



BMW 840d Coupé M Technic Sportpaket xDrive Steptronic

Zweitüriges Coupé der Oberklasse (235 kW / 320 PS)

Mit der Nomenklatur der Autohersteller ist es so eine Sache. Heutzutage heißen alle möglichen Fahrzeuge GT, sind es aber nicht. Ein "echter" Gran Turismo ist ein sportlich zugeschnittener Wagen, der zügige Etappen in angenehmer Ambiente erlaubt - solche Autos sind selten. Ironischerweise stellt BMW mit dem 8er genau so ein Auto auf die Räder, verzichtet aber auf die Bezeichnung GT (den tragen im Konzern ja die praktisch-schnöden Fließheck-Modelle) und nennt den 8er einen Sportwagen. Vorab: Ein sportlicher, auch schneller Wagen ist der 8er gewiss, an einem echten Sportwagen wie dem Porsche 911 beißt sich der Bayer aber die Zähne aus. Dafür ist er einfach zu schwer und nicht drahtig genug.

Enttäuscht sein muss man deswegen aber nicht, denn gerade auch mit der Dieselmotorisierung des Testwagens ist der 8er ein sehr guter Wurf. Die Fahrdynamik ist auf sehr hohem Niveau, vor allem ist das große Coupé auf der Autobahn in seinem Element. Etwas untypisch für bisherige BMW zieht der 8er auch bei hohem Tempo sehr gelassen seine Kreise. Dazu noch der angenehm knurrige, durchzugsstarke Sechszylinder-Dieselmotor an der schon legendären ZF-Achtgangautomatik... Das lässt niemanden kalt, der Autos nicht nur als Fortbewegungsmittel sieht. Zudem weist der ADAC Ecotest einen Verbrauch von 7,1 Litern auf 100 Kilometer und sehr niedrige Schadstoffwerte aus.

Da der 8er noch dazu richtig fein verarbeitet ist und in Sachen Konnektivität und Assistenzsysteme nichts anbrennen lässt, kann man sagen: Zwar ist er eben kein Sportwagen, aber ein sehr überzeugender Gran Turismo. Außerdem hat er in dieser Form aktuell keine echte Konkurrenz, einen starken Diesel in einem Oberklasse-Coupé bietet sonst kein Hersteller an. **Konkurrenten:** u. a. Mercedes S-Klasse Coupé.

- ⊕ **hohe Verarbeitungsqualität, kräftiger und kultivierter Dieselmotor, hervorragende Automatik, geringe Schadstoffemissionen**
- ⊖ **schlechte Rundumsicht, teuer in Anschaffung und Unterhalt, mühseliger Zustieg in den Fond**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **5,5**

Zielgruppencheck

	Familie	4,2
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,6
	Langstrecke	2,0
	Transport	4,2
	Fahrspaß	2,1
	Preis/Leistung	3,9

EcoTest ★★★★★

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 Verarbeitung

⊕ Der 8er ist - folgt man der BMW-Nomenklatur - das Topmodell der Münchner. Dementsprechend und schlichtweg wegen des sehr hohen Preises erwartet man dann auch höchste Verarbeitungsgüte, in den letzten Jahren nicht immer eine BMW-Domäne. Beim 8er aber lassen sich die Bayern nicht lumpen, hier wird im Innenraum nur bestes Material verwendet und wie auch die Karosserie sorgfältig verarbeitet. Einziges "Manko", schon ein Klassiker des Herstellers: Die beim

Hinfassen sehr wacklige Abdeckung der Kameras hinter dem Innenspiegel. Ansonsten aber schwelgt man im Innenraum in absolutem Luxus zwischen ledernen Oberflächen, angenehm weichen Kunststoffen, hochflorigem Teppich und wertigem Metall. Selbstverständlich kann man unter vielen Materialien, Dekors und Farben wählen und sich das große Coupé so einrichten, wie es beliebt.

3,2 Alltagstauglichkeit

⊕ Der 66 Liter fassende Tank ermöglicht auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 7,1 Litern Diesel auf 100 Kilometer eine Reichweite von 930 km. Die zulässige gesamte Zuladung des Testwagens beläuft sich auf 465 Kilogramm, 75 davon dürfen auf das Dach. Der 18,5 Liter große AdBlue-Tank kann einfach über eine Einfüllöffnung neben dem Dieselstutzen befüllt werden.

Reifen mit Notlaufeigenschaften sind serienmäßig beim 840d, alternativ bekommt man gegen Aufpreis auch ein

Reifenpannenset. Dieses hilft aber nur bei kleineren Reifenbeschädigungen, die serienmäßigen Runflat-Reifen bieten insgesamt einen besseren Pannenschutz.

⊖ In der Stadt oder in engen Parkhäusern erweist sich der 4,85 Meter lange und 2,15 Meter breite (inkl. Außenspiegel) BMW als sehr unhandlich. Die serienmäßige Allradlenkung begrenzt zumindest den Wendekreis auf 11,9 Meter. Anhänger sind am 8er nicht erlaubt.

2,3 Licht und Sicht

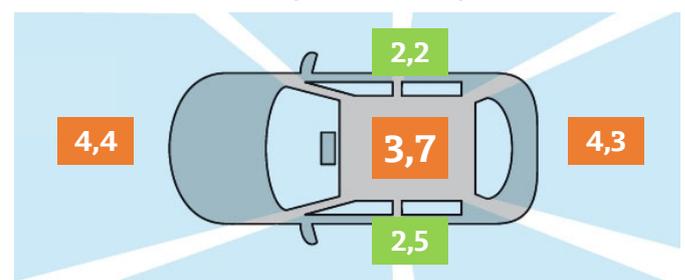
Bei der Rundumsichtmessung schneidet der 8er nicht gut ab. Speziell die Sicht nach schräg hinten fällt aufgrund der breiten hinteren Dachsäulen mäßig aus.

⊕ BMW stattet den 8er serienmäßig mit dem Parking Assist aus, der das Ein- und Ausparken erleichtert. Dazu zählen Parksensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent (für Längslücken). Zudem verfügen die Abstandswarner über eine Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bis fünf km/h Kollisionen mit einem Hindernis verhindern kann. Eine weitere Neuerung ist der Rückfahrassistent, der die letzten 50 m in Vorwärtsfahrt

abspeichert und auf Knopfdruck zurückfährt. All diese Helferlein sind notwendig, denn die Enden des großen Coupés kann man bestenfalls erahnen. Gegen Aufpreis ist auch ein

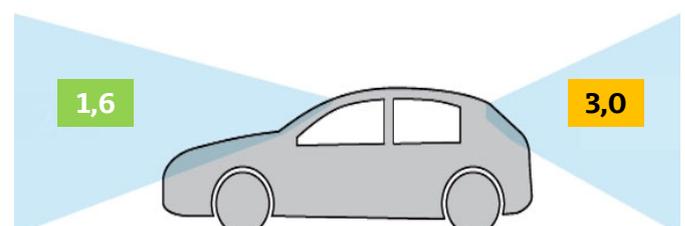
Rundumsicht

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.



Breite Dachsäulen und die schmalen Fenster schränken die Übersichtlichkeit nach hinten ein.

360-Grad-Kamerasystem erhältlich, das mit einer sehr guten Darstellung punktet.

Bereits ab Werk ist der Münchner mit adaptiven LED-Scheinwerfern mit blendfreiem Fernlichtassistenten, Kurven- und Abbiegelicht sowie variabler Lichtverteilung ausgestattet. Das gegen Aufpreis erhältliche Laserlicht hingegen kann man sich getrost sparen, da bereits das LED-Fernlicht mit sehr großer Reichweite punktet. Natürlich aber akzentuiert BMW

3,4 Ein-/Ausstieg

Die Dachlinie ist niedrig und der Fahrersitz in der untersten Stellung nur 36 Zentimeter über dem Asphalt, zudem ist der Schweller breit: Der BMW 8er ist ein Coupé, dementsprechend gestaltet sich der Einstieg weniger komfortabel als in höheren Autos. Immerhin reicht die flache A-Säule nicht bis über den Kopf der Passagiere, wie es bei anderen (kürzeren) Coupés oft der Fall ist.

Der schlüssellose Komfortzugang samt dem BMW Display Key mit Touchscreen ist Serie. Neben dem Fahrzeugschlüssel lässt sich der 8er auch mit einem digitalen Schlüssel ent- und verriegeln sowie starten. Dies kann entweder ein kompatibles Smartphone oder eine Karte im Scheckkartenformat sein.

⊕ Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und in den Türaußengriffen und der Heckklappe integrierte Lampen den Bereich rund um das Fahrzeug beim Auf- und

3,2 Kofferraum-Volumen

Mit 375 Litern ist der Kofferraum für ein sportliches Auto angenehm groß. Sechs handelsübliche Getränkeboxen passen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zu den Vordersitzen und bis zur Fensterunterkante, bringt man 585 Liter unter.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, das geschieht per Fernbedienung, vom Innenraum aus oder direkt an der Heckklappe.

⊖ Der Kofferraum ist zwar recht groß, aber die Heckklappe gibt eine ziemlich kleine Öffnung frei: Man muss größeres Gepäck hineinfädeln oder schlicht daheim lassen. Die Ladekante liegt 72 Zentimeter über dem Boden, zudem muss man eine 22 Zentimeter hohe Stufe überwinden, um Gepäck hinaus zu heben.

Die eine Lampe im Kofferraum reicht nicht aus, um diesen gut

die Scheinwerfer mit blauen Lichtelementen, wenn man das Laserlicht hinzubestellt - wem die Show wichtig ist, der wird sich das Laserlicht leisten.

⊖ Die Scheinwerfer sind selbst in der Ausführung mit Laserlicht nicht mit einer Reinigungsanlage ausgestattet, nicht einmal gegen Aufpreis kann man sich eine solche Anlage bestellen.

Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung – das ist sehr praktisch.

Gegen Aufpreis ist eine Soft-Close-Automatik zu haben, die die Türen leise zuzieht.

⊖ Um auf die Rücksitze zu kommen, muss man trotz der elektrisch nach vorn fahrenden Vordersitze Beweglichkeit und auch ein gewisses Maß an Leidensfähigkeit mitbringen. Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Format des großen optionalen Fahrzeugschlüssels mit Touch-Display ist im Alltag unpraktisch.



Mit 375 l ist der Kofferraum für ein Coupé angemessen groß, die Funktionalität leidet jedoch unter der kleinen Ladeöffnung und der hohen Ladekante.

auszuleuchten. Die zusätzliche Leuchte an der Heckklappe sorgt eher für eine Illumination des Bodenbereichs hinter dem Auto.

3,1 Kofferraum-Variabilität

Die Fondsitzelehne ist mittig geteilt, jede Seite kann einzeln umgeklappt werden. Zur Entriegelung muss man im Kofferraum einen Hebel betätigen, anschließend muss man von vorn an den Lehnen ziehen, um sie umzuklappen. Eine Federvorspannung in der Lehne wäre hier hilfreich, so würden die Lehnen von selbst umfallen.

⊖ Kleinkram fliegt im Kofferraum nahezu ungesichert herum - lediglich ein kleines Abteil auf der rechten Seite ist durch ein Netz abgetrennt. Ansonsten gibt es keine Räume oder Haken, um kleines Gepäck sicher zu verstauen. Immerhin sind vier Zurrösen im Kofferraum, so kann man sich mit einem Spannetz behelfen, das es von verschiedenen Anbietern gibt.

2,7 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Im 8er kommt die neueste Generation des BMW Operating Systems zum Einsatz, der Name iDrive hat in diesem Zusammenhang ausgedient und wird nur noch für den Controller auf der Mittelkonsole verwendet. Die Bedienung des behutsam weiterentwickelten Systems erfolgt über eben jenen gut zur Hand liegenden iDrive-Controller, den gut erreichbaren Touchscreen oder die Sprachsteuerung. Letztere lässt sich durch das Kommando „Hey BMW“ (oder einen eigens gewählten Befehl) aktivieren und versteht auch natürliche Sprache. Das heißt, man muss sich nicht an fest vorgegebene Kommandos halten und auch Dialekte werden von der Spracherkennung verstanden. Zudem verfügt das große Coupé über eine Gestensteuerung, mit der sich einige wenige Funktionen u. a. Lautstärkeregelung, Annehmen und Ablehnen eines Telefonanrufs) steuern lassen. Schließlich erkennt das BMW Operating System Zahlen und Ziffern, die man mit dem Finger auf der berührungsempfindlichen Fläche des iDrive-Controllers gezeichnet hat.

Das BMW-Bediensystem zählt nach wie vor zu den besten auf dem Markt, auch wenn der immer größere Funktionsumfang den Gewöhnungsaufwand und die Handhabung erschwert. Es dauert mitunter, ehe man manche Einstellung in den Tiefen der Untermenüs findet. Positiv hervorzuheben sind nach wie vor die praktischen, frei belegbaren Speichertasten, die um den iDrive-Controller angeordneten Direktwahltasten sowie die Tatsache, dass mit dem Bordcomputer lediglich Informationen abgerufen aber keine Einstellungen vorgenommen werden können.

Neu ist das serienmäßige volldigitale Kombiinstrument, klassische analoge Rundinstrumente gibt es nicht. Tachometer und Drehzahlmesser sind im 12,3 Zoll großen Kombiinstrument ganz außen platziert und nehmen im Gegensatz zu den früheren Generationen nicht mehr die zentrale Position ein. Das Tachoband ist ohnehin nur schlecht abzulesen, immerhin gibt es direkt daneben eine numerische Geschwindigkeitsanzeige. Im Gegensatz zu den meisten Kombiinstrumenten der Konkurrenz lässt sich das BMW-

Pendant nur in geringem Umfang konfigurieren und den Wünschen des Fahrers anpassen.

Ebenfalls neu ist die Position des Start-Stop-Knopfs. Dieser befindet sich nicht mehr rechts vom Lenkrad am Armaturenbrett, sondern ist nun links vom Wählhebel angebracht. Auch diesen hat BMW komplett neu gestaltet. Allerdings liegt er nicht mehr so gut in der Hand wie beim Vorgänger und auch der Knopf für die Parkstellung ist etwas ungünstig, weil recht weit unten auf dem Hebel angeordnet. Auch die Klimabedieneinheit ist neu gestaltet und befindet sich angenehm weit oben. Weniger gefallen kann allerdings, dass die Temperatur nun nicht mehr über Drehregler, sondern über Kippschalter eingestellt wird. Umständlich: Es gibt keine Taste mehr, um die zwei Zonen zu synchronisieren. Auch um die Temperatur der aus den mittleren Düsen austretenden Luft anzupassen, gibt es keinen separaten Drehregler mehr. Stattdessen muss man in beiden Fällen das Klimamenu aufrufen.



Die Materialanmutung und Verarbeitung im Innenraum entsprechen höchsten Qualitätsansprüchen. Die Funktionalität ist generell hoch, auch wenn die eine oder andere Neuentwicklung praxisgerechter sein könnte.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In punkto Konnektivität können dem neuen 8er derzeit nur wenige Fahrzeuge das Wasser reichen. Neben einem Navigationssystem ist das BMW Connected Package Professional serienmäßig, das genutzt werden kann, um e-Mails, Wetterberichte und Nachrichten abzurufen. Das Auto ist dafür mit einer integrierten SIM-Karte ausgestattet. Ebenfalls in jedem 8er steckt ein Navigationssystem inklusive drei Jahren Kartenupdate over-the-air oder auf Wunsch beim Händler. Bluetooth-Freisprechanlage und zwei USB-Anschlüsse sind stets an Bord, auch eine induktive Ladestation für ein Smartphone oder den Display Key.

Um die Wiedergabe der Musik kümmert sich das serienmäßige Soundsystem mit sechs Lautsprechern, gegen hohen Aufpreis ein System von Harman/Kardon (16 Lautsprecher) oder gegen deftigen Aufpreis eines von Bowers & Wilkins (ebenfalls 16

Lautsprecher). Darüber hinaus kostet der digitale Radioempfang (DAB) Aufpreis.

Mit Touch-Schlüssel oder per App können auch einige Funktionen des Autos ferngesteuert und überwacht werden, zum Beispiel die optionale Standheizung, die Fenster oder die Türen. Aufpreis kostet der integrierte Garagentoröffner, mit dem das Suchen nach der Fernbedienung entfällt. Weiß man nicht weiter und sucht ein Restaurant, eine Notfallapotheke oder auch ein Hotel, kann man sich mit einem Concierge verbinden lassen, der auf Wunsch die erforderlichen Reservierungen tätigt und das Fahrtziel direkt in das Navigationssystem einspielt.

Einen CD-Player gibt es nicht ab Werk, man kann lediglich für 30 Euro die Vorbereitung zur Aufnahme eines im BMW-Zubehör erhältlichen CD-Players ordern.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot geht als großzügig durch. Auf dem Fahrerplatz findet man bis 1,95 Meter Körpergröße genügend Platz vor. Auch die Innenbreite fällt großzügig aus.

⊖ Subjektiv ist das Coupé heimelig bis einengend, je nach persönlichem Geschmack. Unzweifelhaft sorgen die üppige Mittelkonsole, das niedrige Dach und die hohe Fensterlinie für ein nicht sehr luftiges Gefühl.

5,4 Raumangebot hinten

⊖ Hinten geht es sehr eng zu, die Sitze sind eigentlich Notsitze. Deutlich größer als 1,60 Meter darf man nicht sein, sonst muss man den Kopf schrägstellen. Auch die Beinfreiheit bewegt sich auf diesem Niveau.

3,8 Innenraum-Variabilität

Vielen Ablagen hat BMW nicht untergebracht, zumindest zwei Becher bringt man gut unter und unter der Mittelarmlehne ist ordentlich Stauraum.

⊕ Das Handschuhfach ist zwar nicht allzu groß, aber immerhin mit Filz ausgekleidet und abschließbar.

⊖ Hinten gibt es keine Ablagen, man muss alles in den Händen halten, was mitgenommen werden soll.



Natürlich genießt das Raumangebot auf den hinteren Sitzen in einem Coupe nicht die höchste Aufmerksamkeit. Dass das Platzangebot aber gerade einmal für Personen von 1,60 m Größe reicht, ist kritikwürdig.

2,0 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Eine Sänfte ist der 8er nicht, auch im Komfortmodus merkt man die sportliche Ausrichtung des Fahrzeugs. Es tastet Bodenwellen merklich ab, schwingt aber auch nie nach oder verliert sonstwie die Contenance. Übertrieben straff wird es allerdings auch nie, die adaptiven Dämpfer machen trotz der

immens schweren Bereifung mit 20 Zoll großen Rädern einen guten Job. So lassen sich Autobahnetappen sehr entspannt absolvieren. Was im Test aber negativ auffällt: Auf Kopfsteinpflaster rollt der große BMW zwar gut ab, das Lenkrad aber leitet unverhältnismäßig starke Vibrationen durch.

2,1 Sitze

Die Sitze hinten sind zwar nur für kleine Menschen oder Kinder geeignet, bieten aber eine gute Konturierung und bis auf die etwas zu steile Lehne einen ordentlichen Sitzkomfort.

⊕ Bereits ab Werk verfügt der 8er über eine elektrische Sitzverstellung, beide Vordersitze zudem über eine Memory-Funktion. Der Testwagen hatte die optionalen Komfortsitze an Bord, bei denen sich zusätzlich die Lehnenbreite und die Oberschenkelauflage verstellen lassen. Auch eine elektrische

Vierwege-Lordosenstütze gehört dann zum Ausstattungsumfang.

Die Komfortsitze sind bequem gepolstert und bieten gleichzeitig guten Seitenhalt. Die breite Mittelarmlehne trägt zur komfortablen Sitzposition bei, auch wenn sie nicht in der Höhe verstellbar ist. Gleiches gilt für die Gurte, die wie bei BMW üblich nicht höhenverstellbar sind.

2,0 Innengeräusch

⊕ Das große Coupé ist ein leises Auto. Bis auf die mitunter deutlich hörbaren Abrollgeräusche der großen Räder bleibt der Innenraum recht ruhig. Die Messwerte bestätigen diesen

Eindruck: Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum lediglich 65,3 dB(A).

2,0 Klimatisierung

⊕ Der 8er hat immer eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord. Nicht nur die Temperatur, sondern auch die Luftverteilung sowie die Intensität der Klimatisierung im Auto-Modus lässt sich für die beiden Vordersitze getrennt regeln. An kalten Tagen sorgen die serienmäßig beheizbaren Vordersitze für Behaglichkeit, die Verteilung der Heizleistung auf den Sitzflächen ist variabel einstellbar. Gegen Aufpreis gibt

es überdies Lenkradheizung, beheizbare Armauflagen in den Türen und der Mittelkonsole sowie - nur für den Diesel - eine Standheizung. An heißen Sommertagen sorgt die optionale Sitzlüftung dafür, dass man auf den Ledersitzen nicht ins Schwitzen kommt. Getönte Scheiben ab der B-Säule schützen gegen Aufpreis vor zu starker Sonneneinstrahlung.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Drei Liter Hubraum, sechs Zylinder, zwei Turbolader, Diesel. Dass bei diesen Randbedingungen genügend Drehmoment und Leistung vorhanden ist, lässt sich schon erahnen. Mit sehr strammen 680 Nm und 320 PS hat der Selbstzünder dann auch tatsächlich kaum Mühe, den 1,9 Tonnen schweren 8er zu beschleunigen.

Die Fahrleistungsmessungen im ADAC Autotest bestätigen die Kraft des Motors, der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 2,9 Sekunden erledigt. Auch beim Anfahrverhalten - gemessen von 15 bis 30 km/h - schneidet der 840d sehr gut ab. BMW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 4,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt abgeriegelte 250 km/h.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Reihensechszylinder ist schlicht eines der laufruhigsten Aggregate. Selbst als Diesel mit seinem harten Verbrennungsprinzip stören Motorvibrationen nie. Dröhnen oder Brummen ist dem Motor fremd, der Selbstzünder grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin. Die

Leistungsentfaltung ist sehr gut, der Motor hat immer Kraft. Nur bei Vollgas aus sehr niedrigen Drehzahlen braucht das ansonsten spontan ansprechende Aggregat eine Gedenksekunde, hier spielt aber auch die Automatik eine Rolle, da sie erst den richtigen Gang einlegen muss.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Dass die von ZF zugelieferte Achtgang-Automatik in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuigkeit. Auch im neuen 840d gefallen die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel, außerdem

passt der gewählte Gang fast immer zur Fahrsituation. Feinjustieren lässt sich die Getriebesteuerung per Fahrerlebnisschalter, denn im EcoPro-Modus vertraut der BMW noch mehr auf die enorme Durchzugskraft des Diesels,

schaltet früher hoch und hält auch beim Beschleunigen länger den eingelegten Gang. Zusätzlich gibt es eine Segelfunktion. Geht der Fahrer zwischen 25 km/h und 160 km/h vom Gas, wird der Motor vom Antriebsstrang abgekoppelt und der 8er segelt ohne Schleppmomentverluste dahin. Darüber hinaus werden zur Steuerung des Getriebes auch Navigationsdaten genutzt, um beispielsweise wiederum das Schleppmoment zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit vor Kreuzungen zu

nutzen oder aufgrund der Streckenführung unnötige Schaltvorgänge zu vermeiden. Möchte man dennoch lieber selbst die Gänge wählen, kann man dies über die manuelle Gasse des Wählhebels oder gegen Aufpreis per Schaltpaddles am Lenkrad erledigen.

Dank der langen Getriebeübersetzung dreht der Motor im größten Gang bei Tempo 130 lediglich mit 1.750 1/min.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Fahrdynamisch lässt der 8er nichts anbrennen. Sein hohes Gewicht kann er nicht verleugnen, eher nutzt er es, um unerschütterliche Stabilität darzustellen. Lastwechsel in Kurven oder andere fahrdynamisch anspruchsvolle Manöver bringen ihn nicht aus der Ruhe, zudem zieht er - eher untypisch für BMW - auch auf der Autobahn stoisch und von Spurrinnen kaum beeindruckt seine Bahnen. Aktive Stabilisatoren für eine Minimierung der Seitenneigung gibt es

zwar aktuell nur für den M850i, aber auch ohne diese zeigt das Flaggschiff trotz des Gewichts und auch dank der üppigen Bereifung eine hohe querdynamische Kompetenz. Den ADAC Ausweichtest pariert der Bayer souverän und erzielt dabei sehr hohe Geschwindigkeiten.

Unter normalen Fahrbedingungen sind dem allradgetriebenen Coupé Traktionsprobleme naturgemäß fremd.

1,7 Lenkung

⊕ Der 8er hat stets eine Allradlenkung an Bord, die bei niedrigen Geschwindigkeiten den Wendekreis und damit die Handlichkeit erhöht sowie bei höheren Geschwindigkeiten die Stabilität verbessert. Für feinsinnige Naturen fühlt sich gerade auf kurvigen Landstraßen das Einlenkverhalten etwas "unnatürlich" an - als versierter Sportfahrer muss man sich erst

adaptieren. Dann aber lässt sich das Coupé präzise in Radien aller Art dirigieren. Mitunter anstrengend wird es auf kleinen Landstraßen nur, weil das Auto so breit ist.

Der wichtige Bereich um die Mittellage der Lenkung ist tadellos erfühlbar und die Lenkkräfte im Kurvenverlauf liegen auf einem angemessenen Niveau - die Lenkung ist gelungen.

2,2 Bremse

Die Bremsanlage bringt den immerhin fast zwei Tonnen schweren Wagen aus 100 km/h nach 34,4 Metern zum Stehen (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich fein dosieren. Der Testwagen ist über das

MTechnic Sportpaket mit der großen Sportbremsanlage ausgestattet, wegen der mindestens 19 Zoll große Felgen gefahren werden müssen.

1,8

SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Schon serienmäßig ist der BMW 8er mit vielen Helferlein ausgestattet, die das automobilen Leben sicherer machen. Von 5 bis 250 km/h bremst er selbständig, wenn er eine drohende Kollision mit einem Fahrzeug erkennt und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch Passanten werden von dem System erkannt, bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h leitet der BMW bei einer drohenden Kollision autonom eine Vollbremsung ein. Tempomat und Limiter - beide mit Übernahme der Geschwindigkeitsbegrenzung - sind ebenso stets an Bord wie ein Spurhalteassistent. Ein vollfarbiges Head-Up-Display, das auch Kartenausschnitte anzeigen kann, ist im 8er ebenfalls Standard. Zum serienmäßigen Paket Driving Assistant gehören ein Totwinkel-Assistent, Querverkehrswarnung beim Rückwärtsfahren sowie Heckkollisionswarner.

Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h funktionierender Abstandsregeltempomat hilft gegen Aufpreis auf langen Strecken. Noch umfangreicher ist das Paket Driving Assistant Professional. Es umfasst zusätzlich den Abstandsregeltempomaten inkl. der automatischen und je nach Einstellung voraussehenden Übernahme der Geschwindigkeitsbegrenzung, Lenk- und Spurführungsassistent, Querverkehrswarnung vorn, Ausweichassistent und Kreuzungsassistent. Zudem warnt das System bei Verkehrsschildern (z. B. Stopp- und Einfahrverbotschilder).

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest wurde mit dem neuen 8er noch nicht durchgeführt. Seiten-, Knie- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer sowie Kopfairbags hinten schützen die Insassen.

⊕ Die Kopfstützen vorn schützen bis zu 1,85 Meter große Personen. Hinten sind die Kopfstützen zwar nur für 1,50 Meter große Menschen ausreichend, bei größeren Personen kann das Dach aber eine Stützfunktion übernehmen.

Crashvorbereitende Maßnahmen wie das Schließen der Scheiben oder das Straffen der Gurte ergreift der BMW bei unvermeidbaren Kollisionen im Front- und Heckbereich. Von hinten gefährlich schnell nahende Fahrzeuge werden von BMW per Warnblinkanlage gewarnt. Nach einem Unfall bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

3,8 Kindersicherheit

Auf dem Beifahrersitz können Kindersitze mit dem Gurt ordentlich befestigt werden, bei besonders hohen Sitzen kann die nicht demontierbare Kopfstütze aber im Weg stehen.

⊖ Hinten gibt es Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe, auch mit dem Gurt lassen sich Sitze stabil befestigen.

2,5 Fußgängerschutz

⊕ Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig, optional gibt es eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen und Tiere auch in schlechten Lichtverhältnissen und bei Nacht erkennt. Das System konditioniert die Bremsen

Allerdings wünscht man sich dringend hintere Türen beziehungsweise zumindest die Cabrio-Version herbei. Das Einfädeln der Kindersitze über die Vordertüren ist mindestens beschwerlich, bei größeren Sitzen aber schlichtweg unmöglich.

vor und warnt den Fahrer, auch wenn er sich das Wärmebild gerade nicht im Kombiinstrument anzeigen lässt. Zusätzlich werden die erkannten und durch das Auto gefährdeten Objekte gezielt von den Scheinwerfern angeleuchtet.

3,1 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO2

⊖ Im ADAC Ecotest erreicht der 840d mit einer CO2-Bilanz von 225 g/km schmale acht von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer – absolut gesehen ein hoher Wert. Bezieht man Gewicht und mögliche Fahrdynamik mit ein, fällt das Urteil milder aus. Der Verbrauch resultiert aus einem Konsum von 7,7 l innerorts, 6,2 l außerorts und 8,2 l/100 km auf der Autobahn.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der drei Liter große Turbodiesel beweist mit seinem modernen Abgasreinigungssystem, dass ein Diesel die Emissionen im Rahmen halten kann. Inner- und außerorts ist er sehr sauber, auch im wegen des hohen Volllastanteils für die Abgasreinigung anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die NOx-Werte nur marginal an. Unter Berücksichtigung aller Schadstoffgruppen erreicht der 840d die vollen 50 Punkte im Schadstoffkapitel des Ecotest – mit den insgesamt erzielten 58 Punkten reicht es für drei Sterne.

5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Das beste am Grundpreis des 840d ist, dass man ihn sich leicht merken kann: Glatt 100.000 Euro will BMW dafür sehen. Das ist sehr viel Geld, im zugegebenermaßen rar gesäten Konkurrenzumfeld aber tatsächlich ein recht günstiges Angebot. Auch ist die Ausstattung immerhin ziemlich umfangreich. So zählen u.a. LED-Scheinwerfer, adaptives Fahrwerk, Head-Up-Display, Navigationssystem, Notbrems-

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

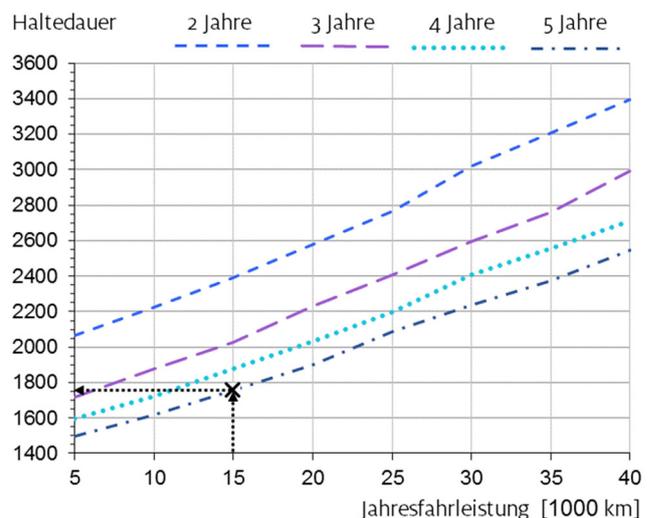
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1756 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



system, Zweizonen-Klimaautomatik, Ledersitze sowie elektrisch verstellbare Vordersitze zum Serienumfang. Dennoch lässt sich der Preis natürlich mühelos weiter nach oben treiben - im Falle des Testwagens auf knapp 118.000 Euro. Auch der Unterhalt ist kostspielig. Die Kfz-Steuer beträgt 471

Euro (berechnet nach WLTP), auch die Versicherungseinstufungen fallen äußerst ungünstig aus. Positiv: Inspektionsintervalle werden vom Auto in Abhängigkeit von der Nutzung variabel festgelegt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	M850i Coupé xDrive Steptronic	840d Coupé xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	8/4395	6/2993
Leistung [kW (PS)]	390 (530)	235 (320)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	750/1800	680/1750
0-100 km/h [s]	3,7	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	9,8 SP	6,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	224	160
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/28/31	20/28/31
Steuer pro Jahr [Euro]	384	461
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	2001	1657
Preis [Euro]	125.700	100.000

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 Dieselmotor (Reihe), Bi-Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	235 kW/320 PS bei 4.400 1/min
Maximales Drehmoment	680 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km	6,1 l
CO ₂ -Ausstoß	160 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,22 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/35 R20/275/30 R20
Länge/Breite/Höhe	4.843/1.902/1.341 mm
Leergewicht/Zuladung	1.905/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	245/35 R20 95Y/275/30 R20 97Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Potenza S007
Wendekreis links/rechts	11,9/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/6,2/8,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	188 g/km (WTW* 225 g/km)
Reichweite	930 km
Innengeräusch 130 km/h	65,3 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.905/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/585/585 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	189 Euro
Fixkosten	198 Euro	Wertverlust	1222 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1756 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	471 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/31		
Basispreis 840d Coupé M Technic Sportpaket xDrive Stept.	109.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.09.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	118.410
Km-Stand bei Testbeginn	3.167 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.600 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/550 Euro°
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Zubehör/Serie/420 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (links)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	340 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	1.100 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: Mai 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.