



## BMW 420d Coupé BluePerf. Automatic (DPF)

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

**E**inen 4er BMW gab es noch nie. Trotzdem wirkt das neue Modell sehr vertraut. Man erappt sich dabei, dass man ihn als 3er Coupé bezeichnet. Und das ist auch der Ursprung für das vertraute Gefühl. Die Coupé- und Cabrio-Varianten des 3er BMW heißen zukünftig 4er. Bis auf den Namen hat sich an dem Kultauto aber nicht viel verändert. Das Design ist faszinierend, das Fahrverhalten sportlich ausgelegt, Verarbeitung und Bedienung BMW-typisch auf sehr hohem Niveau, der Platz auf den Rücksitzen aber deutlich eingeschränkt. Bereits die Basis-Diesel-Motorisierung, der 420d, treibt das Coupé mit seinen 135 kW/184 PS vehement vorwärts. Das Automatikgetriebe harmoniert mit dem Selbstzünder einwandfrei. Das adaptive Fahrwerk hat im Vergleich zum 3er eine zusätzliche Portion Sportlichkeit verabreicht bekommen und erlaubt eine sehr agile Fahrweise. Nur die Lenkung mag nicht so richtig dazu passen. Sie vermittelt um die Mittellage nicht die typische Präzision eines Fahrzeugs aus dem Hause BMW. Umso typischer ist das Preisniveau des schicken Coupés. Der kleinste Diesel mit Automatikgetriebe kostet bereits 41.350 Euro. Dass auch der 4er wieder einen sehr stabilen Restwertverlauf haben wird, ist nur ein schwacher Trost.

**Karosserievarianten:** Limousine, Kombi, Cabrio, Gran Turismo.

**Konkurrenten:** u.a. Audi A5 Coupé, Mercedes C-Klasse Coupé, Renault Laguna Coupé, VW CC.

**+** sportliche und sichere Fahreigenschaften, sehr hoher Sicherheitsstandard, einfaches Bedienkonzept, sehr komfortable Auslegung, gelungene Motor-Getriebe-Kombination, hohe Wertstabilität, gutes EcoTest-Ergebnis

**-** hohe Anschaffungskosten, keine Garantie, Beifahrerairbag-Deaktivierung kostet Aufpreis, hohe Fixkosten, wenig Platz im Fond



### ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,9 Familie

3,1 Stadtverkehr

3,0 Senioren

1,6 Langstrecke

3,1 Transport

1,9 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

### Verarbeitung

Die Verarbeitung des 4ers ist auf BMW-typisch hohem Niveau.

**+** Die verwindungssteife Karosserie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße verlaufen weitgehend schmal und gleichmäßig. Der Innenraum ist tadellos verarbeitet und erfreut mit meist hochwertigen Materialien. Viel Leder, geschäumte Kunststoffe und Aluminium-Applikationen sorgen für Wohlfühl-Ambiente. Gegen Aufpreis lässt sich das Coupé je nach Geschmack aufwerten. So bietet BMW drei Designvarianten an, welche je nach Wunsch verschiedene Fahrertypen ansprechen (im Testwagen nicht vorhanden). Die Designlinie "Modern Line" wirkt dabei geschmackvoll und modisch. Die "Sport Line" soll dagegen den fahrdynamischen und sportlichen Fahrer ansprechen, während der stillbewusste und elegante Fahrertyp wohl eher die Luxury Line bevorzugen wird. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, so dass sich Lärmemissionen und Luftverwirbelungen reduzieren und damit der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben wird. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung ver- und entriegelt, der Fehlbetankungsschutz verhindert bei Unaufmerksamkeit, dass nicht versehentlich Benzin- anstatt Dieselmotorkraftstoff getankt wird. Dem Bordwerkzeug sollte aber ein Adapter beiliegen, mit dem notfalls eine Kanisterbetankung möglich ist. Die Türausschnitte sind perfekt nach außen abgedichtet. Die Türschweller werden durch Kunststoffabdeckungen vor Zerkratzen geschützt.

**-** Front und Heck sowie die Fahrzeugseiten verzeihen keine Kratzer oder Remppler, schon kleine Parkschäden bringen hohe Reparaturkosten mit sich.

2,6

### Alltagstauglichkeit

Mit 415 Kilogramm fällt die mögliche Zuladung nicht gerade üppig aus. Im Falle einer Reifenpanne ist serienmäßig nur ein Reifenreparaturset vorhanden. Gegen Aufpreis sind Runflat-Reifen erhältlich, die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen. Der Vierer bietet vier Personen einen bequemen Sitzplatz.

**+** Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die zulässige Anhängelast beträgt 1.600 kg, ungebremste Anhänger dürfen bis 745 kg mitgeführt werden.

**-** Weder Reserverad noch Wagenheber sind erhältlich.

2,3

### Sicht

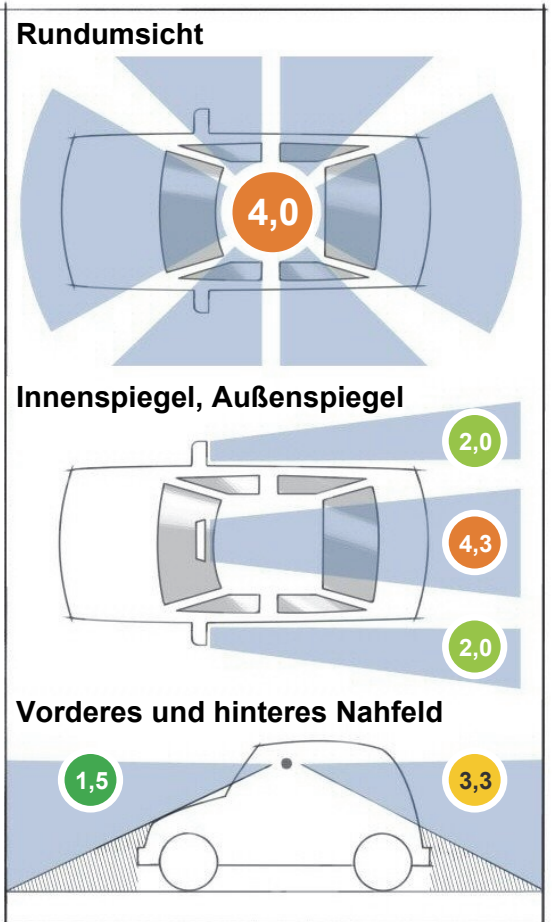
Vor allem dank des guten Lichts und der elektronischen Helfer wird das Sicht-Kapitel gut bewertet. Die Rundumsicht des 4er Coupé ist aber nur mäßig. Vor allem nach schräg hinten lässt die Sicht zu wünschen übrig. Ebenso stören die hohe Scheibenlinie hinten und die nicht versenkbaren Kopfstützen der Rücksitzbank. Während die Fahrzeugfront recht gut abschätzbar ist, fehlt für das Heck jegliches Gefühl - es ist quasi unsichtbar.



**Nicht versenkbare Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.**

⊕ Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können gut eingesehen werden, hinten ist der Bodenblick durch die hohe Fensterlinie deutlich eingeschränkt. Die Außenspiegel bieten ein großzügiges Sichtfeld nach hinten, sind serienmäßig beheizbar (gegen Aufpreis elektrisch anklappbar) und besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich verkleinert wird. Gegen Aufpreis sind sie wie auch der Innenspiegel automatisch abblendend erhältlich. Die Windschutzscheibe wird von den Scheibenwischern und den Fächerdüsen großflächig gereinigt. Serienmäßig sind helle Bi-Xenonscheinwerfer an Bord, auf Wunsch auch mit dynamischen Kurven- und Abbiegelicht. Gegen weiteren Aufpreis gibt es den dynamischen und blendfreien Fernlichtassistenten, welcher den Gegenverkehr bzw. vorausfahrende Fahrzeuge durch punktuelle, dynamische Abdeckungen im Scheinwerfer ausblendet und das Fernlicht dadurch trotz Verkehr eingeschaltet lassen kann. Das aufwendige Scheinwerfersystem funktioniert sehr gut und ist speziell für Personen, welche nachts Probleme beim Autofahren haben eine echte Kaufempfehlung. Um das Einparken zu erleichtern, gibt es eine Reihe an Assistenten. Die optionalen Parksensoren für vorne und hinten sind sehr empfehlenswert, da sie den Fahrer optisch und akustisch auf Hindernisse hinweisen. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera und zwei Kameras unten an den Außenspiegeln, die ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive ermöglichen (im Testwagen nicht vorhanden). Zwei Kameras in der Frontschürze an den vorderen Radläufen liefern je ein Bild links und rechts vom Fahrzeug und erleichtern das Herausfahren aus engen Lücken (alles optional). Der Einparkassistent vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und manövriert durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke (Aufpreis). Der Assistent funktioniert in der Praxis recht gut und ist vor allem für Personen, welche Probleme beim seitlich Einparken haben, eine sinnvolle Erleichterung. Allerdings muss die Parklücke eine gewisse Größe haben, in welche der geübte Fahrer auch ohne Assistent einparkt.

⊖ Die Rücksicht im Innenspiegel fällt dürftig aus.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

## 3,2 Ein-/Ausstieg

Komfortables Ein- und Aussteigen gehört auch beim Coupé nicht zu den Stärken. Die Türfeststeller sind fein gestuft, haben aber mit den schweren Türen an Steigungen etwas zu kämpfen. Um auf die hinteren Plätze zu gelangen, können die Vordersitze elektrisch nach vorn bewegt werden. Ohne hintere Türen ist kaum ein bequemer Zustieg möglich als beim 4er Coupé.

⊕ Optional ist der schlüssellose Zugang erhältlich: Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben, per Berührung an den vorderen Türgriffen wird ent- und verriegelt. Die Follow-Me-Home-Funktion leuchtet auch nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch kurze Zeit das Umfeld aus und erleichtert den Heimweg. In den Türgriffen befindet sich eine zusätzliche Umfeldbeleuchtung.

⊖ Die Schweller sind zwar nicht zu hoch, aber sehr breit ausgeführt - man muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug steigen. Man sitzt sehr tief, was vor allem beim Verlassen des Fahrzeugs zum Hindernis werden kann. Haltegriffe am Dach, die unterstützen könnten, gibt es nicht.

Auch auf die flache Dachlinie sollte man achten, um sich daran nicht den Kopf zu stoßen. Mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen steigt man wegen der ausgeprägten Seitenwangen etwas schwieriger ein und aus als mit den Standardsitzen (Testwagen mit Sportsitzen).

3,6

## Kofferraum-Volumen\*

Das Gepäckabteil des 4er Coupé ist mit 360 l von akzeptabler Größe. Es lassen sich darin bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten stapeln.

⊕ Klappt man die Rücksitzbank um, vergrößert sich der Stauraum auf 715 l.



**Der Kofferraum ist mit 360 l Volumen etwas kleiner als beim Vorgängermodell 3er Coupé geworden (390 l Volumen).**

3,1

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Typisch für ein Coupé steht die Praktikabilität des Gepäckraums nicht gerade im Vordergrund.

⊕ Die Heckklappe schwingt durch Druck auf die Entriegelungstaste oder Fernbedienung selbständig auf. Nettes und praktisches Detail: Bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems kann man die Heckklappe auch öffnen, indem man seinen Fuß unter die Stoßstange hält, z.B. wenn man die Hände gerade nicht frei hat (nur wenn auch der Schlüssel bei sich getragen wird). Die Ladekante liegt mit 68 cm in akzeptabler Höhe über der Fahrbahn. Beim Ausladen behindert sie aber etwas, sie ist 16 Zentimeter höher als der Kofferraumboden. Durch die im Kofferraum angebrachten Entriegelungshebel der Rücksitzlehnen kann der Kofferraum separat verschlossen und auch vom Innenraum aus nicht geöffnet werden.

⊖ Die Heckklappe öffnet nicht sehr weit und gibt keine sehr große Öffnung frei. Das Format des Gepäckraums ist nicht besonders praktisch gestaltet. Hier zahlt man den Preis für die elegante Coupé-Silhouette.

2,8

## Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach und ohne großen Kraftaufwand umklappen. Gegen Aufpreis ist sie auch dreigeteilt lieferbar (nicht im Testwagen). Sie wird im Kofferraum entriegelt, die Lehnen müssen dann per Hand umgelegt werden.

⊕ Für kleine Gegenstände sind großzügige Ablage- und Befestigungsmöglichkeiten vorhanden. Ebenso ist eine 12 V-Steckdose im Kofferraum vorhanden.

⊖ Einen Skisack gibt es nicht.



Die Bedienung des 4er BMWs gibt keinen Anlass zur Kritik.

⊕ Die erste Orientierung im 4er fällt nicht schwer. Alle Grundfunktionen sind schnell verständlich. Etwas Einarbeitung ist erst erforderlich, möchte man sich in den zahlreichen Menüs des i-Drive zurechtfinden und die Einstellungen des Fahrzeugs den persönlichen Vorlieben anpassen. Nimmt man im 4er Platz, findet man erst einmal ein optimal in Höhe und Weite anpassbares Lenkrad, gut positionierte Pedale (mit einem stehenden Gaspedal) und einen gut erreichbaren und in der Funktion schnell verständlichen Automatikwählhebel vor. Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf. Drückt man diesen, erwachen die Fahrzeugsysteme zum Leben und man blickt auf klar gezeichnete Instrumente, die einwandfrei skaliert und sehr gut ablesbar sind. Für alle wichtigen Parameter sind Anzeigen vorhanden. Der Fahrer wird signalisiert, ob alle Türen und Klappen sicher verschlossen sind. Gegen Aufpreis gibt es ein weiteres großes und hochauflösendes Display im unteren Bereich der Instrumentenkombination - so viel aufwendige und praktische Technik findet man in dieser Klasse kaum. Die üblichen Sensoren für Licht und Scheibenwischer sind vorhanden, müssen aber extra bezahlt werden. Gesteuert werden die Lichtfunktionen per Drehschalter, die Nebellampen per daneben liegenden Tasten - die wohl optimale Lösung. Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet, nur die Leiste für die Assistenzsysteme ist arg weit nach unten gerutscht (links unten neben Lenkrad). Die Fensterheber funktionieren elektrisch, besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und funktionieren auch noch für kurze Zeit, wenn die Zündung aus ist. Das Bedienfeld für die aufpreispflichtige 2-Zonen-Klimaautomatik sitzt griffgünstig, die Tasten sind verständlich und groß genug. Die Umluftfunktion wird automatisch aktiviert. Auch das Radio kann man einwandfrei steuern, es bietet wie auch die größeren BMW-Modelle acht frei belegbare Stationstasten - vom Radiosender über eine Telefonnummer bis hin zu einem Navigationsziel ist alles möglich. Das optional im Testwagen verbaute Hifi-Soundsystem bietet einwandfreien Hörerlebnis. Das mehr als doppelt so teure Harman Kardon Surround Sound System mit 16 Lautsprechern gehört zum Besten, was an Fahrzeug-Soundsystemen angeboten wird. Die Sitze werden gegen Aufpreis elektrisch eingestellt und haben Memory-Tasten. Gegen Aufpreis gibt es sowohl ein gut ablesbares und sinnvolles Head-Up-Display, wie auch einen Tempomat und ACC (im Testwagen nur Tempomat verbaut). Besonders praktisch ist die Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring gestaltet. Vorn wie hinten gibt es genügend brauchbare Ablagen, was sich BMW allerdings bei der Gestaltung der Becherhalter gedacht hat, bleibt ein Rätsel. Möchte man diese Nutzen muss man ein Fach ausclipsen, welches man dann separat im Auto verstauen muss. Immerhin waren die Konstrukteure so kreativ, eine Zeichnung auf dem Fach anzubringen, mit dem Hinweis, dass es im Handschuhfach ein extra Netz gibt, wo man es unterbringen kann. Auf dem Bedienknopf des iDrive ist nun ein Schreibpad integriert, auf dem man mit dem Finger Buchstaben und Zahlen zeichnen kann, die dann automatisch vom System erkannt werden.

⊖ Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert beim Anschnallen etwas.



**Die Bedienbarkeit ist absolut vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient die Bezeichnung Premium.**

---

## 2,2 Raumangebot vorne\*

Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus.

⊕ Personen bis 1,94 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für Personen über zwei Meter ausreichen. Die Innenbreite fällt für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus, die Mittelkonsole und der voluminöse Getriebetunnel sorgen aber dafür, dass der Innenraum subjektiv kleiner ausfällt, als er tatsächlich ist.

---

## 4,9 Raumangebot hinten\*

Hinten ist das Platzangebot bescheiden.

⊖ Stellt man die Vordersitze für Personen mit 1,85 m Körpergröße ein, so reicht die Kniefreiheit sogar noch für Passagiere mit 1,95 m. Limitierend ist aber das flache Dach. Es erlaubt nur Mitreisenden bis 1,70 m eine bequeme Sitzposition. Der Innenraum ist schmal geschnitten, reicht aber für zwei Personen auf der Rücksitzbank aus.



**Im Fondbereich wird es eng. Nur Personen bis 1,70 m Körpergröße haben noch ausreichend Platz.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den 4er werden keine Sitzvarianten angeboten.

---

## 1,7 KOMFORT

---

## 1,8 Federung

Testwagen mit optionalem adaptivem Fahrwerk und 10 mm Tieferlegung.

⊕ Die Abstimmung des adaptiven Fahrwerks ist BMW sehr gut gelungen. Jeder Fahrertyp findet hier die passende Einstellung. Die Feder-Dämpfer-Kombination ist aber deutlich auf sportliches Fahrverhalten ausgelegt. Man kann zwischen einer komfortablen und einer sportlichen Einstellung wählen. Die Normalstellung (Comfort) bietet einen guten Kompromiss für den Alltag. Im Comfort-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur gedämpft akustisch mit, unbequem wird es deshalb nicht. Stuckern ist nicht vorhanden, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sowie die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven fallen in allen Fahrmodi gering aus. Insgesamt wirkt der 4er deutlich straffer und sportlicher als die 3er Modelle. Von fehlendem Komfort kann man allerdings in keinsten Weise sprechen.

## 1,4 Sitze

Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen elektrischen Sportsitzen.

⊕ Die straff gefederten Vordersitze sorgen für einen hohen Sitzkomfort und bieten eine gute Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in Kurven sehr gut. Die Wangenbreite der Lehnen lässt sich elektrisch individuell anpassen. Langbeinige können sich für noch mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche ausziehen. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen. Lordosenstützen sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Die Fuß- und Beinabstützung ist für den Fahrer einwandfrei. Auch wenn man auf der Rücksitzbank ein beengtes Gefühl hat, die Sitzgelegenheit wäre einwandfrei. Die beiden Einzelsitze sind einwandfrei ausgeformt, nur im Lendenbereich stört eine Kante. Die Flächen sind lang und unterstützen die Schenkel sehr gut.

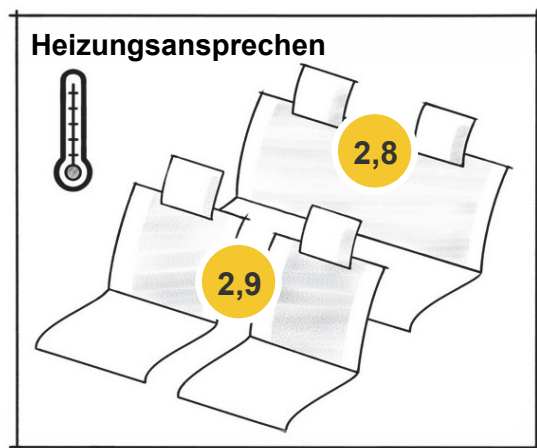
## 1,6 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum ist sehr niedrig. Bei 130 km/h liegt der Pegel bei lediglich 66,5 dB(A). Die Dieselmotoren laufen geräuscharm, man nimmt sie nur wahr. Die Windgeräusche bleiben in erträglichen Grenzen. Weitere Fahrgeräusche werden im Innenraum nicht registriert.

## 1,9 Klimatisierung

Der mit der aufpreispflichtigen 2-Zonen-Klimaautomatik ausgestattete Testwagen bietet eine zufriedenstellende Heizleistung.

⊕ Bei der 2-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur und Luftverteilung separat regeln (1-Zonen-Klimaautomatik Serie). Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschaltung, Aktivkohlefilter sowie einen Sonnen- und Beschlagssensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

## 1,9 Fahrleistungen\*

⊕ Der 420d stellt die Basismotorisierung des 4ers dar. Verstecken muss er sich mit seinen Fahrleistungen aber nicht. Der Zweiliter-Dieselmotor leistet 135 kW/184 PS und stemmt 380 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Für die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h lässt sich der BMW 4,5 Sekunden Zeit - ein beachtlicher Wert für den "kleinsten" Motor.

## 2,0 Laufkultur

+ Die Laufkultur ist für einen Vierzylinder-Diesel einwandfrei. Beim Vibrationsverhalten macht er so manchem Benziner Konkurrenz. Man hört, dass es sich um einen Selbstzünder handelt, aber störende Brumm- oder Dröhnfrequenzen treten nicht auf. Ist der Motor betriebswarm nimmt man auch kaum noch Nageln wahr.

## 1,2 Schaltung

+ Die optionale Achtgang-Automatik funktioniert einwandfrei - die Gangstufen werden meist ruckfrei und im richtigen Moment geschaltet. Der Wählhebel kann intuitiv bedient werden. Zudem besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel oder per Lenkradpaddel zu schalten. Bei Konstantfahrten wählt die Automatik stets den höchstmöglichen Gang, damit herrschen niedrige, spritsparende Drehzahlen vor. Wird der EcoPro-Modus gewählt, so agiert die Automatik noch feinfühlicher und hält die Drehzahlen auch bei Leistungsanforderung stets niedrig. Im Sport-Modus hingegen wird jeder Gasbefehl spontan umgesetzt und auch mal mehrere Gänge zurück geschaltet. Die Automatik lässt dann auch deutlich höhere Drehzahlen zu. Beim Berganfahren wird das Fahrzeug bis zum Anfahren automatisch gebremst.

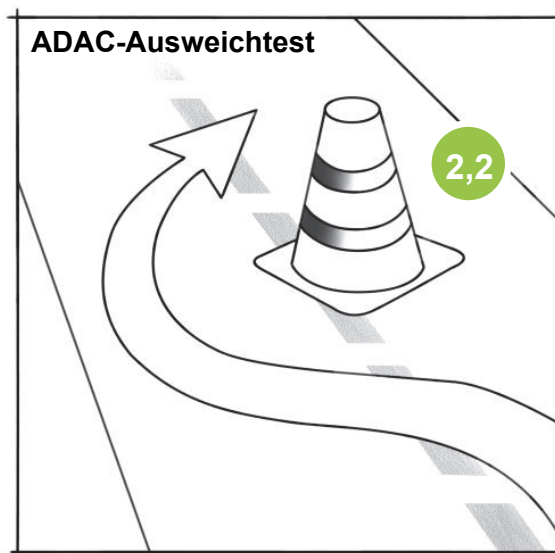
## 1,0 Getriebeabstufung

+ Die acht Gänge bieten eine große Gesamtspreizung - sodass ein schneller Sprint sowie ein Dahingleiten mit niedrigen Drehzahlen möglich ist. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die lange Gesamtübersetzung passt perfekt zum kräftigen Diesel. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur gut 2.000 Umdrehungen pro Minute - das spart auf langen Strecken Sprit.

## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,7 Fahrstabilität

+ Weder Spurrillen noch Fahrbahnverwerfungen bringen das Fahrzeug aus der Ruhe. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten bleibt das Fahrzeug sicher beherrschbar. Auf weniger griffigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen die Hinterräder ein. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt das Fahrzeug einen guten Eindruck, wenn auch etwas Fahrkönnen gefragt ist. Das Fahrzeug lässt sich schnell und agil durch den Parcours bewegen, dabei tritt leichtes Übersteuern auf. DSC verhindert aber, dass die Driftwinkel zu groß werden. Das leicht untersteuernde Verhalten in schnell gefahrenen Kurven kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Dabei sind hohe Kurvengeschwindigkeiten realisierbar. Ist das Tempo zu hoch, greift das DSC stabilisierend ein und unterstützt den Fahrer. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in der Kurve treten keine nennenswerten Lastwechselreaktionen auf. Bei plötzlichen Lenkimpulsen tritt etwas Pendeln um die Mittelstellung auf - ein eigentlich total untypisches Verhalten für BMW-Modelle.



**Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.**



## 2,1 Lenkung\*

Optional wird eine variable Sportlenkung angeboten (im Testwagen vorhanden). Auch die optionale Servotronic war im Testwagen vorhanden, sie regelt die Lenkkräfte in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit. Um die Mittellage ist die Lenkung nicht sauber zentriert - komplett untypisch für eine BMW-Lenkung. Bei kleinen Lenkwinkeln würde etwas mehr Sensibilität gut tun. Der Wendekreis dürfte mit 11,5 Metern etwas geringer ausfallen.

⊕ Kurvige Landstraßen zu durchfahren ist eine wahre Freude, und auch auf langen Autobahnetappen sorgt die feine Abstimmung für ermüdungsfreies Fahren. Dank der variablen Lenkkräftunterstützung ist eine sehr direkte Auslegung möglich, die der Handlichkeit des 4ers zugute kommt, dabei aber gleichzeitig komfortables Rangieren ermöglicht.

## 1,6 Bremse

Die Bremsanlage arbeitet kräftig und standhaft.

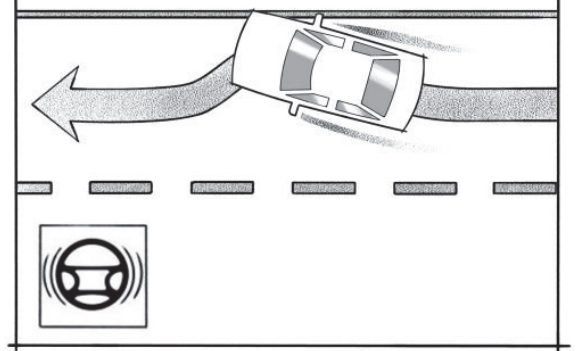
⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 420d durchschnittlich 35,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza der Größen 225/45 R18 91Y vorn und 255/40 R18 95Y hinten). Selbst bei sehr hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standhaft und zeigt kein Fading. Die Bremse spricht bei jedem Tempo gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Auch in Kurven bleibt der BMW beim Bremsen recht spurstabil.

## 1,4 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

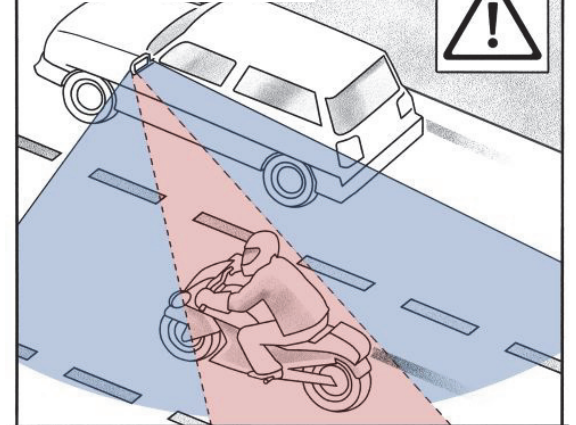
⊕ Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm ist der 4er serienmäßig mit einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Run-Flat-Reifen gibt es gegen Aufpreis. Xenonscheinwerfer sind Serie, optional gibt es LED-Scheinwerfer, dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht und einen blendfreien Fernlichtassistenten (siehe Kapitel Sicht). Auf Wunsch gibt es auch einen sehr gut funktionierenden Spurverlassenswarner und einen Totwinkelassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlampen bei drohender Gefahr aufmerksam gemacht. Das Kamerasystem für den Spurverlassenswarner verfügt zusätzlich über eine Verkehrszeichenerkennung und eine Kollisionswarnung. Eine Notbremsfunktion gibt es bei Wahl des optionalen ACC dazu.

### Spurhalteassistent



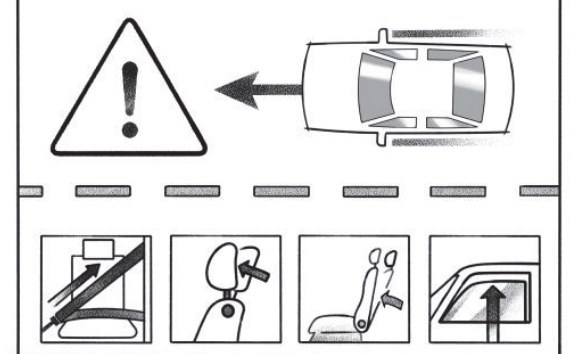
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

### Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

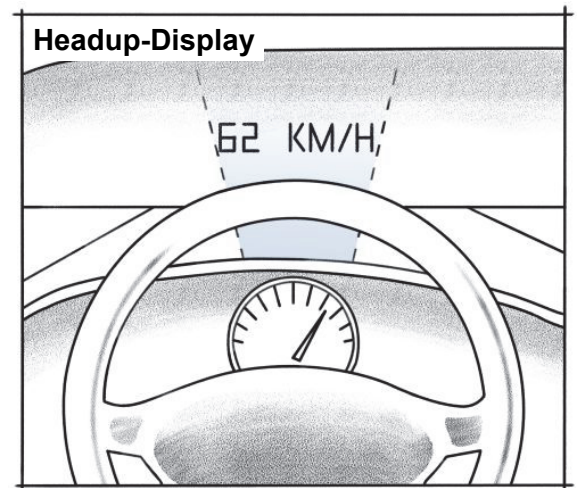
### PreSafe



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Ein weiteres Highlight ist das Head-Up-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter 5-mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Das Sicherheitspaket Active Protection leitet bei einer drohenden Kollisionen automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen. So werden die Gurtstraffer aktiviert, offene Fenster geschlossen und nach einer Kollision automatisch die Bremsen blockiert, um möglichst die Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer zweiten Kollision zu verringern. Die LED-Rückleuchten werden auch bei schlechten Witterungsverhältnissen sehr gut wahrgenommen. Steht die Automatik in Fahrstellung, kann der Motor nicht gestartet werden, wodurch ein versehentlichen Anfahren verhindert wird.

⊖ An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten, welche den nachfolgenden Verkehr auf offenen Türen aufmerksam machen.



**In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.**

## 1,1 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest schneidet der BMW hervorragend ab (95 % der möglichen Punkte). Der Test wurde zwar mit einer 3er-Limousine durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein.

⊕ Der BMW 4er ist mit einem aufwendigen Rückhaltesystem aus zweistufigen Airbags und Gurten mit Straffern und Kraftbegrenzern sowie Kopf- und Seitenairbags ausgestattet. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m optimalen Schutz. Sie sind nah am Kopf platziert und halten somit das Risiko von Halswirbelverletzungen gering. Hinten reichen die Kopfstützen nur für 1,60 m große Insassen, das tief gezogene Dach kann aber ebenfalls Stützfunktionen übernehmen. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls sehr hohe Zugkraft aufbringen. Serienmäßig verfügt das Auto über die Möglichkeit, bei einem Unfall, wenn der Crash- oder Airbagsensor auslöst, die erweiterte Notruf Funktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter Anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt. Zudem wird eine Sprechverbindung aufgebaut.

## 2,0 Kindersicherheit

Die 3er Limousine erreicht beim ADAC Crashtest im Bereich Kindersicherheit 84 % der möglichen Punkte. Für den 4er ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten.

⊕ Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen - besser noch mit dem Isofix-System. Der Beifahrerairbag ist gegen Aufpreis deaktivierbar (nicht im Testwagen), wodurch auch dieser Sitz für Kinderrückhaltesysteme verwendet werden kann. Der Einbau von sehr hohen Kindersitzen ist möglich, wenn auch auf der Rücksitzbank nur gerade noch so. Alle Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Alle Plätze sind vom Fahrzeughersteller zur Montage von Kindersitzen aller Klassen frei gegeben.

## 1,9 Fußgängerschutz

⊕ Die 3er Limousine saht beim ADAC Crashtest im Bereich Fußgängerschutz 78 % der möglichen Punkte ab. Der 4er sollte ähnlich gut abschneiden.

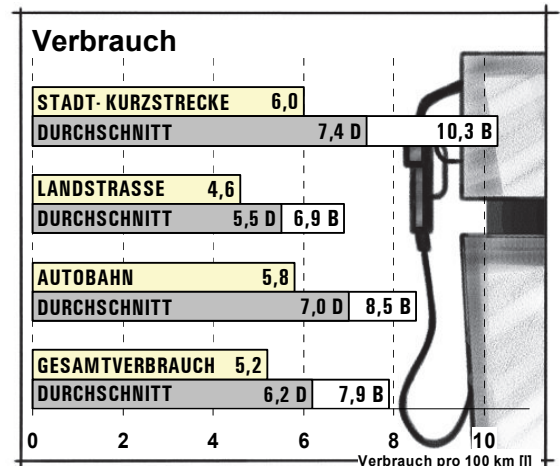
## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum liegt bei 5,2 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 164 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest erhält der 420d somit 34 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l, außerorts bei 4,6 l und auf der Autobahn bei 5,8 l Diesel pro 100 km.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf lobenswert niedrigem Niveau. Der Lohn sind 48 von 50 Punkten im EcoTest. Insgesamt kann der 420d Automatik im ADAC EcoTest 82 Punkte einfahren und erhält dafür eine gute Vier-Sterne-Bewertung.



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

## 3,2 AUTOKOSTEN

### 2,0 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der 420d relativ sparsam mit dem weniger teuren Dieselmotor umgeht, erhält er folglich bei den Betriebskosten eine gute Benotung.

### 4,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der Diesel-Rußpartikelfilter ist gemäß Hersteller auf eine Laufleistung von mindestens 200.000 km ausgelegt. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 4er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz sehr hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

## 1,5 Wertstabilität\*

⊕ Auch wenn der 4er bisher als 3er Coupé verkauft wurde. Der hohen Nachfrage an gebrauchten Modellen wird dies keinen Abbruch tun. Deswegen wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

## 5,2 Kosten für Anschaffung\*

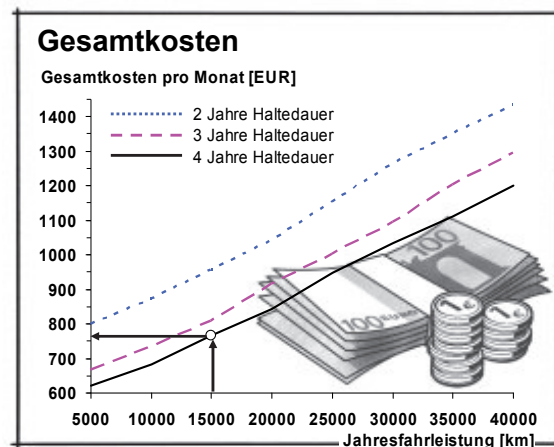
⊖ Teuer zeigt sich der 420d in der Anschaffung. Mit Automatikgetriebe muss man mindestens 41.350 Euro berappen. Das ist besonders angesichts der nicht unbedingt reichhaltigen Serienausstattung ein stolzer Preis. Interessant ist, das BMW trotz des hohen Grundpreises selbst für eine Beifahrerairbag-Deaktivierung noch einen geringen Aufpreis verlangt.

## 4,3 Fixkosten\*

⊖ Die KFZ-Versicherungsklassen liegen durchweg sehr ungünstig was zu hohen Fixkosten führt. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 212 Euro.

## 3,0 Monatliche Gesamtkosten\*

Den niedrigen Betriebskosten stehen hohe Fixkosten gegenüber. Zudem wirkt sich der teure Anschaffungspreis negativ auf den Wertverlust aus. Dadurch schneidet der 420d bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten innerhalb seiner Klasse nur durchschnittlich ab.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 766 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	420i	428i	435i	420d (DPF)	430d Automatic (DPF)	435d xDrive Automatic (DPF)
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2979	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	180 (245)	225 (306)	135 (184)	190 (258)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	400/1200	380/1750	560/2000	630/1500
0-100 km/h[s]	7,3	5,9	5,4	7,5	5,5	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	236	250	250	240	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,1 SP	6,6 SP	7,9 SP	4,7 D	4,9 D	5,4 D
CO <sub>2</sub> [g/km]	144	154	185	124	129	143
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/27	17/23/27	17/25/27	20/24/27	20/25/27	21/27/27
Steuer pro Jahr [Euro]	108	128	210	218	323	351
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	755	842	1008	749	908	1006
Preis [Euro]	35.750	41.100	47.800	39.200	49.300	54.300

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas



## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1995 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17W
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,4/11,6 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	232 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,0/4,6/5,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	121 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>164 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4638/1825/1362 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2025 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1570 kg/415 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>360 l/715 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	57 l
Reichweite	<b>1095 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>109 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>76 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>133 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>448 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>766 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/27
Grundpreis	41.350 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	580 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.100 Euro
Automatikgetriebe	ab 2.150°
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	980 Euro
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	580 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 490°
PRE-SAFE (Active Protection)	350 Euro
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro
Tempomat	310 Euro°
Totwinkelassistent	560 Euro
Verkehrsschilderkennung	320 Euro
Xenonlicht <input type="checkbox"/>	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaautomatik (2-Zonen-Klima: 650 €)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (ab)	1.490 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	840 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,8</b>
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	1,7
Alltagstauglichkeit	2,6	Lenkung*	2,1
Sicht	2,3	Bremse	1,6
Ein-/Ausstieg	3,2	<b>Sicherheit</b>	<b>1,4</b>
Kofferraum-Volumen*	3,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	2,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	Fußgängerschutz	1,9
Bedienung	1,2	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,9</b>
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,6
Raumangebot hinten*	4,9	Schadstoffe	1,2
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>1,7</b>		
Federung	1,8		
Sitze	1,4		
Innengeräusch	1,6		
Klimatisierung	1,9		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>		
Fahrleistungen*	1,9		
Laufkultur	2,0		
Schaltung	1,2		
Getriebeabstufung	1,0		

AUTOKOSTEN

3,2

Betriebskosten*	2,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Wertstabilität*	1,5
Kosten für Anschaffung*	5,2
Fixkosten*	4,3
Monatliche Gesamtkosten*	3,0

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen