



## BMW 220d Coupé Steptronic

Zweitüriges Coupe der unteren Mittelklasse (140 kW/190 PS)

**B** MW zeigt weiterhin Mut zur Lücke. Das intern G42 genannte Kompakt-Coupé ist inzwischen fast allein auf weiter Flur. Der Audi TT läuft 2023 aus, Toyotas neuer GR86 ist auf einige hundert Fahrzeuge limitiert. Das könnte sich für die Münchner auszahlen. Die aktuelle Generation basiert im Gegensatz zu den Vorgängermodellen nicht mehr auf der Einser-Reihe, die inzwischen auf Frontantrieb setzt, sondern orientiert sich technisch am Vierer-BMW. Zum ADAC Autotest tritt der in Mexiko gefertigte Zweitürer als hinterradgetriebener 220d an. Der längsinstallierte Zweiliter-Biturbodiesel unter der langen Motorhaube leistet 190 PS und entwickelt ein Drehmoment von satten 400 Nm. Die Fahrleistungen sind souverän, das hohe Leergewicht von 1,6 t drückt allerdings spürbar aufs Temperament. Dabei gehört der mildhybridisierte Selbstzünder zweifellos zu den besten seiner Art und beeindruckt neben der beispielhaften Leistungsentfaltung mit seiner guten Laufkultur, hoher Effizienz (4,9 l/100 km) und beeindruckend niedrigen Schadstoffemissionen. Der Lohn dafür sind vier Sterne im ADAC Ecotest - für einen Verbrenner ein sehr gutes Ergebnis. Abgesehen davon überzeugt der Zweier mit hoher Verarbeitungsqualität sowie agilen und gleichzeitig sicheren Fahreigenschaften. Der Sportsgeist geht allerdings etwas zu Lasten des Federungskomforts - ohne adaptive Dämpferreglung kann das Sport-Coupé diesen Zielkonflikt nur bedingt auflösen. BMW ruft für das 220d Coupé selbstbewusste 45.900 Euro auf, wofür der Kunde - gerade mit dem Diesel unter der Haube - ein aktuell einzigartiges Fahrzeug erhält, mit dem man sich vom automobilen Einheitsbrei absetzen kann.

**Konkurrenten:** Audi TT, Toyota GR86.

- +** gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sichere und agile Fahreigenschaften, harmonische Motor-Getriebe-Kombination, effizienter und schadstoffarmer Diesel, gute Serienausstattung
- mäßiger Federungskomfort, viele Assistenzsysteme aufpreispflichtig, hoher Grundpreis

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 2,2

**AUTOKOSTEN** 3,2

### Zielgruppencheck

	<b>Familie</b>	4,3
	<b>Stadtverkehr</b>	3,7
	<b>Senioren</b>	3,4
	<b>Langstrecke</b>	2,8
	<b>Transport</b>	3,7
	<b>Fahrspaß</b>	1,9
	<b>Preis/Leistung</b>	2,7

**Ecotest** ★★★★★☆

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,9 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des 2er Coupés ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist sehr gut verkleidet und aerodynamisch optimiert. Auch den Innenraum hat BMW sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest. Selbst auf schlechtem Untergrund ist dem Interieur kein Klappern oder Knarzen zu entlocken. Das war bereits beim Vorgänger so, in puncto Materialqualität hat die Neuauflage jedoch einen deutlichen Schritt nach vorn gemacht. Das Interieur wirkt nun eine Klasse wertiger. Das Bemühen um eine gute Materialqualität ist zu sehen und zu spüren, über weite Bereiche sind die Kunststoffflächen unterschäumt und

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 4,9 l/100 km an, ergibt sich mit dem 51 l großen Tank eine theoretische Reichweite von rund 1.040 km - das ist enorm. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 445 kg, was für ein viersitziges Coupé in den allermeisten Fällen ausreichen sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg erlaubt, eine Dachreling ist wie bei Coupés üblich nicht zu haben. 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 es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,6 t wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern). Mit 4,54 m Länge ist der viersitzige 2er elf Zentimeter länger geraten als der Vorgänger, auch die Breite hat um satte zehn Zentimeter auf üppige 2,08 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) zugelegt - das ist gerade in der Stadt, aber auch auf schmalen Landstraßen hinderlich. Gleiches gilt für den Wendekreis, der 11,2 m misst.

⊖ Serienmäßig hat das 2er Coupé für den Fall einer Reifenpanne keinerlei Hilfsmittel an Bord. Gegen Aufpreis ist lediglich ein Reifenreparaturset erhältlich. Runflat-Reifen sind wie bei einigen anderen BMW-Modellen inzwischen nicht mehr erhältlich - offensichtlich verabschiedet sich BMW zumindest teilweise von dieser Technik.

### 2,6 Licht und Sicht

⊕ Ab Werk ist der Münchner mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die bis auf eine dynamische Leuchtweitenregulierung aber kaum Funktionen bieten. Gegen 650 Euro Aufpreis kommt das 2er Coupé mit einem adaptiven LED-Lichtsystem daher, das mit einer sehr guten Fahrbahnausleuchtung punktet und einen blendfreien Fernlichtassistenten, Kurven- und Abbiegelicht sowie eine variable

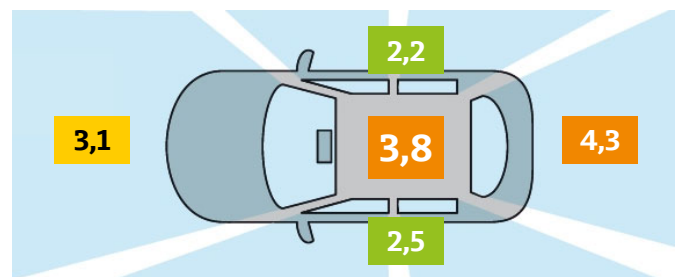
damit weich - zumindest im oberen Sichtbereich. Negativ fielen den Testern lediglich die scharfen Kunststoffnähte der Sonnenblenden sowie die bei Belastung leicht knarrende Mittelkonsole auf. Wie bei vielen anderen Modellen hat BMW auch beim neuen 2er Coupé eine bedienerfreundliche Motorhaubenmechanik verbaut: 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 offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront entfällt.



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

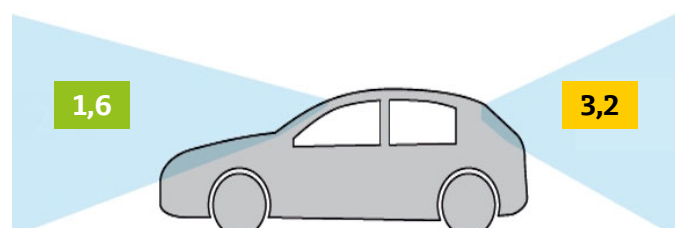
### Rundumsicht

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.



Lichtverteilung bietet. Die Heckleuchten sind ebenfalls vollständig in LED-Technik ausgeführt.

Parkensensoren vorn und hinten sind Serie, gegen Aufpreis lässt sich der 2er mit Rückfahrkamera, 360-Kamera und Parkassistenten aufrüsten. Eine BMW-Besonderheit ist der Rückfahrassistent, der die letzten 50 Meter in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck zurückfährt. Das System übernimmt die Lenkarbeit, der Fahrer muss lediglich Gas- und Bremspedal betätigen. Beide Außenspiegel verfügen über

einen asphärischen Bereich, der den Blick nach schräg hinten vereinfacht. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab, für den linken Außenspiegel kostet diese Funktion Aufpreis.

⊖ Die Scheinwerfer sind selbst in der Ausführung mit Laserlicht nicht mit einer Reinigungsanlage ausgestattet – nicht einmal gegen Aufpreis kann man eine solche Anlage bestellen.

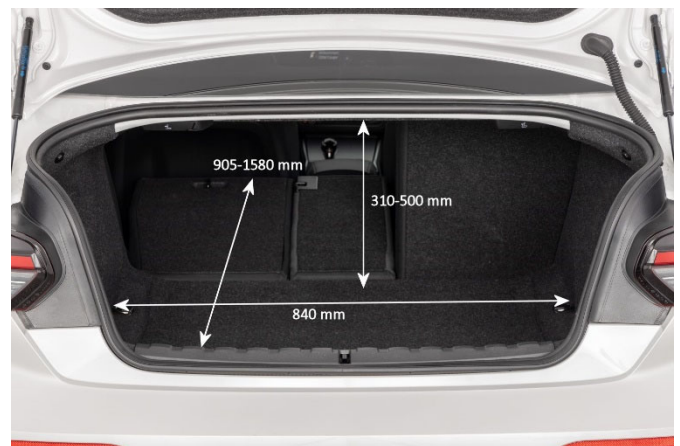
### 3,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türen lassen sich ab Werk per Zentralverriegelung oder optional schlüssellos öffnen. Die langen und schweren Türen werden an Steigungen aber nicht zuverlässig offen gehalten. Vorn erschweren vor allem die flache Dachlinie und die niedrig montierten Sitze das Ein-/Aussteigen.

Entriegelt man den 2er bei Dunkelheit, werden die Frontscheinwerfer und Heckleuchten aktiviert. Ordert man die optionale Ambientebeleuchtung, wird zusätzlich der Ein- und Ausstiegsbereich beleuchtet.

⊖ In den Fond gelangt man trotz der Einstieghilfen nur mühsam. Der Zustieg ist eng und erfordert besonders von Erwachsenen viel Gelenkigkeit. Haltegriffe am Dachhimmel, die zumindest etwas helfen würden, sucht man leider vergebens. Der optionale Komfortzugang 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 ließe sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



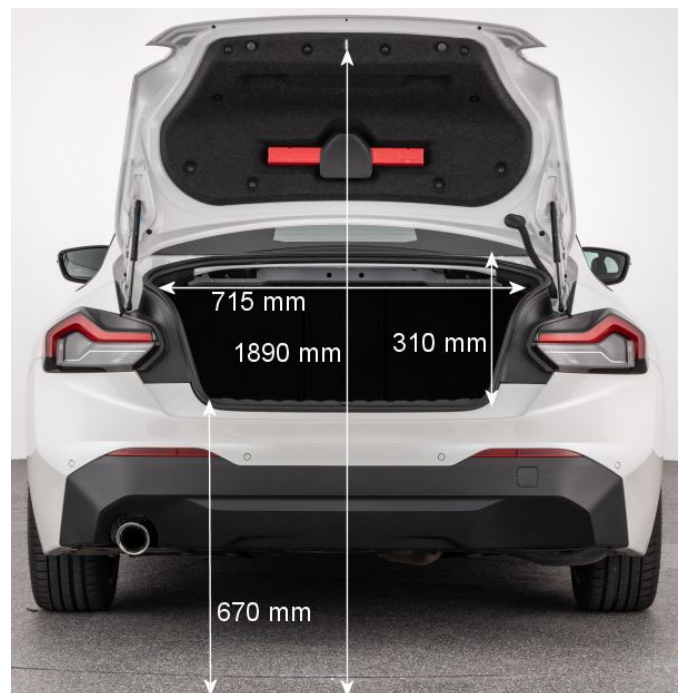
Natürlich ist das Coupé kein Lademeister, jedoch ist das Kofferraumteil mit 350 l Volumen größer geworden als beim Vorgängermodell (315 l).

### 3,1 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen ist im Vergleich zum Vorgänger deutlich angewachsen. Das Standardvolumen steigt von 315 auf nun 350 l. Klappt man die Rücksitzlehnen um und belädt den Kofferraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), passen bis zu 745 l hinein (zuvor 650 l).

### 3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Besonders praktisch ist das Ladeabteil nicht: Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln nicht von selbst auf, ein Öffnungsmechanismus mittels vorgespannter Feder täte an dieser Stelle gut. Zudem ist die Kofferraumöffnung recht klein, die Ladekante liegt 67 cm über der Straße bzw. 16 cm über dem Kofferraumboden - dadurch muss das Ladegut sowohl beim Ein- als auch beim Ausladen recht weit angehoben werden. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne steigt der Kofferraumboden leicht an, was den Alltagsnutzen leicht mindert.



Die Höhe der Ladekante von 67 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums recht mühsam.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Ab Werk besitzt das 2er Coupé eine dreigeteilt klappbare Rück Sitzlehne - selbst mancher Kombi belässt es bei lediglich asymmetrisch umlegbaren Lehnen. Die Lehnen lassen sich zwar praktisch mittels Hebel vom Kofferraum aus entriegeln, klappen aber nicht selbsttätig nach vorn um. Das muss man entweder durch Nachdrücken vom Kofferraum aus oder vom Fond

aus erledigen - so oder so gestaltet sich das Ganze sehr umständlich und erfordert einen gelenkigen Bediener. Kleine Utensilien lassen sich dank des serienmäßigen Ablagenpakets in den beiden Seitenfächern verstauen. Zudem stehen zwei Taschenhaken zur Verfügung.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Der Testwagen verfügt noch das über Infotainmentsystem BMW Operating System 7 und das Cockpit, das in weiten Teilen von den Vorfaceliftmodellen des BMW 3er/4er übernommen wurde. Kurz nach dem Erscheinen hat BMW das Cockpit des 2er Coupés umfassend überarbeitet. Auffälligste Änderungen sind dabei das durchgehende Curved-Display, welches das Kombiinstrument sowie das Zentraldisplay beinhaltet. Zudem wurde die separate Klimabedieneinheit und in den Touchscreen integriert, als Bedienoberfläche kommt das neueste Betriebssystem, BMW OS 8, zum Einsatz.

⊕ Das "alte" Cockpit ist ein Muster an guter Bedienbarkeit. Die Menüstruktur ist weitgehend logisch aufgebaut und trotz der vielen Funktionen nicht zu verschachtelt. In der neuesten Ausführung (BMW OS 8), wird die Ansicht auf dem Mitten-Display von unzähligen App-Symbolen dominiert, für deren Auswahl man kräftig am Controller drehen muss - die Auswahl per Touch ist hier oft die schnellere Lösung. Zwar braucht man auch für BMW OS 7 eine gewisse Eingewöhnungszeit, dann aber kann man das 2er Coupé bemerkenswert effektiv steuern. Das Hauptmenü lässt sich nach den 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. 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 (inkl. Lüftungsdüsen) tragen dazu bei; alle Bedieneinheiten sind hoch genug und griffgünstig verbaut. Die serienmäßigen klassischen analogen Instrumente gehen serienmäßig in ein mittig platziertes 5,7-Zoll-Farbdisplay über und lassen sich im Vergleich zum optionalen digitalen Kombiinstrument hervorragend ablesen. Das optionale digitale Anzeigeninstrument kann in puncto Ablesbarkeit nicht mithalten und bietet zudem im Gegensatz zu den Ausführungen der meisten Konkurrenten kaum Individualisierungsmöglichkeiten.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum können den Premiumanspruch rechtfertigen. Die Bedienung ist nach einer gewissen Eingewöhnungszeit sehr funktionell. Hilfreich ist dabei die aufpreispflichtige Sprachsteuerung, die hervorragend funktioniert.

### 1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Konnektivitätsausstattung des 2er Coupés ist sehr umfangreich, hier lassen sich die Münchner wahrlich nicht lumpen. Radiosender kann man serienmäßig per FM/AM (inkl. Doppeltuner für besseren Empfang) und DAB+ empfangen. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen. Um die Klangqualität des serienmäßigen Soundsystems mit sechs

Lautsprechern zu steigern, gibt es ein aufpreispflichtiges System von Harman/Kardon mit 14 Lautsprechern und 464 W Leistung. Der Münchner ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken – die

ersten zwei Jahre kostenlos, dann muss man fast alle online-Funktionen gegen Gebühr verlängern. Im 2er ist ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen, drei Jahre kostenfreiem Kartenupdate, Remote-Funktionen (u. a. Öffnen/Schließen des Fahrzeugs, Standortsuche, Senden von Zieladressen) und diversen Online-Diensten wie etwa dem

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe geht das Platzangebot durchaus in Ordnung. Bein- und Kopffreiheit reichen für zwei Meter große Menschen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht

intelligenten Sprachassistenten. Android Auto ist wie Apple CarPlay zur Smartphone-Integration serienmäßig an Bord. Sowohl iPhones als auch Android-Handys lassen sich kabellos mit dem Fahrzeug verbinden. Eine induktive Lademöglichkeit ist optional an Bord.

## 4,7 Raumangebot hinten

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

besonders üppig. Das Raumgefühl fällt zufriedenstellend aus, wobei diese vor allem durch die schmalen Fensterflächen und die wuchtige Mittelkonsole geschmälert wird.

## 4,0 Innenraum-Variabilität

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

⊕ 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



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m Platz.

Mittelkonsole mit induktiver Ladefunktion für Smartphones (Option) und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Auch das kleine Klappfach links unten neben dem Lenkrad hat BMW beibehalten.

## 2,6 KOMFORT

### 3,3 Federung

Der Testwagen ist mit dem Standardfahrwerk ausgerüstet. Eine adaptive Dämpferregelung ist nur für den M240i erhältlich, für die übrigen Varianten ist lediglich ein härter abgestimmtes Sportfahrwerk zu haben. Das Fahrwerk ist wie bei einem Sport-Coupé zu erwarten recht straff abgestimmt, der Federungskomfort fällt in der Folge nur durchschnittlich aus. Besonders innerorts werden Unebenheiten wie Kanaldeckel oder

Querfugen nur mäßig gefiltert und dringen deutlich zu den Insassen durch. Hier macht sich auch die optionale 18-Zoll-Niederquerschnittsbereifung mit bemerkbar, die wenig Eigendämpfung besitzt. Auf Landstraßen und Autobahnen geht das Schluckvermögen in Ordnung, tiefe Bodenwellen sorgen aufgrund der vergleichsweise kurzen Federwege jedoch zu starken Vertikalbeschleunigungen.

### 2,4 Sitze

⊕ Das 2er Coupé ist serienmäßig mit Sportsitzen ausgerüstet, die neben kräftigem Seitenhalt auch mit einem guten Sitzkomfort überzeugen, die Einstellmöglichkeiten sind bis

auf die ausziehbare Sitzfläche allerdings überschaubar. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze und eine verstellbare Lehnenbreite. Wer die Sitzneigung anpassen

möchte, muss zur elektrische Sitzverstellung samt Memory-Funktion für den Fahrer greifen.

⊖ Im Fond fällt der Sitzkomfort wie bei einem Coupé der Kompaktklasse zu erwarten eher mau aus. Die zweisitzige

Fondbank ist schwach konturiert und recht straff gepolstert. Hinzu kommt, dass die Lehnen recht steil sind, der Kniewinkel spitz und die Armauflagen in der Seitenwand hart ausfallen.

## 2,6 Innengeräusch

Das Coupé bietet insgesamt einen ordentlichen Geräuschkomfort. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,4 dB(A) – das ist ein gutes Ergebnis. Der Dieselmotor hält sich meist im Hintergrund, ist nur durch dezentes Grummeln zu hören. Hier hat BMW gute Arbeit geleistet und im Vergleich zum Vorgänger deutliche Fortschritte erzielt. Unter hoher Last

und beim Ausdrehen drängt er sich aber schon etwas in den Vordergrund und kann die harte Verbrennung nicht mehr ganz verbergen. Die Windgeräusche steigen mit zunehmender Geschwindigkeit deutlich an und sind um den Bereich der A-Säulen zu verorten.

## 1,8 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der BMW 2er Coupé mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet, womit auch separate Luftausströmer für die Fondinsassen stets an Bord sind. Fahrer und Beifahrer können nicht nur die Temperatur getrennt regeln, sondern auch die Wärmeschichtung oben und unten gesondert einstellen, wie auch die Luftverteilung und die fünffach verstellbare Intensität des Automatikmodus je nach

Gusto vorwählen. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima und sind die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Für die kalten Tage gibt es optional beheizbare Vordersitze, Lenkradheizung und Standheizung. Um die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung zu schützen, bietet BMW gegen Aufpreis getönte Scheiben ab der B-Säule an.

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Diesel mit zweistufiger Aufladung leistet 190 PS/140 kW und entwickelt bis zu 400 Nm. Unterstützt wird der Verbrenner zudem von einem 48-V-Startergenerator, der zusätzlich 11 PS/8 kW beisteuern kann. Trotz des mit 1,6 t recht stattlichen Leergewichts fallen die Fahrleistungen angesichts der satten Leistung sehr gut aus. Den simulierten Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Münchner in

flotten 4,4 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 5,6 Sekunden. Auch das Anfahrverhalten - gemessen von 15 auf 30 km/h - ist mit 1,1 s tadellos. Hier profitiert der Münchner von der reaktionsschnellen Automatik. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt BMW 6,9 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 237 km/h.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch wenn der Dieselmotor ein kultivierter Vertreter seiner Art ist, sind leichte Vibrationen dennoch zu spüren - allerdings hauptsächlich unter Last. Die Leistungsentfaltung

ist gut, der Motor ist für einen Diesel recht drehfreudig und schiebt auch aus dem Drehzahlkeller heraus nachdrücklich und harmonisch an.

### 1,0 Schaltung/Getriebe

Selbst im kompakten 2er Coupé gibt es kein Schaltgetriebe mehr, alle Motoren werden an eine Achtstufen-Automatik gekoppelt.

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu, im BMW ist sie optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge sind beeindruckend, praktisch ruckfrei in jeder Lebenslage geht der

Wandlerautomat zu Werke. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nie nötig wäre – bei der Sportautomatik (Option) besteht diese Möglichkeit trotzdem. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern kehrt in seine Grundposition zurück. Das ist beim Abstellen des Motors praktisch, denn das Getriebe kann damit

automatisch die Stufe P einlegen. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert, die Automatik gehört damit zu den besten ihrer Art. Im höchsten Gang dreht der Diesel bei 130 km/h mit

1.900 1/min. Die Autohold-Funktion ist Serie. Ist sie aktiviert, muss man beispielsweise beim Warten an der Ampel nicht mit dem Fuß auf dem Bremspedal bleiben, weil der Bremsdruck bis zum Betätigen des Gaspedals automatisch gehalten wird.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt wenig Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der BMW weitgehend den vorgegebenen Kurs - das war bei BMW-Modellen in der Vergangenheit nicht immer so. Ein Lenkimpuls bringt das Coupé kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich aufgrund der straffen Fahrwerksabstimmung in Grenzen. Die Traktion ist trotz des hohen Drehmoments dank Hinteradantrieb gut, die fein regelnde Traktionskontrolle hilft

zusätzlich. Beim ADAC Ausweichtest schneidet das 2er-Coupé wie zu erwarten gut ab. Der mit optionalen 18-Zöllern und gripstarken Michelin Pilot Sport 4 bereifte Münchner absolviert den Pylonenparcours sicher und bei Bedarf auch ziemlich schnell. Der BMW profitiert hier von der aufwändigen Fahrwerkskonstruktion, dem niedrigen Schwerpunkt und dem gezielt und effektiv regelnden Stabilitätsprogramm.

### 2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist um die Mittellage etwas gefühllos, gerade bei Kurvenfahrt aber präzise. Die Lenkkraft kann man über den Fahrmodusschalter in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu

Anschlag benötigt man 2,7 Lenkradumdrehungen und damit eine halbe Umdrehung mehr als mit der Sportlenkung.

### 2,4 Bremse

Die Dosierbarkeit der Bremse kann nicht recht überzeugen. Das liegt zum einen am BMW typisch recht straffen Pedalgefühl, das dem Fahrer vergleichsweise wenig Pedalweg für die Dosierung der Bremskraft bietet. Zum anderen sorgt das Runterschalten des Getriebes dafür, dass der Wagen beim Anhalten

auf den letzten Metern nicht konstant verzögert, was den Komfort nachdrücklich stört.

⊕ Aus 100 km/h kommt das 2er Coupé, das auf optionalen 18-Zöllern der Dimension 225/40 R18 95Y steht, bei einer Vollbremsung nach 34,6 m zum Stehen – das ist ein guter Wert.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Für das 2er Coupé sind viele Assistenzsysteme zu haben, leider kosten die meisten Systeme jedoch Aufpreis. Bis 80 km/h bremst das Coupé selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord. 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 (Serie), das dann für den Tempomaten übernommen werden kann. Da in Verbindung mit ACC ein Radarsensor an der Front verbaut ist, bremst der Notbremsassistent sogar bis 200 km/h und versucht, Kollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu mindern.

Auch bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und serienmäßig warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur und das Auto lenkt je nach Einstellung auch in die Spur zurück. Gegen Aufpreis lenkt das Auto auch selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen - über eine sensible und problemlos funktionierende Erkennung im Lenkrad überwacht das Auto dabei, ob man die Hände dort hat, wo sie hingehören: am Volant. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann der BMW optional vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird ebenso vor dem Auto erkannt. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der 2er optional beim Ausweichmanöver. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in hoher Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Droht eine Heckkollision, versucht der BMW den Auffahrenden per pulsierend leuchtender Bremsleuchten auf die Gefahr hinzuweisen. Der 4er verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann.

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das 2er Coupé erreicht im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 82 Prozent für den Insassenschutz und insgesamt vier von fünf möglichen Sternen. Das Ergebnis verwundert im ersten Moment, ist BMW doch ansonsten sehr auf Sicherheit bedacht. Im Detail sieht man dann: Es liegt am Gewinnstreben der Bayern, denn zu viele Assistenten kosten Aufpreis.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich/Option
	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



Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,85 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,75 m Körpergröße ausziehen. Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab (Option), setzt über die integrierte SIM-Karte einen

## 2,4 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält das 2er Coupé im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 81 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis. Dank Beifahrerairbagabschaltung und passender Gurtgeometrie können Kindersitze rechts vorn problemlos mit dem Gurt befestigt werden. Auf den Fondplätzen ist die Montage mittels Isofix-Halterungen oder mit den Gurten möglich. Dank der passenden Gurtgeometrie sowie der gut erreichbaren Isofix-Bügel samt i-Size-Kennzeichnung geschieht dies problemlos.

⊖ Befindet sich hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Base und Stützfuß, lässt sich der Vordersitz nur noch teilweise nach hinten schieben. Hohe Kindersitze lassen sich im Fond wegen der flachen Dachlinie nicht einbauen.

## 3,4 Fußgängerschutz

Das 2er Coupé bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 67 Prozent der erreichbaren Punkte – trotz der aktiven Motorhaube lediglich ein durchschnittliches Ergebnis. Besonders die vordere Motorhaubenkante dürfte im Sinne

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Das 2er Coupé 220d ist mit einem Mild-Hybrid-System auf 48-Volt-Basis ausgestattet. Dadurch kann der BMW im Geschwindigkeitsbereich von 15 bis 160 km/h den Motor in Schubphasen abgestellt werden, die Nebenaggregate werden dann aus der zusätzlichen 48-V-Batterie mit Energie versorgt. BMW verspricht dadurch eine Verbrauchersparnis von bis zu 0,4 l/100 km. Im ADAC Ecotest schneidet der Münchner bemerkenswert gut ab, die CO<sub>2</sub>-Bilanz liegt bei 153 g/km. Dafür erhält der BMW 32 von 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Der ermittelte Testverbrauch beträgt 4,9 l/100 km. In der Stadt liegt er bei 5,1 außerorts bei 4,4 und auf der Autobahn bei 5,7 l/100 km.

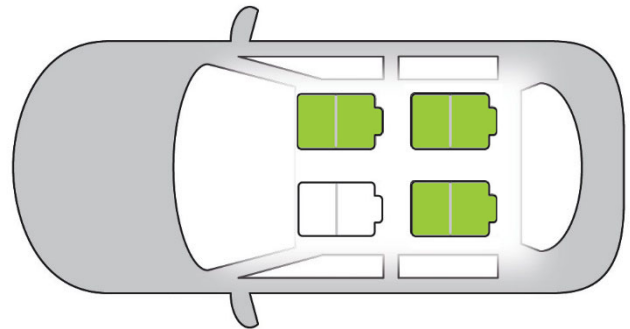
### 1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen liegen auch dank der aufwändigen Reinigungssysteme samt SCR-Katalysator und Partikelfilter weit unter den Grenzwerten - selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus. So erhält das 220d Coupé für die Schadstoffe die Maximalausbeute von 50 Punkten.

Notruf ab und stellt wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall, auch bei einer drohenden Heckkollision.

### 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)

eines geringeren Gefahrenpotenzials noch nachgiebiger gestaltet sein. Ein Notbremsassistent samt Fußgänger- und Radfahrererkennung ist serienmäßig an Bord.

### Verbrauch

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

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

Zusammen mit den 32 Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß kommt der Münchner somit auf 82 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest - für einen Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ein sehr gutes Ergebnis.

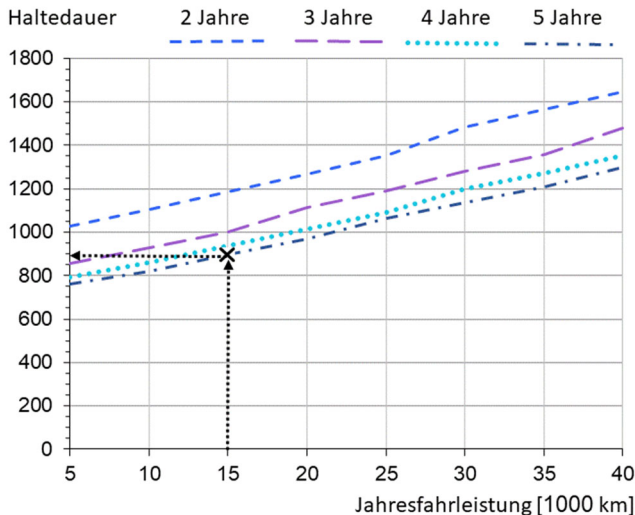
## 3,2 AUTOKOSTEN

### 3,2 Monatliche Gesamtkosten

Für das BMW 220d Coupé ruft BMW 45.900 Euro auf. Das ist ein stattlicher Preis, immerhin beinhaltet die Komfortausstattung bereits zahlreiche Annehmlichkeiten wie LED-Scheinwerfer, Dreizonen-Klimaautomatik, Navigationssystem und Automatikgetriebe - da kann man nicht meckern. Leider kosten viele Assistenzsysteme Aufpreis, hier sollten die Münchner umdenken - Sicherheit geht vor. Der BMW verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige, was sich besonders für Wenigfahrer auszahlt. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 241 Euro recht hoch aus, gleiches gilt die Versicherungseinstufungen (VK: 26, TK: 26).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 894 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	218i Steptronic	220i Steptronic	230i Steptronic Sport	220d Steptronic	M240i Steptronic Sport	M2
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1998	4/1995	6/2998	6/2993
Leistung [kW (PS)]	115 (156)	135 (184)	180 (245)	140 (190)	275 (374)	338 (460)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1300	300/1350	400/1600	400/1750	500/1900	550/2650
0-100 km/h [s]	8,7	7,5	5,9	6,9	4,7	4,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	236	250	237	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,5   SP	6,3   SP	6,5   SP	4,6   D	7,8   SP	10,0   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	146	142	149	120	177	226
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/24	18/24/24	18/24/24	20/26/26	17/27/27	18/29/28
Steuer pro Jahr [Euro]	151	141	159	241	258	444
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	851	878	923	894	1123	1471
Preis [Euro]	39.400	42.800	46.400	45.900	56.000	73.300

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6d (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.995 cm <sup>3</sup>
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	237 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	120 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	k.A./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R17Y
Länge/Breite/Höhe	4.537/1.838/1.390 mm
Leergewicht/Zuladung	1.655/400 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Mexiko, San Luis Potosi

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 95Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,2 m
Ecotest-Verbrauch	4,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/4,4/5,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	130 g/km (WTW* 153 g/km)
Reichweite	1.040 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.080 mm
Leergewicht/Zuladung	1.610/445 kg
Kofferraum normal/geklappt	350/745 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>137 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>76 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>159 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>522 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	894 Euro		
Steuer pro Jahr	241 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/26		
Basispreis 220d Coupé Steptronic	45.900 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.05.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.440 km
Auffälligkeiten/Mängel	Inzwischen wird ein anderes Cockpit verbaut

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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	650 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	160 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/600 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	600 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	600 Euro° (Paket)/1.350 Euro (Paket)
Head-up-Display	2.850 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	550 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

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

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/330 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro°/-
Lenkradheizung	200 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (dreigeteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro
Metalllackierung	820 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	950 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Januar 2023

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