzielt der Münchner 73 Punkte und damit vier von fünf Sternen.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,5 AUTOKOSTEN

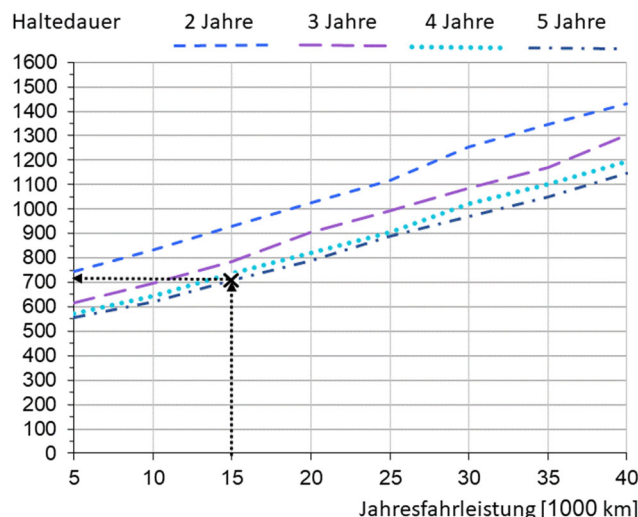
2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet das 218i Gran Coupé Sport Line mit Doppelkupplungsgetriebe noch gut ab. Einerseits ist der Grundpreis mit 36.950 Euro doch recht stattlich, andererseits ist der Münchner schon recht ordentlich ausgestattet. Serie sind u. a. eine Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Parksensoren vorn und hinten, Sportsitze, 17-Zoll-Räder und eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Sogar ConnectedDrive und Remote Services kann man eine begrenzte Zeit kostenfrei nutzen. Ein paar Assistenzsysteme sind ebenso an Bord, sie lassen sich aber gegen entsprechenden Obolus standesgemäß erweitern. Der gut ausgestattete Testwagen kommt auf rund 47.000 Euro. Die nutzungsabhängigen Wartungsintervalle liegen weit genug auseinander, etwa alle 30.000 km oder spätestens nach zwei Jahren muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt, so entstehen weder für Wenig- noch für Vielfahrer unnötige Kosten. Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums wird nur mit einem Facelift, nicht aber mit einem neuen Modell gerechnet. Die jährliche Steuer beträgt 122 Euro (auf Basis WLTP-CO2-Wert). Die Einstufung für die Haftpflicht ist noch im Rahmen, Voll- und Teilkasko sind aber ungünstig

hoch - die Versicherung kommt daher überdurchschnittlich teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 707 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	218i	218d	220d Steptronic	M235i xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	4/1995	4/1995	4/1998
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	110 (150)	140 (190)	225 (306)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1480	350/1750	400/1750	450/1750
0-100 km/h [s]	8,7	8,6	7,5	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	222	235	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9 SP	4,6 D	5,0 D	7,6 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	123	109	110	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/23	19/25/25	19/25/25	17/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	108	242	260	194
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	653	697	738	922
Preis [Euro]	31.145	33.825	39.674	51.176

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-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 4.600 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.480 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,0/6,2 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	114/141 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,17 m²/0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17Y
Länge/Breite/Höhe	4.526/1.800/1.420 mm
Leergewicht/Zuladung	1.450/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	725/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 94Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,3/5,6/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	152 g/km (WTW* 179 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.430/475 kg
Kofferraum normal/geklappt	310/655 l

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

Betriebskosten	130 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	119 Euro	Wertverlust	395 Euro
Monatliche Gesamtkosten	707 Euro		
Steuer pro Jahr	122 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/23		
Basispreis 218i Gran Coupé Sport Line Steptronic (DKG)	36.116 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.310 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.187 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	500 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	160 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/450 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	300 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	300 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	900 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	500 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/250 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.250 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	170 Euro°/500 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro°/-
Lenkradheizung	200 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	800 Euro
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: August 2020
 Test und Text: Dipl.-Ing. (FH)
 Alexander Werner