



BMW 218d Active Tourer Advantage Steptronic

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Als BMW mit diesem Modell vor ein paar Jahren seinen ersten Van herausbrachte, taten sich die Münchner Autobauer sichtlich schwer, zu den praktischen Vorzügen eines Kompakt-Vans zu stehen. Der Zusatz "Active Tourer" sollte das Sportliche und Lebensaktive herausstellen, um bloß keine Assoziationen zum rein Praktischen und Profanen aufkommen zu lassen. Es war schon schlimm genug, dass man mit Frontantrieb und quer eingebautem Motor für BMW-Jünger praktisch ein Sakrileg begangen hatte. Dabei war dem Autobauer ein richtig gutes Modell gelungen, das viele Freunde gefunden hat, wie die Zulassungszahlen zeigen.

Für diesen Active Tourer gibt es nun viel Feinschliff, offiziell als Facelift verkauft. Dabei bleiben die Änderungen außen maßvoll, der Van mag nun etwas grimmiger dreinschauen und ist an neuen Leuchtendesigns vorn zu erkennen. Technisch hat sich dagegen viel getan. Besagte Scheinwerfer leuchten nun aktiv in Kurven hinein, und der Dieselmotor läuft nun eine Spur kultivierter. Das Fahrwerk bietet mit den adaptiven Dämpfern einen angemessenen Komfort und wird dabei den Fahrdynamik-Ansprüchen an einen BMW durchaus gerecht. Den größten Fortschritt darf man in der aktuellen Diesel-Diskussion durchaus dem Motor attestieren, denn bei weitgehend gleichem Verbrauch reinigt er seine Abgase nun vorbildlich sauber - auf dem Prüfstand wie auf der Straße bleibt er weit unter den Grenzwerten. Das Ganze hat natürlich seinen Preis, der im Falle der Testwagen-Variante bei 37.200 Euro beginnt. **Konkurrenten:** u.a. Mercedes B-Klasse, VW Golf Sportsvan.

- + gutes Raumangebot vorne, variable Rückbank, guter Fahrkomfort mit Optionsdämpfern, angenehme Automatik, sehr saubere Abgase
- sehr teuer in der Anschaffung, Schwächen bei der Rundumsicht, ACC nur über Kamera

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

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

Abstand zu den größeren und teureren Modellen gewahrt. Wie bei einigen anderen Modellen hat BMW auch beim 2er Active Tourer eine bedienerfreundliche Motorhaubenmechanik eingeführt: Man muss zweimal am Hebel im Fahrerfußraum ziehen, dann springt die Haube etwas auf. Anschließend genügt es, sie leicht anzuheben, eine kräftige Gasdruckfeder öffnet sie komplett und hält sie auch offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront entfällt.

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 5,6 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 51 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 910 km - gegen Aufpreis erhält man einen 61 Liter großen Tank (im Testwagen), dann liegt die Reichweite bei rund 1.085 km. Der 218d Active Tourer mit Handschaltung hat einen AdBlue-Tank mit 20,5 Liter Inhalt, bei der getesteten Automatik-Variante sind es nur 12,5 Liter; damit muss man etwas eher zum Nachfüllen - was aber einfach vonstatten geht, weil der Einfüllstutzen außen neben dem Dieseltankstutzen unter einer gemeinsamen Klappe liegt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 455 kg - das sollte für vier Leute samt Gepäck ausreichen. Auf dem Dach gibt's optional eine praktische Reling, um Dachträger leichter befestigen zu können; erlaubt sind Lasten bis 75 kg. Die

Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,3 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (725 kg bei ungebremsten Anhängern) - ein ausgewiesener Zugwagen ist er damit nicht, selbst die Allradvariante mit diesem Motor darf nur 1,6 Tonnen ziehen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem optionalen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; alternativ kann man auch Reifen mit Notlauf Eigenschaften ordern. Mit 4,35 m Länge ist der Active Tourer für die Stadt ausreichend praktisch, auch die Breite mit 2,05 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,5 m.

