



BMW X4 xDrive35d Steptronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (230 kW / 313 PS)

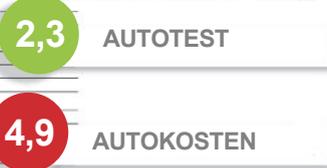
Mit dem X4 bietet BMW nach dem X6 das zweite SUV mit Coupé-Silhouette an. Vorn sind die Platzverhältnisse großzügig bemessen, im Fond fallen diese aber aufgrund der flachen Dachlinie nur durchschnittlich aus. Das Ladeabteil hat ebenfalls ein im Klassenvergleich nur zufriedenstellendes Volumen. Das optionale adaptive Fahrwerk besitzt eine straffe Grundabstimmung, bietet aber genügend Restkomfort. Dank der serienmäßigen variablen Sportlenkung lässt sich der X4 agil bewegen. Angeboten wird er ausschließlich mit Allradantrieb. Bei den Motorisierungen kann man zwischen jeweils drei Otto- und Dieselmotoren wählen. Getestet wurde der BMW mit dem größten Diesellaggregat, das maximal 313 PS leistet, und der Acht-Gang-Sportautomatik. Damit kann der BMW beste Werte bei den Fahrleistungen einfahren, aber mit einem Durchschnittsverbrauch von 8,0 Liter auf 100 km im EcoTest nicht überzeugen. Der Anschaffungspreis liegt bei mindestens 60.100 Euro, was sehr teuer ist. Xenonscheinwerfer und eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik gibt es serienmäßig. Für empfehlenswerte Extras wie das adaptive Kurvenlicht, den Driving Assistant Plus mit Notbremssystem und das Head-up-Display verlangt BMW Aufpreis. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: u. a.: Audi Q5, Infiniti QX50, Range Rover Evoque Coupé, Mercedes GLA, Porsche Macan, Volvo XC60.

- +** hohe Anhängelast, Xenonlicht serienmäßig, sehr gute Fahrleistungen, hohes Sicherheitsniveau
- unübersichtliche Karosserie, großer Wendekreis, hoher Verbrauch, hohe Autokosten, keine vollwertige dritte Kopfstütze im Fond



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



⊕ Die Verarbeitung macht insgesamt einen guten Eindruck, ist bei genauer Betrachtung aber nicht tadellos. Die Anbauteile sind alle ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet, allerdings ist der Kofferraumboden nicht optimal befestigt. Hebt man ihn hinten an, lässt er sich einfach herausziehen. Die Türausschnitte sind sauber nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch nicht so schnell. Zudem besitzen die lackierten Schweller Kratzschutzleisten. Der Innenraum zeigt sich ebenfalls gut verarbeitet, wenn auch die verwendeten Materialien nicht gänzlich dem erwarteten Qualitätsanspruch entsprechen. Die oberen Bereiche der Armaturentafel und der Türen sind geschäumt und die Dachsäulen (A und B) sind mit Stoff verkleidet. Optionale Holz- und Aluapplikationen sowie die Lederausstattung werten das Interieur optisch auf. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell - auch der restliche Unterboden ist großflächig verkleidet. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen, der Deckel kann einfach abgeschraubt werden. Dank speziellem Fehlbetankungsschutz ist ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff nicht möglich. An den Fahrzeugflanken sind Leisten angebracht, die vor fremden Fahrzeugtüren schützen - diese könnten allerdings für einen noch besseren Schutz etwas höher positioniert sein. An den Stoßfängern sind austauschbare Einlagen angebracht, die bei kleinen Parkremplern Schutz bieten und einzeln ausgetauscht werden können. Die Motorhaube lässt sich einfach im Innenraum entriegeln, es muss aber vorn die mechanische Verriegelung gesucht werden. Bei anderen BMW-Modellen muss man nur die Entriegelung innen zweimal ziehen, dann kann die Haube geöffnet werden.

⊖ Im Innenraum wurden zum Teil Kunststoffe verwendet, die hart und kratzempfindlich sind. So zum Beispiel die unteren Teile der Türverkleidungen vorn wie hinten.

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der X4 gut ab, wenn auch die tatsächliche Zuladung mit 495 kg nur durchschnittlich ausfällt. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz. Letzterer ist allerdings unbequem und eignet sich nur für Kurzstrecken. Der X4 ist serienmäßig mit Reifen mit Notlaufeigenschaften ausgestattet, wodurch nach einer Reifenpanne die Weiterfahrt bis zur Werkstatt möglich ist.

⊕ Mit einer Tankfüllung (67 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 835 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nur gegen Aufpreis (nicht am Testwagen). Die zulässige Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt 100 kg, dadurch lassen sich auch z. B. zwei E-Bikes mittels Heckträger transportieren. Gebremste Anhänger dürfen bis maximal 2.400 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden.

