



Martijn Verhoef
2 juni 2016

Plug-in voor het hele gezin

De plug-in hybride; volgens critici een uitstervend ras nu de fiscale voordelen langzaam verdampen. Bovendien zijn de meeste stekkerauto's allesbehalve praktisch voor gezinnen met jongvolwassen kinderen, tenzij je bereid bent om een fiks bedrag voor bijvoorbeeld een XC90 neer te tellen.

Toegegeven, zo beknibbelen op ruimte als een aantal jaren geleden met bijvoorbeeld een Ampera is er niet meer bij, maar heel ruim kan de doorsnee plug-in niet genoemd worden. De C-Max moet als hybride behoorlijk inleveren wat kofferruimte betreft, terwijl deze auto al enige tijd als enige plug-in MPV geldt.

Tot voor kort, want inmiddels kun je ook bij BMW terecht voor een MPV met stekker. Als 2 Serie Active Tourer moet de auto in de vraag van gezinnen voorzien. Om te bepalen of de 225xe daarin slaagt, testten wij de auto op zijn praktische inzetbaarheid.



Zoek de verschillen

Aan de buitenzijde zie je in een eerste oogopslag geen verschillen met een gewone Active Tourer. Bekijk je de auto nader, dan vallen de e-Drive schildjes op de flanken op. Hierdoor is het voor medeweggebruikers duidelijk is dat het een schonere variant van de 2 Serie betreft. Ook de toegang tot het groot uitgevallen laadcontact in het linker voorpaneel is duidelijk aanwezig. Verdere wijzigingen in vergelijking met de 2 Serie zonder stekker blijven uit.Â

Aan de achterzijde prijkt met trots de typenaam: 225xe. Dat ziet er veelbelovend uit, want de 'gewone' 225 staat bekend als een auto met een heerlijk aandrijflijn.

Of de auto daarbij in de buurt komt, zal later blijken maar wat motorisering betreft is dit een gevalletje 'schijn bedriegt'. In het vooronder ligt een driecilinder, bekend uit de 218i, die geholpen wordt door een elektromotor. De 'x' staat voor de vierwielaandrijving. In het midi-MPV-segment kan de auto qua design naar onze mening heel goed meekomen en oogt de auto nog steeds vlot en bij de tijd.

De bijzondere lakkleur (Atlantikgrau) en de zeventien inch dubbelspaaks wielen dragen bij aan het voor dit segment vlotte uiterlijk.



Vertrouwd

Het interieur behoort tot de top in zijn klasse. De afwerking is erg goed en het bijzondere van specifiek de 225xe is dat je binnenin niet merkt dat het een auto is waar zowel een behoorlijke elektromotor als een bijbehorend accupakket in huist.

Het interieur van de plug-invariant verschilt nauwelijks met dat van de benzine- en dieseluitvoeringen. De eDrive-knop op het dashboard springt het meest in het oog. Hiermee is te schakelen tussen de verschillende rijmodi, waarbij op het kraakheldere display bovenop het dashboard vervolgens informatie op te vragen is over de aandrijflijn en het verbruik.

Rijd je zuinig, dan word je beloond met een goed gevoel omdat er gelijk duidelijk is hoeveel kilometers extra te rijden zijn op een tank benzine en een acculading.

Net zoals bij de tests van de gewone Active- en de zevenpersoons Gran Tourer (waar geen plug-invariant van komt), zijn we nog steeds vol lof over de sportstoelen. Mede door de verlengbare zitting zitten de stoelen prima en geven ze ook in bochten een hele goede ondersteuning, zoals het het merk betaamt.Â

Natuurlijk moeten de elektromotor en het accupakket wel een plaats vinden in de auto,



BMW 2 Serie Active Tourer 225xe High Executive

maar dat is bij de 225xe perfect geregeld.

Door het geheel onder de vloer te plaatsen, wordt ten opzichte van de niet-hybride Active Tourer slechts 68 liter aan kofferruimte ingeleverd. En dat zijn ook nog eens liters die je in de praktijk niet mist, want met zijn vlakke laadvloer en makkelijk toegankelijke kofferbak, bewijst de auto zich in de testweek als een erg praktische gezinsbak.

Aan been- en hoofdruimte wordt helemaal niets ingeleverd, wat de auto een volwaardige vijfpersoons auto maakt.



Snelle beemer

De kritische geluiden ten spijt, zijn we er bij eerdere tests van plug-ins al achter gekomen dat het samenspel tussen een brandstofmotor en elektromotor niet tot een slecht rijgedrag hoeft te leiden en vaak zelfs een verbetering is ten opzichte van enkel een motor op fossiele brandstof.Â

Dit geldt voor de 225xe ook, want deze auto combineert de fijne driecilinder van BMW met een elektromotor die direct al zijn koppel voorhanden heeft. Het maakt de BMW tot



BMW 2 Serie Active Tourer 225xe High Executive

een ronduit vlotte auto, die menig stoplichtsprintje zal winnen.

Niet dat de Active Tourer daartoe uitnodigt, want de 225xe blinkt het meest uit in soepel, maar geleidelijk versnellen.Â

Een veelgehoord nadeel van plug-ins is het substantieel hoger gewicht ten opzichte van de niet-hybride variant. Dit speelt helaas ook de 225xe parten. De massa van ruim 1.600 kilo gaat zeker in bochten tegen de auto werken, wat de auto lang niet zo scherp maakt als andere BMW's.

Terwijl de besturing nog steeds behoorlijk communicatief is en het zwaartepunt door de laaggeplaatste accu's vrij laag ligt.

Een echte rijdersauto is het dus niet, maar er moet wel een pluim worden uitgedeeld voor het onderstel met bijbehorende vering en demping. Je hebt weinig tot geen last van het hogere gewicht, terwijl bij andere merken de auto's soms overdreven stug geveerd worden om het hogere gewicht te verbloemen.



Beperkte actieradius

Een plug-in rijdt je (buiten het bijtellingsvoordeel om) voornamelijk om zo zuinig



mogelijk van A naar B te komen, zonder de range anxiety die je bij een volledig elektrische auto parten speelt. In het geval van de 225xe ligt het er maar net aan hoe ver B van A verwijderd is.

Op papier zou de auto 41 kilometer ver moeten komen, zonder een druppel brandstof te verbruiken. Daarbij is de topsnelheid beperkt tot een alleszins schappelijke 125 km/h.

In de praktijk blijkt dat je met heel veel moeite zo'n 27 kilometer ver komt, wat aan de lage kant is voor een plug-in hybride. Auto's als de Outlander en Golf GTE doen dat echt beter. Met de eDrive-knop kun je schakelen tussen volledig elektrisch rijden, opladen tijdens het rijden en de accu sparen tijdens het rijden. Wanneer je eerst lange stukken op de snelweg- en vervolgens op B-wegen rijdt, is het bijvoorbeeld handig om de accu te sparen tot je van de snelweg afgaat. BMW zou BMW niet zijn als er ze er geen sportmodus op zouden sleutelen. In deze stand komt de auto gewoonweg snel voor de dag.

Dat merk je ook in het verbruik, want in deze stand is een verbruiksopgave van 1 op 15 op de boordcomputer geen uitzondering. In combinatie met de kleine brandstoftank van 38 liter betekent dit een vaker dan gemiddelde stop bij de benzinepomp.

Maar wanneer je de auto rijdt zoals hij bedoeld is en met de verkeersstroom meegaat, is een gemiddeld verbruik van 1 op 22 goed mogelijk. Het laden kan thuis via het stopcontact, een wallbox van BMW of via openbare laadpunten. Snelladen via bijvoorbeeld Fastned behoort helaas niet tot de mogelijkheden.

Ben je na 27 kilometer nog niet op je eindbestemming aangekomen, dan schakelt de auto over naar de brandstofmotor. De auto regeneert dan nog wel energie van de remmen en kan zichzelf onderweg dus weer gedeeltelijk opladen, wat het praktijkverbruik drukt.



Voor snelle beslissers

Kort gezegd is de auto veruit de beste keuze in zijn klasse. Dit is makkelijk gezegd, aangezien er maar weinig directe concurrenten zijn. De auto is bovengemiddeld snel, praktisch en is het interieur erg goed afgewerkt en van alle gemakken voorzien.

Met opties als adaptieve cruise control met zelfrijdmodus in de file, een handsfree achterklep en een flitsend panoramadak komt de aanschafprijs op een lieve somma van 51.194 euro. Maar de 225xe is er vanaf 39.800 euro en zit dan al behoorlijk goed in zijn spullen. Hoewel de resultaten op het gebied van efficiëntie niet verbluffend zijn, bewijst hij zich als een ruime vijfpersoons gezinsauto die bij het dagelijks gebruik (we rijden in Nederland gemiddeld 25 kilometer woon-werkverkeer, enkele reis) voor een behoorlijk besparing kan zorgen.

Daarbij hoef je nauwelijks in te leveren op binnenruimte, luxe of snelheidsgevoel. Daarnaast zit je niet met zwetende handen achter het stuur, omdat je bang bent het einddoel niet te halen, zoals bij de B250e nog wel eens het geval is. Voor de geïnteresseerden wel het advies om snel in actie te komen, want het bijtellingsvoordeel op plug-in hybrides zal de komende jaren langzaam worden



afgezwakt.

Plus

- + Prima samenwerking tussen motoren
- + Onverwacht snel
- + Volwaardige gezinswagen

Min

- Kleine benzinetank
- Elektrische actieradius niet bovengemiddeld
- Hoog gewicht