



BMW M4 Coupé M DKG

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse
(317 kW / 431 PS)

Die BMW M GmbH begann 1986 den M3 zu bauen. Er war das sogenannte Homologationsmodell für die Deutsche Tourenwagen Meisterschaft und wurde als zweitüriges Sportcoupé auch im privaten Einsatz zum absoluten Kultobjekt. Nach 28 Jahren Erfolgsgeschichte M3 startet nun ein Nachfolger und nennt sich plötzlich M4. Hier folgt BMW einer neuen Firmenpolitik: Die Mittelklasse-Coupés und -Cabrios heißen nun "4er". Den M3 gibt es weiterhin, aber ausschließlich als Limousine - eher ein Nischenprodukt. Wenn die Fans des Sportcoupés auch mit der neuen Typenbezeichnung nicht gerade glücklich sind, das Auto fasziniert. Unter der Motorhaube gibt es die nächste Neuerung: Zum ersten Mal arbeitet hier ein aufgeladener Motor. Der 3-Liter-Bi-Turbo entwickelt seine 317 kW/431 PS derart brachial, dass es selbst im vierten Gang des Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes (DKG) trotz aktivem Sperrdifferenzial immer wieder zu Traktionsverlust kommt. Die Soundkulisse des Kraftpakets ist beeindruckend. Nicht verändert haben sich die für einen Sportwagen gute Alltagstauglichkeit, das perfekt abgestimmte Fahrwerk und die agile Lenkung, wodurch sich der M4 sowohl auf der Rennstrecke als auch auf dem Supermarktparkplatz wohlfühlt. Auf Komfort sollte man nicht unbedingt Wert legen. Trotz adaptivem Fahrwerk ist der M4 klar ein Sportauto. Er kann alles was der M3 konnte und das zum Großteil besser. Mit DKG-Getriebe sind für den Kult-Sportler mit neuem Namen aber auch mindestens 76.100 Euro fällig.

Karosserievarianten: Limousine (M3), Cabrio. **Konkurrenten:** u.a. Alpina B4 Coupé, Audi RS 5, Mercedes C63 AMG Coupé.

- +** sportliche und sichere Fahreigenschaften, sehr hoher Sicherheitsstandard, einfaches Bedienkonzept, fantastische Motor-Getriebe-Kombination, hervorragende Sportsitze, gute Verarbeitung, viel Platz auf den Vordersitzen
- extrem hohe Anschaffungskosten, keine Garantie (nur gesetzliche Sachmängelhaftung), wenig Platz im Fond, sehr hoher Verbrauch, hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

5,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,5 Stadtverkehr

3,1 Senioren

2,0 Langstrecke

3,4 Transport

0,9 Fahrspaß

3,6 Preis/Leistung

- ⊕ Die Verarbeitung des M4 ist auf Top-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, Carbon- und Aluminium-Applikationen sorgen für sportlichen Luxus. Der Fahrzeugunterboden ist durchgehend glattflächig verkleidet und der Motorraum nach unten sauber verschlossen, sodass sich Lärmemissionen und Luftverwirbelungen reduzieren und damit der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben wird. Die Tankklappe wird über die Zentralverriegelung ver- und entriegelt, eine Schutzklappe verhindert bei Unaufmerksamkeit, dass versehentlich falscher Kraftstoff getankt wird. 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.

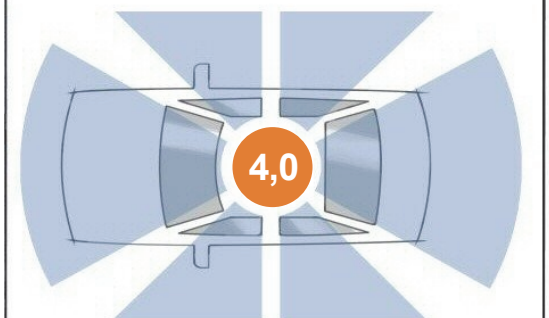
Kalkuliert man mit dem durchschnittlichen Testverbrauch des ADAC EcoTest, lässt sich mit dem 60-Liter-Tank eine Reichweite von rund 670 Kilometern realisieren. Mit 415 Kilogramm fällt die mögliche Zuladung nicht gerade üppig aus. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Der Vierer bietet vier Personen einen bequemen Sitzplatz.

- ⊖ Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden. Für das M-Modell gibt es auch keine Runflat-Reifen. Weder Reserverad noch Wagenheber sind erhältlich. Eine Anhängerkupplung kann nicht installiert werden - somit können weder Anhänger gezogen noch Radträger befestigt werden.

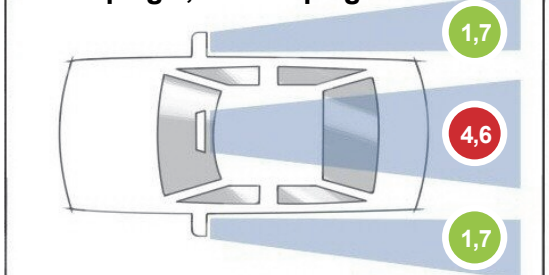
Vor allem dank des guten Lichts und der elektronischen Helfer wird das Sicht-Kapitel gut bewertet. Die Rundumsicht des M4 ist aber nur mäßig. Vor allem nach schräg hinten lässt die Sicht zu wünschen übrig. Ebenso stören die hohe Scheibenlinie hinten und die nicht versenkbaren Kopfstützen der Rücksitzbank. Während die Fahrzeugfront recht gut abschätzbar ist, fehlt für das Heck jegliches Gefühl - es ist quasi unsichtbar.

- ⊕ 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, elektrisch anklappbar und besitzen einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich verkleinert wird. Bei störendem Scheinwerferlicht von hinten blenden alle Rückspiegel serienmäßig automatisch ab.

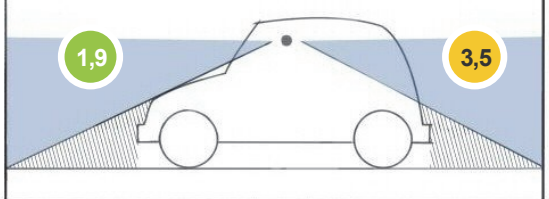
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

Die Windschutzscheibe wird von den Scheibenwischern und den Fächerdüsen großflächig gereinigt. Serienmäßig sind adaptive LED-Scheinwerfer an Bord, die auch Abbiege- und Kurvenlicht beinhalten. Sie haben einen dynamischen und blendfreien Fernlichtassistenten, welcher den Gegenverkehr bzw. vorausfahrende Fahrzeuge durch punktuelle, dynamische Abdeckungen im Scheinwerfer ausblendet. Dadurch bleibt das Fernlicht trotz Verkehr eingeschaltet. Das aufwendige Scheinwerfersystem funktioniert sehr gut und ist speziell für Personen, welche nachts Probleme beim Autofahren haben eine deutliche Erleichterung. Tagfahrlicht sorgt auch bei schlechten Sichtverhältnissen tagsüber für gute Erkennbarkeit. Um das Einparken zu erleichtern, gibt es eine Reihe an Assistenten. Die optionalen Parksensoren für vorn und hinten sind sehr empfehlenswert, da sie den Fahrer optisch und akustisch auf Hindernisse hinweisen. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera. Gegen weiteren Aufpreis ist das Surround View erhältlich (nicht im Testwagen). Dann sind zwei zusätzliche Kameras unten an den Außenspiegeln, die ein Umgebungsbild aus der Vogelperspektive ermöglichen. 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. Der Einparkassistent vermisst während der Vorbeifahrt Parklücken und manövriert durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke (Aufpreis, nicht verbaut). 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.



Nicht versenkbare Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

3,4 Ein-/Ausstieg

Komfortables Ein- und Aussteigen gehört 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, wodurch auch der Zustieg zu den hinteren Plätzen sorgenfrei klappt.

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

⊖ 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. Zudem behindern die kräftigen Seitenwangen der M-Sportsitze. Auch auf die flache Dachlinie sollte man achten, um sich daran nicht den Kopf zu stoßen.

3,6 Kofferraum-Volumen*

Das Gepäckabteil des M4 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 von klassenüblicher Größe.

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. Sie wird im Kofferraum entriegelt, die Lehnen müssen dann aber 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.

2,0 INNENRAUM

1,1 Bedienung

⊕ Die erste Orientierung im M4 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 Coupé Platz, findet man erst einmal ein optimal in Höhe und Weite anpassbares Lenkrad, gut positionierte Pedale (mit einem stehenden Gaspedal) und einen gut erreichbaren Wählhebel des Doppelkupplungsgetriebes 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. Dem Fahrer kann sich den M4 individuell auf seine Bedürfnisse anpassen. Lenkung, Fahrwerk, Getriebe und Motorcharakteristik lassen sich separat einstellen und das Gesamtkonzept auf zwei Speichertasten am Lenkrad hinterlegen. Die üblichen Sensoren für Licht und Scheibenwischer sind serienmäßig vorhanden. Gesteuert werden die Lichtfunktionen per Drehschalter, die Nebellampen mit daneben liegenden separaten 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 Bedienbarkeit ist absolut vorbildlich, die Verarbeitungsqualität verdient die Bezeichnung Premium.

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. Nach gewisser Betriebsdauer schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab und verschwendet somit nicht unnötig Energie. Auch das Radio kann man einwandfrei steuern, es bietet 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 Hörgenuss. Das fast dreimal so teure Harman Kardon Surround Sound System mit 16 Lautsprechern gehört zum Besten, was an Fahrzeug-Soundsystemen angeboten wird. Der Innenraum wird großzügig von LED-Leuchten erhellt. Die Sitze werden serienmäßig elektrisch eingestellt und haben Memory-Tasten. Gegen Aufpreis gibt es sowohl ein gut ablesbares und sinnvolles Head-Up-Display und auch einen Tempomat. Das Abstandsregelsystem ACC ist für den M4 nicht erhältlich. Besonders praktisch ist die Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring gestaltet. Die Außenspiegel können elektrisch angeklappt werden. Vorn 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 ein Schreibpad integriert, auf dem man mit dem Finger Buchstaben und Zahlen zeichnen kann, die dann automatisch vom System erkannt werden.

– Hinten gibt es keine sinnvolle Ablage- und Verstaumöglichkeiten. Die Fondpassagiere müssen sich mit einem offenen Ablagefach zufrieden geben. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert beim Anschnallen etwas. Rutschen die Gurte hinter die Sitzlehnen, können sie bei geschlossenen Türen kaum noch erreicht werden, da die breiten Lehnen der Sportsitze im Weg sind.

1,8 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus. Personen bis über 2 m finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor. 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.

5,0 Raumangebot hinten*

– Hinten ist das Platzangebot bescheiden. Stellt man die Vordersitze für Personen mit 1,85 m Körpergröße ein, so würde die Kniefreiheit sogar noch für Passagiere mit 2 m reichen. 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 aufgrund der geringen Kopffreiheit noch ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den M4 werden keine Sitzvarianten angeboten.

1,9

KOMFORT

2,1

Federung

⊕ Der M4 kann optional mit dem adaptiven M-Fahrwerk ausgerüstet werden (im Testwagen vorhanden). Es stehen drei Stufen zur Verfügung: Comfort, Sport und Sport Plus. Die Fahrwerksapplikation tendiert klar in Richtung straff, selbst in Stellung Comfort. Trotzdem reicht der Restkomfort für ein Sport-Coupé. Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist in sich stimmig und spiegelt die Professionalität der M-GmbH wieder. Wer es ambitionierter schätzt, wählt die Einstellung Sport. Dann werden die Dämpfer sehr straff. Die Sportlichkeit nimmt zu, komfortabel kann man die Abstimmung dann aber nicht mehr nennen. Diese Straffheit lässt sich mit der Einstellung Sport Plus noch toppen. Die Federung wird prügelhart - wirklich sinnvoll erscheint diese Vorwahl nur für den Betrieb auf der Rennstrecke. Auf Landstraßen sorgt Sport Plus gerne mal dafür, dass die Räder auf Bodenwellen Haftung verlieren. Aufbaubewegungen gibt es beim M4 kaum, weder auf langen Wellen, noch in Kurven oder beim Beschleunigen und Bremsen. Schnelles Ansprechen bei kurzen Wellen und auf einzelne Hindernisse liegen dem Coupé nicht. Städtischer Verkehr funktioniert hingegen wieder recht gut, selbst auf Kopfsteinpflaster.

1,3

Sitze

⊕ Der M4 ist serienmäßig mit hervorragend konturierten M-Sportsitzen ausgestattet. Die straff gefederten Vordersitze sorgen für einen hohen Sitzkomfort und bieten eine optimale Körperunterstützung, dabei ist auch der Seitenhalt in Kurven sehr gut. Die Wangenbreite der Lehnen lässt sich elektrisch individuell anpassen. Sie sind hoch und bis über die Schultern um den Körper herum geschnitten. Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen. Die Lordosenstützen können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Die Fuß- und Beinabstützung ist für den Fahrer einwandfrei. Er sitzt entspannt und findet auch bei forcierter Fahrweise guten Halt. Auch wenn man auf der Rücksitzbank ein beengtes Gefühl hat, die Sitzgelegenheit wäre einwandfrei. Die beiden Einzelsitze sind schön ausgeformt, nur im Lendenbereich stört eine Kante. Die Flächen sind lang und unterstützen die Schenkel sehr gut.

2,8

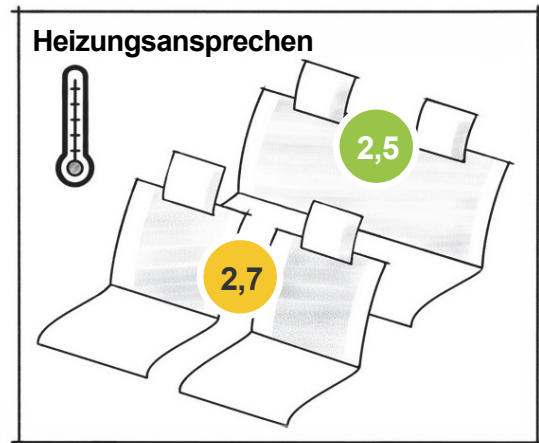
Innengeräusch

Lärmempfindlich darf man als potenzieller M4-Fahrer nicht sein. Bei 130 km/h werden im Innenraum bereits 70,8 dB(A) gemessen. Und das bei geschlossenen Abgasklappen. Bei dieser Geräuschkulisse ist der M4 auch noch einigermaßen langstreckentauglich. Wählt man das Sport-Profil des Motors, öffnen die Abgasklappen und Insassen wie Umland können sich akustisch von der Mächtigkeit des Triebwerks überzeugen. Unter Last brüllt der Motor frei heraus, Lastwechsel quittiert er mit massivem Knallen aus den Endrohren.

⊕ Wind- und sonstige Fahrgeräusche sind kaum vorhanden.

2,0 Klimatisierung

- + Bei der Zwei-Zonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer die Temperatur und Luftverteilung separat regeln. Die Heizleistung beim ADAC Heizungstest kann noch als gut bezeichnet werden. Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschtaltung, Aktivkohlefilter sowie einen Sonnen- und Beschlagssensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden.
- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich weder öffnen noch ausstellen.



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

1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

- + Bei den Fahrleistungen kann man sich beruhigt auf Superlativen beschränken. Der 3-Liter-Biturbo leistet 317 kW/431 PS. Seine 550 Nm spielen förmlich mit den gut 1,5 Tonnen des Sportcoupés. In jedem Drehzahlbereich entwickelt der Motor derart immense Kraft, dass es schwierig wird, diese bis auf den Asphalt zu bekommen. Will man den legalen Rahmen nicht sprengen ist der M4 für den öffentlichen Straßenverkehr eigentlich schon eine Nummer zu groß. Für den gelegentlichen Ausritt auf Rennstrecken eignet er sich aber hervorragend. Den Sprint von 60 auf 100 km/h meistert der BMW in sagenhaften 2,2 Sekunden.

1,8 Laufkultur

- + Die Laufkultur der Reihensechszylinder ist gut. Vibrationen vom Triebwerk werden im Innenraum kaum wahrgenommen. Mit offenen Abgasklappen (Sport-Programm) knurrt und dröhnt der Motor, vor allem bei hohen Drehzahlen. Wechselt man in den Schiebepetrieb gesellt sich deutliches Knallen aus dem Abgasstrang dazu. Mag man ruhig reisen, lässt man die Klappen geschlossen. Dann verhält sich der Turbomotor recht unauffällig.