⊖ Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens, wodurch ein Räderwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

2,7 Sicht

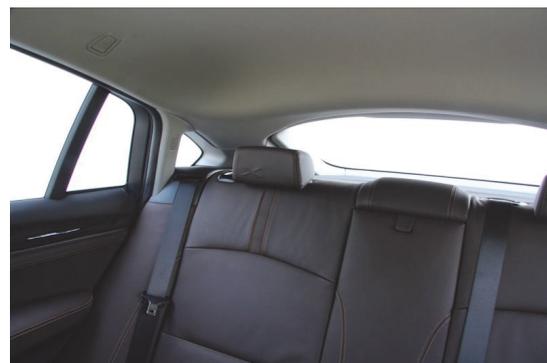
Durch die hohe Sitzposition kann man das Verkehrsgeschehen gut überblicken, allerdings zeigt sich die Karosserie des X4 insgesamt sehr unübersichtlich. Während das vordere Ende noch akzeptabel abschätzbar ist, entzieht sich das Heck vollkommen dem Blick des Fahrers. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug zufriedenstellend wahrnehmen. Abhilfe beim Rangieren bieten die optionalen Parksensoren an Front und Heck sowie die aufpreispflichtige Rückfahrkamera. Gegen weiteren Aufpreis kann ein Parkassistent geordert werden, der das Fahrzeug in parallel zur Fahrbahn liegende Lücken lenkt (nicht im Testfahrzeug). Zudem ist das Surround View erhältlich (nicht im Testwagen). Es realisiert ein 360° Bild aus der Vogelperspektive, das ebenfalls beim Rangieren hilft.

⊕ Der X4 ist serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern mit LED-Tagfahrlicht ausgestattet. In Verbindung mit dem optionalen adaptiven Kurvenlicht, mit Abbiegelicht und Fernlichtassistent wird die Fahrbahn sehr gut ausgeleuchtet. Der Fernlichtassistent ermöglicht es dauerhaft mit Fernlicht zu fahren, da andere Verkehrsteilnehmer ausgeblendet werden. Die Außenspiegel bieten ein großes Sichtfeld nach hinten und besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blenden sowohl die Außen- als auch der Innenspiegel automatisch ab (beides gegen Aufpreis). Die Scheibenwischer haben einen großen Wirkungsbereich und reinigen die Windschutzscheibe zuverlässig.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der X4 nicht überzeugen. Die Dachsäulen fallen insgesamt nicht schmal aus, besonders massiv ist allerdings die C-Säule gestaltet - da bringt auch das kleine Fenster in der Säule kaum Vorteile. Die Sicht nach schräg hinten wird stark eingeschränkt. Darüber hinaus lassen sich die äußeren Kopfstützen nicht vollständig versenken und behindern den Blick nach hinten. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt aufgrund der kleinen Heckscheibe ebenfalls klein aus. Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich aufgrund des hohen Hecks kaum wahrnehmen.

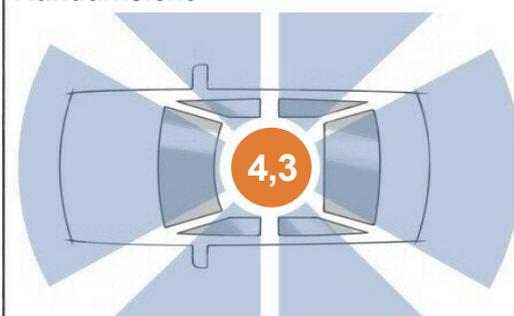
2,9 Ein-/Ausstieg

Der X4 ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet, optional ist der Komfortzugang erhältlich. Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben, das Fahrzeug lässt sich mittels Sensoren in den Vordertüren öffnen. Das Ein- und Aussteigen klappt insgesamt zufriedenstellend. Die Türen besitzen vorn drei, hinten aber nur zwei Rastungen und werden an Steigungen nicht immer zuverlässig gehalten. Die Sitze liegen vorn in guter Höhe. Man muss aber die Beine weit anheben, da der Schweller breit ausfällt und sehr hoch liegt. Der Abstand zwischen den Sitzflächen und dem Dach ist zufriedenstellend.

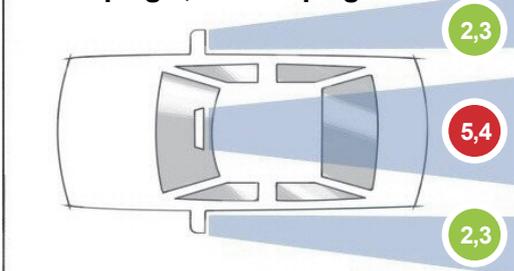


Trotz der erhöhten Sitzposition ist der X4 äußerst unübersichtlich.

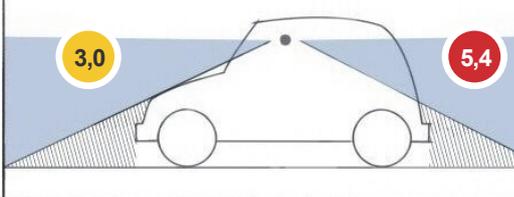
Rundumsicht



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

In den Fond gelangt man akzeptabel, hier stören die hohen Schweller, der in den Einstiegsbereich hineinragende Radlauf und die stark ausgeformten Lehnenwangen etwas. Im Fond sollten große Personen beim Einsteigen auf den Kopf achten, damit dieser nicht am Dach gestoßen wird.

- ⊕ Nach dem Aussteigen und dem Aufsperrern des Fahrzeugs beleuchten die Scheinwerfer für eine gewisse Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug. In Verbindung mit dem Komfortzugang gibt es auch kleine LED-Leuchten an den Türgriffen.
- ⊖ Es fehlen an allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein- und Aussteigen erleichtern würden.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen bis zu 395 Liter in das Ladeabteil. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unters Dach, fasst er 465 Liter. Dann passen bis zu neun handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen fasst das Ladeabteil bis zur Fensterunterkante 750 Liter. Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, finden bis zu 1.205 Liter Platz. Unter dem Kofferraumboden finden noch etwa 20 Liter Platz.



Mit nur 395 l Volumen bietet der Kofferraum des X4 nur geringfügig weniger Platz für das Gepäck als der Konzernbruder BMW X3 (400 l).

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Bei der Kofferraum-Zugänglichkeit schneidet der X4 gut bis zufriedenstellend ab. Die Heckklappe öffnet und schließt elektrisch und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m genügend Platz darunter. Die Öffnungsweite der Heckklappe kann in fünf Stufen über das iDrive eingestellt werden. Dadurch soll vermieden werden, dass die Klappe z. B. an der Garagendecke anstößt. Praktisch ist, dass man die Klappe (in Verbindung mit dem schlüssellosen Zugangssystem) auch öffnen kann, indem man seinen Fuß unter die Stoßstange hält, wenn man die Hände gerade nicht frei hat (nur wenn der Schlüssel mitgeführt wird). Die Ladeöffnung ist sehr hoch, weist aber nur eine durchschnittliche Breite auf. Das Ladeabteil selbst weist ebenfalls durchschnittliche Maße in Höhe und Breite auf. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen. Zum Ausladen muss das Gepäck nicht weit angehoben werden, da sich der Ladeboden nur knapp 9 Zentimeter unter der Ladekante befindet. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen ist der Ladeboden nahezu eben und kann gut genutzt werden. Das Ladeabteil ist mit zwei Lampen, je eine links und rechts ausreichend beleuchtet.
- ⊖ Die Ladekante liegt 78 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut zum Einladen weit angehoben werden muss. Große Personen sollten beim Einladen auf den Kopf achten, damit dieser nicht am abstehenden Schlossbügel gestoßen wird.

1,9 Kofferraum-Variabilität

- ⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig dreigeteilt umlegen, was auch den Transport langer Gegenstände erleichtert. Dies ist von vorn ohne großen Kraftaufwand möglich. Dank des optionalen Ablagenpakets lassen sich kleine Gegenstände problemlos sicher befestigen. Darin enthalten sind ein Schienensystem mit verschiebbaren Zurrösen, ein Spannetz und ein Netz in der linken Seitenverkleidung, ein Gummiband und ein Fach rechts.

Darüber hinaus gibt es Taschenhaken und etwas Platz unter dem Kofferraumboden. Im Paket ist auch eine faltbare Textil-Klappbox enthalten, die unter dem Kofferraumboden verstaut werden kann.

2,0 INNENRAUM

1,5 Bedienung

Das Cockpit des X4 ist übersichtlich und die Bedienelemente liegen günstig, wenn die Schalter zum Teil auch größer ausfallen dürften. Mit den Grundfunktionen kommt man nach kurzer Eingewöhnung zurecht, da das i-Drive Bediensystem aber viele Einstellmöglichkeiten bietet, ist insgesamt eine intensivere Eingewöhnung notwendig. Mit dem optionalen Navigationspaket ConnectedDrive (im Testwagen), werden auch Onlinedienste angeboten. Diese sind ab Erstzulassung für zwei Jahre verfügbar, dann wird die Laufzeit automatisch um ein Jahr verlängert, wenn diese nicht gekündigt wird. Zu den ConnectedDrive Services gehören unter anderem: Zugriff auf E-Mails, Wetterinformationen, Routenplanung sowie eine Einbindung von Smartphones mit entsprechenden BMW Apps. Darüber hinaus ist gegen weiteren Aufpreis ein Internetzugriff mittels i-Drive-Controller möglich (im Testfahrzeug). Dieser Dienst ist ab Erstzulassung allerdings nur ein Jahr verfügbar und muss dann kostenpflichtig verlängert werden (keine automatische Verlängerung).

⊕ Das Lenkrad lässt sich manuell in Höhe und Weite einstellen, der Wählhebel liegt gut zur Hand und auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Start-Stopp-Knopf wird etwas vom Lenkrad verdeckt, ist aber beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Das Licht wird mittels Drehschalter links vom Lenkrad oder alternativ vom Lichtsensor aktiviert. Gegen Aufpreis ist auch das Fernlicht sensorgesteuert. Die Nebellampen werden durch separate Tasten eingeschaltet, die beim Lichtschalter positioniert sind - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Gegen Aufpreis sind auch die Scheibenwischer vorn sensorgesteuert - der Sensor kann über eine Taste im rechten Lenkstockhebel aktiviert und deaktiviert werden. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind klar gegliedert. Der Bordcomputer informiert über wichtige Betriebszustände, wie den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, die Motorhaube oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer informiert. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die gewählte Geschwindigkeit im Kombiinstrument und im optionalen Head-Up-Display angezeigt. Ein nettes Detail ist die zusätzliche Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring. Das 8,8 Zoll-Farbdisplay des optionalen Navigationssystems (Professional) ist optimal angeordnet. Gesteuert wird das Audio-/Navigationssystem mittels i-Drive System, das nun auch eine Touch-Oberfläche besitzt - Buchstaben und Zahlen lassen sich handschriftlich eingeben. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden - diese Stationstasten liegen inklusive der Lautstärkenregelung beim X4 unterhalb des Klimaanlagebedienteils. Die Klima-Bedienelemente liegen gut in der Höhe und geben keine Rätsel bei der Bedienung auf, wenn auch die Schalter etwas klein geraten sind. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert und die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Die Vordersitze lassen sich serienmäßig elektrisch einstellen. Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik und lassen sich auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe noch bedienen. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter im Dunkeln beleuchtet. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen (Anklappfunktion im Umfang Innen- und Außenspiegel automatisch abblendend). Es gibt vorn wie hinten serienmäßig Leselampen, Ambientelicht, Make-Up-Leuchten und beleuchtete Fußräume.



Der Fahrerplatz überzeugt durch gute Verarbeitung und Funktionalität.

Vorn gibt es praktische Ablagen: In die Türfächer passen große Wasserflaschen und das Mittelfach fällt groß aus. Im Fond gibt es Lehnennetze und Becherhalter in der umgelegten Mittellehne.

– Der Fahrer muss sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da in der linken Tür der praktische Griff fehlt, diesen gibt es nur rechts. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Anschnallen. Das beleuchtete Handschuhfach fällt klein aus.

2,1 Raumangebot vorne*

+ Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus, Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m haben genügend Beinfreiheit - die Kopffreiheit fällt etwas großzügiger aus. Die Innenbreite ist im Klassenvergleich großzügig bemessen. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm, wenn es auch durch die wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert wird.

2,7 Raumangebot hinten*

Im Fond fallen die Platzverhältnisse im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Die flache Dachlinie limitiert die maximale Personengröße auf 1,85 m. Die Beinfreiheit fällt etwas großzügiger aus, wenn die Vordersitze auf 1,85 m Größe eingestellt sind. Die Innenbreite ist gut, das Raumgefühl aber durch die flache Dachlinie nur zufriedenstellend.



4,0 Innenraum-Variabilität

Für den X4 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

Auf den äußeren hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

2,0 KOMFORT

2,2 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den X4 eine sportliche Fahrwerksabstimmung (ohne Tieferlegung) und das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk (Dynamische Dämpfer Control) erhältlich. Dann kann die Dämpfercharakteristik in drei Modi (Comfort, Sport, Sport+) vorgewählt werden. Im Comfort-Modus spricht die Federung etwas feiner an, kurze Wellen lassen den X4 aber dennoch etwas nervös wirken. Dann hat die Karosserie auch etwas ausgeprägtere Aufbaubewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sowie in schnell durchfahrenen Kurven. Im Sport und Sport+ Modus dringen feine Unebenheiten und Querfugen noch deutlicher durch, dafür sind aber die Karosserieneigungen weniger ausgeprägt. Der Comfort-Modus empfiehlt sich bei niedrigeren Geschwindigkeiten und auf schlechteren Fahrbahnen.

+ Lange Wellen bringen den X4 nicht aus der Ruhe, bei höheren Geschwindigkeiten ist aber eine leichte Nachschwingtendenz vorhanden. Einzelhindernisse und Querfugen werden gut gefiltert und dringen nur wenig bis zu den Insassen durch. Raue Fahrbahnbeläge und Kopfsteinpflaster absorbiert die Federung ordentlich, wenn auch das Kopfsteinpflaster leicht am Lenkrad spürbar ist. Der Langsamfahrkomfort ist angenehm.

1,8

Sitze

Serienmäßig ist der X4 mit höheneinstellbaren Sitzen vorn ausgestattet - beim 435 erfolgt die Einstellung sogar elektrisch (mit Memory-Funktion). Der Testwagen war mit optionalen Sportledersitzen ausgestattet. Gegen weiteren Aufpreis sind für die Vordersitze in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen erhältlich (nicht im Testwagen).

+ Die optionalen Sportsitze lassen sich in der Höhe und in der Neigung einstellen. Zudem kann die Sitzfläche manuell verlängert werden und auch die Seitenwangen lassen sich in der Breite justieren. Dadurch finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die körpergerecht gestalteten Sitze bieten eine gute Rückenunterstützung und sind angenehm gepolstert. Die hohen Lehnen zeigen sich stark konturiert, wodurch auch der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven gut ist. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank eines stabilen Trittbretts sehr gut abstützen. Im Fond zeigen sich die Sitze zufriedenstellend konturiert, die Lehnen sind auch hier hoch. Die Polsterung ist auf den äußeren Plätzen straff aber nicht unbequem. Die Sitzposition geht in Ordnung, man wünscht sich aber etwas mehr Oberschenkelaufgabe.

- Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

1,9

Innengeräusch

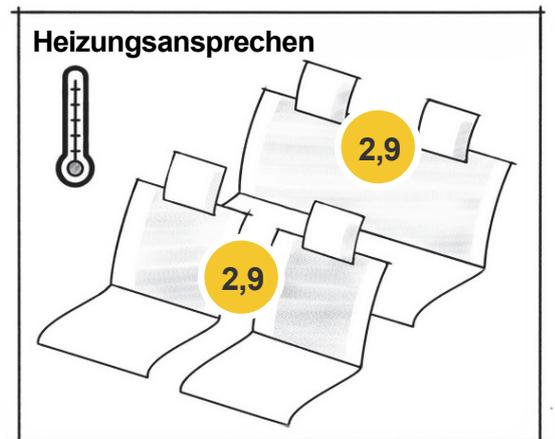
+ Die Innenraumgeräusche sind angenehm niedrig. Bei 130 km/h wurde im Innenraum ein Pegel von 67,3 dB(A) gemessen. Reifen- und Fahrwerksgeräusch werden kaum im Innenraum wahrgenommen. Das Aggregat arbeitet im Hintergrund, wird aber präsenter, wenn man es fordert. Windgeräusche fallen nicht unangenehm auf, steigen aber mit den Geschwindigkeiten etwas an.

2,0

Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der X4 xDrive35d Steptronic zufriedenstellend ab, die Karosserie wird gleichmäßig erwärmt. Vorn wie hinten werden die Fußbereiche schneller erwärmt als der restliche Innenraum, das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.

+ In Verbindung mit der getesteten Motorisierung ist der BMW serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können die Wunschtemperatur separat einstellen, die Luftverteilung erfolgt allerdings für beide gemeinsam. Die Intensität der Automatik kann in fünf Stufen eingestellt werden. Die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert und ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.



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

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

⊕ Bei den Fahrleistungen gibt der X4 xDrive35d Steptronic mit einer Maximalleistung von 313 PS (bei 4.400 1/min) und einem Drehmoment von 630 Nm (bei 1.500 1/min) ein sehr gutes Bild ab. Den simulierten Überholvorgang (60 auf 100 km/h) absolviert der BMW in 3,2 Sekunden.

1,8 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Dreiliter-Sechszylinders ist gut, wenn auch unter Last leichte Vibrationen am Lenkrad und an den Pedalen spürbar sind. Dröhnen verkneift sich der Diesel weitgehend, das ist nur unter Last bei niedrigen Drehzahlen leicht zu vernehmen. Insgesamt ist der Selbstzünder ein angenehmer Wegbegleiter.

1,1 Schaltung

⊕ Der X4 xDrive35d Steptronic ist serienmäßig mit der Achtgang-Sportautomatik ausgestattet. Die Automatik spricht spontan an und schaltet die Gänge zügig und weitgehend ruckfrei durch. Alternativ können die Schaltstufen auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad und am Wählhebel gewechselt werden. Im EcoPro-Modus schaltet die Automatik früh und wählt Übersetzungen, die möglichst niedrige Drehzahlen realisieren. Für den Schubbetrieb gibt es eine Segelfunktion. Geht man vom Gas, wird der Motor ausgekuppelt und man rollt mit Leerlaufdrehzahl dahin. Im Sport-Modus nutzt die Automatik das gesamte Drehzahlband des Motors und schaltet spät hoch. Zudem ist der BMW serienmäßig mit einer Auto-Hold-Funktion ausgestattet. Dadurch wird beim halten an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs zeitlich unbegrenzt vermieden, betätigt der Fahrer das Gaspedal, wird die Bremse gelöst. Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert tadellos.

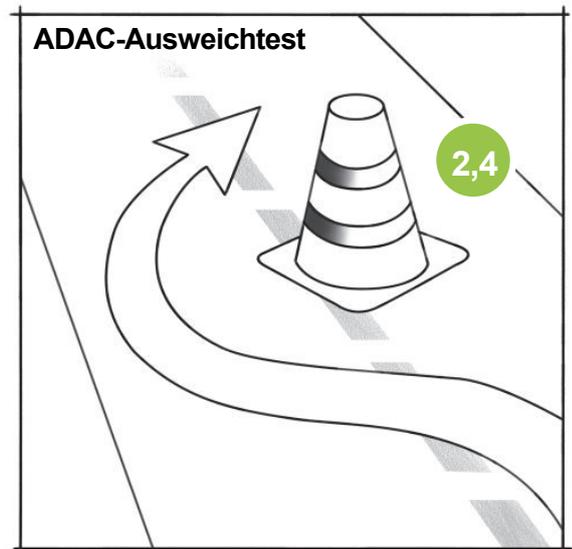
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Achtgang-Automatikgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors, es steht für jede Geschwindigkeit eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Dank der langen Übersetzung dreht der Motor im größten Gang bei 130 km/h mit nur 1.900 Umdrehungen pro Minute.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

+ Die Fahrstabilität des X4 ist gut, die Richtungsstabilität wird allerdings etwas von Spurrillen beeinflusst - diesen läuft der X4 gern nach. Plötzliche Lenkimpulse quittiert der BMW mit einem leicht nachpendelndem Heck. Beim ADAC Ausweichtest fährt der BMW ein insgesamt gutes Ergebnis ein. Der X4 reagiert gut auf den ersten Lenkbefehl und leitet den Ausweichvorgang mit einem leicht drängenden Heck ein. Beim Gegenlenken greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) zuverlässig ein, wodurch Geschwindigkeit abgebaut wird und das Fahrzeug leicht untersteuernd um das Hindernis herumfährt. Beim Einfahren in die Ausfahrgasse verhält sich der X4 absolut unkritisch. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der BMW über die Vorderräder. Wird das Gaspedal in der Kurve gehoben, so dass ein Lastwechsel entsteht, zeigt der X4 kaum Reaktionen. Dank des Allradantriebs, mit variabler Drehmomentverteilung, besitzt der X4 auch auf rutschigen Untergründen eine gute Traktion.



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.

2,4 Lenkung*

+ Der X4 ist serienmäßig mit einer variablen Sportlenkung ausgestattet, die die Übersetzung an die Geschwindigkeit anpasst. Die Lenkunterstützung lässt sich mit dem Fahrerlebnisschalter anpassen. Im Comfort-Modus ist die Lenkung leichtgängiger, bietet dem Fahrer aber auch weniger Rückmeldung - besonders bei kleineren Lenkwinkeln. Im Sport-Modus ist der erforderliche Kraftaufwand etwas höher, die Rückmeldung aber auch besser. Die Zielgenauigkeit ist gut, bei langgezogenen Kurven sind aber gelegentlich Korrekturen notwendig. Dank der variablen Übersetzung ist beim Rangieren kein hoher Kurbelaufwand notwendig, von Anschlag bis Anschlag sind es nur knapp 2,5 Umdrehungen.

