



BMW 440i Gran Coupé M Sport Steptronic

Fünftüriges Coupe der Mittelklasse (240 kW / 326 PS)

Früher war der Reihensechszylinder in verschiedenen Hubraumgrößen das vom Münchner Hersteller hauptsächlich angebotene Motorkonzept. Mitterweile sind auch bei BMW kleinere Motoren mit Turboaufladung die Regel. Wer den seidenweichen Lauf eines Benzin-Reihensechszylinders will, muss einen Wagen mit der Endung 40i wählen und damit in der 3er/4er-Reihe den stärksten Motor diesseits der M-Modelle.

326 PS sowie 450 Nm sorgen dann für einen vehementen Vorwärtsdrang, der Motor begeistert nicht nur mit seiner Laufkultur, sondern auch durch die Kombination aus Drehfreude und Schub aus dem Drehzahlkeller - Turboaufladung sei Dank.

Nicht nur längs-, sondern auch querdynamisch überzeugt das viertürige Coupé mit sportlichem Engagement. Kurven lassen sich im gut ausbalancierten BMW mit hoher Präzision und klarer Rückmeldung angehen. Das adaptive Fahrwerk unterstützt dabei mit straffem Fahrbahnkontakt, bietet aber dennoch einen hohen Komfort.

Im Falle des getesteten Gran Coupé in der Ausstattung M Sport beträgt der Grundpreis bereits happige 57.800 Euro. Auch die laufenden Kosten sind hoch: Dass der EcoTest-Verbrauch bei 8,3 Liter auf 100 Kilometer liegt, ist angesichts der gebotenen Leistung allerdings nicht verwunderlich. Einen geringeren Partikelaustritt hätte man sich aber durchaus erhofft. **Konkurrenten:** u.a. Audi S5 Sportback, VW Arteon 2.0 TFSI.

+ agiles und komfortables Fahrverhalten, laufruhiger und potenter Motor, sehr gelungene Getriebeabstimmung

- sehr hoher Preis, teurer Unterhalt, keine Kopfstütze hinten in der Mitte

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **4,1**

Zielgruppencheck

Familie **3,2**

Stadtverkehr **3,4**

60+ **Senioren** **3,5**

Langstrecke **2,7**

Transport **3,1**

Fahrspaß **1,1**

Preis/Leistung **3,4**

EcoTest ★★☆☆☆

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7 Verarbeitung

⊕ Kleine Spaltmaße sind nicht das Steckpferd der Münchner Autobauer - aber zumindest verlaufen sie sehr gleichmäßig. Auch sonst wirkt die Karosserie fachmännisch gefertigt, wie auch der Innenraum eine hohe Verarbeitungsqualität ausstrahlt. Im Detail ist allerdings Verbesserungspotential vorhanden.

2,9 Alltagstauglichkeit

Im Gegensatz zum normalen 4er Coupé bietet das Gran Coupé den Vorteil der zusätzlichen hinteren Türen und der großen Heckklappe.

Mit samt Außenspiegeln über zwei Metern Breite und gut 4,6 m Länge ist das Auto nicht gerade kleine, zusätzlich

2,8 Licht und Sicht

Die Übersichtlichkeit sowie die Rundumsicht leiden vor allem nach hinten unter den nicht einsehbaren Fahrzeugenden und den breiten Dachsäulen.

⊕ LED-Scheinwerfer mit angenehmer, tagesähnlicher Lichtfarbe hat jeder 4er an Bord, die adaptiven Leuchten des Testwagens bieten darüber hinaus Kurven- und Abbiegelicht sowie einen dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer ausschattiert. Die hintere Einparkhilfe ist serienmäßig, vordere Parksensoren sowie Rückfahr- oder Rundumsichtkameras sind optional. Optional ist auch ein automatisch abblendender Außenspiegel auf der Fahrerseite, der Innenspiegel blendet immer automatisch ab.



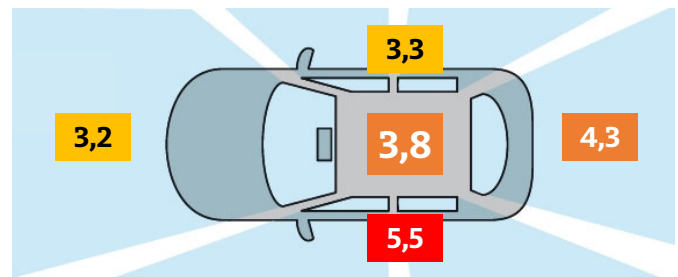
Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht komplett versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

Die Materialien im Innenraum sind von hoher Güte - wenn auch noch die Verkleidung des Mittel tunnels geschäumt wäre, gäbe es nichts zu kritteln. Der Unterboden präsentiert sich aufgeräumt und an entscheidenden Stellen verkleidet beziehungsweise mit Luftleitelementen versehen.

schränkt der Wendekreis von 11,6 m die Rangierbarkeit ein. Dach und Anhängerkupplung dürfen mit jeweils 75 kg belastet werden, insgesamt beträgt die Zuladung 485 kg. Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit dem 60 l fassenden Tank 720 km weit.

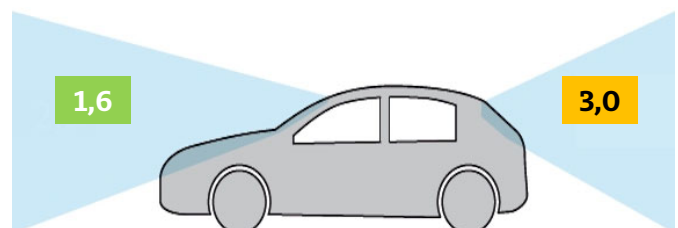
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



3,1 Ein-/Ausstieg

Vor allem die flache Dachlinie und die niedrig montierten Sitze erschweren den Ein- und Ausstieg - der 4er ist auch als Fünftürer ein Coupé. Die rahmenlosen Türen gestalten den Einstieg zumindest etwas leichter.

Im Dunkeln gefällt die bei den stärkeren Motoren serienmäßige Umfeldbeleuchtung beim Öffnen und Schließen des Autos.

2,9 Kofferraum-Volumen

Im Normalzustand fasst das Gepäckabteil 360 l bis zur Kofferraumabdeckung, bis unters Dach beladen gehen 425 l oder alternativ acht Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um und lädt dachhoch ein, beträgt das Fassungsvermögen 1.075 l.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Den Kofferraum kann man gut nutzen, hier hilft dem Gran Coupé die große Heckklappe. Man erreicht jeden Winkel des bei Nacht gut ausgeleuchteten Kofferraums, zudem ist die Ladekante mit 68 cm nicht besonders hoch. Leider ist der Kofferraumboden nicht auf derselben Höhe.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die dreigeteilte Rücksitzlehne lässt sich nach Betätigung der Entriegelung direkt an der Lehne umklappen. Dies geht leicht von der Hand. Im Kofferraum findet man neben einem Fach unter dem Kofferraumboden noch weitere Netze und Haken, um Kleinkram unterzubringen.

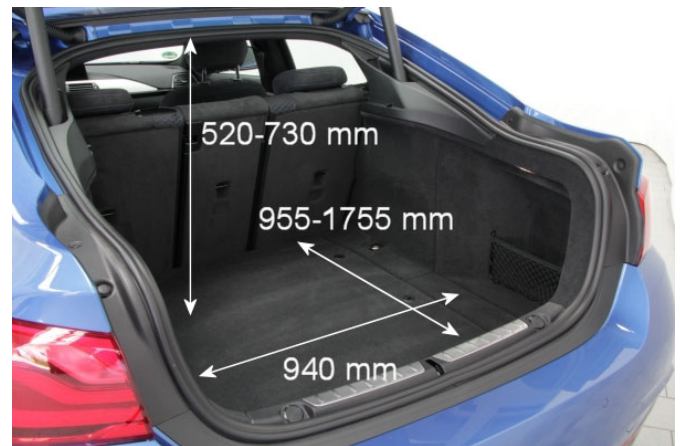
2,4 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Das BMW-Cockpit präsentiert sich dank klar getrennter Bedieneinheiten auf den ersten Blick übersichtlich. Da es aber viele recht kleine Schalter gibt, ist zu Beginn eine gewisse Orientierungsphase nötig. Auch das grundsätzlich logische und übersichtliche iDrive-Bediensystem bietet zahlreiche Einstell- und Individualisierungsmöglichkeiten, dessen Umfang erst eingepreßt werden muss. Nichts desto trotz kommt man mit den Grundfunktionen bereits nach kurzer Zeit zurecht.

⊕ Der Fahrerplatz lässt sich dank in der Höhe und längs einstellbarem Lenkrad an Fahrer unterschiedlicher Statur

⊖ Optional ist ein Keyless-System. Dabei kann der Schlüssel zum Öffnen und Verschließen des Fahrzeugs in der Tasche bleiben - man muss nur den Türgriff berühren. Das System funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere schlüssellose Zugangssysteme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Mit 360 l Volumen ist der Kofferraum des 4er von klassenüblicher Größe.

⊖ Ein Gepäcktrennnetz wäre bei sehr hoch beladenem Kofferraum vonnöten, um die Insassen bei einem Unfall vor umherfliegenden Gepäckstücken zu schützen. Es ist aber keines erhältlich.

anpassen. Startknopf, Radio- und Klimabedienteile sowie das Hauptdisplay sind in guter Höhe platziert, was die Erreich- bzw. Ablesbarkeit erleichtert.

Praktisch: Der Fernlichtsensor lässt sich über einen separaten Schalter am Blinkerhebel aktivieren. Bewegt man den rechten Lenkstockhebel in die Stellung "Wischauswahl", dann leuchtet am Hebel eine Kontrollleuchte. Dadurch ist der Status klar ersichtlich. Eine alternative, manuelle Intervallfunktion der Scheibenwischer gibt es aber nicht.

Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, ist einwandfrei ablesbar und bietet sowohl Bordcomputer als auch Statusanzeigen, wie beispielsweise die analoge Öltemperaturanzeige.

⊖ Einige Schalter wie die der Fahrerassistenzsysteme sind links neben dem Lenkrad unterhalb des Lichtschalters platziert und daher nicht optimal einsehbar. Bei neueren BMW-Modellen gibt es eine zentrale Steuereinheit in der Mittelkonsole für die Sicherheitssysteme. Leuchtet diese grün, ist auf einen Blick ersichtlich, dass alle Helferlein aktiviert sind - sie fehlt bei der noch aktuellen Generation BMW 3er/4er.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 3er GT ist ab Werk mit einem Radio und einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung ausgestattet. Darüber hinaus gibt es acht frei belegbare Stationstasten - Radiosender, Telefonnummern, Untermenüs oder auch Navigationsziele können hier gespeichert werden. Externe Geräte können serienmäßig über einen AUX-Anschluss mit dem Fahrzeug gekoppelt werden. CD- oder DAB-Wiedergabe ist allerdings aufpreispflichtig.

Auch alle weiteren Multimedia-/Konnektivitäts-Möglichkeiten kosten Aufpreis. So hat man u.a. die Wahl zwischen einem günstigeren Navi und einer teureren Festplattenavigation. Ordert man das teurere System, besitzt der iDrive-Kontroller eine Touch-Oberfläche, auf



Verarbeitung, Materialanmutung und Funktionalität des Fahrerplatzes liegen auf hohem Niveau.

der man Buchstaben- und Zahlen mit dem Finger schreiben kann; das System erkennt sie zuverlässig. Ebenfalls optional gibt es eine induktive Lademöglichkeit für Smartphones, eine Audio-/Video-Streamingfunktion via Wi-Fi und einen WLAN-Hotspot. Des Weiteren sind Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie der Concierge Service (tel. Auskunftsdienst) und Remotefunktionen (Appsteuerung per Smartphone) erhältlich. Angeboten wird auch ein mobiles Internetportal sowie das Online Entertainment mit Zugriff auf Musiktitel. Erhältlich sind auch zwei höherwertige Lautsprechersysteme sowie eine TV-Funktion. Eine Apple CarPlay Vorbereitung zur Kopplung des iPhones kostet ebenfalls Aufpreis.

2,4 Raumangebot vorn

Im 4er Gran Coupé fühlt man sich zwar nicht beengt, aber das niedrige Dach und der breite Mitteltunnel sorgen dafür, dass kein luftiger Eindruck entsteht.

⊕ Trotz der niedrigen Dachlinie reicht die Kopffreiheit für über zwei Meter große Menschen aus. Eher begrenzt die

3,5 Raumangebot hinten

Auch hinten macht sich kein sehr großzügiges Raumgefühl breit, dafür sorgen vor allem die hohe Fensterlinie und das flache Coupédach. Auch die Messwerte zeugen von beengteren Platzverhältnissen auf der Rückbank. Größer als 1,80 m darf man nicht sein, sonst ist man in Dauerkontakt mit dem Dachhimmel. Die Beinfreiheit reicht noch für etwas größere Personen - wenn der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Passagier eingestellt ist.

Beinfreiheit das insgesamt beachtliche Raumangebot: Hier kommen 1,95 m große Personen langsam an die Grenzen.



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

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Ablagen reichen für den typischen Alltags-Kleinkram gut aus. Das Handschuhfach ist abschließbar und beleuchtet, allerdings nicht klimatisiert.

2,1 KOMFORT

1,9 Federung

Für das 4er Gran Coupé sind neben dem serienmäßigen 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 straffere Grundabstimmung als der 3er 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 viertürige

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.

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.

2,2 Sitze

⊕ Als 440i oder 435d sowie in der Ausstattungslinie M Sport hat der BMW Sportsitze für Fahrer und Beifahrer stets an Bord. Neben den Standardmöglichkeiten bieten diese die Einstellung von Neigung, Sitzwangenbreite und Oberschenkelauflage. Gegen Aufpreis geschieht dies elektrisch, auch eine verstellbare Lendenwirbelstütze kann geordert werden.

Die Sitze sind knapp geschnitten, bieten aber einen

ausgezeichneten Sitzkomfort und Seitenhalt. Die Rücksitzbank ist naturgemäß nicht ganz so bequem, gerade auf den äußeren Sitzen lassen sich aber auch lange Fahrten gut bewältigen.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte geht höchstens als Notsitz für kurze Strecken durch.

Die Gurte im BMW sind nicht höhenverstellbar.

2,9 Innengeräusch

Der 4er ist kein leises Auto, er ordnet sich im Mittelfeld der Konkurrenz ein. 68 dB(A) beträgt der Schallpegel im Innenraum bei 130 km/h. Der Motor meldet sich nur bei höherer Last mit sportlichem Timbre deutlicher zu Wort, die Windgeräusche sind merklich, aber nicht störend. Auffällig ist

die wie beim 3er BMW recht offene Akustik, das heißt man nimmt beispielsweise andere Fahrzeuge in der Umgebung akustisch deutlich wahr.

2,0 Klimatisierung

⊕ Bei der serienmäßigen Zweizonen-Klimaautomatik können Fahrer und Beifahrer sowohl die Temperatur als auch die Luftverteilung (in vorgegebenen Kombinationen) separat regeln. Es fehlt aber eine Synchronisierungsfunktion, um die Temperatur für beide Bereiche

gemeinsam zu verstellen. Die Klimaautomatik umfasst auch eine automatische Umluftschaltung, Aktivkohlefilter sowie einen Sonnen- und Beschlagsensor. Das Automatikprogramm kann in fünf Intensitätsstufen geregelt werden.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Dies ist die Paradedisziplin des 440i. Sein drei Liter großer, turboaufgeladener Reihensechszylinder mit maximal 326 PS und 450 Nm hat leichtes Spiel mit dem 1,7 t schweren BMW. Laut Hersteller erreicht man Tempo 100 aus dem Stand in 5,1 Sekunden, bei 250 km/h beendet

die Elektronik den Vorwärtsdrang. Die ADAC Fahrleistungsmessungen unterstreichen die Potenz des Motors: In drei Sekunden spurtet der Testwagen von 60 auf 100 km/h - Überholmanöver sind so kein Problem.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Hubkolbenmotor mit sechs Zylindern in Reihe - das bedeutet einen perfekten Massenausgleich und damit eine unerreichte Laufruhe. Auch störendes Brummen oder Dröhnen kommt einem nicht zu Ohren.

Die Leistungsentfaltung ist erstklassig, zur Untermauerung kann man die technischen Daten heranziehen: Das maximale Drehmoment liegt von 1.380 bis 5.000

Umdrehungen an. Bei 5.500 Umdrehungen liegt dann die maximale Leistung an. Auch darüber hinaus zeigt der Motor Biss und Drehwillen. Die Gasannahme ist direkt und unmittelbar, wenn auch bedingt durch die Turboladertechnik die Spontanität eines sehr guten Saugmotors nicht erreicht werden kann.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtstufen-Automatik ist eine der besten am Markt. Schnell und weitgehend ruckfrei wechselt sie die Gänge und stellt in fast allen Situationen den richtigen bereit. Im EcoPro-Modus vertraut sie noch etwas mehr auf die Durchzugskraft des Motors und lässt das ganze Fahrzeug souveräner wirken. Wer selbst die Fahrstufen

wählen will, kann dies am Wählhebel oder per Paddles am Lenkrad tun.

Bei 130 km/h liegen im achten Gang lediglich 1.900 Umdrehungen an.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Spurrinnen folgt der 4er recht bereitwillig, er verlangt hier mitunter nach einer festen Hand. Ansonsten ist er aber ein stabil und präzise zu fahrendes Auto, das im Grenzbereich

von Fahrerhand und/ oder ESP leicht beherrschbar untersteuert. Auch der ADAC Ausweichtest stellt kein Problem dar.

1,6 Lenkung

Kauft man die Ausstattung M Sport, ist die variable Sportlenkung enthalten. Bei dieser ist die Lenkung umso direkter übersetzt, je mehr man einlenkt. So wird der Lenkaufwand reduziert.

⊕ Zwar leistet sich die Lenkung einen eher indifferenten Bereich um die Mittellage, sobald man aber lenkt, lässt sich das Auto sehr präzise und mit hoher Rückmeldung um Kurven zirkeln. So vermittelt das Gran Coupé eine ordentliche Portion Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen.

2,1 Bremse

⊕ 34,1 m Bremsweg aus 100 km/h attestieren die ADAC Messungen - ein guter Wert. Auch das Pedalgefühl der Bremsanlage überzeugt mit einem klaren Druckpunkt.

2,5 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig ist beim 4er keines der angebotenen, aktiven Assistenzsysteme - es lohnen sich aber die Häkchen bei der Konfiguration. Wählt man den Driving Assistant und die aktive Geschwindigkeitsregelanlage für zusammen etwas über 1.300 Euro, hat man einiges an Bord. Basierend auf Frontkamera und -radar erkennt das Auto Personen und andere Fahrzeuge und warnt den Fahrer vor Kollisionen beziehungsweise bremst das Auto ab. Auch eine Spurverlassenswarnung ist dann verfügbar, diese lässt das Lenkrad vibrieren, wenn man seine Spur verlässt. Weiterhin gibt es eine Verkehrszeichenerkennung und einen Müdigkeitswarner.

Serienmäßig ist nur ein Tempomat mit Bremsfunktion und Limiter.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen














⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der BMW 3er beim Insassenschutz sehr gute 95 Prozent der möglichen Punkte und in der Summe die vollen fünf Sterne im Crashtest (Stand Mai 2016).

Für den 4er sind die Ergebnisse anwendbar. Während die Kopfstützen der Vordersitze für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m reichen, lassen sie sich im Fond nur für Personen bis 1,70 m herausziehen. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt.

Der automatische Notruf ist serienmäßig verbaut. Werden die Airbags ausgelöst oder die Notruftaste am Dachhimmel gedrückt, wird das System aktiviert. Dann werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt und eine Sprachverbindung aufgebaut.

Das optionale 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 betätigt, um möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr weiterer Kollisionen zu verringern.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,9 Kindersicherheit

⊕ Der BMW 3er schließt das Kapitel Kindersicherheit des ADAC Crashtests mit guten 84 Prozent ab.

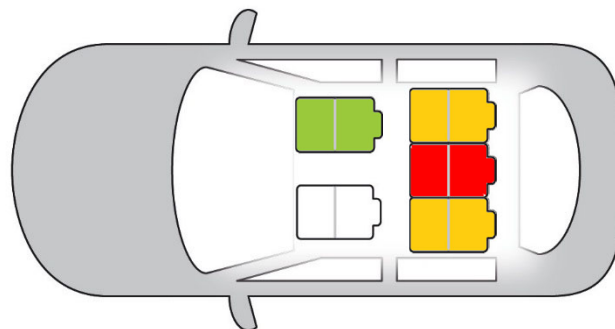
Dank Beifahrerairbagabschaltung per Schlüsselschalter können Kindersitze rechts vorn problemlos mit dem Gurt befestigt werden. Auf den Fondaußenplätzen ist die Montage mittels Isofix-Halterungen oder mit den Gurten möglich.

⊖ Eng wird es, wenn man einen Kindersitz mit Isofix anbringt, das Kind dann aber mit dem Fahrzeuggurt anschnallt oder auch den ganzen Sitz nur mit dem Fahrzeuggurt festzurrt. Hier ist der Platz um das Gurtschloss eingeschränkt.

Eine i-Size-Freigabe gibt es für das 4er Gran Coupé nicht. Der Fondmittelsitz ist laut Bedienungsanleitung für die Montage von Kindersitzen ungeeignet. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich auch von Kinderhänden leicht deaktivieren.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

2,6 Fußgängerschutz

Im ADAC Crashtest erreicht der 3er im Test durchschnittliche 78 Prozent der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz. Vor allem der hintere Bereich der Motorhaube bietet noch Verbesserungspotenzial.

⊕ Optional gibt es für den BMW 4er einen City-Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung. Droht bis Tempo 60 ein Zusammenstoß, wird automatisch eine Bremsung eingeleitet. Darüber warnt er vor Fußgängern auf der Fahrbahn.

4,5 UMWELT/ECOTEST

5,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Mit einer CO₂-Bilanz von 228 g/km geht der Testwagen aus dem ADAC EcoTest, das entspricht einem Verbrauch von 8,3 Litern Benzin. Damit ist natürlich keine gute Bewertung zu erwarten: Der BMW erhält nur 7 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel.

3,7 Schadstoffe

Hier verhindert der Partikelaustritt des Direkteinspritzers eine bessere Ausbeute als die erreichten 23 von 50 Punkten. Insgesamt bekommt der Bayer im ADAC EcoTest 30 Punkte beziehungsweise zwei Sterne.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

4,1 AUTOKOSTEN

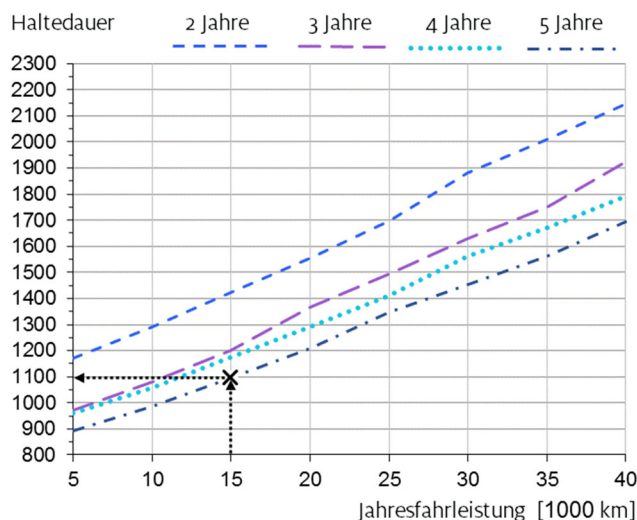
4,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Ohne weitere Extras kostet das 440i Gran Coupé als M Sport mit der bei diesem Motor obligatorischen Achtgang-Automatik 57.800 Euro und damit etwa 2.000 Euro mehr als die 3er Limousine mit gleichem Motor und gleichem Getriebe. Der Testwagen kostet bereits fast 70.000 Euro - und hatte bei Weitem noch nicht alle Extras an Bord.

Nach dem Kauf geht es teuer weiter, denn der Benzinverbrauch und die sehr hohen Kaskoeinstufungen (TK 27, VK 26) sorgen für hohe laufende Kosten. Die jährliche Steuer beträgt 188 Euro.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1094 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	420i	430i	440i Steptronic	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]	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	4/1995	6/2993	4/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	185 (252)	240 (326)	110 (150)	140 (190)	190 (258)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	290/1350	350/1450	450/1380	320/1500	400/1750	560/1500	630/1500
0-100 km/h [s]	7,5	5,9	5,1	9,0	7,5	5,6	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	236	250	250	213	240	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 SP	6,1 SP	6,8 SP	4,1 D	4,2 D	5,1 D	5,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	134	143	159	109	111	134	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/27	17/27/27	17/26/27	20/28/27	20/28/27	20/26/27	21/28/27
Steuer pro Jahr [Euro]	118	136	188	218	222	363	395
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	803	894	1070	831	843	992	1117
Preis [Euro]	40.400	45.450	55.900	41.400	43.700	53.400	60.300

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b	
Hubraum	2.998 ccm
Leistung	240 kW/326 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	450 Nm bei 1.380 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,1 s
Verbrauch pro 100 km	6,8 l
CO ₂ -Ausstoß	159 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,16 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF225/45 ZR18 / RF255/40 ZR18
Länge/Breite/Höhe	4.640/1.825/1.389 mm
Leergewicht/Zuladung	1.690/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480/1.300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.700 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Dingolfing, DE

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen (vo./hi.)	225/45 R18 95Y / 255/40 R18 99Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Super Sport
Wendekreis links/rechts	11,5/11,6 m
EcoTest-Verbrauch	8,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,2/6,9/9,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	193 g/km (WTW* 228 g/km)
Reichweite	720 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.690/485 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	360/700/1.075 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	142 Euro	Werkstattkosten	131 Euro
Fixkosten	145 Euro	Wertverlust	676 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.094 Euro		
Steuer pro Jahr	188 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/27		
Basispreis 440i Gran Coupé M Sport Steptronic	57.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	69.330 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.955 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	710 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (adaptive Scheinwerfer)	1.190 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (adaptive Scheinwerfer)	1.190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/790 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	200 Euro°/Serie
Parklenkassistent	350 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	420 Euro°/390 Euro°
Head-Up-Display	980 Euro
Verkehrszeichenerkennung	320 Euro
Schlüsselloses Zugangssystem	590 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	790 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (Driving Assistant)	520 Euro°
Spurassistent (Driving Assistant)	520 Euro°
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/100 Euro/Serie/320 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.490 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	Serie/370 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	370 Euro°/370 Euro
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (vollelektrisch schwenkend)	1.000 Euro
Metalliclackierung	ab 890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	1,7	Fahrleistungen	1,0
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	3,1	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,9	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,1
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,5
Bedienung	1,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Multimedia/Konnektivität	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Raumangebot vorn	2,4	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	3,5	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	4,5
Komfort	2,1	Verbrauch/CO ₂	5,3
Federung	1,9	Schadstoffe	3,7
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,0		

Stand: Juli 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.