1,2 Schaltung

- + Das siebenstufige Doppelkupplungs-Getriebe lässt sich individuell auf die Wünsche des Fahrers anpassen. Vorgewählt wird per Joystick in der Mittelkonsole. Die Bedienung gibt keine Fragen auf, um die Parksperre zu verwenden muss der Motor allerdings gewöhnungsbedürftig mit eingelegtem Gang abgestellt werden. Stoppt man in Neutralstellung, so erscheint eine Warnmeldung in der Instrumenteneinheit. Die Gänge werden automatisch gewechselt oder an den Lenkrad-Schaltwippen durchgetippt. Der geschaltete Gang wird in beiden Fällen dem Fahrer angezeigt. Die Schaltgeschwindigkeit kann in drei Stufen eingestellt werden. Auf langsamster Stufe werden die Gänge sänftenartig gewechselt, der Schaltprozess nimmt aber auch etwas Zeit in Anspruch. Wählt man die höchste Schaltgeschwindigkeit, so wird die Übersetzung im Bruchteil einer Sekunde geändert. Die Fahrzeuginsassen haben dabei das Gefühl, als ob im Triebstrang eine Explosion stattfindet - der Schaltkomfort ist dann deutlich reduziert. Mit der Lauch-Control gelingen die Starts aus dem Stand ohne Zeitverlust.

1,8

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufung des Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes lässt nicht viel Raum für Kritik. Die Abstufung ist in sich stimmig, für jeden Fahrzustand steht die passende Schaltstufe zur Verfügung. Einziger Kritikpunkt: Der Drehzahlsprung zwischen erstem und zweitem Gang ist etwas groß gewählt, was beim Zurückschalten unter Umständen etwas nervt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit gerade einmal 2.400 Touren. Das niedrige Drehzahlniveau hilft dabei, auf langen Reisen nicht unnötig Kraftstoff zu verschwenden.

1,4

FAHREIGENSCHAFTEN

1,4

Fahrstabilität

⊕ Die Ingenieure der M-GmbH sind nicht nur für ihre Künste beim Motorenbau bekannt, auch die Fahrwerksabstimmungen gehören seit den Anfangszeiten zum Fahraktivsten was unter Autos geschraubt wird. Beim neuen M4 bestätigt sich die alte Regel erneut. Einen plötzlichen Spurwechsel absolviert das Coupé auch bei hohen Geschwindigkeiten ohne jegliche Nervosität, souverän und absolut beherrschbar. Auch beim ADAC Ausweichtest zeigt sie sich von ihrer besten Seite. Der BMW ist weitgehend neutral, nur beim sanften Gegenlenken entwickelt er eine minimale Übersteuertendenz, bleibt aber in jeder Phase problemlos kontrollierbar. Bei Spurrillen ist der Geradeauslauf nicht immer 100 % perfekt. Trotz einer gewaltigen Bereifung drohen selbst im vierten Gang die Hinterräder noch den Grip zu verlieren. Die Traktionskontrolle stabilisiert zwar zuverlässig, wer aber auf vehemente Elektronik-Eingriffe verzichten will, sollte in den unteren Gängen das Gaspedal mit Verstand bedienen. In schnell gefahrenen Kurven bleibt der M4 sehr lange neutral - der Grenzbereich liegt hoch. Geht man an die physikalischen Grenzen, so reißt irgendwann an der Vorderachse die Haftung ab und der BMW beginnt gut kontrollierbar zu überschieben. Lastwechselreaktionen waren nicht zu beobachten.

ADAC-Ausweichtest



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.