2,9 Licht und Sicht

Die Enden des Fahrzeugs sind vernünftig abschätzbar, wenn sich auch die Vorderkante der Motorhaube den Blicken des Fahrers völlig entzieht. Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Option auf den der Fahrerseite. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht in den seitlichen Bereich des Autos besitzt ebenfalls nur der Fahrer-außenspiegel. Nur beim Grundmodell des Active Tourer sind die Außenspiegel nicht serienmäßig beheizbar, ab der getesteten Advantage-Ausstattung ist diese Funktion an Bord. Die Einparkhilfe hinten ist serienmäßig, die Sensoren vorne werden im Paket mit dem Parkassistenten angeboten. Die darüber hinaus bestellbare Rückfahrkamera ist wegen des hohen Fahrzeughecks sinnvoll: So erkennt man beim Rückwärtsfahren beispielsweise spielende Kinder leichter.



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

⊕ Die optionalen adaptiven LED-Scheinwerfer des Testwagens gefallen mit einer homogenen Lichtverteilung und einer guten Reichweite. Sie beinhalten ein separates Abbiegelicht und eine Kurvenlichtfunktion über schwenkende Scheinwerfer - diese für kurvige Landstraßen günstige Funktion ist mit dem Facelift hinzugekommen und verbessert spürbar die Sicht. Der aufpreispflichtige Fernlichtassistent erkennt über die Frontkamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet das Fernlicht automatisch auf und ab.

⊖ Um die Rundumsicht ist es nicht gut bestellt: Vor allem die breiten Dachsäulen vorn und hinten schränken die Sicht nach außen deutlich ein, vorn bringt auch die Trennung der Dachsäulen wenig im Sinne einer besseren Rundumsicht, da die Säulen erst weit unten auseinanderlaufen.

2,4 Ein-/Ausstieg

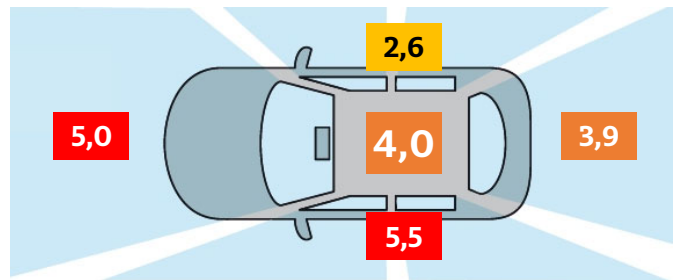
⊕ Die Schweller sind nicht besonders niedrig oder schmal, dennoch kann man vorne ordentlich ein- und aussteigen, weil die Türausschnitte dank des Van-Formats des Active Tourers vergleichsweise hoch ausfallen. Ordert man wie im Testwagen die Sportsitze, sind je nach Körpergröße die ausgeprägten Sitzwangen etwas im Weg. Hinten gelingt das ähnlich gut, weil weder die Radläufe nennenswert in den Türausschnitt ragen noch der Fußraum hinter den Vordersitzen zu knapp bemessen wäre. Der Fahrzeugschlüssel fällt kompakt genug aus, um auch in der Hosentasche nicht zu stören; seine Tasten können gut unterschieden, der 2er damit praktisch "blind" auf- und abgeschlossen werden. Das optionale Lichtpaket sorgt durch Leuchten in den Außenspiegeln, Türgriffen

3,1 Kofferraum-Volumen

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

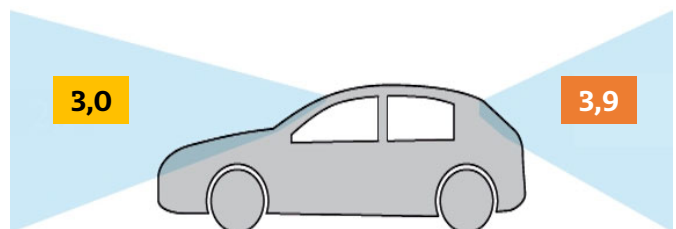
Rundumsicht

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.



und Türen zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten für eine helle Beleuchtung des Fahrzeugumfelds nach dem Auf- oder Absperren. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig aufgehalten, vorne gibt es drei, hinten nur zwei Fixierpositionen. Am Dachhimmel sind für alle vier "Außenplätze" Haltegriffe vorhanden.

