



## BMW 428i Gran Coupé Luxury Line Steptronic

Viertüriges Coupé der Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

**B**MW erweitert seine Modellpalette und bietet nun neben dem Coupé und dem Cabrio den 4er auch als viertüriges Gran Coupé an. Beim Antrieb kann man zwischen vier Diesel- und drei Benzinmotorisierungen wählen. Mit den optionalen Lines (Sport, Luxury, Modern, M Sportpaket) lässt sich der 4er individualisieren. So beinhaltet die im Testwagen verbaute Luxury Line u. a. modifizierte Stoßfänger und viel Chrom außen sowie eine Lederausstattung und Edelh Holz-Applikationen im Innenraum. Das Platzangebot fällt vorn recht großzügig aus, hinten sind die Verhältnisse nur ausreichend, hier wird Kopffreiheit eingeschränkt. Dank der Fondtüren und der weit öffnenden Heckklappe bietet das Gran Coupé im Vergleich zum Coupé einen höheren Nutzwert. Der im Testwagen verbaute aufgeladene Zweiliter-Vierzylinder-Ottomotor leistet 245 PS und besitzt ein bei niedrigen Drehzahlen anliegendes maximales Drehmoment von 350 Nm. Damit kann der BMW in Verbindung mit dem optionalen Achtgang-Sportautomatikgetriebe ein sehr gutes Ergebnis bei der Fahrleistungsmessung erzielen. Wenig überzeugend ist allerdings der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch. Das 428i Gran Coupé konsumiert im Schnitt 8,4 Liter Super Plus auf 100 Kilometer. Sehr hoch liegt auch der Anschaffungspreis - für das 428i Gran Coupé Luxury Line Steptronic müssen mindestens 47.150 Euro investiert werden. Dabei fällt die Serienausstattung nicht sehr umfangreich aus. Selbst Licht- und Regensensor kosten extra. Für das 4er Gran Coupé wird auch eine Reihe an empfehlenswerten Assistenzsystemen angeboten, die den Preis jedoch weiter nach oben treiben. **Karosserievarianten:** Coupé, Cabrio.

**Konkurrenten:** Audi A5 Sportback, VW CC.

- +** sehr gutes Lichtsystem (optional), gut harmonisierende Motor-Getriebe-Kombination, umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung (teils optional)
- unübersichtliche Karosserie, hoher Kraftstoffverbrauch, nur gesetzliche Gewährleistung, sehr hoher Anschaffungspreis, keine dritte Kopfstütze im Fond



### ADAC-URTEIL

**2,1** AUTOTEST

**4,5** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,5** Familie

**3,2** Stadtverkehr

**2,8** Senioren

**1,9** Langstrecke

**2,7** Transport

**1,7** Fahrspaß

**3,3** Preis/Leistung

- ⊕ Verarbeitung und Finish machen insgesamt einen guten Eindruck. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen weitgehend schmal und gleichmäßig. Auch das Ladeabteil ist schön mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und die lackierten Schweller werden durch Leisten vor Kratzern geschützt. Der Innenraum ist tadellos verarbeitet und erfreut mit meist hochwertigen Materialien. Das Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind geschäumt und die Dachsäulen mit Stoff überzogen. Gegen Aufpreis gibt es für den BMW drei Designvarianten. Die Designlinie "Modern Line" wirkt dabei geschmackvoll und modisch. Die "Sport Line" soll dagegen den fahrdynamischen und sportlichen Fahrer ansprechen. Die im Testwagen verbaute "Luxury Line" steht für ein klassisch elegantes Interieur. Chrom- sowie Edelmholz-Applikationen (gegen Aufpreis Nussbaumwurzel, im Testwagen) und die Lederausstattung (optional, Umfang Paket) werten das Interieur auf. Der Fahrzeugunterboden ist weitgehend glattflächig und der Motor nach unten sauber verkleidet, wodurch Luftverwirbelungen reduziert und der Kraftstoffverbrauch nicht unnötig nach oben getrieben werden. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen und dank Schutzklappe im Einfüllstutzen ist ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff nicht möglich. Dem Bordwerkzeug sollte aber ein Adapter beiliegen, mit dem notfalls eine Kanisterbetankung möglich ist.
- ⊖ Front und Heck sowie die Fahrzeugflanken müssen ohne Stoßleisten auskommen, die den Lack bei kleinen Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen würden.

Die Alltagstauglichkeit des 428i Gran Coupé Luxury Line Steptronic stellt zufrieden. Der BMW bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (60 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 710 Kilometer möglich. Die mögliche Zuladung fällt mit 455 Kilogramm gering aus. Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden. Die maximale Stützlast der Anhängerkupplung, die es gegen Aufpreis gibt, beträgt 75 kg. Damit lassen sich z. B. auch zwei E-Bikes mittels Heckträger befördern. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.600 kg und ungebremste bis 745 kg gezogen werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist der 4er serienmäßig nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet. Im Umfang der BMW-Lines sind Runflat-Reifen enthalten (auch optional erhältlich), die nach Luftverlust eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen.

- ⊖ Weder Wagenheber noch Radmutternschlüssel sind an Bord.

Vor allem dank des sehr guten Lichts und der elektronischen Helfer wird das Sicht-Kapitel noch gut bewertet. Die Karosserie lässt sich insgesamt schlecht einsehen. Während die Front noch recht gut abgeschätzt werden kann, fehlt für das Heck jegliches Gefühl. Aufgrund der recht niedrigen Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur akzeptabel überblicken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das 4er Gran Coupé nur mäßig ab.



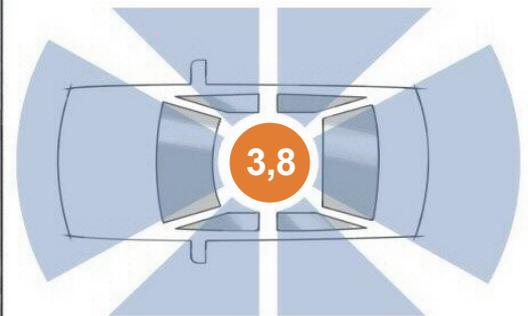
Die nicht komplett versenkbaren Kopfstützen und die breiten Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

Der Blick nach hinten wird vor allem durch die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen sowie die breiten Dachsäulen und die hohe Heckscheibenunterkante eingeschränkt. Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug nur zufriedenstellend wahrnehmen.

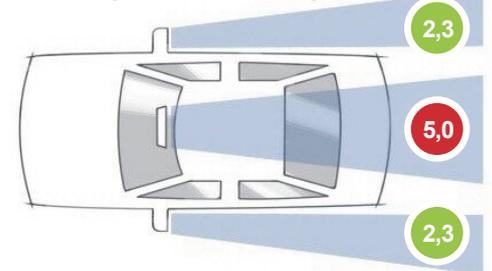
**+** Im vorderen Fahrzeugnahbereich werden niedrige Gegenstände gut wahrgenommen. Um das Rangieren zu erleichtern, gibt es eine Reihe an Assistenten. Die optionalen Parksensoren an Front und Heck sind sehr empfehlenswert, da sie den Fahrer optisch und akustisch auf Hindernisse hinweisen (im Testwagen). Des Weiteren gibt es das Surround View (nicht im Testwagen). Kameras in der Frontschürze, am Heck und den Außenspiegeln ermöglichen ein Bild aus der Vogelperspektive sowie je ein Bild links und rechts vom Fahrzeug - das erleichtert das Herausfahren aus engen Lücken und unübersichtlichen Hofeinfahrten. Gegen weiteren Aufpreis kann die im Testwagen verbaute Rückfahrkamera, mit dynamischen dem Lenkeinschlag entsprechenden Hilfslinien, geordert werden. Zusätzlich ist auch ein Parkassistent erhältlich, der während der Vorbeifahrt Parklücken vermisst und das Fahrzeug durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke manövriert - der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren (nicht im Testwagen). Die Außenspiegel bieten ein großzügiges Sichtfeld nach hinten, sind serienmäßig beheizbar (gegen Aufpreis elektrisch anklappbar) und besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel deutlich verkleinert wird. Gegen weiteren Aufpreis blenden sowohl der Innenspiegel als auch die Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (beides im Testwagen). Der 4er ist serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern und LED-Tagfahrlicht ausgestattet. Gegen Aufpreis ist das adaptive Kurvenlicht inkl. Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer und dem blendfreien Fernlichtassistenten (der Gegenverkehr bzw. vorausfahrende Fahrzeuge werden durch punktuelle, dynamische Abdeckungen im Scheinwerfer ausgeblendet) erhältlich (im Testwagen). Das aufwendige Scheinwerfersystem funktioniert sehr gut und ist speziell für Personen, die bei Nacht Probleme beim Autofahren haben, eine echte Kaufempfehlung. Alternativ werden auch LED-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht angeboten. Die Scheibenwischer besitzen einen ordentlichen Wirkungsbereich.

**-** Die Rücksicht im Innenspiegel fällt dürftig aus.

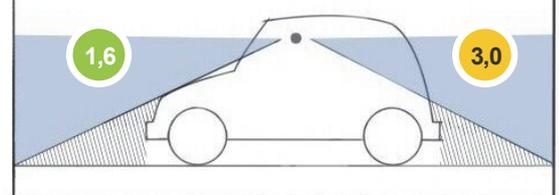
### Rundumsicht



### 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**

3,0

## Ein-/Ausstieg

Das 4er Gran Coupé ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem (Komfortzugang) erhältlich (im Testwagen). Dann kann der Schlüssel zum Öffnen/Abschließen der Vordertüren oder der Heckklappe in der Tasche bleiben. Die Türen besitzen vorn drei und hinten zwei Rastungen, die ausreichend kräftig dimensioniert sind, um die Türen an Steigungen offen zu halten. Die Schweller liegen zwar in günstiger Höhe, allerdings sind die Vordersitze tief positioniert - dadurch muss man recht tief einsteigen und auch das Aussteigen ist etwas beschwerlich. Darüber hinaus stören die ausgeprägten Seitenwangen der optionalen Sportsitze etwas. Zudem fallen die Schweller breit aus, wodurch man mit einem großen Schritt ein- und aussteigen muss.

Der Abstand zwischen Sitz und Dach ist ausreichend, Große sollten dennoch etwas auf den Kopf achten. In den Fond gelangt man dank der hinteren Türen bequemer als beim Coupé, allerdings ist auch im Fond die Rückbank tief angeordnet und der Radlauf ragt etwas in den Einstiegsbereich.

⊕ Dank der Follow-Me-Home-Funktion wird nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch für kurze Zeit das Fahrzeugumfeld ausgeleuchtet. Ordert man den Komfortzugang, gibt es auch Leuchten an den Türaußengriffen.

⊖ Haltegriffe über den Türen, die beim Ein-/Aussteigen unterstützen könnten, gibt es nicht.

### 3,4 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen des 4er Gran Coupé fällt nicht besonders üppig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen zufriedenstellende 360 l hinein. Baut man die Abdeckung aus, und belädt das Abteil bis unters Dach, fasst es 425 l. Dann passen bis zu acht handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen lassen sich bis zur Fensterunterkante 700 l verstauen. Belädt man den Kofferraum dann bis unters Dach, passen bis zu 1.075 l hinein.



**Gleich groß wie beim zweitürigen 4er-Coupe fällt der Kofferraum des Grand Coupés aus. Die Nutzbarkeit ist aber aufgrund der großen Heckklappe ungleich größer.**

### 2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet serienmäßig elektrisch durch Druck auf die Entriegelungstaste oder die Fernbedienung. Nettes und praktisches Detail: Bei Wahl des optionalen Komfortzugangs öffnet die Heckklappe auch, wenn 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 Klappe öffnet weit, die Öffnungshöhe lässt sich im Menü einstellen. Die freigegebene Öffnung ist hoch, das Ladeabteil selbst ist in Höhe und Breite durchschnittlich dimensioniert. Zum Einladen muss das Gepäck nicht zu weit angehoben werden, die Ladekante liegt rund 68 cm über der Fahrbahn. Beim Ausladen behindert sie aber etwas, sie ist 15 Zentimeter höher als der Kofferraumboden. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen. Der 428i ist serienmäßig mit dem Lichtpaket ausgestattet, wodurch der Kofferraum gut beleuchtet wird. Zum elektrischen Schließen der Heckklappe gibt es an der Innenverkleidung einen Schalter.

⊖ Sehr große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser am abstehenden Schlossbügel gestoßen werden kann.

### 1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig lässt sich die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt (60:40) umlegen. Ordert man das im Testwagen verbaute Durchladesystem ist die Rücksitzlehne dreigeteilt umklappbar. Dies ist ohne großen Kraftaufwand von vorn möglich. Zur Ladungssicherung gibt es vier stabile Zurrösen im Kofferraum. Kleine Utensilien lassen sich dank des optionalen Ablagenpakets gut im Kofferraum verstauen. Es gibt ein Ablagenetz am Boden, ein Netz mit Stauraum rechts im Kofferraum, ein Halteband an der Seitenverkleidung sowie ein getrenntes Fach unter dem Kofferraumboden (25 l). Eine 12 V-Steckdose ist ebenfalls im Kofferraum vorhanden.

⊖ Ein Skisack ist nicht erhältlich.

Das BMW-Cockpit präsentiert sich übersichtlich, wenn auch viele Schalter recht klein und gleichförmig sind. Die Bedienelemente liegen günstig und die Grundfunktionen sind nach kurzer Eingewöhnung leicht bedienbar. Das i-Drive Bediensystem bietet aber viele Einstellmöglichkeiten, was eine intensivere Eingewöhnung erfordert. Ordert man das optionale 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 bei stehendem Fahrzeug (mit Datenflatrate) 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).



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

⊕ Das Lenkrad des 4er Gran Coupé lässt sich in Höhe und Weite anpassen und die Pedale sind optimal angeordnet. Der Wählhebel liegt gut zur Hand und lässt sich schnell verständlich bedienen. Das Starten des Fahrzeugs erfolgt über einen beleuchteten, aber vom Lenkrad leicht verdeckten Startknopf im Armaturenbrett. Das Licht lässt sich mittels beleuchtetem Drehschalter im Armaturenbrett aktivieren - optional sind das Licht (gegen weiteren Aufpreis auch das Fernlicht) und die Scheibenwischer sensorgesteuert. Der Regensensor lässt sich über eine extra Taste im rechten Lenkstockhebel einschalten. Die Nebelleuchten werden durch Tasten neben dem Lichtschalter aktiviert, der Status im Kombiinstrument angezeigt. Die klar gezeichneten Instrumente sind einwandfrei skaliert, liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und sind einwandfrei ablesbar. Für alle wichtigen Parameter sind Anzeigen vorhanden. Dem Fahrer wird signalisiert, ob alle Türen und Klappen sicher verschlossen sind und es gibt auch eine Öltemperaturanzeige. Der Bordcomputer informiert u. a. über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Darüber hinaus gibt es optional das Head-Up-Display (im Testwagen). Es projiziert u. a. die Geschwindigkeit oder auch Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe - der Fahrer braucht seinen Blick nicht vom Verkehrsgeschehen abwenden. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die gewählte Geschwindigkeit im Kombiinstrument und im Head-Up-Display angezeigt. Ein nettes Detail ist die zusätzliche Anzeige der Tempomatgeschwindigkeit am Tachoring. Das 8,8-Zoll-Display des optionalen Navigations-/Audiosystems ist optimal in der Höhe angeordnet. Die Bedienung mittels i-Drive System, das nun auch eine Touch-Oberfläche besitzt, ist recht einfach. Man kann die Buchstabenform mit dem Finger auf der Oberfläche nachfahren und das System erkennt diese zuverlässig. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Das Klimaanlagebedienteil liegt günstig und gibt 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 (optional). Die elektrischen Fensterheber haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik (mit Einklemmschutz) und lassen sich auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe noch schließen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen (im Umfang Innen- und Außenspiegel automatisch abblendend). Die meisten Schalter sind praktisch angeordnet und im Dunkeln beleuchtet. Das optionale Hifi-Lautsprechersystem bietet einwandfreien Hörgenuss. Die Sitze werden gegen Aufpreis elektrisch eingestellt, der Fahrersitz hat zudem eine Memory-Funktion. Leseleuchten gibt es vorn wie hinten.

Insgesamt gibt es genügend brauchbare Ablagen, was sich BMW allerdings bei der Gestaltung der Becherhalter vorn gedacht hat, bleibt ein Rätsel. Möchte man diese Nutzen muss man ein Fach ausclipsen, das man dann separat im Handschuhfach verstauen kann. Hierfür gibt es auf der Rückseite des Fachs eine Zeichnung mit dem Hinweis, dass es im Handschuhfach ein extra Netz gibt. Das abschließbare Handschuhfach besitzt eine durchschnittliche Größe.

- Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert beim Anschnallen.

## 2,4 Raumangebot vorne\*

+ Das Raumangebot ist vorn recht großzügig bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für Personen über zwei Meter ausreichen. Die Innenraumbreite fällt im Klassenvergleich akzeptabel aus, die wuchtige Mittelkonsole und der voluminöse Getriebetunnel sorgen aber dafür, dass das subjektive Raumempfinden etwas geschmälert wird.

## 3,6 Raumangebot hinten\*

Im Fond fällt das Platzangebot deutlich kleiner aus. Limitierend ist hier die Kopffreiheit, Passagiere bis zu einer Körpergröße von 1,80 m finden genügend Platz. Die Beinfreiheit würde für Personen bis rund 1,95 m ausreichen, bei auf 1,85 m große Fahrer eingestellten Vordersitzen. Die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich zufriedenstellend, zwei Personen können bequem sitzen. Bei drei Passagieren wird es aber eng.



Im Fond finden zwei Personen bis zu einer Größe von 1,80 m ausreichend Platz.

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für das 4er Gran Coupé werden keine Sitzvarianten angeboten, daher fällt die Innenraum-Variabilität nur ausreichend aus.

## 1,8 KOMFORT

### 2,1 Federung

Für das 428i Gran Coupé sind neben dem serienmäßigen modellspezifischen um 15 mm tiefer gelegtem Fahrwerk, ein optionales M Sportfahrwerk sowie das im Testwagen verbaute adaptive Fahrwerk erhältlich. Die Dämpfercharakteristik kann mittels Fahrerlebnisschalter in Richtung Komfort oder Sport angepasst werden. Die Feder-/Dämpfer-Kombination besitzt bereits im Comfort-Modus eine recht straffe Grundabstimmung und ist auf sportliches Fahren ausgelegt. Mit Wahl des Sport-Modus, spricht die Federung noch etwas straffer an.

+ Im Standard-Modus (Comfort) werden lange Fahrbahnwellen gut geschluckt und bringen das 4er Gran Coupé nicht aus der Ruhe. Kurze Fahrbahnwellen sowie Einzelhindernisse spürt man etwas deutlicher im Innenraum, unbequem wird es aber nicht. Querfugen und Kopfsteinpflaster können nicht vollkommen von den Insassen fern gehalten werden, als störend werden sie aber nicht wahrgenommen. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie bei dynamischen Lenkvorgängen sind gering.

Im Sport-Modus spricht die Federung ein Stück straffer an, besonders feine Unebenheiten und Querfugen sind dann deutlicher im Innenraum zu vernehmen. Zudem ändern sich das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor, man erhält ein direkteres Fahrgefühl.

## 1,6 Sitze

Die Standardsitze des 4er Gran Coupé besitzen serienmäßig eine manuelle Höheneinstellung. In Verbindung mit der Luxury Line ist das Gran Coupé mit Ledersitzen ausgestattet. Gegen Aufpreis lassen sich die Sitze elektrisch einstellen (im Testwagen). Zudem war der Testwagen mit den optionalen Sportsitzen vorn ausgestattet.

**+** Die straff gefederten Sportsitze sorgen für einen hohen Sitzkomfort und bieten eine gute Körperunterstützung. Die Lehnenwangen lassen sich in der Breite elektrisch individuell anpassen und bieten dadurch einen sehr guten Seitenhalt. Langbeinige können sich für mehr Oberschenkelunterstützung die Sitzfläche ausziehen (manuell). Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen und bieten dadurch Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Lordosenstützen für die Vordersitze sind eine weitere Option, sie können in Höhe und Intensität elektrisch eingestellt werden. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank stabilem Trittbrett fest abstützen. Die Rücksitzbank zeigt sich zufriedenstellend konturiert, die Lehnen sind hoch. Die Sitzposition geht in Ordnung, man wünscht sich aber mehr Oberschenkelauflege.

**-** Auf dem luftundurchlässigen Lederbezug kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

## 1,5 Innengeräusch

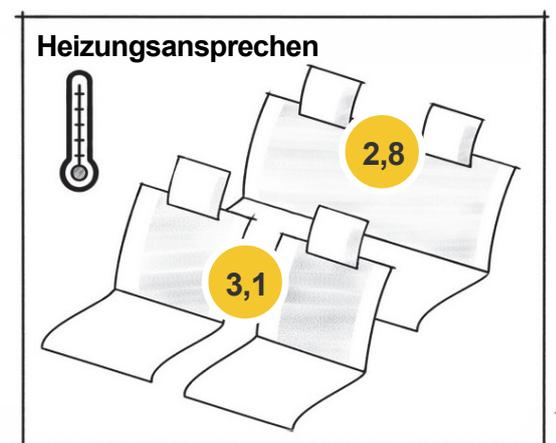
**+** Das Geräuschniveau im Innenraum ist niedrig. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 66,2 dB(A) gemessen. Fordert man den Vierzylinder-Turbo, wird sein charakteristisches Motorgeräusch recht deutlich im Innenraum wahrgenommen. Bei moderater Fahrweise fällt das Aggregat nicht störend auf. Fahr- und Windgeräusche sind kaum zu hören.

## 1,9 Klimatisierung

Das 4er Gran Coupé ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis ist die im Testfahrzeug verbaute Zweizonen-Klimaautomatik erhältlich. Im ADAC Heizungstest schneidet das 428i Gran Coupé zufriedenstellend ab. Die Fußbereiche werden vorn wie hinten, entsprechend dem Behaglichkeitsempfinden, schneller erwärmt als die restliche Fahrgastzelle.

**+** Bei der Zweizonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung (in vorgegebenen Kombinationen) separat regeln. Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschtung, Aktivkohlefilter sowie einen Sonnen- und Beschlagsensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden.

**-** Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig öffnen.



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

1,4

## MOTOR/ANTRIEB

---

1,3

### Fahrleistungen\*

⊕ Das 428i Gran Coupé kann in Verbindung mit dem optionalen Achtgang-Sportgetriebe (Steptronic) bei den Fahrleistungen ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Das Zwei-Liter-Aggregat leistet 245 PS (bei 5.000 1/min) und besitzt ein bei niedrigen Drehzahlen anliegendes maximales Drehmoment von 350 Nm (bei 1.250 1/min). Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in nur 3,6 Sekunden absolviert.

1,8

### Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des aufgeladenen Vierzylinder-Ottomotors kann überzeugen. Das Aggregat läuft weitgehend vibrationsarm, bei niedrigen Drehzahlen sind diese unter Last aber leicht am Lenkrad spürbar. Dann ist auch ein leichtes Dröhnen im Innenraum zu vernehmen. Darüber hinaus verkneift sich das Aggregat störendes Brummen. Den charakteristischen Klang des Turbo-Motors nimmt man im Innenraum wahr.

1,2

### Schaltung

Der 428i ist serienmäßig mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet. Optional gibt es das Achtgang-Automatikgetriebe (Steptronic) und gegen weiteren Aufpreis das im Testwagen verbaute Achtgang-Steptronic-Sport-Getriebe. Dann gibt es auch Schaltwippen am Lenkrad.

⊕ Die Achtgang-Sport-Automatik funktioniert einwandfrei. Der Wählhebel ist gut erreichbar und lässt sich leicht bedienen. Alternativ zur automatischen Gangwahl besteht die Möglichkeit, die Gänge manuell am Wählhebel oder per Lenkradpaddel zu schalten - dann wird auch die aktuell eingelegte Schaltstufe angezeigt. Der BMW fährt spontan an, bei abrupter Gaspedalbetätigung allerdings nicht ganz ruckfrei. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Die Automatik wählt die Schaltpunkte meist optimal und wechselt die Gänge weich - bei plötzlicher Leistungsforderung geht aber schon mal ein Ruck durch das Fahrzeug. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos einlegen. Im EcoPro-Modus reagiert die Automatik nicht so nervös auf das Gaspedal und schaltet nicht sofort zurück. Zudem bietet dieser Modus im Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 und 160 km/h eine Segelfunktion. Nimmt der Fahrer den Fuß vom Gaspedal, wird der Antriebsstrang entkoppelt. Im Sport-Modus reagiert die Automatik spontaner, schaltet schon bei geringer Leistungsforderung runter und lässt auch höhere Drehzahlen zu. Das Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei.

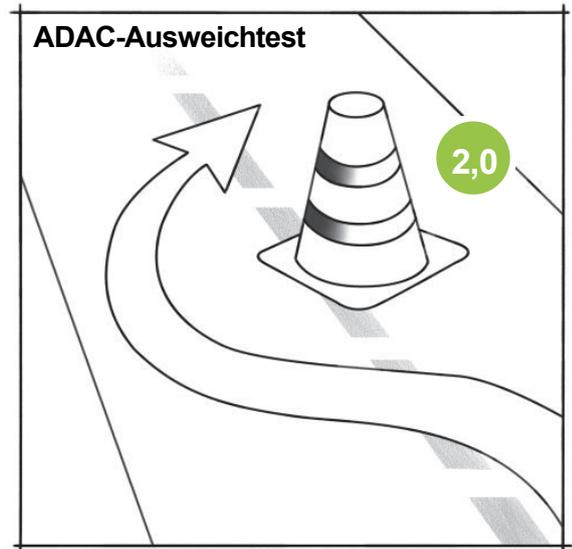
1,3

### Getriebeabstufung

⊕ Die acht Gänge bieten eine feine Abstufung, so dass ein schneller Sprint sowie ein Dahingleiten mit niedrigen Drehzahlen möglich sind. Die Übersetzungsstufen passen sehr gut zueinander, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Auch die lange Gesamtübersetzung passt gut zum Motor. Bei 130 km/h dreht der Motor mit nur rund 2.200 Umdrehungen pro Minute.

⊕ Das 428i Gran Coupé kann in Verbindung mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk eine gute Fahrstabilität vorweisen. Der BMW reagiert sicher auf plötzliche Lenkimpulse und stabilisiert sich schnell wieder, das Lenkrad könnte aber schneller zentrieren. Die Richtungsstabilität ist insgesamt gut, das Fahrzeug reagiert aber etwas empfindlich auf Spurrillen. Beim ADAC Ausweichtest fährt das Gran Coupé ein gutes Ergebnis ein. Der BMW begibt sich zunächst mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs und zeigt auch beim Gegenlenken eine leichte Übersteuerneigung. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) zuverlässig, wodurch sich das 4er Gran Coupé unkritisch durch den Parcours fahren lässt. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der BMW über die Vorderräder weg, was auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt - der Grenzbereich liegt hoch. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Gran Coupé unkritisch mit dem Heck nach. Auf weniger griffigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle beim Beschleunigen die Hinterräder ein.

## 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.

Das 428i Gran Coupé ist serienmäßig mit der Servotronic ausgestattet, die die Lenkkraftunterstützung entsprechend der Geschwindigkeit anpasst. Gegen Aufpreis ist die variable Sportlenkung erhältlich (im Testwagen vorhanden). Dann variiert das Übersetzungsverhältnis entsprechend der Geschwindigkeit. Bei kleinen Lenkwinkeln würde etwas mehr Rückmeldung gut tun. Es sind gelegentlich Lenkkorrekturen notwendig. Bei höheren Geschwindigkeiten wünscht man sich um die Mittellage eine etwas bessere Zentrierung. Der Wendekreis dürfte mit 11,6 Metern etwas geringer ausfallen.

⊕ Die Lenkung spricht spontan an und kann insgesamt mit einer guten Präzision punkten. Bei größeren Lenkwinkeln wird dem Fahrer ein guter Fahrbahnkontakt vermittelt, wodurch sich das Gran Coupé auf kurvigen Landstraßen agil bewegen lässt. Dank der variablen Übersetzung ist beim Rangieren kein großer Lenkaufwand erforderlich - von Anschlag bis Anschlag sind lediglich etwas über zwei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt ebenfalls gering aus.

⊕ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich einwandfrei dosieren. Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das 428i Gran Coupé durchschnittlich 36,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Potenza S001 RFT; vorn: 225/40 R19 89Y ; hinten: 255/35 R19 95Y). Selbst bei sehr hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standhaft und zeigt kein Fading. Bei Vollverzögerungen in Kurven zeigt der BMW eine Untersteuerneigung, verhält sich insgesamt aber recht spurstabil.

1,2

## SICHERHEIT

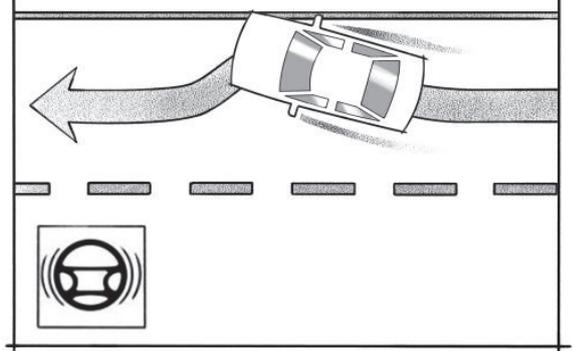
0,8

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das 4er Gran Coupé bietet mit den serienmäßigen und optional erhältlichen Systemen eine sehr gute aktive Sicherheit. Ab Werk ist der BMW mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC) und dem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Während einer Vollbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert - dadurch wird der herannahende Verkehr gewarnt. Darüber hinaus ist der BMW serienmäßig mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem (Sensoren in allen Rädern) ausgestattet. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich (Run-Flat), die im Falle einer Reifenpanne für eine höhere Fahrstabilität sorgen. Bi-Xenonscheinwerfer sind Serie. Gegen Aufpreis gibt es das adaptive Kurvenlicht mit Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer und einem blendfreien Fernlichtassistenten. Alternativ kann auch das adaptive LED-Licht mit Kurvenlichtfunktion und dem blendfreien Fernlichtassistenten geordert werden. Auf Wunsch ist der Driving Assistant erhältlich. Dieser beinhaltet eine kamerabasierte City-Anbremsfunktion mit Auffahrwarnung (bis 60 km/h). Werden Fahrzeuge oder Personen vor dem Fahrzeug erkannt, wird der Fahrer vor einer möglichen Kollision gewarnt - reagiert er nicht, wird eine Teilbremsung eingeleitet. Im Umfang des Driving Assistant ist ebenfalls eine Spurverlassenswarnung enthalten, die den Fahrer mittels Lenkradvibrationen auf die Gefahr hinweist. Eine Notbremsfunktion gibt es bei Wahl des optionalen ACC-Systems dazu. Gegen weiteren Aufpreis ist das Head-Up-Display erhältlich. Es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer. In Verbindung mit dem Active Protection ist das 4er Gran Coupé mit dem Aufmerksamkeitsassistenten ausgestattet. Dieser überwacht das Lenkverhalten des Fahrers und warnt diesen im Control Display (Kombiinstrument), wenn er Anzeichen von Müdigkeit/Unkonzentriertheit erkennt. Optional ist für das Gran Coupé eine Aktivlenkung erhältlich, wodurch schnelle Ausweichmanöver auch mit geringen Lenkwinkeln möglich sind. Serienmäßig ist der BMW mit einem Speedlimiter ausgestattet.

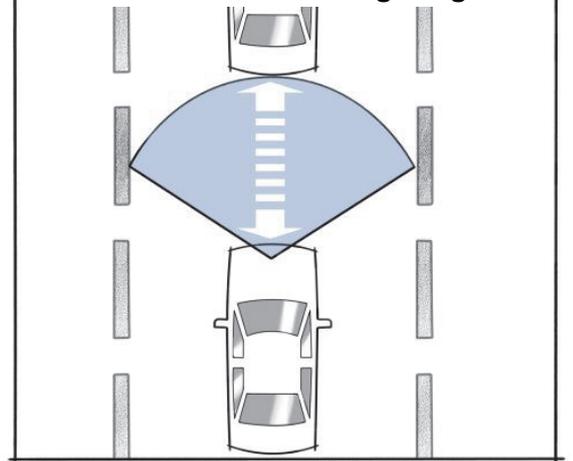
⊖ An den Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten, die den nachfolgenden Verkehr auf offene Türen aufmerksam machen könnten.

#### Spurhalteassistent



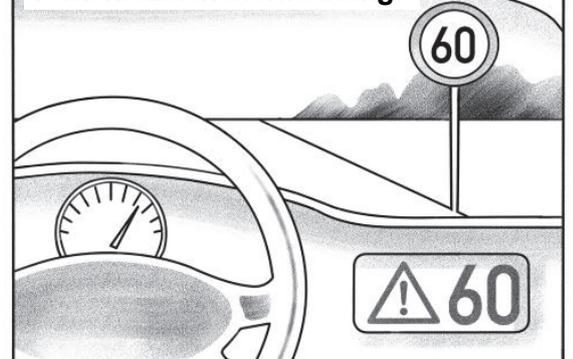
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

#### Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vorderrmann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

#### Verkehrszeichenerkennung



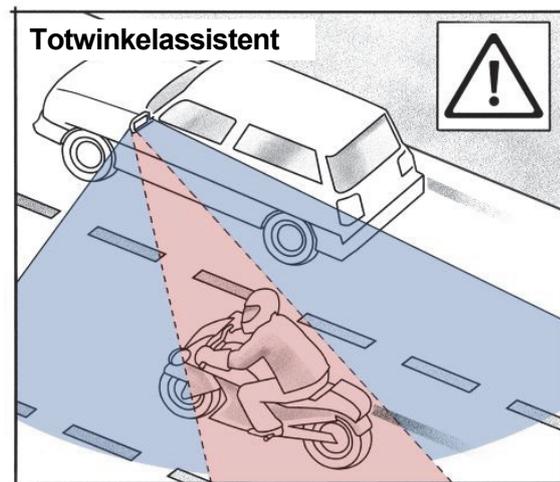
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

## 1,0 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtestergebnis lag zur Testveröffentlichung nicht vor. Das 4er Gran Coupé sollte aber ähnlich abschneiden wie eine 3er-Limousine, die beim Insassenschutz 95 Prozent der möglichen Punkte erhält.

⊕ Das BMW 4er Gran Coupé ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus besitzen die vorderen Gurte Straffer und Kraftbegrenzer. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m optimalen Schutz. Sie sind nah am Kopf platziert und halten somit das Risiko von Halswirbelerletzungen 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 Ansnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann. Serienmäßig wird nach einem Unfall, wenn der Crash- oder Airbagsensor auslöst, ein Notruf eingeleitet und über das BMW Call Center eine Verbindung zu Rettungsdiensten hergestellt. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen übermittelt. Ordert man das optionale Sicherheitspaket Active Protection werden bei einer drohenden Kollision Maßnahmen zum Insassenschutz eingeleitet. So werden die vorderen Gurte vorgespannt, 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.

⊖ Am Fondmittelsitz fehlt eine Kopfstütze – diese ist auch nicht gegen Aufpreis 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.

## 1,7 Kindersicherheit

Ein ADAC Crashtestergebnis vom 4er Gran Coupé liegt nicht vor, es kann aber ein ähnliches Ergebnis erwartet werden, wie bei der 3er Limousine. Diese erreicht im Bereich Kindersicherheit 84 Prozent der möglichen Punkte. Laut Bedienungsanleitung eignen sich der Beifahrersitz und die äußeren Fondplätze zur Befestigung von universellen Kindersitzen aller Altersgruppen. Im Fond finden ohnehin nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz.

⊕ Auf den beiden Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitze dank Isofix-Halterungen mit Ankerhaken lagestabil montieren. Alternativ können Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigt werden. Die Gurtanlenkpunkte liegen optimal und die kurzen Schlösser sind lagestabil fixiert, was die Montage erleichtert. Der Beifahrerairbag ist serienmäßig abschaltbar, wodurch auch dieser Sitz für Kinderrückhaltesysteme verwendet werden kann. Vorn rechts lassen sich hohe Kindersitze problemlos einbauen, auf der Rücksitzbank nur gerade noch so. Alle Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden und früh einsetzenden Einklemmschutz.

⊖ Der Fondmittelsitz eignet sich laut Bedienungsanleitung nicht zur Montage von Kindersitzen. Hier weist das Polster ohnehin eine ungünstige Sitzkontur auf und die Gurtanlenkpunkte liegen ungünstig. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich leicht deaktivieren, auch von Kinderhänden.

## 1,9 Fußgängerschutz

⊕ Die 3er Limousine erreicht beim ADAC Crashtest im Bereich Fußgängerschutz 78 Prozent der möglichen Punkte. Das 4er Gran Coupé sollte ähnlich gut abschneiden. Während fast alle Bereiche der Fahrzeugfront und der Motorhaube entschärft sind, zeigen sich noch die hinteren Bereiche der Motorhaube zu aggressiv gestaltet.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

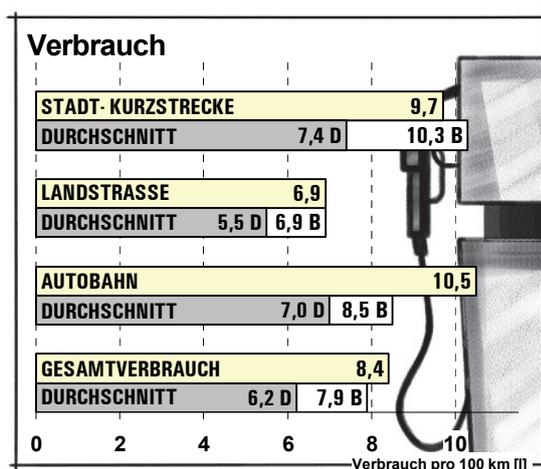
### 4,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊖ Das 428i Gran Coupé Steptronic erhält in diesem Kapitel des EcoTest mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 228 g/km nur 14 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 8,4 Liter Super Plus auf 100 Kilometer. Innerorts konsumiert der BMW trotz Start-Stopp-System hohe 9,7 l/100 km. Außerorts liegt der Kraftstoffverbrauch bei 6,9 l/100 km und auf der Autobahn bei 10,5 l/100 km.

### 2,0 Schadstoffe

Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten bringt es das 428i Gran Coupé Steptronic nur auf zufriedenstellende 54 Punkte, was drei von fünf Sternen entspricht.

⊕ Dank Euro-6-Abgastechnik liegen die Schadstoffanteile im Abgas auf niedrigem Niveau. Lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen erhöhte Kohlenmonoxid-Werte auf. In diesem Kapitel reicht es zu 40 von 50 Punkten.



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

4,5

## AUTOKOSTEN

4,6

### Betriebskosten\*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da das 428i Gran Coupé Steptronic nicht gerade sparsam mit dem Kraftstoff umgeht und zudem das teure Super-Plus benötigt, fallen die Kosten hoch aus.

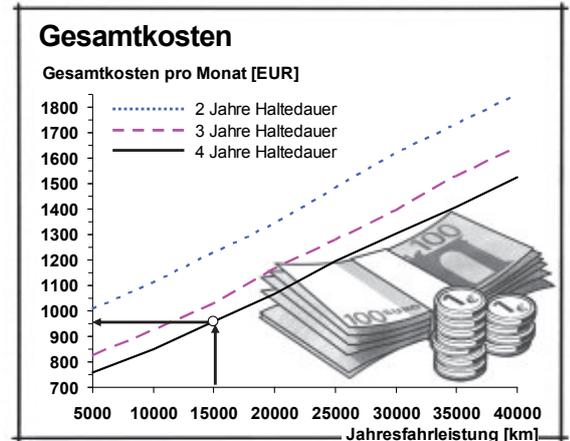
5,5

### 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. Der 2,0-Liter Ottomotor 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).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 960 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,2

### Wertstabilität\*

+ Da es sich beim 4er Gran Coupé um ein völlig neues Modell handelt, das im Vergleich zum "normalen" Coupé einen höheren Nutzwert aufweist, wird dem BMW für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

### Kosten für Anschaffung\*

– Mit einem Grundpreis von 47.150 Euro ist das 428i Gran Coupé Luxury Line Steptronic im Klassenvergleich sehr teuer. Zumal die Serienausstattung nicht sehr üppig ausfällt. Selbst Licht- und Regensensor sowie Parksensoren oder ein Navigationssystem müssen extra bezahlt werden. Immerhin ist der Beifahrerairbag nun serienmäßig deaktivierbar.

3,3

### Fixkosten\*

Während die jährliche KFZ-Steuer mit 148 Euro noch akzeptabel ausfällt, liegen die Versicherungskosten hoch. Besonders teuer zeigen sich die Kaskoeinstufungen (KH: 17; TK: 27; VK: 23).

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich hoch. Dazu tragen besonders die Betriebs- und Werkstatt-/Reifenkosten sowie der hohe Anschaffungspreis bei.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	420i	428i	435i	418d	420d	430d Steptronic	435d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2979	4/1995	4/1995	6/2993	4/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	180 (245)	225 (306)	105 (143)	135 (184)	190 (258)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	400/1200	320/1750	380/1750	560/1500	630/1500
0-100 km/h[s]	7,5	6,1	5,5	9,2	7,7	5,6	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	236	250	250	213	236	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,4 SP	6,6 SP	8,1 SP	4,6 D	4,7 D	5,1 D	5,6 D
CO2 [g/km]	149	154	189	121	124	134	146
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/27	17/23/27	17/25/27	20/24/27	20/24/27	20/25/27	21/27/27
Steuer pro Jahr [Euro]	148	158	248	242	248	363	387
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	795	872	1022	775	783	951	1052
Preis [Euro]	35.750	41.100	47.800	37.000	39.200	49.000	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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1997 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/45R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,5/11,6 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>8,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,7/6,9/10,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	149 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>228 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4638/1825/1389 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2025 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1635 kg/455 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>360 l/700 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>710 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>153 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>97 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>119 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>591 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>960 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/27
Grundpreis	47.150 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	890 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°
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	1.900 Euro
Parkhilfe, elektronisch	ab 490°
PRE-SAFE (Active Protection)	350 Euro
Regen- und Lichtsensor	130 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (inkl. Auffahrwarner)	520 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	560 Euro
Verkehrsschilderkennung	320 Euro°
Xenonlicht	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°
Rücksitzlehne, umklappbar (60:40)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Lackierung Metallic	840 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

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

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