

## Testnotizen zum BMW 225xe IPerformance

Im Test vom 4. bis zum 17. September 2018.  
Kennzeichen: M – PU 563 E

Von Redaktion taxi heute, Dietmar Fund  
HUSS-VERLAG GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 5, 80807 München  
Tel. 0 89 / 3 23 91 -2 52  
Home Office: 0 86 31 / 92 85 35  
E-Mail: [dietmar.fund@gmx.de](mailto:dietmar.fund@gmx.de) / [dietmar.fund@huss-verlag.de](mailto:dietmar.fund@huss-verlag.de)

### Karosserie

Der kurze **Bug** des Active Tourers ist **gut einsehbar**. Die Außenspiegel sind schön groß und auch die **Rundumsicht passt**. Beim Zurückstoßen hilft die Rückfahrkamera mit ihren Hilfslinien.

**Ein- und aussteigen** kann man vorne **sehr bequem**. Die Sitzposition ist nicht ganz so hoch wie in herkömmlichen SUV und eher mit der eines Vans vergleichbar.

Die **Heckklappe** ist elektrisch angetrieben und öffnet auch für große Taxifahrer weit genug. Mit zwei Tasten kann man sie entweder nur schließen oder mit dem Schließvorgang gleich das ganze Fahrzeug verriegeln. Das ist praktisch, wenn der Taxifahrer einem Fahrgast das Gepäck hinterhertragen möchte. **Entriegeln** kann man die Heckklappe **auch von der Fahrtüre aus**. Daneben sitzt die Entriegelungstaste für die Tankklappe hinten rechts für den Benzintank. Die vorn angeschlagene Elektro-Tankklappe am vorderen linken Kotflügel hingegen klappt auf bloßen Druck hin aus.

Gepäck kann man bequem in den **gut geschnittenen Kofferraum** schieben, aber allzu groß sollte es besser nicht sein. Wie schon die Silhouette des Fahrzeugs zeigt, ist der **Kofferraum recht knapp bemessen**. Darin sind auch noch die beiden Ladekabel unterzubringen, die anders als beim VW Passat GTE Variant nicht unter den Kofferraumboden passen.

Der Testwagen hatte **adaptive LED-Scheinwerfer** mit sehr hellem, klarem Licht und guter Lichtverteilung sowie aktivem Kurvenlicht. Die Fernlichtautomatik funktionierte gut.

### Innenraum

Der Testwagen hatte vorn elektrisch einstellbare **Ledersitze mit Neigungsverstellung und Lendenwirbelstützen**, bei denen sich die **Sitzfläche nach vorn manuell verlängern** ließ. Sie sind angenehm straff gepolstert und daher auch auf langen Strecken bequem. Zwischen den Vordersitzen hatte das Fahrzeug eine **bequeme Armauflage**, unter der sich ein tiefes Ablagefach verbirgt. Vor ihr kann man zwei Getränkebecher oder 0,5-l-Flaschen abstellen. **Liter-Flaschen** passen auch in die mit Stoff ausgekleideten Türablagen vorn. An den Lehnen der Vordersitzlehne sind kleine Netze befestigt, in denen ein Taxiunternehmer zum Beispiel Flyer für seine Fahrgäste bereithalten könnte.

**Hinten** kann man wegen der **weit öffnenden Türen** bequem einsteigen. Die vorne Sitzenden dürfen allerdings ihren Sitz nicht ganz absenken und ganz nach hinten schieben, sonst passt dahinter kein Erwachsener mehr. Wenn der Beifahrer nicht ganz hinten und auf halber Höhe sitzt, passen die Knie eines großen Fahrgastes im Fond in die Aussparungen der harten Vordersitzlehnen, die er dann noch nicht berührt. Der Beifahrer kann seine Beine dann weit unter die ausladende Armaturentafel strecken. Wenn man dann etwas aus dem knapp geschnittenen, beleuchteten Handschuhfach holen möchte, stört der Deckel an den Unterschenkeln.

Die **im Verhältnis 40:20:40 geteilte Rücksitzlehne** lässt sich mit einer Schlaufe entriegeln und dann ganz herunterklappen, um den Kofferraum zu erweitern. Dabei **steigt die Ladefläche nach vorn leicht an**. Im Übrigen kann man die Neigung der Lehne in vier Stufen einstellen, von denen die vierte ganz senkrecht ist und damit für Fahrgäste ungeeignet.

Die **Bedienung** der Grundfunktionen über zwei Lenkstockhebel **gibt keine Rätsel auf**. Die restlichen Funktionen werden hauptsächlich über den **Dreh-/Drücksteller iDrive** bedient, der in der Mittelkonsole sitzt. Er ist mittlerweile ziemlich intuitiv bedienbar. Recht gut funktioniert die **Sprachsteuerung** für die Audio-Auswahl, das Telefon und das Navigationssystem. Neue Ziele kann man nach dem Muster Ort, Straße, Hausnummer an einem Stück eingeben. Auch die Auswahl eines Anzurufenden aus der Telefonliste ist leicht, nachdem man sein Smartphone angebunden hat, was ebenso leicht geht. Ein berührungsempfindliches Pad zum „Aufmalen“ von Buchstaben – eine Spielerei von Audi - vermisst man deshalb nicht.

## **Motor und Antriebsstrang**

Der 225xe IPerformance hat einen **Dreizylinder-Turbo-Benziner**, der nach der Abgasnorm Euro 6d-TEMP eingestuft ist. Er hat 1,5 Liter Hubraum und leistet 165 kW/224 PS. Gekoppelt ist er mit einer **6-Gang-Steptronic**. Es handelt sich hier um eine **Wandlerautomatik**. Serienmäßig hat das Modell einen „**Fahrerlebnisschalter**“, der neben der Normalstellung einen Sport- und einen ECO PRO-Modus vorsieht. Wenn man den ECO PRO-Modus vorgewählt hat, segelt das Fahrzeug häufiger und rekuperiert bergab weniger. Wenn man sich in diesem Modus zum Beispiel einem Ortschild nähert und vom Gas geht, rollt der Wagen weiter, während er sonst zu **rekuperieren** beginnt und abbremst. Er tut das dann **nicht abrupt, sondern geschmeidig**. Der eingelegte **ECO PRO-Modus** wird im Display klein angezeigt. Offenbar **muss er nach jedem Abstellen des Motors wieder neu aktiviert werden**. So wird er im Taxi kaum zum Einsatz kommen.

Der **Motor ist gut gedämmt** und nur bei genauem Hinhören als Dreizylinder zu erkennen. Sein Klang liegt nahe dem eines Dreizylinder-Dieselmotors, doch braucht er Normalbenzin. Der BMW 225xe löst nach dem Motorstart per Knopfdruck und dem Einlegen einer Fahrstufe die elektrische Feststellbremse und **rollt dann elektrisch los**. Sofern die Fahrbatterie dafür gut genug gefüllt ist, rollt er elektrisch weiter, wenn man nur sanft beschleunigt. Das geht bei ganz voller Fahrbatterie bis etwa 90 km/h beziehungsweise bis mehr Leistung gebraucht wird, etwa an einer Steigung. Wenn die Fahrbatterie nicht ganz voll ist, startet über 50 km/h dann der Benziner hör- und am Drehzahlmesser sichtbar, aber nur mit einem leichtem Ruck spürbar. **Sobald der Fahrer vom Gas geht, rekuperiert das Fahrzeug, was in der Anzeige gut sichtbar ist**. Der Fahrer bekommt dort die elektrische Rest-Reichweite angezeigt.

Angenehm ist neben der **Kriechfunktion**, dass der Plug-in-Hybrid beim Stop-and-go-Verkehr elektrisch rollt, bis die Akkus erschöpft sind. Selbst auf der Autobahn rekuperiert das Fahrzeug immer wieder. Weil es beim Rollen öfters den Motor abstellt und rekuperiert, **kann man einen erstaunlich hohen Streckenanteil elektrisch zurücklegen**, auch nachdem der per Ladevorgang gespeicherte Strom verbraucht worden ist. Der **Wechsel** vom Benziner zum Elektromotor und umgekehrt **funktioniert reibungslos und unauffällig**. Beim Benzinbetrieb gefällt die Wandlerautomatik durch ihre sanften Gangwechsel sowohl beim Rauf- als auch beim Runterschalten. Bergab musste man im Testwagen mit dem Wählhebel durch Heranziehen in die manuelle Gasse gehen, um die Motorbremswirkung besser zu nutzen. Sonst ist das manuelle Schalten unnötig, weil die Schaltstrategie überzeugt.

### **Fahrwerk und Fahrkomfort**

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs Michelin Primacy in der Dimension 205/55 R 17 bestückt. Mit ihnen ist sein **Fahrwerk sehr knackig abgestimmt**. Selbst auf eben wirkenden Autobahnen kommen ständig leicht Stöße durch. Solche 17-Zoll-Räder sind bei allen Ausstattungsstufen bis auf das Basismodell Serie, das mit der Dimension 205/60 R 16 bereift ist. Die **Abrollgeräusche** sind aber **gut gedämmt**.

### **Fahrerassistenzsysteme**

Der Testwagen hatte einen **Spurwechselassistenten**, der mit Vibrationen im Lenkrad warnt. Das ist für ein Taxi sehr viel besser als optische oder gar akustische Warnungen, die der Fahrgast bemerken kann. Einen Spurwechsel nach rechts ließ er schneller zu als etwa der kurz zuvor gefahrene VW Passat GTE Variant.

Die **Anzeige von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverböten samt einem weißen Balken für Zusatzschilder** funktionierte recht gut, wenn auch nicht fehlerfrei. Der BMW zeigt viel seltener Tempolimits an, wo keine sind, als der VW Passat GTE Variant. Solche Fehler kommen aber auch bei ihm vor.

Der **Abstandsregler** im Testwagen zeigt vorausfahrende Fahrzeuge erst recht spät an. Wenn sie langsamer als die eingestellte Wunschgeschwindigkeit sind, bremst er zunächst sanft, aber dann rasch zupackender. Bei **dichtem Verkehr nervt der ACC eher**, weil er zu frühzeitigem Überholen zwingt, für das man dann häufig die Geschwindigkeit erhöhen muss, um Nachfolgende nicht unnötig lange auszubremsen. Dafür muss man den Verkehr dann auch dauernd beobachten, sodass ein aufmerksamer Fahrer letzten Endes viel flüssiger fahren kann, weil er sieht, dass er einen schnelleren Überholer noch passieren kann, ohne abzubremsen.

### **Verbrauch**

Auf insgesamt 852 Test-Kilometern verbrauchte der BMW 225xe IPerformance zwischen 6,0 Litern auf gemischten Strecken nach einem Start mit vollem Akku und 6,9 Litern auf einer vorwiegend auf Autobahnen mit maximal 130 km/h zurückgelegten Strecke (ohne Nachladung). Der **Durchschnittsverbrauch betrug 6,6 Liter**. Die **Tankanzeige des Testwagens erwies sich als sehr genau**. Sie zeigte einmal genau den durch Nachtanken ermittelten Verbrauchswert an und einmal nur eine Abweichung um 0,1 Liter nach unten, was sehr selten vorkommt. Der

Tankinhalt des Plug-in-Hybriden ist mit 36 Litern sehr knapp. Bei den anderen Motorisierungen hat der Active Tourer einen 51 Liter fassenden Tank.