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



Mit 290 l Volumen ist der Kofferraum des 2er nicht gerade üppig ausgefallen.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die aufpreispflichtige elektrische Heckklappenbetätigung öffnet und schließt die Heckklappe nach einem Druck auf die entsprechende Taste im Innenraum, auf dem Funkschlüssel oder an der Klappe selbst vollautomatisch. Auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ist dies möglich (nicht im Testwagen, da Teil des schlüssellosen Zugangs). Die Heckklappe öffnet knapp 1,88 m hoch und gibt eine große und gut nutzbare Öffnung frei. Gut nutzbar ist der Kofferraum durch seinen mit der Ladekante ebenen

Ladeboden, auch ist die Ladekante mit 66 cm nicht allzu hoch.

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

1,9 Kofferraum-Variabilität

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

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

2,0 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ BMW hat Anfang der 2000er mit dem damaligen 7er (Modellcode E65) ein ganz neues Bedienkonzept gewagt und seinerzeit viel Kritik geerntet. Seitdem haben sie dieses damals revolutionäre Konzept weiterentwickelt und optimiert - inzwischen ist es richtig gut und ermöglicht es dem Fahrer, eine enorme Menge an Einstellmöglichkeiten zu beherrschen. Freilich braucht man eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das iDrive-Bedienkonzept, dann aber kann man die meisten BMW-Modelle erstaunlich intuitiv steuern, weil BMW sein Konzept über alle Baureihen einsetzt. Die neueste Ausbaustufe lässt sich nicht nur über den iDrive-Controller bedienen, sondern auch über den Bildschirm direkt - er hat nun eine berührungssensitive Oberfläche. Das Hauptmenü lässt sich überdies nach den Vorlieben des Fahrers neu zusammenstellen.

Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (einzige Ausnahme: Lüftungsdüsen) tragen dazu bei. Die klassischen analogen Instrumente werden serienmäßig

nur durch ein arg kleines Farbdisplay ergänzt, optional wächst dieses Bordcomputer-Display wenigstens auf brauchbare 5,7 Zoll an; volldigitale Instrumente sind für den Active Tourer noch nicht erhältlich. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze mit elektrischer Einstellung geordert werden.



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

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Active Tourer kann man Musik serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen, gegen Aufpreis aber auch digitale Radiosender genießen. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen, einen CD-Player gibt es aber nur gegen Mehrpreis. Portable Geräte kann man serienmäßig an insgesamt drei 12-Volt-Steckdosen im Innen- und Kofferraum laden. Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: Einerseits eine BMW-eigene Musikanlage und als Top-System eines von Harman/Kardon. Der Active Tourer ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann

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

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Beim Platzangebot vorne wird der Active Tourer den Erwartungen an ihn gerecht, selbst knapp zwei Meter große Personen finden problemlos Platz. Die Innenbreite hat ein übliches Maß für diese Klasse. Daneben tragen auch die für BMW-Verhältnisse vergleichsweise großen Fensterflächen zu einem angenehm großzügigen Raumgefühl bei.



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

Tische ordert. Da im Fond neben dem Kopf die Dachsäule verläuft und die Fenster schmaler sind, ist das Raumgefühl nicht so großzügig wie vorn.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, können hinten immer noch etwa 1,95 m große Menschen sitzen; die verschiebbare Rückbank ist dabei ganz hinten positioniert. Sowohl Kopf- als auch Beinfreiheit sind großzügig bemessen - der Testwagen ist aber nicht mit den optionalen aufklappbaren Tischen am Rücken der Vordersitzlehnen ausgestattet. Diese würden die Beinfreiheit spürbar reduzieren, dies sollte bedacht werden, wenn man die

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

2,1 Innenraum-Variabilität

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

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Der Testwagen trat mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk an. Diese Option ist durchaus empfehlenswert, weil die 500 Euro Aufpreis vergleichsweise moderat ausfallen und weil der Federungskomfort im Comfort-Modus besser als mit dem Standard-Fahrwerk ist. Der Active Tourer wird mit dem regelbaren Fahrwerk (Comfort- und Sport-Modus) nicht zur Sänfte, er bleibt seinen sportlichen Ambitionen treu. Der Abrollkomfort innerorts und außerorts verbessert sich jedoch spürbar, gerade wenn die optionalen 18-Zoll-Felgen verbaut sind. Der Kompakt-Van federt verbindlich, ohne schlechte

Fahrbahnoberflächen unangenehm bis zu den Insassen weiterzureichen. Auch Kopfsteinpflaster wird angemessen abgefedert. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel bringen den 2er Active Tourer nicht wirklich aus dem Konzept. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel (Speed-Bumps) schluckt das Fahrwerk recht ordentlich. Bei höheren Geschwindigkeiten fallen Querfugen hauptsächlich akustisch auf. Auf der Autobahn tritt bei bestimmten Geschwindigkeiten und regelmäßigen Bodenwellen eine leichte Stuckerneigung auf, insgesamt ist der Langstreckenkomfort aber gut.

2,4 Sitze

Der Testwagen ist mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen und elektrischer Einstellung inklusive Memory-Funktion für die Fahrerseite (zusätzlicher Aufpreis) sowie mit vierfach einstellbaren Lordosenstützen (gegen weiteren Aufpreis) ausgestattet - macht happige 1.720 Euro extra. Und auch dann haben sie immer noch Stoffbezug, der Lederbezug kostet fast die gleiche Summe nochmal. Die Sportsitze bieten zusätzlich zu den Seriensitzen eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwangen.

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

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

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

2,7 Innengeräusch

BMW hat den Active Tourer ordentlich gedämmt, bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 67,7 dB(A) - das ist nicht schlecht für einen Kompakt-Van. Der Motor bleibt dabei dezent im Hintergrund, selbst unter Last und beim Ausdrehen wird er nicht störend laut. Die

bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

2,1 Klimatisierung

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

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

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 150 PS starke Dieselmotor verhilft dem Active Tourer zu durchaus flotten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 350 Nm liegt über einen angemessenen breiten Drehzahlbereich von 1.750 bis 2.500 1/min an. Trotz der lang gewählten Übersetzung des Getriebes kann man mit dem kompakten Van flott unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver schnell abschließen - die

Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,6 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, gut eine Sekunde wird dafür benötigt. Der einfach aufgeladene Selbstzünder zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorsierung für das Auto.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Den Dieselmotor hat BMW recht gut gebändigt, für einen Vierzylinder läuft er angemessen kultiviert und zurückhaltend. Es sind nur leichte Vibrationen im Innenraum zu spüren, diese stören aber nicht besonders. Der Motor ist durchaus zu hören, er fällt jedoch nicht

negativ aus dem Rahmen und verkneift sich akustisch stressende Frequenzbereiche. Seine Leistung entfaltet er sehr homogen und reagiert gut auf Gasbefehle - BMWs Anspruch, überdurchschnittlich gute Aggregate zu verbauen, kann auch dieser Motor gerecht werden.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik für die quer eingebauten Vierzylinder kommt von Aisin. Sie erreicht nicht ganz die Geschmeidigkeit und Schnelligkeit der ZF-Automatik, die in den größeren BMW-Modellen mit längs eingebautem Motor steckt. Dennoch gibt es keinen Anlass zur Kritik, denn sie schaltet geschliffen und weitgehend unmerklich, nur selten ist ein leichtes Rucken zu spüren. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi 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. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert, die Automatik ist damit eine klare Empfehlung. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.000 1/min. Wählt man die Sportautomatik, befinden sich zusätzlich Schaltpedal am Lenkrad. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit der Automatik problemlos.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

