



## BMW M440i Coupé xDrive Steptronic

Zweitüriges Coupe der Mittelklasse (275 kW / 374 PS)

**E**in Coupé ist ein Statement. Also ein echtes, zweitüriges Coupé. Damit drückt man gleich einiges aus: Geld ist meist vorhanden, Kinder spielen im Moment keine größere Rolle und zudem pfeift man zugunsten der Optik auf Alltagstauglichkeit. Der Schein trägt aber manchmal: Da ein Mittelklasse-Coupé meist auf einer Limousine basiert, hat man dann eben doch noch zwei Notsitze hinten drin, für kleine Freunde oder vielleicht sogar doch für den Nachwuchs. Zudem bedeutet die sportliche Optik ja nicht, dass zwangsläufig ein starker und damit teurer Antrieb unter der Haube sein muss. Allzu viele zweitürige Coupés mit vier Sitzen gibt es in der Mittelklasse aber nicht mehr, die ADAC Autodatenbank spuckt nur fünf Modelle aus, unter anderem einen Klassiker: den BMW 4er, der früher noch 3er Coupé hieß. Diesen gibt es ab 47.300 Euro als 420i, dann mit noch recht zahmen 184 PS aus einem Zweiliter-Vierzylinder. Das von uns getestete Modell ist schon andres Geistes Kind: Genau 190 PS mehr hat der 440i zu bieten, dann kommt zur Coupé-Show noch einiges an Shine hinzu. Der mittlerweile mildhybridisierte, zwangsbeatmete Sechszylinder-Klassiker unter der Haube hat zusammen mit dem variablen Allradantrieb und der aktiven Hinterachssperre das Zeug, sportliche Fahrernaturen sehr glücklich zu machen. Vorher aber muss man sich klar machen, dass zwischen den beiden Modellen 420i und 440i über 21.000 Euro liegen: Unter 68.400 Euro rücken die Münchner den stärksten 4er diesseits des M4 nicht heraus. Zudem kommen dem Halter nicht nur die Versicherungseinstufungen teuer, sondern auch der Ecotest-Verbrauch von 8,4 Litern Super auf 100 Kilometer weist den Bajuwaren nicht gerade als Sparsbüchse aus - obwohl der Verbrauch angesichts der möglichen Fahrleistungen von hoher Effizienz zeugt. Dafür bekommt man ein sehr potentes Coupé mit feinen Materialien im Innenraum, das nicht nur in Sachen Fahrassistentenfunktionen und Konnektivität, sondern auch in der Fahrdynamik an vorderster Front mitspielt. Zum Schluss noch und apropos vorderste Front: Auch dieser Testbericht über den neuen 4er kommt nicht ohne Kommentar zu den Nieren aus. Während der zweiwöchigen Tests beim ADAC fanden sich unter den unzähligen Kommentaren zur Optik nur zwei positive. Auch in unserem Hause tut man sich schwer mit dem wohlwollend als mutig zu umschreibenden Design. **Konkurrenten:** u.a. Audi A5 Coupé, Mercedes C-Klasse Coupé, Lexus RC.

- ⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, überzeugendes Bediensystem, äußerst kraftvoller, kultivierter und effizienter Antrieb
- ⊖ keine Scheinwerferreinigungsanlage verfügbar, absolut betrachtet hoher Verbrauch, teurer Unterhalt

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 4,2

### Zielgruppencheck

	Familie	3,6
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	3,5
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,7
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	3,2

Ecotest ★★★★★

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des BMW 4er ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist sehr gut verkleidet und aerodynamisch optimiert. Auch den Innenraum hat BMW sauber verarbeitet, die Bauteile sitzen fest, und nichts klappert oder knarzt während der Fahrt. Das Bemühen um eine gute Materialqualität ist zu sehen und zu spüren, über weite Bereiche sind die Kunststoffflächen unterschäumt und damit weich. Während manche Hersteller massiv am Materialfinish sparen, hält BMW an angemessenen

Materialien fest, wie man sie angesichts der aufgerufenen Preise aber auch erwarten darf. Wie bei vielen anderen Modellen hat BMW eine bedienerfreundliche Motorhaubenmechanik verbaut: Man muss zweimal am Hebel im Fahrerfußraum ziehen, dann springt die Haube etwas auf. Anschließend genügt es, sie leicht anzuheben, zwei kräftige Gasdruckfedern öffnen sie und halten sie offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront entfällt somit.

### 3,4 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 8,4 l/100 km an, ergibt sich mit dem beim 4er serienmäßig 59 l großen Tanks eine theoretische Reichweite von etwa 700 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 459 kg, was bei dem viersitzigen Coupé locker ausreichen sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis zu 75 kg betragen, das sollte auch noch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,8 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern). Mit 4,77 m Länge ist der

viersitzige 4er länger als ein 3er touring, die Breite ist mit 2,09 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) gerade in der Stadt, aber auch auf schmalen Landstraßen nicht sonderlich praktisch. Gleiches gilt für den Wendekreis von 12,3 m.

⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem Abschleppservice behelfen – außer man hat das optionale Reifenreparaturset, das oft nicht viel weiterhilft, oder die optionalen Runflat-Reifen an Bord, die eine eingeschränkte Weiterfahrt mit begrenzter Reichweite (ca. 80 km bei 80 km/h) erlauben. Bordwerkzeug oder Wagenheber ist nicht erhältlich.

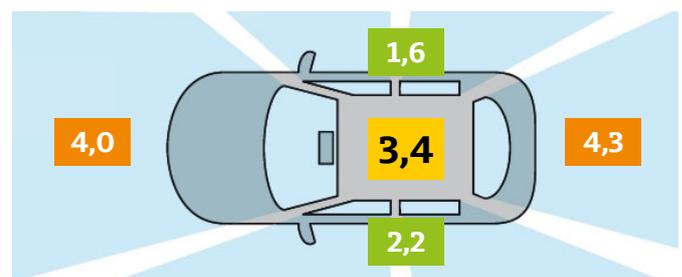
### 2,4 Licht und Sicht

Die tiefe Sitzposition ist ungünstig für die Sicht auf den umgebenden Verkehr; auch das Abschätzen der Fahrzeugenden wird dadurch erschwert, weil das vordere wie auch das hintere Ende vom Fahrersitz aus nicht einsehbar ist. Zum Glück sind Parksensoren vorn und hinten serienmäßig. Ebenfalls hilfreich ist der Einparkassistent inklusive Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bei Schrittgeschwindigkeit Kollisionen mit einem Hindernis verhindern kann. Optional erhältlich sind zudem eine Rückfahrkamera sowie ein 360-Grad-Kamerasystem. Gegen Aufpreis kann man sogar statische Bilder vom Fahrzeugumfeld auf sein Smartphone übertragen. Immerhin lassen sich durch die flach abfallende Motorhaube Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer. Bei der Rundumsicht schneidet das 4er Coupé zufriedenstellend ab, die fehlenden B-Säulen verbessern die Rundumsichtsbewertung - die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten Dachsäulen aber deutlich eingeschränkt.

⊕ Bereits ab Werk ist der Münchner mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen ist mit dem Laser-Fernlicht samt der adaptiven Umfänge der LED-Scheinwerfer ausgerüstet. Sie warten mit blendfreiem Fernlichtassistenten, Abbiegelicht

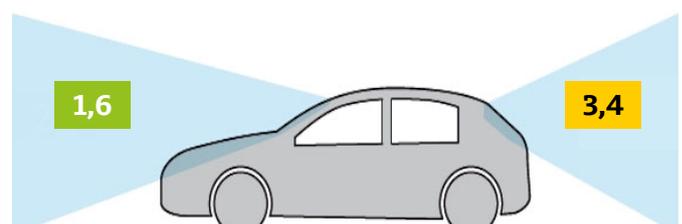
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



und variabler Lichtverteilung auf. Zudem verarbeitet das System Navigationsdaten und kann sich so aktiv auf die vorausliegende Strecke einstellen. Zum Beispiel leuchtet der 4er schon vor dem Einlenken in Kurven in diese hinein, beim Durchfahren von S-Kurven möglichst geradeaus und schaltet vor dem Befahren von Haarnadelkurven zusätzlich das Abbiegelicht ein, um möglichst weit in die Kurve hineinzuleuchten. Der Aufpreis fällt mit knapp 1.500 Euro recht happig aus, allerdings bringen die Zusatzfunktionen einen signifikanten Nutzen gerade auf nächtlichen Landstraßentouren. Als alternatives Extra gibt es auch einen einfachen Fernlichtassistenten für die serienmäßigen Scheinwerfer. Seit ein paar Jahren im BMW-Programm ist der optionale Rückfahrassistent, der die letzten 50 Meter in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck eigenständig zurückfährt. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, der den Blick nach schräg hinten vereinfacht. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht serienmäßig und der linke Außenspiegel gegen Aufpreis automatisch ab.

### 3,0 Ein-/Ausstieg

Das niedrige Coupé ist für gelenkige Menschen ausgelegt – denn besonders leicht fällt das Ein- und Aussteigen nicht, weil sich die Sitzflächen allesamt recht niedrig über der Straße befinden (Fahrsitz nur 37 cm über der Straße, wenn ganz nach unten gestellt). Immerhin fallen die Türausschnitte sehr breit aus. Die Türhalter haben drei stabile Rasten, die lange Tür stört in engen Parklücken dennoch oft. Die Umfeldbeleuchtung durch Lichtquellen an der Fahrzeugflanke ist serienmäßig an Bord und kann auch über den Fahrzeugschlüssel aktiviert werden.

⊖ Der optionale Komfortzugang besitzt immer noch keinen ausreichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweiten-

### 2,9 Kofferraum-Volumen

Das Standardvolumen fällt mit 380 l oder alternativ sechs Getränkeboxen gar nicht allzu klein aus - zumindest angesichts der Karosserieform. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen (gemessen bis Fensterunterkante) beträgt das Ladevolumen 725 l.

### 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch angetrieben. Mit dem Keyless-System funktioniert das auch mittels Fußschwenk unter das Heck. Die Ladekante liegt angemessene 68 cm über der Straße. Bei umgelegter Rücksitzlehne entsteht keine ganz ebene Fläche, sondern der Boden steigt im Bereich der Rücklehnen nach vorn an.

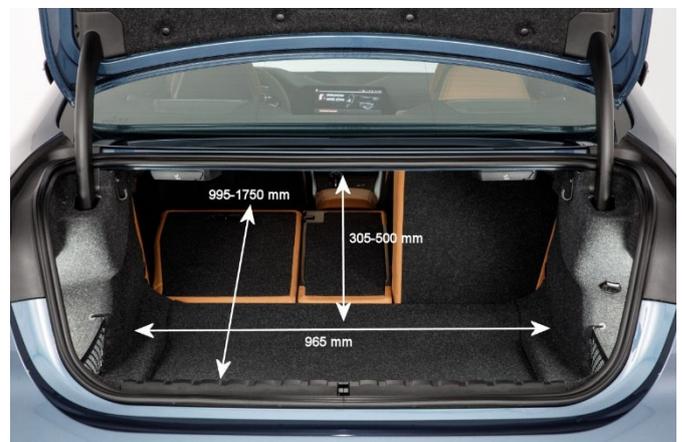
⊖ Die Scheinwerfer sind selbst in der Ausführung mit Laserlicht nicht mit einer Reinigungsanlage ausgestattet, nicht einmal gegen Aufpreis kann man eine solche Anlage bestellen. Zwar handhaben das viele Hersteller so, aber bei einem so teuren Auto von einem selbsternannten Premiumhersteller gerade an dieser wichtigen Stelle einzusparen, ruft Kopfschütteln hervor.



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

verlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Zwar hat der Schlüssel jetzt eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach ein paar Minuten ohne Bewegung abschaltet. Die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Nur so ließe sich eine Manipulation sicher unterbinden. Weitere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

Der Zugang zur Rückbank ist trotz der weit nach vorn fahrenden Vordersitze schlichtweg beschwerlich - für den Alltag mit mehr als zwei Personen empfiehlt sich ein zweitüriges Coupé nicht.



Der Kofferraum ist mit 380 l Volumen etwas größer als beim Vorgängermodell geworden (360 l Volumen).

Immerhin entsteht keine Stufe im Boden. Die Kofferraumöffnung ist wie häufig bei einer Coupékarosserie recht klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder gar nicht einladen.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Im Rahmen seiner Möglichkeiten bietet der BMW 4er eine gute Variabilität. Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Das Entriegeln für asymmetrisch geteiltes Umklappen funktioniert über Hebel im Kofferraum, der mittlere Teil lässt sich separat über den Innenraum entriegeln und flachlegen. Das alles geht leichtgängig vonstatten, nur für das

⊖ Das Ladeabteil wird von nur einer LED-Leuchte oben mittig erhellt - das ist recht wenig. Der Schließbügel an der Heckklappe steht deutlich ab, hier sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht schmerzhaft zu stoßen.

Zurückklappen benötigt man etwas Kraft. Die Anzahl der Verstau- und Fixiermöglichkeiten ist etwas dürftig. Es gibt je ein Netz links und rechts, vier Ösen zur Ladegutfixierung sowie zwei Taschenhaken. Leider liegen die Ösen recht hoch, sodass man kein Netz am Kofferraumboden fixiert bekommt.

## 2,5 INNENRAUM

### 1,8 Bedienung

⊕ Der 4er ist im Innenraum annähernd unverändert vom 3er übernommen worden. Man braucht schon eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das BMW-Bedienkonzept, dann aber kann man den BMW trotz des immensen Funktionsumfangs erstaunlich zielsicher bedienen. Die aktuelle Ausbaustufe des BMW-Infotainments lässt sich nicht nur über den iDrive-Controller, sondern auch über den Bildschirm direkt bedienen – er hat eine berührungssensitive Oberfläche. Das Hauptmenü kann man überdies nach den eigenen Vorlieben neu zusammenstellen. Darüber hinaus ist für viele Funktionen auch die Bedienung über Sprachbefehle möglich (Option), wobei auf den Initialisierungsbefehl „Hey BMW“ in relativ freier Sprache der Wunsch geäußert werden kann – man muss nicht mehr wortgenau den einen Befehl formulieren, der für eine Funktion hinterlegt ist. Die Funktionen der optionalen Gestiksteuerung, mit der sich etwa durch Handgesten die Lautstärke ändern und Telefonanrufe annehmen bzw. ablehnen lassen, sind allerdings überschaubar. Im Alltag erweist sich dies eher als Spielerei denn als nützliche Hilfe. Wenn Fahrer oder Beifahrer viel gestikulieren, kann es zudem zu ungewollten Fehlbedienungen kommen. Daher verwundert es nicht, dass bislang kaum ein anderer Hersteller auf diese Art der Befehlseingabe setzt. Die insgesamt gute Ergonomie ergibt sich u. a. durch die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Wählhebels zueinander. Auch die Positionierung der Knöpfe und Schalter, ihre

Gruppierung nach Funktionen (z. B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (inkl. Lüftungsdüsen) tragen dazu bei; alle Bedieneinheiten sind hoch genug und griffgünstig verbaut.

⊖ Der 4er kommt immer mit dem BMW Live Cockpit, also einem Bildschirm anstelle von analogen Zeigern. Die Anzeige bietet allerdings nur überschaubare Einstellmöglichkeiten und verschenkt hier viel Potenzial. Hinzu kommt, dass speziell die grobe Tachoskalierung das Ablesen der aktuellen Geschwindigkeit erschwert. Daher ist man oftmals auf die zusätzliche digitale Geschwindigkeitsanzeige angewiesen.



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum können den Premiumanspruch einlösen. Die Bedienung ist nach einer gewissen Eingewöhnungszeit sehr funktionell. Hilfreich ist dabei die aufpreispflichtige Sprachsteuerung, die hervorragend funktioniert.

### 1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Konnektivitätsausstattung des 4ers ist sehr umfangreich und die Münchner packen fast alles serienmäßig in das Auto. Radiosender kann man serienmäßig per FM/AM (inkl. Doppeltuner für besseren Empfang) und DAB

empfangen. Ebenso serienmäßig lässt sich Musik per Bluetooth oder USB-Anschluss ins Auto bringen. Um die Klangqualität der Musikanlage zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: einerseits ein BMW-eigenes

Lautsprecher und als Top-System eines von Harman/Kardon. Der 4er ist serienmäßig mit einer SIM-Karte ausgerüstet und somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken – die ersten drei Jahre kostenlos, dann muss man fast alle online-Funktionen des 4er gegen Gebühr verlängern. Im 4er ist ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen, drei Jahre kostenfreiem Kartenupdate, Remote-Funktionen (u. a. Öffnen/Schließen des Fahrzeugs, Standortsuche, Senden von

Zieladressen) und diversen Online-Diensten wie etwa dem intelligenten Sprachassistenten. Da auch das „Live Cockpit ConnectedDrive“ Serie ist, gibt es neben dem digitalen Kombiinstrument auch einen Infotainment-Touchscreen mit 10,25 Zoll. Der aus dem 3er bekannte Standardbildschirm mit 8,8 Zoll ist im 4er nicht zu finden. Android Auto ist wie Apple CarPlay ebenfalls Serie, letzteres lässt sich auch drahtlos mit dem Fahrzeug verbinden.

⊖ Den optionalen CD-Player hat BMW inzwischen aus der Ausstattungsliste gestrichen.

## 2,5 Raumangebot vorn

⊕ Der 4er bietet den Insassen ein ordentliches Platzangebot. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für fast 2,10 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht besonders üppig. Das Raumgefühl fällt weniger großzügig aus,

einengend wirken vor allem die schmalen Fensterflächen und der dunkle Dachhimmel. Das optionale Glasschiebedach lässt auf Wunsch etwas mehr Licht in den vorderen Bereich des Wagens.

## 4,5 Raumangebot hinten

Die veritable Länge des 4ers merkt man sogar auf der Rückbank. Sind die Vordersitze auf 1,85 m großer Personen eingestellt, hat man hinten bis zwei Meter Körpergröße genügend Platz für die Beine. Freilich ist das ein reichlich theoretischer Wert, denn schon ab gut 1,70 m stößt man ans Dach. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene völlig ausreichend, in der Mitte kann ohnehin niemand sitzen. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die schmalen Scheiben sowie den dunklen Dachhimmel wirkt der BMW ziemlich eng.



Im Fondbereich haben nur Personen bis 1,70 m Körpergröße noch ausreichend Platz.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen vorn ist gut, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter, ein kleineres Fach in der Mittelkonsole mit induktiver Ladefunktion für Handys (Option) und ein großes Fach zwischen den

Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man vergebens. Hinten muss man sich mit zwei Becherhaltern und den Lehnennetzen arrangieren, zudem war BMW so nett und hat noch winzige Seitenfächer realisiert. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet und mit Filz ausgeschlagen.

## 2,5 KOMFORT

### 3,4 Federung

Der 4er ist ein Sportcoupé und trägt eine dementsprechende Fahrwerksabstimmung herum - optionale Adaptivdämpfer des Testwagens hin, verschiedene Fahrmodi her. In der Comfort-Stellung kommt man aber zumindest noch vernünftig durch den Alltag. Kanaldeckel werden trocken, aber ohne Poltern weitergereicht, auch ansonsten ist man über die

Straßenbeschaffenheit nie im Unklaren. Punkten kann das Fahrwerk auf längeren Bodenwellen außerorts oder auf der Autobahn - diese werden ordentlich weggefedert und versetzen das Auto in keinerlei Nachschwingereien. Zusammengefasst ist der 4er klar erkennbar auf Dynamik gemünzt und bleibt beim Federungskomfort gerade noch auf der akzeptablen Seite.

## 2,3 Sitze

Hinten ist man wie üblich nicht so komfortabel untergebracht wie vorn. Dennoch sind die beiden Sitze ausreichend bequem, weil sie sehr gut konturiert und angenehm gepolstert sind, lediglich etwas weniger aufrecht könnte man dort sitzen. Man muss ohnehin klein genug sein, um dort sitzen zu können.

⊕ Der M440i ist immer mit elektrischen Sportsitzen und der Testwagen zudem mit den optionalen M Sportsitzen samt vierfach einstellbarer, optionaler Lordosenstütze für den Fahrer ausgestattet. Die Sportsitze wie auch die stärker konturierten M Sportsitze verfügen über eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und per

Knopfdruck verstellbare Seitenwangen. Die Lehnen sind angenehm geformt und bieten dem Rücken festen Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition. Zwar lässt sich die Mittelarmlehne nicht in Länge oder Höhe einstellen, BMW hat mit deren Position aber zumindest einen guten Kompromiss gewählt.

⊖ Die Kopfstützen der M Sportsitze haben keine besonders breite Auflagefläche für den Hinterkopf, weswegen man sich nicht entspannt anlehnen kann: Der Kopf würde dann zur Seite wegkippen, außer man trifft genau die Mitte.

## 2,8 Innengeräusch

BMW hat den neuen 4er wie auch schon den 3er gut gedämmt, hier ist ein deutlicher Fortschritt zum Vorgänger hör- und messbar. Dennoch ist der M440i lauter als etwa die letzten Modelle des BMW 3er bei uns im ADAC Autotest. Trotz der serienmäßigen Akustikverglasung ergibt sich beim Coupé bei 130 km/h im Innenraum ein Geräuschpegel von 68,1 dB(A) –

dieser liegt etwa 2,5 dB(A) höher als beim 3er. Der Motor bleibt dabei dezent im Hintergrund oder wird sportlich präsent - je nach Einstellung im Menü. Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei. Die Radhäuser sind mit filzartigem Material ausgeschlagen, was das Abrollgeräusch mindert.

## 1,6 Klimatisierung

Ab Werk ist der BMW 4er mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Fahrer und Beifahrer können nicht nur die Temperatur getrennt regeln, sondern auch die Wärmeschichtung oben und unten gesondert einstellen, wie auch die Luftverteilung und die fünffach verstellbare Intensität des Automatikmodus je nach Gusto vorwählen. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima und sind

die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Für die kalten Tage gibt es optional Sitzheizung vorn und hinten, Lenkradheizung und Standheizung. Auch ist eine Sitzbelüftung für die vorderen Plätze bestellbar. Um die Fondinsassen vor zu starker Sonneneinstrahlung zu schützen, bietet BMW gegen Aufpreis getönte Scheiben ab der B-Säule an.

## 0,9 MOTOR/ANTRIEB

### 0,8 Fahrleistungen

⊕ Im 440i arbeitet der Klassiker unter den BMW-Motoren: ein Reihensechszylinder, hier mit drei Litern Hubraum. Diese ergeben sich durch das BMW-Baukastensystem, das Einzelhubräume von 0,5 Litern zu Drei-, Vier- und Sechszylinder zusammensetzt. Heutige BMW-Motoren sind stets per Abgasturbolader zwangsbeatmet, was im vorliegenden Fall für immense 374 PS sorgt, die noch dazu nicht an einem Drehzahlpunkt anliegen, sondern in einem Bereich von 5.500 bis 6.500 Touren verfügbar sind. Beeindruckend auch das Drehmoment: 500 Nm stehen zwischen 1.900 und 5.000 Touren zur Verfügung. Der

Startergenerator, der über ein separates Teilbordnetz mit 48 Volt gefüttert wird, kann den Benziner mit maximal 8 kW/11 PS unterstützen und verbessert sowohl das Ansprechverhalten als auch den Spritverbrauch. Das M440i Coupé schafft es laut Hersteller in 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h elektronisch begrenzt. Unsere Messungen bezeugen die Kraft des Antriebs, denn in 2,5 Sekunden geht es von 60 auf 100 km/h. Zudem zeigt sich beim Anfahren der spontane Antritt des Antriebsstrangs: In unter einer Sekunde ist man von 15 auf 30 km/h.

### 1,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Nicht nur ist ein Sechszylinder-Reihenmotor eh schon mit einem quasi perfekten Massenausgleich gesegnet, auch hängt ihn BMW gekonnt im Vorderbau auf: Bis auf ein leichtes Kribbeln spürt man vom Motor quasi keine Schwingung. Unwilliges Brummen bei niedrigen oder ungewolltes Dröhnen

bei hohen Drehzahlen kennt der Münchner auch nicht. Die Leistungsentfaltung ist mustergültig. Schon bei niedrigen Drehzahlen ist Drehmoment verfügbar, ab kurz vor 2.000 Touren surft der Motor dann auf der Drehmomentwelle vehement dem Drehzahlbegrenzer entgegen.

### 0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik, die jeder 4er verbaut hat, liefert ZF zu. Im BMW ist sie optimal auf Motor und Fahrzeug abgestimmt. Die Geschmeidigkeit ist beeindruckend, nur in den unteren Fahrstufen ist mitunter ein leichtes Rucken zu spüren. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die beim 440i und 440d serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad eigentlich nie erforderlich wird. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet dabei nicht ein, sondern kehrt in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann

damit automatisch die Stufe P einlegen. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im richtigen Moment serviert. Im höchsten Gang dreht die Kurbelwelle bei 130 km/h mit rund 1.900 Touren. Das Start-Stopp-System arbeitet dank des 8-kW-Startergenerators äußerst ruckarm – der Fahrer bekommt das Abstellen und Starten des Motors nur akustisch und beim Blick auf den Drehzahlmesser mit und, wenn die Abgasanlage im Sportmodus arbeitet, auch über ein vernehmliches Bollern aus den Endrohren.

## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der BMW solide den eingeschlagenen Kurs. Die Aufbaubewegungen des Coupés halten sich in engen Grenzen, man merkt hier die sportliche Auslegung. Die Traktion ist trotz der hohen Leistung nie ein Thema, der Allrad verteilt die Kräfte zielgenau. Beim ADAC Ausweichtest liefert der BMW eine überzeugende Vorstellung ab. Die Vorderachse folgt spontan und willig auch zackigen Lenkbewegungen. Das agile Heck ist stets spürbar, das ESP regelt aber im Bedarfsfall sensibel und ohne das Auto über

Gebühr zu verlangsamen. Sportlichen Fahrernaturen gefällt die balancierte Gewichtsverteilung und das per Pedalbefehl leicht eindrehende Heck. Im Sportmodus lässt der BMW merklich mehr Bewegung des Hecks zu, bei ganz ausgeschaltetem ESP macht es auf Befehl ordentliche Sidesteps - dies ist aber selbstredend nur auf abgesperrtem Gelände erlaubt und empfohlen. Das beim 440i serienmäßige M Sportdifferential an der Hinterachse zeigt Wirkung: Es wird in Abhängigkeit der Fahrsituation stufenlos gesperrt und verhindert so ein Durchdrehen eines einzigen Rades.

### 1,8 Lenkung

⊕ Beim 440i ist die Sportlenkung serienmäßig - diese ist bei höheren Lenkwinkeln direkter übersetzt als um die Mittellage. So verbindet der Hersteller eine nicht allzu giftige Reaktion bei kleinen Lenkwinkeln mit wenig Lenkaufwand beim Abbiegen oder auf sehr kurvenreichen Strecken. Das zeigt sich auch bei den Lenkradumdrehungen: Nicht einmal zweieinhalbmal muss man das Lenkrad von ganz links nach ganz rechts drehen.

Die selbst im Comfort-Modus nicht gerade leichtgängige Lenkung vermittelt über die Lenkkräfte ein sportliches Feeling und kann bei Kurvenfahrt auch mit einer hohen Präzision und Rückmeldung glänzen. Um die Mittellage könnte sie aber etwas transparenter vermitteln, wo sie gerade steht. Insgesamt aber passt die Lenkung, gerade auch zum Fahrzeugkonzept.

### 1,8 Bremse

⊕ Beim 440i ist die Sportbremse serienmäßig, diese soll die Verzögerungs-Performance erhöhen. Dafür montiert BMW an

die Vorderachse Vierkolben-Festsattel statt der Einkolben-Schwimmsattel. Uns fehlt bisher der Vergleich zu einem 4er

Coupé mit der Standardbremsanlage, aber besser als die bei uns im Test befindlichen 3er BMW bremst der zugegebenermaßen mit sportlichen Reifen ausgestattete Testwagen allemal: 33,1 m Bremsweg aus 100 km/h sind ein prima Wert. Die Bremsanlage lässt sich gut dosieren und spricht einwandfrei an.

1,5

## SICHERHEIT

0,8

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In den neuen 4er packt BMW so gut wie alles, was das Konzernregal aktuell an aktiven Assistenzsystemen hergibt. Leider kosten die meisten Systeme jedoch Aufpreis. Bis 80 km/h bremst der 4er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord. Für den Limiter kann man die von der serienmäßigen Verkehrsschilderkennung erfassten Geschwindigkeitsbegrenzungen übernehmen. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, und kommende Geschwindigkeitsbegrenzungen werden angezeigt, die frühzeitig für Limiter oder Tempomat übernommen werden können. Auch Einfahrtverbotsschilder oder zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild, reagiert aber nicht, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. Ist in Verbindung mit ACC ein Radarsensor an der Front verbaut, bremst der Notbremsassistent sogar bis 250 km/h und versucht, Kollisionen zu vermeiden oder deren Schwere zu mindern. Auch bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und serienmäßig warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur und das Auto lenkt je nach Einstellung auch in die Spur zurück. Gegen Aufpreis lenkt das Auto auch selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen - über eine sensible und problemlos funktionierende Erkennung im Lenkrad überwacht das Auto dabei, ob man die Hände dort hat, wo sie hingehören: am Volant. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann der BMW optional vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird ebenso vor dem Auto erkannt. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der 4er optional beim Ausweichmanöver. Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-up-Display, hier werden auf Wunsch u. a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Bremsleuchten in hoher Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Droht eine Heckkollision, versucht der BMW den Auffahrenden per

pulsierend leuchtender Bremsleuchten auf die Gefahr hinzuweisen. Der 4er verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann.

## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ In den Crashtests nach Euro NCAP-Norm wurde der 4er noch nicht geprüft. Deshalb wird für die Bewertung das Ergebnis des technisch eng verwandten 3er BMW herangezogen. Dieser erreicht sehr gute 97 Prozent für den Insassenschutz und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Stand: 10/2019). Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für gut 1,90 m große Personen, hinten stützen sie

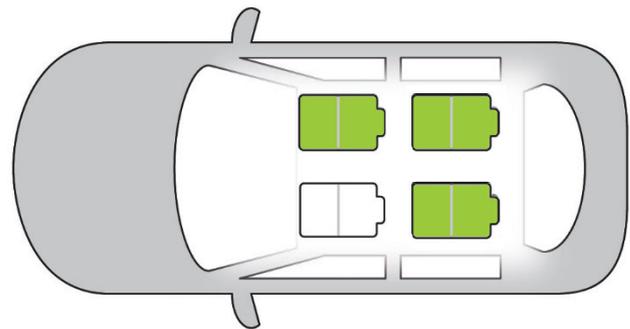
nur bis 1,65 m Körpergröße - da die niedrige Dachlinie knapp über den Kopfstützen entlangläuft, sind auch größere Personen noch geschützt. Nach einem Unfall brems das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab (Option) und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

## 2,4 Kindersicherheit

⊕ Auch hier übernehmen wir die Ergebnisse des BMW 3er, der in den Euro NCAP-Crashtests bei der Kindersicherheit 87 Prozent der möglichen Punkte erreicht. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten gut zu befestigen. Auf der Rückbank steht auch Isofix samt i-Size-Kennzeichnung zur Verfügung. Allerdings muss man Kindersitze erstmal auf die Rückbank fädeln. Das macht man sicher nicht jeden Tag mit. Laut Anleitung sind alle Plätze für universelle Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Besonders platzinehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß schränken aber den Verstellbereich der vorderen Sitze merklich ein. Wie immer gilt: Kindersitze sollte man vor dem Kauf unbedingt im eigenen Auto zur Probe montieren. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Die elektrischen Fensterheber verfügen auch im manuellen Modus, also mit gezogen gehaltenem Schalter, über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

### 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)

## 1,6 Fußgängerschutz

⊕ Wie bei der Kindersicherheit erzielt der 3er gute 87 Prozent für den Fußgängerschutz - diese werden auch für den 4er übernommen. Positiv ist, dass wie beim 3er eine aktive Motorhaube verbaut wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt und so den Abstand zu harten Motorteilen vergrößert. Der City-Notbremsassistent mit

Personenerkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision komplett vermeiden.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der mit einem Mildhybrid-System ausgestattete 440i kommt im ADAC Ecotest auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 231 g/km - daraus folgt ein Verbrauch von 8,4 l Super auf 100 km. Absolut gesehen heutzutage ein hoher Verbrauch, relativ zur verfügbaren Leistung ist der Wert nicht schlecht. Beim ADAC Ecotest zählt der absolute Wert, deshalb gibt es nur fünf von 60 möglichen Punkten in der CO<sub>2</sub>-Bewertung. Die Verbräuche im Einzelnen: Innerorts liegt der Verbrauch bei 8,8 l, außerorts bei 7,2 l und auf der Autobahn bei 10,0 l alle 100 km. Das Getriebe bietet eine intelligente Segelfunktion, die den Motor im Geschwindigkeitsbereich von 25 bis 160 km/h abstellen und abkuppeln kann und das Auto damit weiter rollen lässt. Wer das geschickt einsetzt, kann damit gerade auf der Landstraße den Verbrauch nach unten drücken.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Alle Grenzwerte werden deutlich unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert wie im Autobahnzyklus und zusätzliche Beladung einbezieht, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Auch die Partikel-

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

emissionen fallen sehr gering aus. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase sind verdient. Zusammen mit den lediglich fünf Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-Bereich erzielt der Testwagen 55 Punkte und somit drei von fünf Sternen.

## 4,2 AUTOKOSTEN

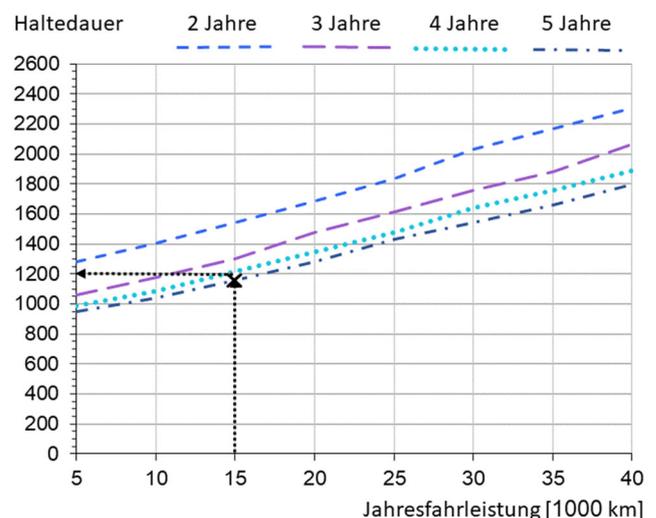
### 4,2 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Verbrauch des stärksten 4er unterhalb des M4 macht klar: Ein Sparfuchs ist der Wagen nicht. Das merkt man aber natürlich auch beim Kauf: 68.400 Euro möchte BMW mindestens überwiesen haben. Die Ausstattung ist zwar gerade in Sachen Konnektivität und Komfort zwar schon umfangreich, auch sind ein paar Assistenzsysteme serienmäßig an Bord, aber zum Geschäftsmodell der Münchner gehört natürlich insbesondere die Aufpreisliste. Mit einem Häkchen beim empfehlenswerten adaptiven Scheinwerfersystem, beim ebenso angeratenen umfangreicheren Fahrassistentenpaket und eventuell noch bei feinem Leder hier und ein paar schicken Felgen dort landet man schnell in Richtung 90.000 Euro: Der Testwagen hat einen Bruttolistenpreis von exakt 86.487 Euro. (Hinweis für die sportlichen Zeitgenossen: Dafür gibt es auch einen M4) Die nutzungsabhängigen Wartungsintervalle liegen weit genug auseinander, etwa alle 30.000 km oder spätestens nach zwei Jahren muss das Fahrzeug zum Service in die Werkstatt, so entstehen weder für Wenig- noch für Vielfahrer unnötige Kosten. Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert, da innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nur mit einem Facelift, nicht aber mit einem komplett neuen Modell zu rechnen ist. Die jährliche Steuer beträgt 237 Euro (auf Basis WLTP-CO<sub>2</sub>-Wert). Die Haftpflicht-Einstufung (18) ist noch im Rahmen, Vollkasko und Teilkasko sind mit den Klassen 28 und 29 aber sehr

hoch – die Versicherung kommt daher überdurchschnittlich teuer.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1158 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	420i Steptronic	430i Steptronic	420d Steptronic	430d xDrive Steptronic	M440i xDrive Steptronic	M440d xDrive Steptronic	M4	M4 Competition Steptronic
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1995	4/2993	6/2998	6/2993	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	190 (258)	140 (190)	210 (286)	275 (374)	250 (340)	353 (480)	375 (510)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1350	400/1550	400/1750	650/1500	500/1900	700/1750	550/2650	650/2750
0-100 km/h [s]	7,5	5,8	7,1	5,1	4,5	4,6	4,2	3,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	250	240	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,3/6,3   SP	5,7/6,6   SP	3,9/4,5   D	4,8/5,2   D	6,8/7,5   SP	5,3/5,7   D	10,8/10,3   SP	10,2/9,9   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	122/143	131/150	103/118	126/137	155/170	140/150	248/235	234/227
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/26	17/27/29	20/28/28	18/28/28	18/28/29	18/28/28	19/29/31	19/29/31
Steuer pro Jahr [Euro]	144	161	236	374	237	406	480	448
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	892	953	917	1057	1158	1152	1512	1589
Preis [Euro]	47.300	52.300	49.800	59.100	68.400	69.300	84.000	91.000

## 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 Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	2.998 ccm
Leistung	275 kW/374 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.900 1/min
Kraftübertragung	Allrad
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,5 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	6,8/7,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	155/170 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,19 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R18Y / 255/40 R18Y
Länge/Breite/Höhe	4.770/1.852/1.393 mm
Leergewicht/Zuladung	1.815/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440/n.b. l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	59 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,1 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 93Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin PilotSport 4S
Wendekreis links/rechts	12,1/12,3 m
EcoTest-Verbrauch	8,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,8/7,2/10,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	200 g/km (WTW* 231 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.786/459 kg
Kofferraum normal/geklappt	380/725 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>169 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>101 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>174 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>714 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1158 Euro		
Steuer pro Jahr	237 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/28/29		
Basispreis M440i Coupé xDrive Steptronic	68.400 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.09.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	86.487 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.035 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 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 der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* 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	600 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/1.500 Euro° (Paket)
Abbiege-/Kurvenlicht	1.500 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	ab 190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/500 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	500 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	500 Euro° (Paket)/1.050 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.150 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	600 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/500 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	900 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie/320 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/-
Lenkradheizung	270 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (elektrisch schwenkbar)	1.100 Euro
Metalllackierung	ab 920 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

### AUTOKOSTEN

4,2

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

Stand: März 2021

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.