1,7

Lenkung*

⊕ Die Lenkung des Sportlers ist einwandfrei zentriert und reagiert derartig spontan bereits auch kleine Lenkwinkel, dass man Gefahr läuft einen zu geringen Radius einzuschlagen. Zielgenauigkeit und Lenkgefühl sind M-typisch auf Top-Niveau. Die Lenkcharakteristik lässt sich in drei Stufen einstellen. Die Comfort-Stellung erlaubt müheloses Rangieren mit wenig Kraftaufwand, in der Einstellung Sport wird die Servounterstützung reduziert - der Fahrer bekommt wesentlich mehr Rückmeldung. Wählt man Sport Plus, so ist eine Servounterstützung nur noch andeutungsweise zu erkennen. Die Lenkung geht sehr schwer und ist nur noch für Puristen geeignet, die den M4 vorzugsweise auf der Rennstrecke bewegen. Die Übersetzung ist sehr direkt gewählt. Von Anschlag zu Anschlag sind gerade einmal etwas mehr als zwei Lenkradumdrehungen nötig.

⊖ Mit zwölf Metern fällt der Wendekreis des heckgetriebenen Mittelklasseautos unerklärlich groß aus.

1,2 Bremse

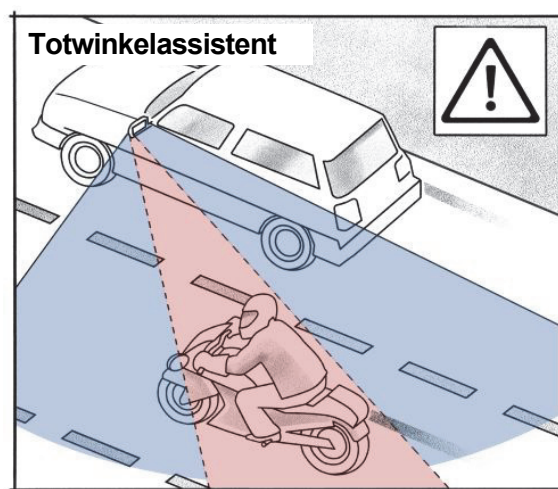
⊕ Der Testwagen war mit der optionalen M Carbon-Keramik-Bremse ausgestattet. Diese Option schlägt mit 7.300 Euro zu Buche und ist nur in Verbindung mit den größeren 19-Zoll-Rädern erhältlich, die je nach Ausführung zusätzlich rund 2.000 Euro kosten. Wer diese Beträge nicht scheut, bekommt aber ein beeindruckendes Resultat. Alleine die Optik überzeugt. Die riesigen Bremssättel der Vorderachse füllen die großen 19-Zöller komplett aus. Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 34,8 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Super Sport der Größen 255/35 R19 92Y vorn und 275/35 R19 100Y hinten. Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ausgezeichnet. Durch die "Dynamische Brems Control - DBC" bleibt das Fahrzeug selbst beim Bremsen in Kurven absolut stabil.

1,4 SICHERHEIT

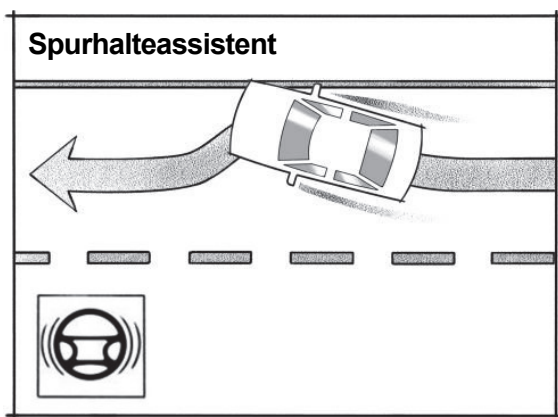
1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben dem obligatorischen elektronischen Stabilitätsprogramm und dem Bremsassistenten ist der M4 serienmäßig mit einem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Serienmäßig gibt es LED-Scheinwerfer, dynamisches Kurven- sowie Abbieglicht 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. Unter 60 km/h bremst der BMW selbständig vor Personen und Fahrzeugen (Option Driving Assistant). 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. Die LED-Rückleuchten werden auch bei schlechten Witterungsverhältnissen sehr gut wahrgenommen. Steht das Getriebe 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. Beim M-Modell gibt es keinen radargestützten Notbremsassistenten. Zudem sind Runflat-Reifen und der Müdigkeitswarner nicht erhältlich.



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.

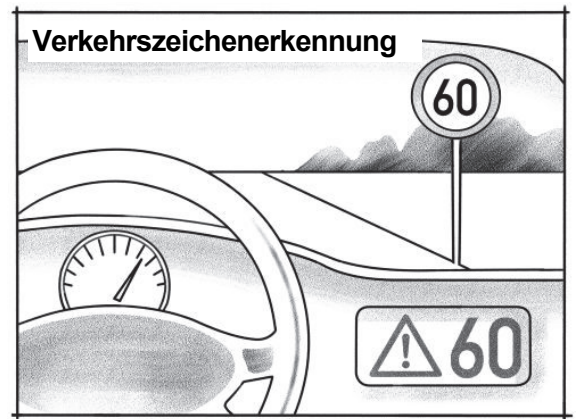


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

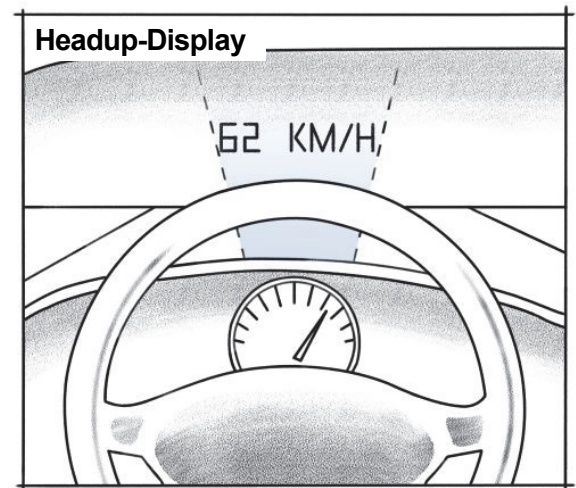
1,4 Passive Sicherheit - Insassen

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 M4 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 1,80 m optimalen Schutz. Sie sind nah am Kopf platziert und halten somit das Risiko von Halswirbelerkrankungen 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. Das Sicherheitspaket Active Protection leitet bei einer drohenden Kollision 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.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



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.

1,6 Kindersicherheit

Die 3er Limousine erreicht beim ADAC Crashtest im Bereich Kindersicherheit 84 % der möglichen Punkte. Für den M4 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 serienmäßig deaktivierbar, wodurch auch dieser Sitz für Kinderrückhaltesysteme verwendet werden kann. Der Einbau von sehr hohen Kindersitzen ist möglich, wenn auch nur gerade noch so. Alle Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Alle Plätze sind vom Fahrzeughersteller zur Montage von Kindersitzen aller Klassen frei gegeben.

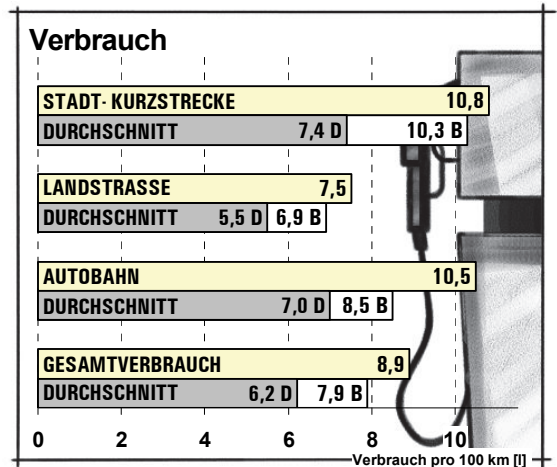
1,9 Fußgängerschutz

⊕ Die 3er Limousine saht beim ADAC Crashtest im Bereich Fußgängerschutz 78 % der möglichen Punkte ab. Der M4 sollte ähnlich gut abschneiden.

3,5 UMWELT/ECOTEST

5,1 Verbrauch/CO2*

– Beim Verbrauchskapitel enden die Lobeshymnen. Lässt man den M4 gleichmäßig rollen, halten sich die Verbrauchswerte in akzeptablen Grenzen. Fordert man dem Turbo-Triebwerk aber Leistung ab, so schießt der Verbrauch in utopische Höhen. Beim ADAC EcoTest erreicht der M4 einen kalkulatorischen CO₂-Ausstoß von 246 g/km und somit nur 9 Punkte. Der daraus ermittelte Testverbrauch liegt bei 8,9 Litern auf 100 Kilometer. Dieser teilt sich auf in 10,8 Liter innerorts, 7,5 Liter außerorts und 10,5 Liter auf Autobahnen.



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

1,9 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf erfreulich niedrigem Niveau. Der Lohn sind 41 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Insgesamt kann der M4 im ADAC EcoTest nur 50 Punkte einfahren, was gerade so für drei Sterne reicht.

5,2 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der hohe Verbrauch von teurem Super Plus führt unweigerlich zu sehr hohen Betriebskosten.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

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

2,2 Wertstabilität*

+ Auch wenn sich der Name verändert hat, der M4 tritt das Erbe des M3 an. Das Kultobjekt M3 war immer bis ins hohe Alter ein gefragter Gebrauchtwagen. So wird es auch dem Nachfolger ergehen - trotz neuem Namen. Ein stabiler Restwertverlauf ist fast garantiert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

Bei einem Grundpreis von 76.100 Euro bleibt der M4 ein Auto für Idealisten. Mit Nutzwert kann der Preis im Straßenverkehr nicht gerechtfertigt werden. Wenn die Aufpreisliste auch für ein Auto aus dem Hause BMW kurz ausfällt die Preise sind gesalzen. So erreicht unser Testwagen einen sechsstelligen Gesamtpreis.

5,5 Fixkosten*

Egal, wie man den M4 versichert, teuer wird es immer (KH: 18/VK: 30/TK: 32). Zudem werden pro Jahr 258 Euro an Kfz-Steuer fällig.

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

Der Unterhalt des BMW M4 ist extrem teuer. In jeder Einzelwertung schneidet er sehr schlecht ab. Der gute prozentuale Werterhalt wird von dem hohen Anschaffungspreis relativiert.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	420i	428i	435i	420d	425d	430d Steptronic	435d xDrive Steptr.	M4
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2979	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993	6/2979
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	180 (245)	225 (306)	135 (184)	160 (218)	190 (258)	230 (313)	317 (431)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	400/1200	380/1750	450/1500	560/2000	630/1500	550/1850
0-100 km/h[s]	7,3	5,9	5,4	7,5	6,7	5,5	4,7	4,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	236	250	250	240	247	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,1 SP	6,6 SP	7,9 SP	4,7 D	5,0 D	4,9 D	5,4 D	8,8 SP
CO2 [g/km]	144	154	185	124	131	129	143	204
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/27	17/23/27	17/25/27	20/24/27	20/25/27	20/25/27	21/27/27	18/30/32
Steuer pro Jahr [Euro]	138	158	240	248	262	353	381	278
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	789	872	1018	783	845	946	1044	1410
Preis [Euro]	35.750	41.100	47.800	39.200	42.700	49.300	54.300	72.200

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2979 ccm
Leistung	317 kW (431 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	550 Nm
bei	1850 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/40R18ZR/275/40R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	255/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9/12 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,8/7,5/10,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	194 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	246 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4671/1870/1383 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1625 kg/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/715 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	670 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	190 Euro
Monatliche Werkstattkosten	150 Euro
Monatliche Fixkosten	198 Euro
Monatlicher Wertverlust	899 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.437 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/30/32
Grundpreis	76.100 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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 CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	3.900 Euro ^o
elektronische Dämpferkontrolle	1.900 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	980 Euro ^o
Kurvenlicht	Serie
LED-Abblendlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch	750 Euro ^o
PRE-SAFE (Active Protection)	350 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	560 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung	320 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.390 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	840 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	ohne Aufpreis

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	1,4
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,4
Alltagstauglichkeit	3,3	Lenkung*	1,7
Sicht	2,3	Bremse	1,2
Ein-/Ausstieg	3,4	Sicherheit	1,4
Kofferraum-Volumen*	3,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	1,6
Innenraum	2,0	Fußgängerschutz	1,9
Bedienung	1,1	Umwelt/EcoTest	3,5
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	5,1
Raumangebot hinten*	5,0	Schadstoffe	1,9
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	1,9		
Federung	2,1	AUTOKOSTEN	5,2
Sitze	1,3	Betriebskosten*	5,5
Innengeräusch	2,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	2,0	Wertstabilität*	2,2
Motor/Antrieb	1,2	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	0,6	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Schaltung	1,2		
Getriebeabstufung	1,8	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	