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

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

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Active Tourers ist passend zum Auto abgestimmt und leistet sich kaum Schwächen, da die

erforderliche Lenkkraft stets passt und der Wagen sich für einen Van sehr zielgenau und mit guter Fahrbahn-

rückmeldung dirigieren lässt. Einzig bei kleinen Lenkbewegungen um die Mittellage ist das Lenkgefühl mitunter etwas indifferent. Insgesamt aber bietet der BMW eine prima Lenkung. Der mit variabler Sportlenkung ausgestattete Testwagen benötigt von Anschlag zu Anschlag gut zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Active Tourer nach durchschnittlich 36 m - ein zufriedenstellender Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Dosierbarkeit sowie Ansprechverhalten gefallen und geben keinen Anlass zur Kritik.
























2,5 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für zahlreiche Assistenzsysteme setzt BMW beim Active Tourer auf eine Kamera hinter der Frontscheibe. Diese erkennt bei allen Varianten serienmäßig ein zu dichtes Auffahren oder gar eine Kollisionsgefahr, warnt den Fahrer entsprechend und bremst das Fahrzeug bis 60 km/h bei Bedarf ab (Teilbremsung, als "Anbremsfunktion" beschrieben). So wird zumindest die Unfallschwere reduziert, wenn nicht gar ein Unfall verhindert. Gegen Aufpreis kann das Kamerasystem nicht nur andere Fahrzeuge, sondern auch Personen im Stadtverkehr erkennen und eine Notbremsung einleiten. Auch eine Verkehrszeichenerkennung und eine Spurverlassenswarnung sind im Paket "driving assistant" enthalten. Investiert man zusätzliches Geld, erweitert sich das System auf einen Abstandsregelautomaten, der bis 140 km/h funktioniert. Das beim Navigationssystem Plus inkludierte Head-Up-Display nutzt statt der Frontscheibe eine aus dem Armaturenbrett ausfahrende Kunststoffscheibe für die Projektion der Fahrdaten. Bei starken Bremsungen blinken die Bremsleuchten, beim Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert. Der Reifendruck wird per Sensoren in den Reifen gemessen.

⊖ Da alle Systeme aber auf der Frontkamera basieren und nicht zusätzlich ein Radar eingesetzt wird, hat das System enge Grenzen: schlechte Lichtverhältnisse sorgen dafür, dass die Fahrassistenzsysteme ausfallen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm bescheinigt dem Active Tourer mit 84 Prozent der Punkte eine gute Insassensicherheit (Stand 11/2015). Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten sind Serie, weitere Airbags sind nicht erhältlich. Vorne reichen die Kopfstützen für Personen bis knapp 1,90 m Körpergröße, hinten können die Kopfstützen nur bis etwa 1,75 m Körpergröße guten Schutz bieten. Vorne werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; für die hinteren Plätze wird der Anschnallstatus dem Fahrer angezeigt. Wenn ein Gurt während der Fahrt gelöst wird, ertönt ein Signal in Verbindung mit einer Statusanzeige. Der Active Tourer ist serienmäßig mit

einem Notrufsystem ausgestattet. Im Bedarfsfall wird automatisch (manuell ebenfalls möglich) eine Verbindung über das BMW Call Center zu einem Rettungsdienst hergestellt. Dann werden neben der aktuellen Fahrzeugposition auch Daten zur Unfallschwere übermittelt. Ebenfalls in jedem Tourer ist eine Multikollisionsbremse verbaut. Dieses System bremst den Wagen nach einem Unfall ab, um Folgeunfälle möglichst zu vermeiden.

⊖ Hinten fehlen sowohl Gurtstraffer als auch Gurtkraftbegrenzer.

2,8 Kindersicherheit

Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze aller Altersgruppen recht problemlos mit den Gurten befestigen, aufgrund der Gurtgeometrie ist es aber unter Umständen nicht möglich, den Sitz unverrückbar festzuziehen. Die Zugänglichkeit zur Rücksitzbank ist aber gut, die Gurtschlösser sind stabil fixiert und die Gurtlänge reicht auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf.

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Van bei den ADAC Crashtests nach Euro NCAP Norm gute 85 Prozent der möglichen Punkte. Beide Außensitze im Fond und der Beifahrersitz eignen sich im Active Tourer zum Transport von Kindersitzen. Auf den Außensitzen hinten findet man serienmäßig das Isofix-Befestigungssystem samt Ankerhaken vor. Dank der guten Zugänglichkeit des Systems lassen sich Isofix-Kindersitze einfach befestigen, eine i-Size-Freigabe bietet der Wagen momentan nicht. Gegen Aufpreis gibt es auch auf dem Beifahrersitz ein Isofix-System, dieses aber ohne Ankerhaken.

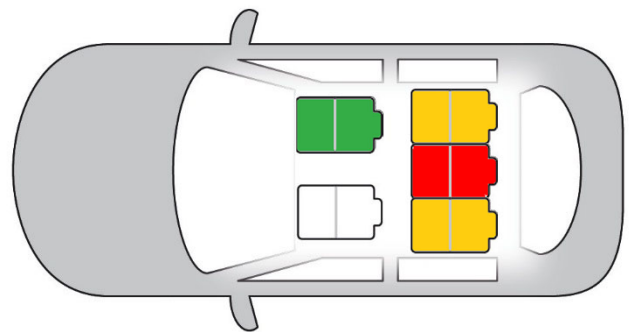
Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist im Active Tourer Serie. Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze - auch hohe - problemlos mit den Gurten befestigt werden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Achtgeben sollte man bei Babyschalen mit Basis. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, der entsprechende Vordersitz lässt sich nicht

mehr ganz zurück schieben. Bei Verwendung einer Base unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz sind laut Betriebsanleitung keine universalen Kindersitze erlaubt. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich zu leicht verstellen, sind daher vor kleinen Kindern nicht ausreichend sicher.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

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

4,0 Fußgängerschutz

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

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

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Im ADAC EcoTest kommt der 218d Active Tourer mit Automatikgetriebe auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,6 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 178 g/km, wofür der Münchner 24 Punkte erhält. Insgesamt gesehen ist der Verbrauch nicht besonders niedrig, für einen Van geht er aber noch in Ordnung. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, je nach Situation versetzt es den Motor in den Leerlauf und lässt das Auto damit weiter rollen; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem Active Tourer sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,5 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei 6,8 l Diesel alle 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Seit dem Facelift zum zweiten Quartal 2018 sind alle Active Tourer nach der neuesten Abgasnorm Euro 6d-TEMP homologiert. Und tatsächlich, der 218d zeigt sich vorbildlich sauber beim Schadstoffausstoß. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, die Grenzwerte werden weit unterschritten. Die Stickoxid-Emissionen - bisher ein Problem vieler Dieselmotoren - liegen nicht mal bei einem Viertel des Grenzwerts. Dank effektivem Partikelfilter sind Partikelemissionen teilweise kaum noch messbar, deren

Verbrauch

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

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

Anzahl bewegt sich dann im Bereich von einem Zehntausendstel des Grenzwerts. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient, und das nicht mal knapp. Zusammen mit den 24 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der 218d Active Tourer 74 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen, auch hier liegt der Zweiliter-Dieselmotor von BMW weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren EcoTest-Grenzwerten.

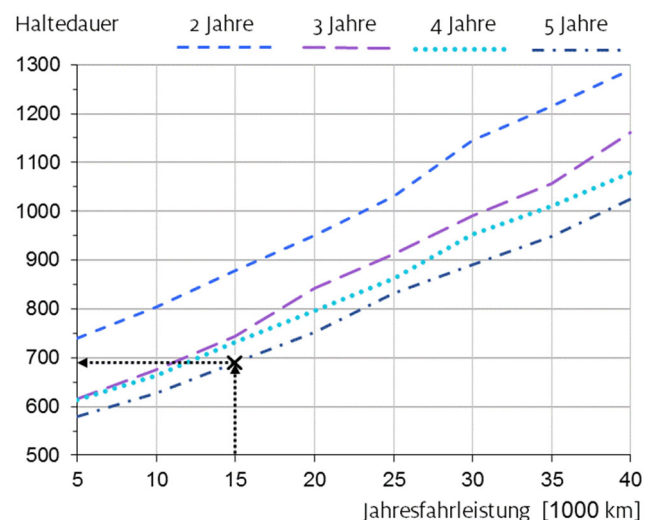
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis von 37.200 Euro ist üppig, trotz Automatikgetriebe und Ausstattungslinie Advantage. Das nötigste hat er an Bord, weitere Annehmlichkeiten oder empfehlenswerte Extras kosten viel zusätzliches Geld. BMW verpackt beliebte Ausstattungen in Pakete mit Preisvorteil. Immerhin hat man mit dem Zweiliter-Diesel einen sparsamen und zukunftssicheren Antrieb, denn er ist nach der neuesten Abgasnorm Euro 6d-TEMP zertifiziert und auch in der Praxis sauberer als viele bisherige Benziner. Die Aufwendungen für die Versicherung halten sich dank der günstigen Einstufung in der Haftpflicht (Klasse 16) in Grenzen, Vollkasko (Klasse 21) und Teilkasko (Klasse 23) liegen im durchschnittlichen Bereich. Für die Kfz-Steuer müssen in Deutschland jährlich 238 Euro bezahlt werden. Gut sind die Serviceintervalle, die das Auto je nach Nutzung individuell festlegt. Intervalle bis zu 30.000 km oder 24 Monaten sind so möglich. Der Dieselmotor verfügt über eine wartungsarme Steuerkette.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 689 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	216i	218i	220i Steptronic (DKG)	225xe iPerfor- mance Steptronic	216d	218d	220d Steptronic
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1997	3/1499	3/1496	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	80 (109)	103 (140)	141 (192)	165 (224)	85 (116)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	190/1350	220/1480	280/1350	385/n.b.	270/1750	350/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	11,3	9,3	7,4	6,7	11,1	9,4	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	205	229	202	195	207	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 SP	5,8 SP	5,8 SP	2,3 SP	4,3 D	4,6 D	4,6 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	132	132	133	52	112	120	121
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/23	18/23/23	18/23/23	18/23/23	16/21/23	16/21/23	17/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	104	104	116	30	176	240	242
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	657	669	735	714	635	676	744
Preis [Euro]	27.850	29.400	35.000	39.650	31.150	34.750	40.300

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodiesel, Euro 6d-TEMP, SCR-Kat, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.995 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km	4,5 l
CO ₂ -Ausstoß	119 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,4 m ² /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/60 R 16V
Länge/Breite/Höhe	4.354/1.800/1.555 mm
Leergewicht/Zuladung	1.555/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	468/1.510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	725/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	51 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Leipzig

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R18 95W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,5/4,9/6,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	148 g/km (WTW* 178 g/km)
Reichweite	910 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	1.585/455 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/670/1.230 l

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

Betriebskosten	96 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	416 Euro
Monatliche Gesamtkosten	689 Euro		
Steuer pro Jahr	238 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/23		
Basispreis 218d Active Tourer Advantage Steptronic	37.200 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.03.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.140 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.713 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	500 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/ab 890 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.390 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	750 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.400 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	800 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	400 Euro°/-
Head-Up-Display	2.690 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	750 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	390 Euro°

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Juli 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer