

Brutalo-Van

Sportwagengefühle im Van? BMW ballert beim 230e xDrive 326 PS raus. Der Kompakt-Van vereint Understatement mit Hightech und ist dank Plug-in sogar was für echte Schwaben.



Fotos: Michael Blumenstein

Der BMW 2er Active Tourer ist gefällig unauffällig. Als 230e ist er Understatement pur – zumindest in der Sprint-Disziplin.

Die Vorteile von Fahrzeugen der Van-Gattung sind bekannt. Der BMW 230e xDrive macht da kaum eine Ausnahme. Kaum? Ja, der Plug-in-Hybrid raubt ihm ein paar Liter Kofferraumvolumen und die Rückbank ist eben nicht verschiebbar. Geschuldet ist das dem Doppelherz, das aus bekanntem 1,5-Liter-Dreizylinder im Bug und dem E-Motor im Heck samt Akku dazwischen besteht. Der Akku speichert magere 14,2 kWh nutzbare Energie. Rund 80 Kilometer soll der Plug-in-Hybrid aus Leipzig (dort wird der 2er-

Active Tourer produziert) damit stromern – das können wir mit sanftem Gasfuß nachvollziehen. Das Aktivieren des Elektro-Modus ist im BMW 230e jedoch umständlich über eine Taste in der Mittelkonsole und das Touchen im Menü gelöst – bei vollem Akku fährt der 230e aber meist rein elektrisch.

Dank dreiphasigem Onboardlader kann der Leipziger die leere Batterie mit 11 kW füllen und ist in 2,5 Stunden wieder fit für dann weitere rund 80 E-Kilometer im Van.

Stärkster Kompaktvan

Der BMW 230e xDrive Active Tourer ist erst einmal nichts für Sparfüchse. Bei 43.866 Euro beginnt die Preisliste des Alibi-Allradlers. Der Testwagen, inklusive M-Paket (das hat mickrige 17-Zoll-Alus inkludiert), kommt auf fast 55.000 Euro. Daher gönnen sich den 230e xDrive eher Menschen, die Spaß an einer kurzen Maximalleistung haben und eventuell vier angetriebene Räder im Winter bevorzugen – und den 230e als Dienstwagen be-



1 Gutes Matrixlicht gibt es gegen Bares (1.765 Euro im Paket). **2** 11 kW kommen über den AC-Lader in den 14-kWh-Akku. **3** Klapptürgriffe sind nur 2. Wahl. **4** Die kleine Düse neben der Kamera soll reinigen. **5** 230e bedeutet: Allrad und 326 PS, sofern Energie im Akku ist. **6** An vielen Stellen sehr schön gemachtes Interieur. **7** Das Ausklapp-Head-up-Display gehört jedoch nicht dazu. **8** Mehr Individualisierung wäre hier wünschenswert. **9** Klemmbrett fürs Handy. Gut so.

wegen dürfen. Kombiniert ergibt sich eine Leistung aus dem (durchaus zurückhaltend) trommelnden Dreizylinder und der Power des E-Motos im Heck von 326 PS und 477 Newtonmetern. Das ist Spitzenklasse bei den Vans – auch rückblickend. So gewappnet sprintet der 230e in sagenhaften 5,5 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßen-Maximaltempo. Dass der Vortrieb des 230e xDrive bereits bei 205 km/h endet, ist ein Drops, der gelutscht werden will. Der „kleine“ Bruder, der 225e xDrive rennt Tempo 195, kommt auf zusammengesammelte 245 PS und kostet 3.100 Euro weniger – und ist die bessere Wahl.

Lahm, trotz „326 PS“

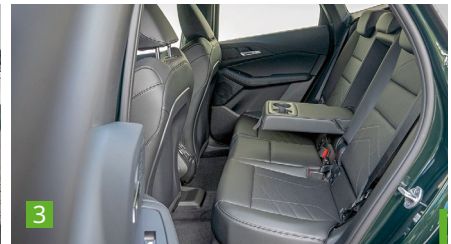
Das Überholen auf der Landstraße gelingt im Nu. Vor allem, wenn man zuvor das linke Schaltpaddle zog. Boost steht drauf und „ist drin“. Dann

stehen alle Pferde Spalier und die 326 PS fühlen sich kurzzeitig exakt so kraftvoll an. Auf der Autobahn merkt man jedoch den Unterschied zwischen 326 Verbrenner-PS und 326 PS eines Plug-in-Hybriden (E-Auto ähnlich). Dem Leistungskonglomerat geht mit zunehmendem Tempo und schwindendem Akku die Puste aus.

Beim Verbrauch ist alles machbar: 0 Liter, wenn man ständig lädt. Und selbstverständlich auch „Ü-8, wenn man „Pedal to the Metal“ bevorzugt und das Kabel auf nimmer Wiedersehen in der Kofferraummulde versenkt. Bei normaler Fahrweise und leerem Akku sollte man mit 6,5 Litern im Mix rechnen. Die beiden Phev-Modelle haben zudem das Los des kleinen Benzintanks gezogen: 47 Liter sind möglich. Die klassischen Verbrenner – auch die 48-Volt-Motoren – bieten sieben Liter mehr und damit rund 100 Kilometer mehr Reichweite.

Der mittels M-Sportfahrwerk (adaptiv, aber nicht justierbar, ähnlich wie es Opel beim letzten Corsa OPC NE machte) um 15 Millimeter dem Erdboden entgegengebrachte Van besitzt in Kombination mit den schmalen (205/60) 17-Zoll-Serienrädern des M-Pakets eine gute Balance aus Fahrdynamik und Komfort. Eine Sänfte ist er dennoch nicht, ein Sportwagen auch nicht.

Die deutlich mehr als 1,9 Tonnem Gewicht des Plug-in-Hybrid-Modells (das sind immerhin gut 200 Kilogramm mehr als ein 223i mit mechanischem Allradantrieb) machen einen Strich durch die Sportwagenfahrer-Rechnung und der 230e quietscht sich um die Kurven und irgendwie um die Wette mit dem albernen „BMW IconicSounds Electric“ (168 Euro extra). Dafür arbeitet die Lenkung entspannt um die Mittellage und akkurat beim Kurvenfahren.



1 Mittelarmlehne: gut bedienbar, nicht verstellbar. **2** Die Sportsitze sind eng geschnitten. Veganza nennt BMW den Lederersatz. **3** Das Platzangebot im Fond ist prima, die Bank des Plug-ins ist nicht verschiebbar. **4** Billig gelöst: Schlaufe zum Umklappen. **5** 407 Liter passen rein.

Qualitativ gut

Das Platzangebot vorn ist über jeden Zweifel erhaben. Die im M-Paket des Testwagens enthaltenen Sportsitze (sonst 320 Euro extra) sind eng und passen vornehmlich schmalen Menschen. Die Ledernachbildung „Veganza“ (252 Euro im Sportpaket, sonst 756 Euro) auf Sitzen und am Lenkrad könnte Tierfreunde befriedigen. Allen anderen sei Stoff oder Leder (1.092–1.600 Euro) angeraten. Die Sitzposition kann trotz Van-Arrangement als „integriert“ bewertet werden. Der Ausblick aus dem Auto gelingt in alle Richtungen sehr gut.

Echte Tasten in den Türverkleidungen und im Lenkrad lassen sich gut und durchdacht bedienen. Einige Shortcuts sind über die Elemente auf dem Mittelunnel schnell umsetzbar. Anders im Infotainment-Menü. Hier muss man sich durch eine Vielzahl an Icons wühlen, um irgendwann mal beim gewünschten anzukommen – sofern man sich merkte, was sich hinter der Bezeichnung verbirgt.

Einige kann man als Shortcut platzieren, der sich durch das Herunterwischen am Screen schnell aufrufen lässt. Uns ist es beispielsweise nicht gelungen, die situative Bremsfunktion zu deaktivieren, die automatisch bremst, wenn die Kamera rote Ampeln oder vorausfahrenden Verkehr

erkennt. Das System nervt, da es oft unnötig stark bremst. Ebenso fehlt eine Direktaste zum Aktivieren des EV-Modes. Positiv zu erwähnen: Der Tempowarner ist dezent und auch der Spurhalteassistent ist von der Härte seines Eingriffs her akzeptabel – ein Ausschalten (mittels gut platzierter Taste auf der Mittelkonsole und anschließendem Tippen aufs Display) ist nicht bei jeder Fahrt „nötig“. Da merkt man Feinschliff an Systemen, den viele Hersteller vermissen lassen.

Platz (fast) wie im Van

Die Materialqualität ist hingegen „nur“ gut. Angesichts der Preispositionierung dürfte man mehr erwarten. So ist ein scharfkantiger Grad beim Übergang der unteren zur oberen Kunststoffverkleidung der vorderen Mittelkonsole zu spüren. Und die technische Umsetzung und den Stil des Head-up-Displays (ausfahrbare Plasticscheibe) erwartet man eher bei Dacia oder Citroën. Dafür bekommt das Smartphone eine exponierte Platzierung, an der es dank aktiver Kühlung und Klemmbügel auch bei jeder Fahrweise geladen wird.

Ab in die zweite Reihe. Bereits der Einstieg gelingt aufgrund der hohen Türen einfach und zwei Erwachsene sitzen ziemlich perfekt im Active Tourer. Bei den Plug-in-Hybriden lassen

sich die Sitze 40:20:40 umklappen und die Lehne im Winkel verstellen. Die Sitzfläche lässt sich jedoch nicht verschieben (bei den Verbrennern mit Travel-Paket). Hier ist die Hybridtechnologie mit Elektro-Heckmotor für knapp 4,40 Meter Außenlänge einfach zu sperrig. Gute Van-Schule ist, dass zwei Isofix-Kindersitze schnell montiert werden können.

Ganz hinten passen 407 Liter unter die Ablage (467 l ohne Hybridisierung). Ein identisch langer Škoda Karoq schluckt je nach Version auch mal 588 Liter. Also ist das Van-Segment doch überflüssig? Zumindest bleibt ein Geschmäckle, denn die maximal 1.370 Liter, die bei umgeklappten Rücksitzen und montiertem Trennnetz (168 Euro extra) möglich sind, beeindrucken ebenfalls wenig. Ein Škoda Scala etwa schluckt 467 bis 1.410 Liter an Proviand, ist zwei Zentimeter kürzer und weder Van noch SUV.

Alle wollen SUV – leider

Das Kaufverhalten tötet das Van-Segment zuverlässig. Neben dem VW Touran, der nächstes Jahr in Rente geht, und der Mercedes B-Klasse wird es dünn – und alle bekommen gesichert keinen Nachfolger. Also zuschlagen, so lang es geht, und dann vielleicht sogar mit dem Siegel „stärkster Van aller Zeiten“.

mb