- Der Wendekreis fällt mit 12,2 Metern im Klassenvergleich groß aus.

2,2 Bremse

+ Die Bremse des X4 erweist sich als standfest und belastbar. Der BMW steht nach einer Vollverzögerung aus 100 km/h nach guten 37 Metern (Mittelwert aus 10 Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy³ ZP; Größe: vo: 245/45 R19 98Y, hi: 275/40 R19 101Y). Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei Vollbremsungen in Kurven zeigt der X4 eine gute Spurtreue, im Grenzbereich schiebt er über die Vorderräder.

1,8

SICHERHEIT

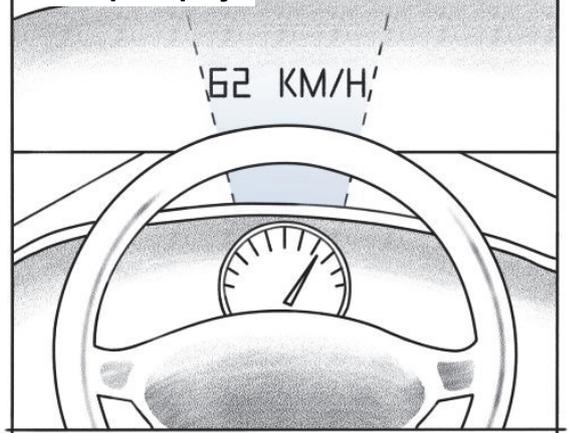
1,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der X4 ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Gefahrenbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Ab Werk besitzt der BMW eine variable Sportlenkung, die bei plötzlichem Ausweichen ein Plus an Sicherheit bieten kann. Optional ist ein Head-Up-Display erhältlich, dann werden dem Fahrer wichtige Informationen, wie z. B. die Geschwindigkeit und Warnhinweise, in der Windschutzscheibe angezeigt - dadurch schweift der Blick nicht von der Fahrbahn ab. Ein weiteres aufpreispflichtiges Extra ist die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung "Speed Limit Info inkl. Überholverbotsanzeige". Gegen Aufpreis sind der Driving Assistant und der Driving Assistant Plus erhältlich. Der Einfachere beinhaltet eine Spurverlassenswarnung (Lenkradvibrationen; ab 70 km/h) und eine kamerabasierte Kollisionswarnung mit City-Anbremsfunktion. Werden Fahrzeuge erkannt, erhält der Fahrer zunächst eine optische und im Anschluss eine akustische Warnung. Bei Fußgängern wird zudem die Bremse vorkonditioniert, damit diese schneller anspricht. Im Bedarfsfall wird eine Teilbremsung eingeleitet. Der Driving Assist Plus erkennt auch stehende Fahrzeuge und leitet bei einer drohenden Kollision nach der Warnung eine Vollbremsung ein. Zudem beinhaltet das System eine Spurwechselwarnung. Befindet sich ein Fahrzeug im toten Winkel während ein Spurwechsel eingeleitet wird, erhält der Fahrer eine optische Warnung im jeweiligen Außenspiegel. Während einer Vollbremsung blinken zunächst die Bremslichter, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Serienmäßig ist der X4 mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem und Reifen mit Notlaufeigenschaften ausgestattet. Ab Werk besitzt der X4 Bi-Xenonscheinwerfer. Gegen Aufpreis gibt es adaptives Kurvenlicht, Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer und einen blendfreien Fernlichtassistenten. Alternativ können auch adaptive LED-Scheinwerfer geordert werden (nicht im Testfahrzeug). Die Blinkerfunktion ist auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage gegeben, dadurch kann ein Richtungswechsel beim Abschleppen problemlos angezeigt werden.

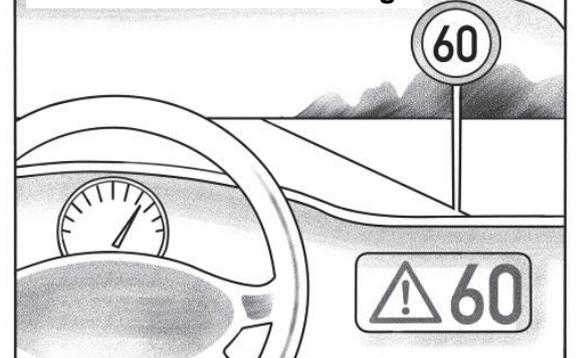
⊖ In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten/-strahler, die im Dunkeln andere Verkehrsteilnehmer auf die offenen Türen hinweisen würden.

Headup-Display



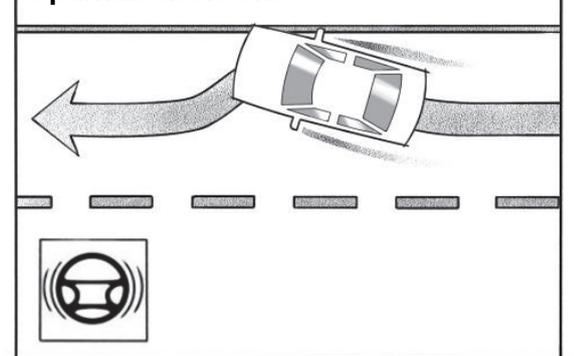
In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen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

Verkehrszeichenerkennung



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.

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.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor, es kann aber von einem guten Insassenschutz ausgegangen werden. Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,65 m guten Schutz, der Abstand zum Kopf ist durchschnittlich. Es werden nur die vorderen Insassen ermahnt sich anzuschnallen, für die Hintere fehlt diese Funktion.

⊕ Der X4 ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie Kopfairbags vorn wie hinten ausgestattet. Darüber hinaus ist der BMW serienmäßig mit einem Notrufsystem ausgestattet. Im Bedarfsfall wird automatisch (manuell ebenfalls möglich) eine Verbindung über das BMW Call Center zu einem Rettungsdienst hergestellt. Dann werden neben der aktuellen Fahrzeugposition auch Daten zur Unfallschwere übermittelt. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m guten Schutz und liegen nah am Kopf. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

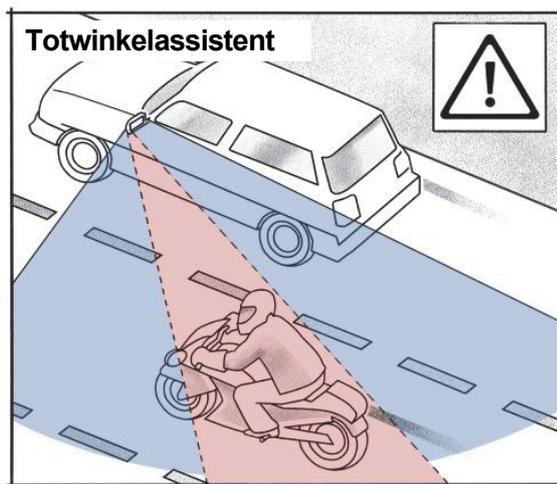
⊖ Im Fond fehlt eine dritte vollwertige Kopfstütze. Das Warndreieck ist links im Kofferraum hinter dem Seitenfach untergebracht und dadurch bei voll beladenem Kofferraum unter Umständen nicht optimal erreichbar.

1,8 Kindersicherheit

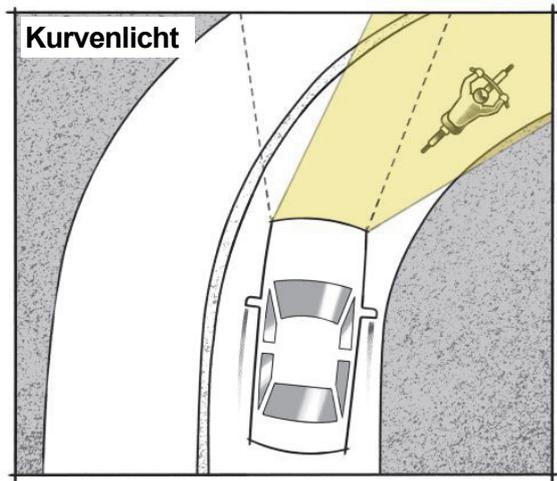
Ein Crashtest-Ergebnis liegt derzeit nicht vor. Im Fond finden nur zwei Kindersitze nebeneinander genügend Platz. Auf den äußeren Fondplätzen und vorn rechts lassen sich hohe Kindersitze nur gerade so montieren.

⊕ Laut Bedienungsanleitung eignen sich der Beifahrerplatz und die äußeren Fondsitze zur Befestigung von universellen Kinderrückhaltesystemen aller Altersgruppen. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig deaktivieren. Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze mit dem Isofix-System lagestabil befestigt werden. Alternativ ist auch eine sichere Montage mit den langen Gurten möglich. Die Gurtschlösser sind kurz und fest, das erleichtert die Montage. Die Gurtanlenkpunkte liegen außen optimal und die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten sind dort groß. Der Fenstereinklemmschutz der elektrischen Fensterheber setzt früh ein und funktioniert zuverlässig.

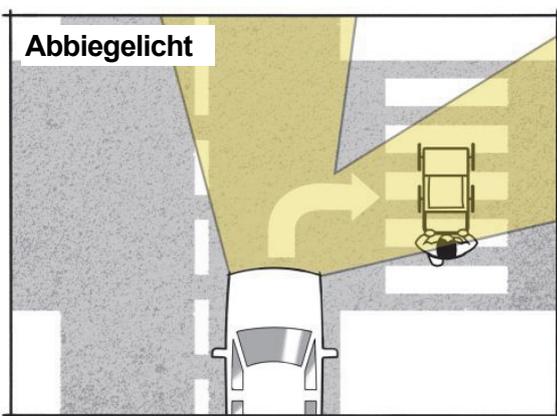
⊖ Der Fondmittelplatz eignet sich laut Bedienungsanleitung nicht zur Montage von Kindersitzen. Zudem liegen hier die Gurtanlenkpunkte ungünstig und das Polster hat eine schlechte Kontur, was eine lagestabile Montage von Kindersitzen nur bedingt ermöglichen würde. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann von Kindern leicht deaktiviert werden.



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.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

3,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor, beim X4 wird aber aufgrund der hohen Front ein durchschnittlicher Fußgängerschutz erwartet.

3,3 UMWELT/ECOTEST

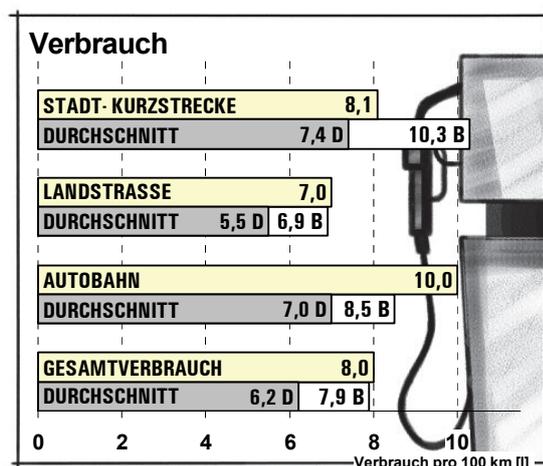
5,1 Verbrauch/CO₂*

– Der X4 xDrive35d Steptronic schneidet mit einer CO₂-Bilanz von 257 g/km in diesem Kapitel schlecht ab - dafür erhält er nur 9 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 8,0 Liter Diesel auf 100 km. Im Innerortsteil verbraucht der BMW 8,1 l/100 km und im Außerortsteil 7,0 l/100 km. Auf der Autobahn genehmigt er sich hohe 10,0 l/100 km.

1,5 Schadstoffe

Zusammen mit den Punkte aus dem CO₂-Kapitel bringt er es auf 54 Punkte und damit zu drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

+ Der X4 xDrive35d Steptronic erfüllt bereits die Abgasnorm Euro6, dementsprechend gering sind Schadstoffe im Abgas. Der Lohn sind 45 von 50 Punkten in diesem Kapitel des EcoTest.



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

4,9 AUTOKOSTEN

3,3 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der X4 nicht sparsam mit dem Sprit umgeht, aber den nicht ganz so teuren Diesel benötigt, schneidet er noch zufriedenstellend ab.

5,5 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.

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

1,6 Wertstabilität*

+ Das es sich beim X4 um ein völlig neues Modell handelt und sich Fahrzeuge dieser Art hoher Beliebtheit erfreuen, wird dem BMW ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

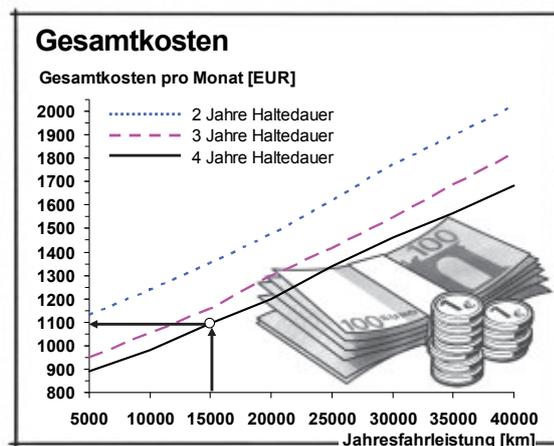
➔ Mit einem Grundpreis von 60.100 Euro ist der X4 xDrive35d Steptronic nicht gerade ein Schnäppchen. Xenonscheinwerfer, eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik sowie der Allradantrieb sind zwar schon im Preis enthalten, die Liste der optionalen Extras ist aber dennoch sehr lang. Das empfehlenswerte adaptive Kurvenlicht und der Driving Assistant Plus müssen extra bezahlt werden.

5,5 Fixkosten*

➔ Die Fixkosten liegen sehr hoch. Allein die jährliche KFZ-Steuer schlägt mit 409 Euro zu Buche. Doch auch die Versicherungskosten sind aufgrund ungünstiger Einstufungen hoch (KH: 21; TK: 24; VK: 25).

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

➔ Die monatlichen Gesamtkosten sind hoch. Auch wenn der prozentuale Wertverlust des X4 gering ist, fallen die Kosten in den anderen Kapiteln hoch aus. Nur die Betriebskosten liegen im durchschnittlichen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1094 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	xDrive20i Steptronic	xDrive28i Steptronic	xDrive35i Steptronic	xDrive20d	xDrive30d Steptronic	xDrive35d Steptronic
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2979	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	180 (245)	225 (306)	140 (190)	190 (258)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	400/1200	400/1750	560/1500	630/1500
0-100 km/h[s]	8,1	6,4	5,5	8,0	5,8	5,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	212	232	247	212	234	247
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,2 SP	7,3 SP	8,3 SP	5,4 D	5,9 D	6,0 D
CO2 [g/km]	168	169	193	143	156	157
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/22/24	21/25/24	21/25/24	21/24/24	21/25/24	21/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	186	188	256	286	407	409
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	950	1046	1173	876	1034	1094
Preis [Euro]	46.100	51.700	58.000	45.600	55.100	60.100

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2993 ccm
Leistung	230 kW (313 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	630 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/50R18Y
Reifengröße (Testwagen)	245/45/R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2 m
Höchstgeschwindigkeit	247 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/7,0/10,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	157 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	257 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4671/1881/1624 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1945 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	395 l/750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2400 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	67 l
Reichweite	835 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	128 Euro
Monatliche Werkstattkosten	127 Euro
Monatliche Fixkosten	162 Euro
Monatlicher Wertverlust	677 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.094 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/25/24
Grundpreis	60.100 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 (Adapt. Kurvenlicht)	580 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (Driving Assistant Plus)	1.620 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Adapt. Kurvenlicht)	580 Euro°
Head-Up-Display	1.100 Euro°
Kurvenlicht (Adapt. Kurvenlicht)	580 Euro°
LED-Abblendlicht (Adapt. LED-Scheinwerfer)	1.900 Euro
Parkhilfe, elektronisch (vo + hi (PDC))	300 Euro°
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (+ PDC)	420 Euro°
Spurassistent (Driving Assistant)	520 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Spurwechselwarnung)	560 Euro
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	180 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.490°
Rücksitzlehne, umklappbar (40:20:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Lackierung Metallic	840 Euro
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen