
Fahrbericht BMW 2er Active Tourer: Eleganter und moderner

Von Jens Meiners, cen

Als BMW die erste Generation des 2er Active Tourer vorgestellt hat, gab es einige Kritik seitens der „gusseisernen“ Markenfans: Ein frontgetriebenes Hochdachauto auf Mini-Plattform mit einem Sortiment aus Drei- und Vier-Zylinder-Motoren – das schien weit entfernt vom Markenkern zu sein. Doch längst hat sich das Modell etabliert, und zwar nicht nur, weil der Markenkern sich mittlerweile deutlich verschoben hat, sondern auch, weil der Verkauf viel Freude am Active Tourer hat: Die Eroberungsquote ist extrem hoch. Und wer einmal bei BMW gelandet ist, so das Kalkül, der geht so schnell nicht mehr weg.

Und deshalb hat BMW jetzt eine neue, zweite Modellgeneration des 2er Active Tourer präsentiert, der allerdings nicht mehr alternativ auch als siebensitziger Gran Tourer antritt. Auf kleinen Straßen und schnellen Autobahnen in Südspanien hatten wir Gelegenheit, das Fahrzeug ausgiebig zu prüfen. Neben dem Dreizylinder 220i mit 170 PS (125 kW) und dem Vierzylinder 223i mit 218 PS (160 kW) konnten wir auch ein Vorserienexemplar des 230 xe, eines Dreizylinder-Plug-In-Hybrid mit stolzen 326 PS (240 kW) Gesamtleistung bewegen.

Diese Motorleistungen sollten allerdings nicht dazu verleiten, von der Hochdachlimousine fahrdynamische Wunderdinge zu verlangen. Die Fahrleistungen sind mehr als ordentlich und die Motoren hängen gut am Gas, Freunde der Marke haben jedoch die magischen 218 PS – einst leistete ein 635 CSi genauso viel – etwas aufgeweckter in Erinnerung als beim 223i Active Tourer. Der Hybrid sprintet übrigens nahezu ansatzlos nach vorne, klettert jedoch kaum über 200 km/h. Die anderen Benziner, mit 48-Volt-Technologie ausgerüstet, können schneller fahren.

Der 220i ist in mancherlei Hinsicht eine besonders empfehlenswerte Motorisierung, sind die Einbußen an Laufkultur gegenüber dem 223i doch eher gering. Und beide Modelle verfügen über die gleiche Sieben-Gang-Doppelkupplungs-Automatik, das einzig verfügbare Getriebe, denn die Handschaltung hat BMW leider ersatzlos gestrichen. Das für Vielfahrer interessanteste Modell, der Vier-Zylinder-Diesel 218d, stand für Testfahrten noch nicht zur Verfügung.

Das Fahrverhalten des BMW 2er Active Tourer ist narrensicher und untersteuernd ausgelegt; der Van bleibt auch bei sehr forscher Fahrweise gutmütig und leicht beherrschbar. Die Rückmeldung von der Straße dürfte aus unserer Sicht direkter sein, dennoch kommt der Fahrspaß nicht zu kurz. Leider lässt sich der so unvermeidliche wie lästige Spurhalteassistent nicht mehr mit einem Knopfdruck ausschalten, wie es bei BMW bislang möglich war; jetzt sind zwei Griffe nötig.

Vor dem Fahrer erstreckt sich ein neuartig gestaltetes Armaturenbrett mit großflächiger, leicht gebogener Instrumentierung, auf der die Anzeigeeinstrumente in Form von Winkeln erscheinen. Puristen nehmen konsterniert zur Kenntnis, dass der Drehzahlmesser nur noch im „Sport“-Modus auftaucht und den Münchener für Normalfahrten nunmehr entbehrlich erscheint. Gegen Aufpreis gibt es ein Head-up-Display der einfacheren Art, auf dem dann, wenn die Strecke Spaß zu machen beginnt, die alarmistische Warnung „Gefährliche Kurve“ aufprangt.

Das Interieur gefällt: Vom rahmenlosen Rückspiegel über die Lautsprecher-Abdeckungen im Riffelblech-Design bis hin zur schönen Dachkonsole ist der 2er Active Tourer besonders hochwertig ausgeführt. Nicht ganz dazu wollen die hinteren Cupholder passen, die bei den meisten BMW-Modellen diskret abgedeckt sind, sich hier jedoch in schnöder

Offenheit präsentieren.

Von außen vermittelt der BMW 2er Active Tourer durchaus Eleganz und Prestige, unterstrichen durch eine für ängstlichere Naturen vielleicht etwas zu dominant geratene Kühlermaske. Die Proportionen sind deutlich sportlicher und moderner als beim Vorgängermodell geraten, und BMW leistet sich sogar den Luxus dreier Scheinwerfer sowie zwei unterschiedlicher Rückleuchten-Garnituren. Uneingeschränkter Beifall gibt es von unserer Seite für die Rückkehr eleganter Klappgriffe an den Türen; klobige Bügelgriffe gehören der Vergangenheit an. Der cW-Wert von nur 0,26 kündigt von den erfolgreichen Bemühungen der Aerodynamiker.

Viel Konkurrenz muss der ab 35.100 Euro teure BMW 2er Active Tourer nicht befürchten; am nächsten kommt ihm die B-Klasse von Mercedes-Benz. Viele andere Kompakt-Vans sind zugunsten von SUV verschwunden, und diesen Markt kann BMW mit dem X1, der demnächst in seiner dritten Modellgeneration auf den Markt kommt, natürlich auch bedienen. Doch uns gefällt der sachliche, unprätentiöse Ansatz des neuen Active Tourer. Für die „Gusseisernen“ ist jedoch auch das neue Modell nicht geschaffen. (aum/Jens Meiners)

Daten BMW 220i Active Tourer

Länge x Breite x Höhe (m): 4,39 x 1,82 x 1,58

Radstand (m): 2,67

Antrieb: R4-Benziner, 1499 ccm, Turbolader, Frontantrieb, 7-Gang-DKG

Leistung: 125 kW/170 PS

Max. Drehmoment: 280 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 221 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,9 Liter

CO₂-Emissionen: 133 g/km (Euro 6d final)

Leergewicht / Zuladung (EU): min. 1595 kg / max. 480 kg

Max. Anhängelast: 1300 kg

Kofferraum: 415–1405 Liter

Basispreis: 37.250 Euro

Bilder zum Artikel



BMW 2er Active Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Tom Kirkpatrick



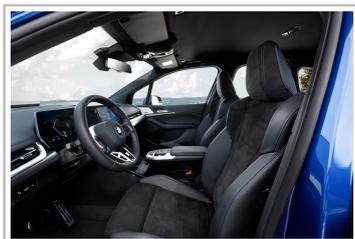
BMW 2er Active Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 2er Active Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Tom Kirkpatrick



BMW 2er Active Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 2er Active Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW 2er Active Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



Autor Jens Meiners am BMW 2er Active Tourer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Tom Kirkpatrick
