



## BMW 220i Active Tourer Steptronic (DKG)

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Bevor der Großteil der Autokäufer dachte, ein SUV wäre die für den Alltag praktischste Karosserievariante, gab es schon die praktischste Form des Autos: Den Van. Ironischerweise gehören mittlerweile die Premium-Anbieter BMW und Mercedes zu den ganz wenigen Autobauern, die einen Kompakt-Van im Portfolio haben. Und damit liegt man dann auch im Premium-Preissegment. Beim neuen Active Tourer geht unter 36.000 Euro Listenpreis gar nichts, der getestete 220i mit 170 PS startet bei 38.150. Die Serienausstattung ist immerhin reichlich, aber wenn man noch etwas schicken Zierrat und High-End-Assistenzsysteme möchte, zudem vielleicht noch mehr Leistung, dann wandert der Preis sehr schnell Richtung 50.000 Euro. Dafür erwartet man dann auch zu Recht einen entsprechenden Gegenwert. Der BMW liefert ihn - weitestgehend. Denn das Auto ist wirklich gut gemacht, die Verarbeitung der Karosserie ist auffallend gut. Im Innenraum ebbt die Begeisterung etwas ab, denn hier trifft ein durchaus gefällig-modernes Design auf erkennbaren Sparwillen bei der Materialauswahl außerhalb des direkten Blickfeldes. Bis hierhin halten sich aber durchaus Premium-Gefühle. Dann startet man das Auto, besser gesagt das Infotainmentsystem und freut sich schon auf die BMW-typisch geschickte Umsetzung des umfangreichen Bediensystems - wird aber herb enttäuscht. Die rechte Hand wandert ins Leere, denn den früher iDrive-Controller genannten Dreh-Drück-Steller spendieren die Münchner dem neuen 2er Active Tourer nicht. Sehr ärgerlich, aber immerhin ist die Menüführung ja so eingängig, dass man eben auf dem gebogenen Touchscreen auch per Fingerspitzen gut klarkommt - denkste! Hier wartet ein unübersichtlicher Wust von ähnlich aussehenden und auch nicht durchgehend eindeutig benannten Apps darauf, für eine ordentliche Portion Ablenkung vom Straßenverkehr zu sorgen. Weshalb sich BMW vom vielgelobten Bediensystem verabschiedet und dieses Alleinstellungsmerkmal aufgibt, um die Fehler der Konkurrenz zu wiederholen, wird wohl das Geheimnis der Münchner bleiben. Besonders schade ist dieser Fauxpas, weil das Auto an sich wirklich gut fährt. Mit dem Standardfahrwerk zwar etwas hölzern, aber hier kann man mit dem optionalen Adaptivfahrwerk nachhelfen. Auffallend ist auch der ruhige Innenraum, unter anderem der mit Filzplatten verkleidete Unterboden (!) zeigt wohl Wirkung. Lenkung und Antrieb sind gelungen abgestimmt, vor allem der Antriebskomfort ist bemerkenswert. Immerhin kümmert sich ein Dreizylinder um Vortrieb, deftige Vibrationen bleiben aber aus. Zusammen mit einem im guten Doppelkupplungsgetriebe untergebrachten Elektromotor kommt der kompakte Bayer zügig voran, mehr Leistung braucht es nicht in so einem Fahrzeug. Der Verbrauch bleibt im ADAC Ecotest mit 5,8 l Super auf 100 km im Rahmen, die Abgasreinigung hat BMW ohnehin mustergültig im Griff. Wenn man jetzt noch die Bedienung im Griff hätte... Dann wäre der Active Tourer ein zwar für wenige erschwingliches, aber durchweg gut gemachtes und sicheres Auto mit hohem Nutzwert. **Konkurrenten:** Mercedes B-Klasse.

- + wertige Verarbeitung, starker und angemessen sparsamer Antrieb, mustergültige Abgasreinigung, variabler Innenraum mit viel Platz
- ablenkungsintensives Bediensystem

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,8

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,7</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFA500; padding: 2px 5px;">3,6</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,6</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,6</span>
	Transport	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,6</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,4</span>

Ecotest ★★★★☆

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,8 Verarbeitung

⊕ Der 2er Active Tourer ist zum Glück nicht nur preislich der Kompaktklasse enteilt, auch die Verarbeitungsqualität gerade der Karosserie kann es mit höheren Klassen aufnehmen. Man erkennt den Willen, ein gutes Auto zu bauen, am stärksten an Details. So ist der Unterboden sehr aufwändig gestaltet, also entweder sind die Bauteile glattflächig oder es wurden filzbespannte Verkleidungen angebracht, die neben der Aerodynamik auch der Akustik dienen. Auch die Aufhängungsteile der Hinterachse sind nach unten mit großen Luftleitblechen verkleidet. Schläuche und Kabel im Motorraum sind fast druchgängig robust verkleidet - der Marder tut sich zumindest schwer. Der Motor ist nicht nur wie erwähnt zum Unterboden hin verkleidet, auch oben kümmern sich Dichtgummis rund um das Motorabteil zusammen mit einer fast schon kuschelig-dicken Motorhaubendämmung um eine möglichst gute Kapselung. Diese sorgt nicht nur für eine gedämmtere Akustik, sondern auch dafür, dass der Motor länger warm bleibt, nachdem er abgestellt wurde. Man startet also seltener mit einem komplett ausgekühlten Motor - und bei einem Kaltstart ist es für die Abgasreinigung am schwierigsten, die Emissionen in Zaum zu halten. Nachdem der Tester durch

die Betrachtung der Karosseriedetails einen guten ersten Eindruck vom neuen Active Tourer hatte, pegelt sich die Freude im Innenraum auf ein Normalmaß ein. Der aktuell üblichen Formel in der Kompaktklasse folgend, gibt es nur im oberen Bereich von Türpappen und Armaturenbrett weiche Materialien. Im Falle der Türverkleidung immerhin sogar hinten, dafür geht die geschäumte Oberfläche an allen vier Türen eher als Softlack durch. Auch zu einem Stoffbezug für die Dachsäulen konnten sich die Münchner nur an den vorderen Exemplaren durchringen. Fühlt man dann noch die scharfen Grate der Kunststoffe an Becherhaltern und Türfächern, merkt man: Selbst bei einem kompakten Auto im Preisbereich ab etwa 40.000 Euro samt Premium-Image darf der Kunde den gespitzten Rotstift der Buchhalter fühlen. Zusammengefügt ist der Innenraum allerdings ohne Fehl und Tadel, moderne Premium-Optik kann man ihm nicht absprechen. Diese ist aber auch stark abhängig von der gewählten Ausstattung, denn das Basismodell sieht mangels Ziernähten hier und Edelstahl-Applikationen dort deutlich magerer aus als ein Exemplar, bei dem fleißig Kreuzchen in der Aufpreisliste gesetzt wurden.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Der Active Tourer ist mit 4,39 m angenehm kompakt, samt Außenspiegeln allerdings auch schon 2,11 m breit. Der Wendekreis fällt mit 11,7 m recht groß aus, was beim Rangieren auf engem Raum hinderlich ist. Die maximale Zuladung kann im Falle des Testwagens ordentliche 545 kg betragen, auch vollbesetzt hat man also meist noch etwas Guthaben für das Gepäck. Der Kraftstofftank ist mit 45 l nicht besonders groß, mit dem im Ecotest gemessenen Verbrauch von 5,8 l/100 km kommt man damit dennoch etwa 775 km weit. 155 km mehr werden es, wenn man 50 Euro investiert und als Gegenleistung einen um neun Liter größeren Tank verbaut bekommen hat. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling kostet

Aufpreis. Ohne diese hat man keinerlei Befestigungspunkte für Dachträger - den entsprechenden Haken darf man bei der Konfiguration also nicht vergessen. Die Reling ist sehr flach und stört die Optik nicht. Gebremste Anhänger dürfen nur bis zu 1,3 Tonnen schwer sein, ohne eigene Bremse ist bei den üblichen 750 kg Schluss. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg.

⊖ Selbst ein einfaches Reifenpannenset muss man sich für 50 Euro extra kaufen, ein Not- oder Ersatzrad gibt es dagegen genauso wenig wie Wagenheber oder Werkzeug zum Radwechsel.



Die breiten Dachsäulen im Heckbereich schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

### 2,4 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt, dass die Dachsäulen des 2er Active Tourer den Blick nach draußen im Vergleich zu vielen modernen Fahrzeugen nicht allzu sehr einschränken. Dennoch: Es ginge besser. Vor allem die voluminösen und im unteren Bereich sehr breiten A-Säulen und die breiten D-Säulen verdecken den Blick nach draußen. Ebenfalls hinderlich ist der breite Streifen an der fahrerseitigen A-Säule, der von den Scheibenwischern nicht erfasst wird. Bei Schneefall wird so ein Teil der Frontscheibe undurchsichtig - und auch bei Regen

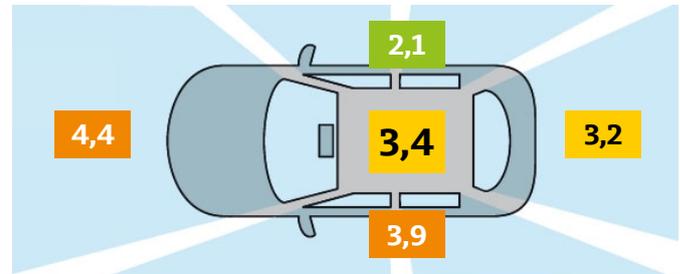
stört dieser ungewischte Bereich. Für auch nachts ungetrübte Sicht im Rückspiegel sorgen die gegen Aufpreis verfügbaren, automatisch abblendenden Rückspiegel. Leider gibt es die Funktion nur für den Innenspiegel und den fahrerseitigen Außenspiegel.

⊕ Die Enden des kompakten BMW lassen sich gut überblicken, nur die niedrige Vorderkante der Motorhaube kann man nicht direkt einsehen. Zudem greift der BMW dem Fahrer unter die Arme: Stets serienmäßig sind Parksensoren vorn, hinten und an der Seite verbaut, wie auch eine Rückfahrkamera, die zwar nicht eingeklappt werden kann, aber über eine eigene Waschdüse verfügt. Ebenfalls ohne Aufpreis kann der BMW-Van vollautomatisch in Parklücken ein- und ausparken. Auch eine Spezialität der Münchner hat er an Bord, nämlich den Rückfahrassistenten. Das Auto merkt sich immer die letzten 50 Meter Fahrweg. So kann man vorwärts in engen Situationen wie in der Tiefgarage oder in verwinkelten Hinterhofparkplätzen einparken und der BMW lenkt auf dem selben Weg wieder rückwärts heraus - man muss nur Gas geben und bremsen. Serienmäßig sind alle Lichtfunktionen des Active Tourers in LED-Technik ausgeführt. Die serienmäßigen Scheinwerfer nutzen Reflexionstechnik und werfen einen hellen, aber nicht besonders homogenen Lichtkegel auf die Fahrbahn. Ein einfacher Fernlichtassistent, der automatisch abblendet, kostet Aufpreis. Weitere Mehrkosten verursacht dann das höhere Lichtsystem, das ebenfalls LED-Technik nutzt, aber

noch zusätzlich über Abbiegelicht und eine situationsabhängige, variable Lichtverteilung verfügt. Zudem kann der Fernlichtassistent der teureren Scheinwerfer auch nur teilweise abblenden und so andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus dem Kegel des Fernlichts ausschneiden.

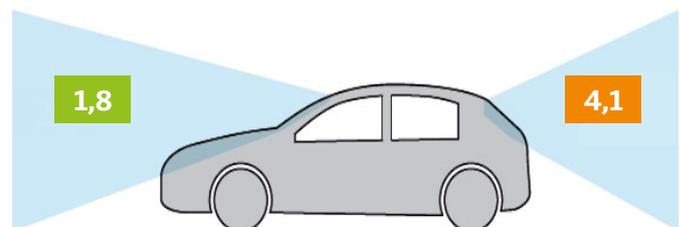
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



## 2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Hier zeigt der Van, dass er schlichtweg eine richtig praktische Karosserieform ist: Der Einstieg gelingt trotz der kompakten Karosserie auffallend bequem. Die hohen Türausschnitte helfen hierbei genauso wie die Haltegriffe am Dachhimmel über jedem äußeren Sitz und vor allem die Sitzhöhe. Stellt man den Fahrersitz ganz nach unten, ist er rund 50 cm über der Fahrbahn und damit für die meisten Körpergrößen in angenehmer Höhe. Nur die Schweller des

Active Tourer könnten etwas schmaler und niedriger sein - aber insgesamt kommt man sowohl vorn als auch hinten einfach gut hinein und hinaus. Das optionale schlüssellose Zugangssystem bietet allerhand Varianten: Man kann entweder den Fahrzeugschlüssel selbst, sein Handy oder auch eine Schlüsselkarte mit sich führen, um das Auto bei Näherung oder Berührung am Griff zu entsperren. Dass der Motor per Knopfdruck gestartet wird, ist heutzutage ohnehin Standard.

## 2,9 Kofferraum-Volumen

Bis zur Kofferraumabdeckung finden 325 l Platz. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, passen 465 l oder bis zu neun handelsübliche Getränkeboxen rein. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, liegt das Volumen bis zur Fensterkante bei 705 l und bei dachhoher Beladung bei 1.230 l. Mit diesen Werten liegt der Active Tourer nicht allzu weit vom gut 30 cm längeren 3er Touring entfernt - und schlägt den BMW 1er deutlich, welcher nur 7 cm kürzer ist.



Der Kofferraum mit 325 Liter Volumen ist für diese Fahrzeugklasse nicht gerade üppig.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der mit wertigem Stoff ausgeschlagene Kofferraum ist gut nutzbar, außerdem gelingt der Zugang leicht - die elektrische Heckklappe ist Serie. Hat man sich das schlüssellose Zugangssystem gegönnt, genügt auch ein Fußschwenk unter die Stoßstange, um die Klappe zu öffnen oder zu schließen. Wenn sie ganz geöffnet ist, kann man auch mit knapp 1,95 m Körpergröße noch darunter stehen. Die Ladekante liegt nur 65 cm über der Straße, der Kofferraumboden selbst liegt auf gleicher Höhe: So fällt es leicht, auch schwereres Gepäck unterzubringen.

⊖ Fast schon traditionell ist der von der Heckklappe abstehende Fanghaken des Kofferraumschlusses: (Sehr)

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

Die Lehne der Fondsitzebank ist serienmäßig dreigeteilt umklappbar. Damit kann man das Ladeabteil bei Bedarf sehr variabel umbauen. Das geht leicht von der Hand, entriegelt werden die Lehnen direkt an der Sitzbank - vom Kofferraum aus ist es nicht möglich. Ablagen für Kleinkram gibt es im Kofferraum einige, wie etwa eine seitliche Netztasche links und eine Ablage rechts. Taschenhaken sind ebenfalls an den Kofferraumverkleidungen zu finden. Zudem hat man unter dem Kofferraumboden noch 45 l Stauraum, man kommt also gut durch den Alltag.

Großgewachsene sollten darauf achten, nicht mit dem Kopf daran zu stoßen. Bei der Laderaumbeleuchtung haben die Münchner gespart, denn nur eine Leuchte rechts in der Verkleidung ist einfach zu wenig.



Die relativ niedrig liegende Ladekante mit 65 cm erleichtert das Be- und Entladen.

## 2,5 INNENRAUM

### 3,1 Bedienung

⊕ Wie zu erwarten, spult der BMW die Pflichtaufgaben in Sachen Fahrzeugbedienung routiniert ab. Das Lenkrad und der Sitz sind prima einstellbar, Fensterheberschalter und Spiegeinsteller selbsterklärend und die Pedale einwandfrei angeordnet. Für die Scheinwerfersteuerung hat man Tasten links neben dem Lenkrad zur Verfügung, die auch nicht schlechter sind als ein Drehschalter.

⊖ Die Pflicht sitzt, aber was ist mit der Kür? Diese bedeutet heutzutage die Bedienung der äußerst umfangreich gewordenen Funktion des Infotainmentsystems. BMW hat hier anders als fast alle anderen Hersteller an der haptischen Steuerung per Tasten und vor allem per Dreh-Drück-Steller festgehalten und wurde dafür nicht nur im ADAC Autotest, sondern auch von der versammelten Motorjournalie durch die Bank gelobt. Besser als die Münchner hat es kein Hersteller verstanden, unzählige Funktionen in einem sinnig strukturierten Menü zu sortieren und per Touchscreen, Tasten, Sprachbedienung und nicht zuletzt Dreh-Drück-Steller

zugänglich zu machen. Deshalb ist es nun umso erstaunlicher, dass man sich in München scheinbar vorgenommen hat, im Active Tourer die schlechtestmögliche Bedienbarkeit zu realisieren und dafür möglichst viele Fehler der Konkurrenz zu



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung befinden sich auf hohem Niveau.

kopieren. Alles läuft nun über den Touchscreen oder über die zugegebenermaßen recht fähige Sprachsteuerung, mit der man etwa zügig die Temperatur verändern kann. Aber es geht hier nicht um die Einstellung der Klimautomatik (die natürlich auch kein eigenes Bedienfeld mehr hat, sondern umständlich per Touchmenü aufgerufen werden muss), sondern zum Beispiel darum, dass BMW sogar die Taste für den Bordcomputer weggespart hat. Will man nun einfach mal den Durchschnittsverbrauch seit dem Tankvorgang statt seit dem Fahrtbeginn anzeigen lassen, dann muss man nun in einem unübersichtlichen Menü voller Apps herumwischen. Aber hinter welcher App versteckt sich denn nun der Bordcomputer? Live Vehicle, Fahrzeugstatus, Systemeinstellungen oder Fahreinstellungen? Zudem erscheint beim Tipp auf Live Vehicle doch zunächst das gleiche Menü wie bei Fahrzeugstatus. Auflösung: Es ist Live Vehicle, dann links auf Inhalt, dann auf Fahrtdaten, anschließend kann man die Bordcomputerwerte auswählen, die im Kombiinstrument angezeigt werden. Auch der Verzicht auf die TA-Taste, mit der man die radiobasierten Verkehrsdurchsagen aktivieren oder stummschalten konnte, ist schade. Nun muss man ein kaum auffindbares Radio-Einstellungsmenü aufsuchen, um dort "Radio-Infos" zu deaktivieren. Aber

umfassen Radio-Infos nicht noch mehr als Verkehrsdurchsagen? Den Radiotext hätte ich ja dann schon gern noch... Man merkt es: Der Tester mit einem gerüttelt Maß an Erfahrung saß öfter mit einem großen Fragezeichen auf der Stirn im Active Tourer. Natürlich kann man sich die Apps und Ansichten konfigurieren, dennoch bleibt es bei einem hohen Ablenkungspotential. Zudem drängt sich der Vergleich mit anderen BMW-Modellen förmlich auf - hier muss man eben nicht erst das Menü umstellen, damit man zumindest einigermaßen damit klar kommt. Anderes Beispiel für eine unergründliche Entscheidung der Entwickler: Zwar wird mit der Vielzahl an Individualisierungsmöglichkeiten geworben, aber man muss als sparsamer BMW-Fahrer ein starkes Faible für Blau-Türkis haben. Denn zwar kann man die optionale Ambientebeleuchtung in vielen Farben verstellen, wenn man aber über den nun "My Modes" genannten Fahrerlebnisschalter in den Sprintsparmodus wechselt, dann leuchten die LED-Leisten türkis und das muss man dann so akzeptieren. Optional bietet BMW noch ein Head-up-Display an, das aber die Inhalte nicht in Frontscheibe, sondern lediglich auf eine kleine aus dem Armaturenbrett ausfahrende Scheibe projiziert - das ist keine wertige Lösung.

## 1,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ BMW packt einfach alle Ausstattungen in Sachen Konnektivität serienmäßig in den Active Tourer. Alle auf der integrierten SIM-Karte und damit den diversen Connected Drive-Diensten basierenden Funktionen sind aber nur die ersten zwei Jahre kostenlos, danach folgt das übliche Abo-Modell. Die Möglichkeiten der Connected Services sind mannigfaltig: Vom automatischen Kartenupdate über Spotify-Integration bis hin zu Live-Informationen über die Wetter- und Parkplatzsituation am Zielort, vieles ist verfügbar. Auffallend gut funktionierte die Sprachsteuerung, sie verstand die meisten Befehle und Anfragen über natürliche Sprache. Falls man mal gar nicht weiterkommt, schlägt der BMW vor, den Concierge-Service anzurufen, um einem echten Menschen die persönlichen Wünsche zu erläutern. Zudem gibt es einen digitalen Assistenten im neusten Infotainment von BMW, der allerhand Vorschläge und Hilfestellungen parat hat. Fährt man etwa mit deaktiviertem Spurhalteassistenten und hat eine Route im Navigationssystem aktiviert, die über Autobahnen

führt, dann schlägt der Assistent vor, doch die Spurhalteassistenten wieder zu aktivieren, da sich die Route gut dafür eigne. Die ganze Fülle der Assistenz-Funktionen erschließt sich sicherlich erst nach einigen Wochen der Nutzung. Wem die ganze aktive Hilfestellung zu sehr in Richtung Bevormundung geht, der kann die Funktion auch deaktivieren. Aber auch abseits der Connected-Dienste hat der BMW alle wichtigen Funktionen parat. Analoges und digitales Radioempfang sind genauso Standard wie das Online-Navigationssystem, kabelloses Android Auto/Apple Carplay oder die vier USB-C-Anschlüsse. Optional gibt es noch ein Soundsystem von Harman/Kardon und eine induktive Lademöglichkeit. Besonderheit hierbei: Sie verfügt über eine aktive Kühlung, da die Smartphones beim induktiven Laden meist heiß werden. Zudem ist die Ladeschale praxistauglich gestaltet, denn ein beweglicher Bügel hält das Smartphone jeglicher Größe auch bei Kurvenfahrt sicher fest.

## 1,8 Raumangebot vorn

⊕ Platz ist für die vorderen Insassen reichlich vorhanden. Erst, wenn man die Marke von zwei Metern deutlich knackt, wird es eng für Beine oder Kopf. Bis auf das recht hoch

aufragende Armaturenbrett ist auch die Gestaltung luftig - vor allem in Verbindung mit dem optionalen Panoramadach.

## 2,5 Raumangebot hinten

Unser Testwagen verfügt nicht über die verschiebbare Rückbank, die es gegen Aufpreis gibt. Sind die vorderen Sitze für etwa 1,85 m große Menschen eingestellt, hat man dahinter bis zu einer Größe von 1,90 m genug Platz für die Beine. Über dem Scheitel ist bei dieser Körpergröße noch eine Handbreit Luft. Angenehmerweise passen die Fußspitzen gut unter die

## 2,5 Innenraum-Variabilität

Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und auch nicht abschließbar, mit Filz ausgekleidet oder gar klimatisierbar. Immerhin hat BMW eine Leuchte eingebaut und das Format der Bordliteratur so klein gewählt, dass darüber hinaus noch Platz ist für persönliche Gegenstände.

⊕ Serienmäßig sind die Rücksitzlehnen in der Neigung einstellbar - gegen Aufpreis sind die Sitze im Verhältnis 1/3 zu 2/3 geteilt um 13 cm längs verschiebbar. Kleinkram und Flaschen bekommt man gut unter, neben den üblichen Unterbringungsmöglichkeiten vorn hat der Active Tourer noch eine Ablage unterhalb der höhergelegten Mittelkonsole. Hinten stehen in der Mittelarmlehne Becherhalter parat.

## 2,5 KOMFORT

### 2,9 Federung

Ganz dem Markenanspruch entsprechend fährt der 2er Active Tourer mit aufwändiger Einzelradaufhängung rundum vor. Mit dem Serienfahrwerk will sich angesichts des gebotenen Fahrkomforts aber keine rechte Begeisterung bei uns einstellen. Zu stößig kommen kurze Hindernisse in der Stadt durch, zudem kommt der Aufbau auch bei höheren Geschwindigkeiten nur auf topfebener Fahrbahn zur Ruhe. Demensprechend fällt die Bewertung in diesem Test nur durchschnittlich aus. Wie es der Zufall will, konnten wir aber auch ein Modell mit dem optionalen M Fahrwerk samt aufwändigerer

### 2,3 Sitze

Die serienmäßigen Vordersitze sind höheneinstellbar, bieten aber weder eine Sitzflächenneigungseinstellung noch eine justierbare Lordosenstütze.

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Sportsitzen ausgestattet, die rundum überzeugen und zwar mit höheren Seitenwangen etwas fester zupacken, aber weit davon entfernt sind, damit störend aufzufallen. Auffallend gut ist dagegen die Schulterabstützung, auch bei etwas größeren Insassen. Einstellen kann man neben der Sitzflächenneigung auch die Länge der Sitzfläche, so findet man wohl mit jeder Statur eine

Vordersitze. Auch hinten fühlt sich der Active Tourer groß an, die Scheibenflächen sind nicht zu klein. Auch die Fondinsassen profitieren vom weit nach hinten reichenden Panoramadach - wenn man die 1.250 Euro dafür ausgibt.



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

Dämpfertechnik fahren. Trotz der mit dem Fahrwerk einhergehenden Tieferlegung um 15 mm verspricht BMW nicht zu viel, wenn sie in Verbindung mit dem Optionsfahrwerk von hohem Fahrkomfort und verbesserter Langstreckentauglichkeit sprechen. Zwar sind die Dämpfer nicht elektronisch geregelt, verändern ihre Dämpfungskraft also rein mechanisch angesichts der auftretenden Anregungen. Dennoch funktioniert das System gut und ist zumindest im Vergleich mit dem Serienfahrwerk eine Empfehlung wert.

passende Sitzeinstellung. Die Mittelarmlehne ist leider weder längsverschiebbar noch höheneinstellbar. So wie sie ist, passt sie aber immerhin ganz gut. Gegen weiteren Mehrpreis bekommt man noch eine Vierwege-Lordoseneinstellung samt recht simpler Massagefunktion, eine Memoryfunktion sowie elektrisch einstellbare Sitze. Hinten kann man durch die serienmäßig um 12 Grad in der Neigung einstellbaren Lehnen die Sitzposition etwas an die persönlichen Vorlieben anpassen und sitzt vernünftig auf den passend gepolsterten, aber wenig konturierten Flächen und Lehnen.

## 2,3 Innengeräusch

Erfreulicherweise ist der Kompaktvan ein recht leises Auto. 66,2 dB(A) bei konstanten 130 km/h sind ein für die Klasse recht niedriger Schallpegel. Auch subjektiv kann man bestätigen:

Weder der Motor noch Abrollgeräusche oder Luftverwirbelungen drängen sich akustisch in den Vordergrund.

## 2,3 Klimatisierung

⊕ In jedem 2er Active Tourer kümmert sich serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik um angenehme Temperaturen. Die Luftverteilung und Intensität der Automatikfunktion sind regelbar, aber nur für beide Seiten gemeinsam. Die Temperatur darf sich jeder der vorn Sitzenden aber selbst aussuchen.

Lenkrad- und Sitzheizung vorn kosten Aufpreis, wie auch ab der B-Säule abgedunkelte Scheiben.

⊖ Eine Standheizung gibt es für den 220i Active Tourer nicht. Auch Schrankerl wie Sitzbelüftung oder eine Sitzheizung für den Fond bietet BMW nicht an.

# 1,9 MOTOR/ANTRIEB

## 1,6 Fahrleistungen

⊕ 170 PS bei 1,5 t Leergewicht, das waren mal Daten von Oberklasse-Limousinen aus München. Natürlich ändern sich die Zeiten, aber ab und zu kann man ruhig mal innehalten und sich überlegen, was ein kompakter Van heute eigentlich leistet, aber auch wiegt. Früher hat es doppelt so viele Zylinder und doppelt so viel Hubraum gebraucht, um 280 Nm zu generieren - und das maximale Drehmoment liegt im 220i schon bei 1.500 Touren an. Die Technik ist eben eine andere: Nicht nur wird der Dreizylinder von einem Turbo aufgeblasen, auch kümmert

sich noch ein ins Getriebe integrierter Elektromotor um einen Extraschub von bis zu 18 PS. (Dabei ist der 220i noch lange nicht das Ende der Fahnenstange, es gibt noch vier stärkere Varianten. Der stärkste Active Tourer stellt 326 PS bereit!) Laut Hersteller braucht der kompakte BMW 8,1 s von 0 auf 100 km/h und erreicht maximal 221 km/h. Auch unsere Messungen zeigen, dass man mit diesem dreizylindrigen Van sicherlich kein Verkehrshindernis ist: 4,6 s von 60 auf 100 km/h sowie 5,6 s von 80 auf 120 km/h sind mehr als ausreichend.

## 2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Hier muss auch der Kenner genau hinfühlen, wird sich aber dennoch schwer tun. Ist es ein Dreizylinder oder nicht? These: Im Stand wird er es überhaupt nicht erkennen. Auch während der Fahrt merkt man, wie wichtig BMW die Abschottung des Motors war. Bis auf eine - nicht störende -

typisch kernige Dreizylinderakustik beim stärkeren Beschleunigen macht der Motor kaum auf sich aufmerksam. Das Ansprechverhalten ist gut, hier hilft die Extraportion Elektropower dem Turbomotor in die Puschen.

## 2,1 Schaltung/Getriebe

Die Bedienung des Getriebes via kleinem Hebelchen ist für alle Neulinge zunächst ungewohnt, funktioniert dann aber ohne Abstriche. Nur die Parkstellung ist wirklich ungewohnt, es gibt sie nämlich nicht. Der BMW legt P selbstständig ein, wenn man etwa nach der Fahrt die Tür öffnet oder auch, wenn man im Stand die Taste für die Feststellbremse drückt.

⊕ Das serienmäßige und beim 2er Active Tourer alternativlose Siebangang-Doppelkupplungsgetriebe ist ein unauffälliger Begleiter im Alltag. Rangieren klappt gut, die

Schaltvorgänge während der Fahrt sind oft unmerklich und meist unauffällig. Einzig beim Einlegen des Rückwärtsgangs sucht die Getriebesteuerung die richtige Zahnradpaarung mitunter zu lange. Die sieben Gänge bieten immer eine passende Übersetzung, zudem entstehen keine großen Sprünge. Im höchsten Gang bei 130 km/h liegen 2.600 Touren an.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

Der neue Active Tourer ist ein fahrstabiler Begleiter. Bodenwellen und Fahrbahnrrinnen lassen ihn weitgehend kalt. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Van, dass er begleitet von passenden ESP-Eingriffen tendenziell untersteuernd und leicht wandelnd durch den Parcours kommt - ein nicht übermäßig sportliches, aber sicheres Fahrverhalten. Bei Lastwechseln in Kurven baut der Van etwas Gierneigung auf, aber bleibt unkritisch und wird im Zweifel einfach vom präzise regelnden ESP eingefangen. Die Traktion der Fronttrieblers ist gut, die Elektronik regelt zackig. Für das Anfahren auf besonders rutschigem Untergrund bietet die Elektronik auch eine anwählbare Funktion, die etwas mehr Schlupf zulässt. Der Geradeauslauf ist tadellos, Spurrinnen beeinflussen den 2er Active Tourer - anders als es bei vielen anderen BMWs der Fall ist - nur leicht.

### 2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung zeigt beim Lenken um die Mittellage keine übermäßig klare Rückmeldung, das ist typisch BMW: Die Zentrierung fällt eher schwach aus. Kurvenfahrten lassen dann aber ein gutes Handmoment erkennen, der Active Tourer ist tatsächlich aktiv und ermöglicht recht präzise Linien im Kurvenverlauf.

### 3,2 Bremse

Die Bremse hat einen eher frühen und festen Druckpunkt, der aber die letzte Präzision vermissen lässt. Dennoch kommt man mit dem linken Pedal im Alltag problemlos klar. Der Bremsweg könnte aber kürzer sein: 37,1 m braucht unser Testwagen aus 100 km/h bis zum Stillstand - das ist das Mittel aus zehn Bremsungen.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Als Fahrzeug aus dem Jahr 2022 bringt der 2er Active Tourer viele Assistenzfunktionen mit. Serienmäßig ist der Notbremsassistent, der auch beim Abbiegen kritische Situationen erkennt. Außerdem kommt das Auto immer mit einem Spurverlassenswarner, der per Lenkimpuls auch wieder in die richtige Spur zurückführt. Verkehrszeichen werden erkannt und das aktuelle Limit kann in den Geschwindigkeitsbegrenzer übernommen werden, der ebenso wie der Tempomat serienmäßig ist. Auch ein

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Müdigkeitswarner und eine Ausweichhilfe für kritische Auffahrsituationen sind immer mit dabei. Legt man noch etwas mehr Geld auf den Tisch, schaltet man noch einige Funktionen frei. Es gibt natürlich einen aktiven Abstandhaltetemomaten (ACC), der je nach Einstellung auch das aktuelle Geschwindigkeitslimit übernimmt. Anders als beim Vorgänger setzt BMW nun nicht mehr auf eine Kamera, sondern auf ein Radarsystem für das ACC. Die bisherigen Probleme bei niedrig stehender Sonne oder schlechter Sicht durch Regen und Schnee treten nun nicht mehr auf. Auch schön: Selbst wenn man das ACC bestellt, kann man im Menü die Abstandregelung deaktivieren und einen "normalen" Tempomaten nutzen. Weiterhin kann man die

Spurführungsassistenten soweit ausbauen, dass der BMW die Mitte der Spur hält und sogar mit Baustellen und Engstellen klar kommt. Auch eine Rettungsgasse bildet er selbstständig, wenn man im Stau steht. Eine weitere optionale Funktion ist der Totwinkelassistent, der diesen Bereich überwacht und entsprechend warnt. Auch nach dem Abstellen des Autos warnt er vor Autos, Radfahrern oder Fußgängern. Querverkehr kann der Active Tourer an Front und Heck erkennen, daraufhin warnen sowie selbstständig bremsen. Prima beim Heraustreten aus der Einfahrt. In Summe hat der BMW - wenn man sich alles bestellt - eine umfangreiche Sicherheits-Armada an Bord, die es mit der Oberklasse aufnehmen kann.

## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der neue 2er Active Tourer gut ab und erzielt 88 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 10/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, zudem bläst sich bei Bedarf zwischen den vorderen Sitzen ein Luftsack auf. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,95 m große Personen, hinten kann man sie nur bis 1,75 m Körpergröße ausziehen. Allerdings ist der Abstand zum Dachhimmel so gering, dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall bremsst 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 (u.a. Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht - auch, wenn der BMW eine bevorstehende Heckkollision erkennt. Dann blinken zusätzlich noch die Bremslichter in hoher Frequenz, um den herannahenden Fahrer auch die Gefahrensituation aufmerksam zu machen.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze kann man nicht so weit herausziehen wie die äußeren - eine unverständliche Sparmaßnahme.

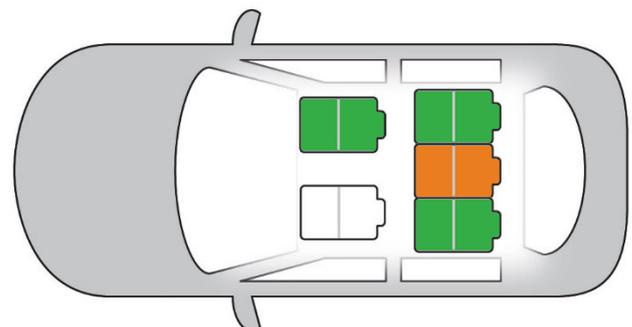
## 2,3 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem neuen 2er Active Tourer mit 81 Prozent ein noch gutes Ergebnis (Test 10/2022). Top für Familien: Per Gurt und per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung sind Kindersitze nicht nur hinten außen, sondern auch auf dem Beifahrersitz gut zu befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich im Fahrzeugmenü deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber und die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Hinten in der Mitte sind die Gurtanlenkpunkte für die meisten Kindersitze nicht gut geeignet, auch steht kein Isofix zur Verfügung.

### 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 79 Prozent. 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 und kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision vermeiden.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC Ecotest kommt der 220i Active Tourer auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,8 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 159 g/km, wofür der Münchner 30 Punkte erhält. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauf-funktion, die je nach Situation den Motor in den Leerlauf ver-setzt oder gar ausknipst und das Auto damit weiter rollen lässt; wer das geschickt einsetzt, kann gerade auf hügeligen Land-straßen noch Spritsparpotentiale heben. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l, außerorts bei 5,0 l und auf der Autobahn bei 6,8 l/100 km. Die milde Hybridisierung zeigt Wirkung. Zum Vergleich: Ein 1er BMW mit dem gleichen Motor, aber "nur" 140 PS und ohne Elektrounterstützung verbrauchte im Ecotest noch 6,7 l Super auf 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Bei den Ecotest-Messungen zeigt sich der BMW-Van vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Volle 50 Punkte sind dafür der Lohn. Zusammen mit den 30 Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-

### Verbrauch

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

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

Landstraße	5,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Bereich erzielt der 220i Active Tourer 80 Punkte und damit satte vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Turbobenziner weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren Ecotest-Grenzwerten.

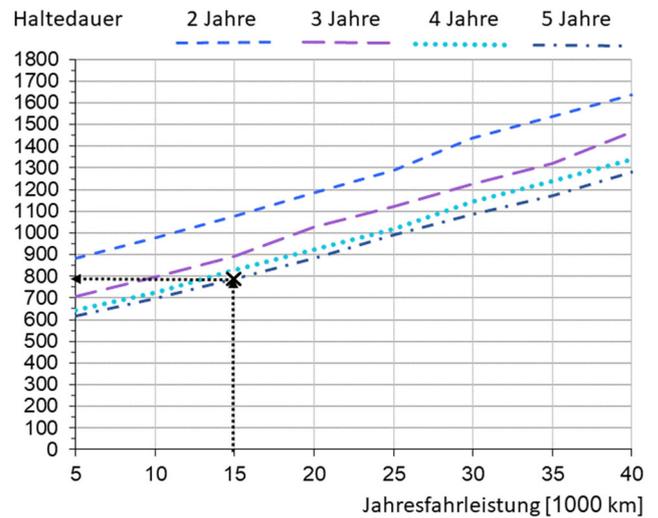
## 2,8 AUTOKOSTEN

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten

Im Kostenkapitel schneidet der BMW Active Tourer als 220i mittelmäßig ab. Vor allem der Grundpreis mit 38.150 Euro für die Basisausstattung ist happig, andererseits ist der Van selbst "nackt" schon recht ordentlich ausgestattet - für frühere BMW-Verhältnisse untypisch. Serie sind u. a. eine Zweizonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Parksensoren vorn und hinten samt Parkassistent, Rückfahrkamera und das Navigationssystem. Sogar ConnectedDrive und Remote Services kann man eine begrenzte Zeit kostenfrei nutzen. Viele Assistenzsysteme sind ebenso an Bord, sie lassen sich aber gegen entsprechenden Obolus standesgemäß erweitern. Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert, innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums wird nur mit einem Facelift, nicht aber mit einem komplett neuen Modell gerechnet. Die jährliche Steuer beträgt 109 Euro. Die Einstufung für die Haftpflicht ist noch im Rahmen, für Vollkasko und Teilkasko 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: 789 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	216i	218i	220i	223i	225e xDrive	230e xDrive	218d	223d xDrive
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	3/1499	4/1998	3/1499	3/1499	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	100 (136)	125 (170)	160 (218)	180 (245)	240 (326)	110 (150)	155 (211)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1500	230/1500	280/1500	360/1500	477/1500	477/1500	360/1500	400/1500
0-100 km/h [s]	10,3	9,0	8,1	7,0	6,7	5,5	8,8	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	214	221	241	195	205	220	233
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,2   SP	6,2   SP	5,9   SP	6,0   SP	0,6   SP	0,6   SP	4,8   D	4,6   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	140	140	133	137	14	14	125	121
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/21	17/23/21	17/23/21	17/23/21	19/25/20	19/25/20	18/24/22	18/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	126	126	109	129	30	30	252	243
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	765	781	792	852	751	804	831	901
Preis [Euro]	34.000	36.000	38.150	42.500	44.950	48.550	39.800	46.550

#### 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-Haftpflicht.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	125 kW/170 PS bei 4.700 1/min
Maximales Drehmoment	280 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP)	133 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	k.A./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/65 R16W
Länge/Breite/Höhe	4.386/1.824/1.576 mm
Leergewicht/Zuladung	1.595/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	415/1.405 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R17 97W
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus Prime <sup>3</sup>
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,0/6,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	137 g/km (WTW* 159 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.105 mm
Leergewicht/Zuladung	1.530/545 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	325/705/1.230 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>168 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>75 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>116 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>430 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	789 Euro		
Steuer pro Jahr	109 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/21		
Basispreis 220i Active Tourer Steptronic (DKG)	38.150 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.05.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.750 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.812 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](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* 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	700 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1870 Euro(Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie/-
Fernlichtassistent	200 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/750 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3020 Euro(Paket)
Head-up-Display	3020 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	3020 Euro(Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1900 Euro(Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/-
Spurassistent	600 Euro
Spurwechselsassistent	600 Euro

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	1870 Euro(Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro°
Lenkradheizung	200 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1000 Euro
Metalllackierung	700 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1250 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: November 2022  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.