



## BMW 840d Gran Coupé M Sportpaket xDrive Steptronic

Viertüriges Coupé der Oberklasse (250 kW/340 PS)

Neben dem zweitürigen Coupé und Cabriolet ergänzt das viertürige Gran Coupé seit September 2019 die aktuelle Generation des BMW 8er. Der Frontbereich ist bis zum Ansatz der A-Säulen identisch, das Gran Coupé zeichnen eine gestreckte Silhouette sowie eine charakteristische Schulterpartie im Bereich der C-Säulen aus. Die ausgestellten Radhäuser und die große Spurbreite prägen die markante Heckansicht. Der Viertürer bietet gegenüber dem Zweitürer mehr Platz im Innenraum und einen komfortablen Ein- und Ausstieg in Reihe zwei – zu Gunsten des Raumkomforts ist der Fünfsitzer auf eine Länge von 5,08 m, eine Breite von 1,93 m und eine Höhe von 1,41 m angewachsen, der Radstand wurde auf 3,02 m erweitert. Derartige Veränderungen haben in Verbindung mit dem Mehrgewicht von rund 100 kg allerdings durchaus Einfluss auf die fahrdynamischen Eigenschaften. Durch die Integral-Aktivlenkung ist der 8er ein durchaus agiles Fahrzeug, im direkten Vergleich zum Coupé ist der Viertürer jedoch spürbar schwerfälliger. Den ADAC Ausweichtest durchteilt das Oberklasse-Coupé dennoch sehr sicher und auch schnell.

Im ADAC Autotest tritt das BMW 840d Gran Coupé M Sportpaket an. Der durchzugsstarke Sechszylinder-Diesel leistet 340 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von beachtlichen 700 Nm – ZF-Achtgangautomatik sowie Allradantrieb sind beim 3,0-l-Dieselmotor Serie. Seit November 2020 statten die Münchener den Selbstzünder mit einem Mild-Hybrid-System aus. In unterschiedlichen Lastbereichen wie beispielsweise beim Anfahren und Beschleunigen unterstützt und entlastet der 11-PS-Startergenerator den Verbrenner, die erforderliche Energie wird in Brems- sowie Schubphasen erzeugt und in einer 48-V-Batterie gespeichert. Den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 5,0 s an und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei abgeregelten 250 km/h. Im ADAC Ecotest verbraucht der 840d xDrive Steptronic durchschnittlich 6,7 l/100 km, die Schadstoffwerte sind durch die umfangreiche Abgasnachbehandlung vorbildlich.

Der 8er ist fein verarbeitet und lässt in Sachen Konnektivität und Assistenzsysteme nichts anbrennen. Mit einem Grundpreis von 104.950 Euro ist das Gran Coupé M Sportpaket sogar um 3.000 Euro günstiger als der Zweitürer, dennoch muss man sich den 8er erst einmal leisten können – als Diesel ist er zumindest in allen Karosserievarianten konkurrenzlos. **Konkurrenten:** keine.

- + hohe Verarbeitungsqualität, kräftiger und kultivierter Dieselmotor, hervorragende Automatik, geringe Schadstoffemissionen
- eingeschränkte Rundumsicht, keine Anhäng- und Stützlasten zugelassen, teuer in Anschaffung und Unterhalt

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 5,5

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFC000; color: white; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFC000; color: white; padding: 2px 5px;">4,3</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFC000; color: white; padding: 2px 5px;">3,5</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #70AD47; color: white; padding: 2px 5px;">2,0</span>
	Transport	<span style="background-color: #FFC000; color: white; padding: 2px 5px;">3,8</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #70AD47; color: white; padding: 2px 5px;">1,7</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #FFC000; color: white; padding: 2px 5px;">3,8</span>

Ecotest ★★★★☆

## 2,9 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 auch die Karosserie sorgfältig verarbeitet. Einziges „Manko“, schon ein Klassiker des Herstellers: Die

### 3,5 Alltagstauglichkeit

⊕ Der 66 l fassende Tank ermöglicht auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,7 l Diesel auf 100 km eine Reichweite von 985 km. Die zulässige gesamte Zuladung des Testwagens beläuft sich auf 600 kg, 75 kg davon dürfen auf das Dach. Der 18,5 l große AdBlue-Tank kann einfach über eine Einfüllöffnung neben dem Dieseltank befüllt werden.

Reifen mit Notlaufeigenschaften sind beim 840d serienmäßig, gegen Aufpreis bekommt man ein Reifenpannenset. Dieses hilft aber nur bei kleineren Reifenbeschädigungen, die serienmäßigen Runflat-Reifen bieten insgesamt einen

### 2,9 Licht und Sicht

⊕ 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 Längs- und Querparklücken). Zudem verfügen die Abstandswarner über eine Notbremsfunktion, die beim Rückwärtseinparken bis fünf km/h Kollisionen mit einem Hindernis verhindern kann. Eine weitere Funktion bietet der Rückfahrassistent, der die letzten 50 m in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck zurückfährt. All diese Assistenten sind hilfreich, denn die Enden des großen



Die breiten Dachsäulen, schmalen Fensterflächen und feststehenden Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

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 Gran Coupé so einrichten, wie es beliebt.

besseren Pannenschutz.

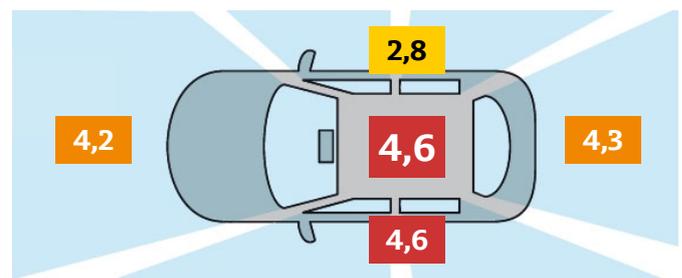
⊖ In der Stadt oder in engen Parkhäusern erweist sich der 5,09 m lange und 2,15 m breite (inkl. Außenspiegel) BMW als sehr unhandlich. Die serienmäßige Allradlenkung begrenzt zumindest den Wendekreis auf 12,2 m.

Eine Anhängerkupplung ist für den großen 8er ab Werk nicht erhältlich, demnach sind auch keine Anhängelast erlaubt.

Gran Coupés kann man bestenfalls errahnen. Gegen Aufpreis ist auch ein 360-Grad-Kamerasystem erhältlich, das mit einer sehr guten Darstellung punktet.

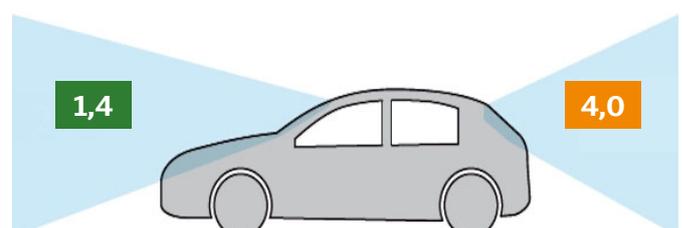
### Rundumsicht

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.



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 (Testwagenausstattung) hingegen kann man sich getrost sparen, da bereits das LED-Fernlicht mit sehr großer Reichweite punktet. Natürlich aber akzentuiert BMW die Scheinwerfer mit blauen Lichtelementen, wenn man das Laserlicht hinzubestellt – wem

die Show wichtig ist, der wird sich das Laserlicht leisten.

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

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

### 3,0 Ein-/Ausstieg

Die Dachlinie ist niedrig und der Fahrersitz in der untersten Stellung lediglich 37 cm über dem Asphalt, zudem ist der Schweller breit. Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dementsprechend 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. Hinzu kommt bei den hinteren Plätzen die recht niedrige Sitzbank. Die Türen sind kompakt, der seitliche Platz zum Öffnen damit moderat; von Nachteil ist, dass die Türhalter hinten nur zwei Rasten haben. Für die außen Sitzenden gibt es im Fond Haltegriffe am Dachhimmel, vorn muss man ohne auskommen. 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.

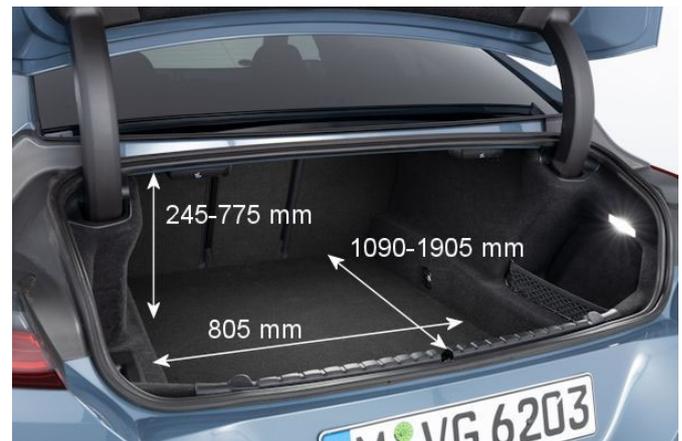
⊕ Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und in den Türaußengriffen integrierte Lampen den Bereich rund um das Fahrzeug beim Auf- und Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung – das ist sehr praktisch. Serienmäßig ist eine Soft-Close-Automatik an Bord, die die Türen sanft ins Schloss zieht.

⊖ Das Format des großen Fahrzeugschlüssels mit Touch-Display ist im Alltag unpraktisch. 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](http://www.adac.de/keyless).

### 3,1 Kofferraum-Volumen

Mit 350 l ist der Kofferraum für ein sportliches Auto angenehm groß. Sechs handelsübliche Getränkekisten passen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zu den Vordersitzen und bis zur Fensterunterkante, bringt man 740 l unter.



Der Gepäcktransport ist traditionell keine Königsdisziplin eines Coupés. Und so fasst der Kofferraum auch nur 350 l Inhalt.



Die sehr schmale und wenig tiefe Laderaumöffnung macht das Be- und Entladen zu einer mühsamen Angelegenheit.

### 3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

Die zwei seitlichen Lampen leuchten den Kofferraum bei Dunkelheit gut aus.

⊖ 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 73 cm über dem Boden; zudem muss man innen eine 22 cm hohe Stufe überwinden, um Gepäck hinaus zu heben.

### 3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Fondsitzelehne ist dreigeteilt umklappbar. Zur Entriegelung muss man im Kofferraum einen Hebel betätigen, anschließend kann man von vorn an den Lehnen ziehen, um sie umzuklappen. Eine Federvorspannung in der Lehne wäre hier hilfreich, so würden die Lehnen nach der Entriegelung von selbst nach vorn umfallen.

⊖ Der Mittelgurt ist an der Hutablage befestigt und muss vor dem Umklappen der Rücksitzlehnen umständlich am Hilfsschloss ausgehängt werden. Bei ganz nach hinten geschobenem Vordersitz kann die Rücksitzlehne aufgrund der

nicht demontierbaren Kopfstützen nicht ganz umgeklappt werden. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen.

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, weshalb man sich mit einem Gepäcknetz behelfen kann.

## 2,1 INNENRAUM

### 1,5 Bedienung

⊕ Im 8er kommt derzeit die Generation 7.0 des BMW Operating Systems zum Einsatz, der Name iDrive 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 10,25-Zoll-Touchscreen, die Lenkradtasten 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. Der digitale Begleiter lernt mittels Remote Software Upgrade permanent hinzu. Zudem verfügt das Gran Coupé serienmäßig 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 zeichnet.

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 Kurzwahl-tasten, die um den iDrive-Controller angeordneten Schnellwahl-tasten sowie

die Tatsache, dass mit dem Bordcomputer im Kombiinstrument lediglich Informationen abgerufen aber keine Einstellungen vorgenommen werden können. 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-



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

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

Der Start-Stopp-Knopf ist nun links vom Wählhebel angebracht. Der Wählhebel selbst liegt nicht mehr so gut in der Hand und auch der Knopf für die Parkstellung ist etwas ungünstig, weil recht weit unten auf dem Hebel angeordnet. Die Klimabedieneinheit befindet sich angenehm weit oben.

## 0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ In punkto Konnektivität können dem 8er derzeit nur wenige Fahrzeuge das Wasser reichen. Neben einem Navigationssystem ist das BMW Connected Package Professional serienmäßig, das genutzt werden kann, um beispielsweise 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). 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). 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.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Im Gran Coupé haben die Personen vorn ein großzügiges Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für etwa 2,0 m große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für knapp 2,10 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht besonders üppig.

Das optionale Panorama-Glasdach lässt auf Wunsch viel Licht

in den Innenraum.

⊖ Das subjektive Raumgefühl fällt nicht sonderlich gut aus. Unzweifelhaft sorgen die üppige Mittelkonsole, das niedrige Dach, die hohe Seitenlinie sowie der dunkle Dachhimmel für ein nicht sehr luftiges Gefühl.

## 3,6 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es im Fünfsitzer weniger großzügig zu, im Vergleich zum Zweitürer ist es jedoch weniger eng. Knapp 1,85 m große Personen gehen mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die üppige Beinfreiheit würde für knapp 2,20 m große Menschen ausreichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene nebeneinander völlig ausreichend, für drei wird es eng, weshalb eine Besetzung zu Dritt nur auf kurzen Strecken empfehlenswert ist.

Die schmalen Seitenfenster, die niedrige Dachlinie, die hohe Seitenlinie sowie der dunkle Dachhimmel wirken weniger großzügig. Zudem schmälert der wuchtige Mitteltunnel hinten das Raumgefühl.

⊕ Das optionale Panorama-Glasdach ermöglicht auf Wunsch eine lichtdurchflutete Atmosphäre.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m Platz.

## 3,2 Innenraum-Variabilität

Bezüglich Variabilität des Innenraums ist das Gran Coupé mitelmäßig aufgestellt. Die Lehne der hinteren Sitzreihe kann man dreigeteilt umklappen. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, sowie selbstverständlich Becherhalter. In den ansonsten zumindest ausreichend großen Türfächern können jedoch nur 0,5-l-Flaschen verstaut werden. Hinten ist das Angebot nicht ganz so

üppig, die Türfächer fallen kleiner aus, fassen aber immer noch kleinere Flaschen, es gibt geschlossene Lehnentaschen und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne.

⊕ Das kompakte Handschuhfach ist beleuchtet, verschließbar und mit Filz ausgekleidet, allerdings nicht klimatisierbar.

## 1,7 KOMFORT

### 1,7 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 schweren Bereifung mit 19 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.

Gegen Aufpreis ist ein adaptives Fahrwerk mit aktiver Wankstabilisierung erhältlich, das mit elektrischen Stellmotoren den Wankbewegungen des Fahrzeugs entgegenwirkt.

### 1,9 Sitze

⊕ Bereits ab Werk verfügt der 8er über eine elektrische Sitzverstellung, beide Vordersitze zudem über eine Memory-Funktion. Der Testwagen hat durch die Ausstattung M Sportpaket die 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.

Die Fondsitzbank bietet auf den äußeren Plätzen einen Einzelsitzcharakter samt ausgeprägter Konturierung und gutem Seitenhalt.

⊖ Die Rücksitzbank beinhaltet auf den Außenplätzen integrierte Kopfstützen, der unbequeme Mittelsitz muss sogar ohne Kopfstütze auskommen. In der Mitte sitzt man auf einer arg straffen Polsterung, überdies stört der Mitteltunnel am Boden – lediglich auf kurzen Strecken empfehlenswert. Das BMW 8er Gran Coupé kann daher als 4+1-Sitzer bezeichnet werden.

### 2,1 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 65,8 dB(A).

### 1,4 Klimatisierung

⊕ Der 8er hat immer eine Zweizonen-Klimaautomatik inklusive Umluftautomatik 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. Optional stehen für den Viertürer der 8er Reihe eine 4-Zonen-Klimaautomatik sowie elektrisch betriebene Sonnenschutzrollos für die hinteren Seiten- und das Heckfenster zur Verfügung.

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 eine Standheizung. An heißen Sommertagen sorgt die optionale Sitzlüftung dafür, dass Fahrer und Beifahrer auf den Ledersitzen nicht ins Schwitzen kommen. Getönte Scheiben ab der B-Säule schützen gegen Aufpreis vor zu starker Sonneneinstrahlung.

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

### 0,9 Fahrleistungen

⊕ Drei Liter Hubraum, sechs Zylinder, zwei Turbolader, Diesel mit Elektro-Unterstützung – dass bei diesen Rahmenbedingungen genügend Drehmoment und Leistung vorhanden ist, lässt sich schon erahnen. Mit sehr strammen 700 Nm und 340 PS hat der Selbstzünder dann auch tatsächlich kaum Mühe, den 2,0 t schweren 8er zu beschleunigen. Die Fahrleistungsmessungen im ADAC Autotest bestätigen die

Kraft des Verbrenners mit Mild-Hybrid-System. Der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 2,8 s erledigt, von 80 auf 120 km/h geht es in 3,4 s. Auch beim Anfahrverhalten – gemessen von 15 bis 30 km/h – schneidet der 840d mit etwas über einer Sekunde sehr gut ab.

BMW gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 5,0 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt abgeregelter 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 weitestgehend fremd, der Selbstzünder grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin. Die

Leistungsentfaltung ist sehr harmonisch, 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, die zunächst 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 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 per Schaltwippen am Lenkrad erledigen.

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

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 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 nur gegen Aufpreis, 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 Gran 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 Gran Coupé präzise in Radien aller Art dirigieren. Mitunter anstrengend wird es auf engen Landstraßen nur, weil das Auto recht 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 wirklich gelungen.

## 2,4 Bremse

⊕ Der Testwagen ist über das M Sportpaket serienmäßig mit der 18 Zoll großen Sportbremsanlage ausgestattet, die den immerhin zwei Tonnen schweren Wagen aus 100 km/h nach 35,1 m zum Stehen bringt (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht dabei einwandfrei an und lässt sich feindosieren.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Schon serienmäßig ist der BMW 8er mit vielen Assistenten 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 farbiges Head-up-Display, das auch Kartenausschnitte anzeigen kann, ist im 8er ebenfalls Standard. Zum serienmäßigen 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 mit Stop & Go-Funktion 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).

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	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	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor.

⊕ Das 8er Gran Coupé bietet Frontairbags, Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen vorn schützen bis zu 1,90 m große Personen. Hinten sind die Kopfstützen zwar nur für 1,65 m große Menschen ausreichend, bei größeren Personen kann das Dach aber eine abstützende Wirkung übernehmen.

## 2,4 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt nicht vor.

⊕ Allgemein eignet sich das BMW Gran Coupé gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen gut und lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über die Gurte ist auch möglich. Vorn wie hinten können bei besonders hohen Kindersitzen die nicht demontierbaren Kopfstützen im Weg stehen.

Vom Fahrerplatz aus lässt sich die Kindersicherung beider Fondtüren (Türgriff innen und Fenster) gemeinsam bedienen.

⊖ Die Schließkraft am linken Fondfenster sowie an der Heckklappe des Testwagens ist zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Bei anderen BMW-Modellen war das bisher nicht aufgetreten.

## 1,7 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

⊕ Die glattflächig gehaltene Front sowie die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube lassen auf ein moderates Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen. Zudem ist das Gran Coupé mit zusätzlichen Schutzmaßnahmen wie der aktiven Motorhaube ausgestattet.

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

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

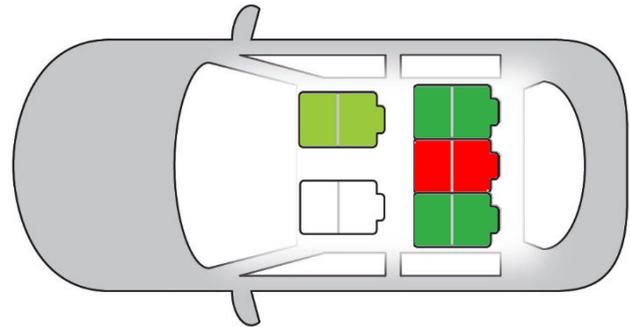
⊖ Im ADAC Ecotest erreicht der 840d (Mild-Hybrid) mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 207 g/km geringe 14 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein

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

Der Fondmittelpplatz ist laut Hersteller für die Montage eines Kindersitzes nicht geeignet.

### 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)

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 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.

Verbrauch resultiert aus einem Konsum von 7,1 l innerorts, 5,7 l außerorts und 7,8 l/100 km auf der Autobahn.

## 1,0 Schadstoffe

⊕ Der 3,0-l-Turbodiesel beweist mit seinem modernen Abgasreinigungssystem samt Diesel-Oxidationskatalysator, SCR-Beschichtung am Dieselpartikelfilter sowie einer zweiten Dosiereinheit am SCR-System, dass ein Diesel die Emissionen im Rahmen halten kann. In allen Fahrzyklen ist er sehr sauber, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Damit erreicht der 840d die vollen 50 Punkte im Schadstoffkapitel des ADAC Ecotest – mit den 14 Punkten aus dem Verbrauchskapitel erzielt der BMW insgesamt 64 Punkte und drei Sterne.

## 5,5 AUTOKOSTEN

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Inspektionsintervalle werden vom Auto in Abhängigkeit von der Nutzung variabel festgelegt.

⊖ Der Grundpreis des 840d Gran Coupé xDrive liegt bei 99.400 Euro. 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, Notbremssystem, 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 113.170 Euro. Auch der Unterhalt ist kostspielig, die Kfz-Steuer beträgt satte 456 Euro. Während die Versicherungseinstufung bei der Haftpflicht (KH: 18) noch moderat ausfällt, sind die Kasko-Versicherungseinstufungen (VK: 28, TK: 30) äußerst ungünstig.

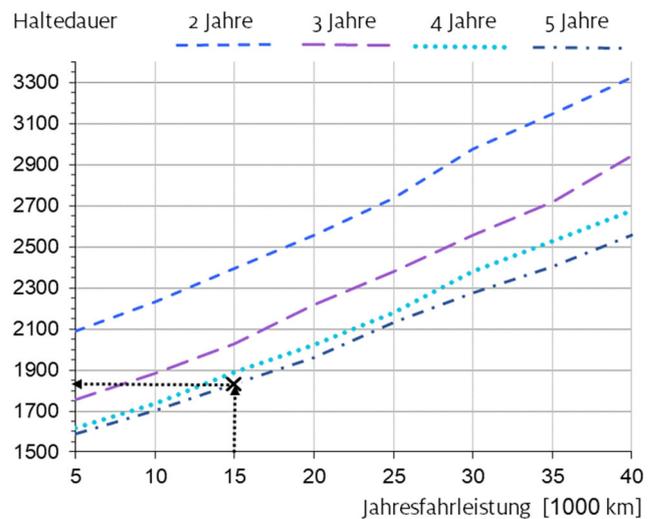
## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1832 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	840i Gran Coupé Steptronic	M850i Gran Coupé xDrive Steptronic Sport	M8 Competition Gran Coupé xDrive Steptronic Sport	840d Gran Coupé xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2998	8/4395	8/4395	6/2993
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	390 (530)	460 (625)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1700	750/1800	750/1800	700/1750
0-100 km/h [s]	5,4	3,9	3,2	5,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	7,2/8,2   SP	10,1/10,9   SP	11,3/11,5   SP	5,6/6,4   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	166/186	232/249	260/262	148/167
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/28/30	18/28/30	18/31/32	18/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	289	564	616	453
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1677	2158	2668	1767
Preis [Euro]	93.900	125.100	167.400	99.400

## 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-Zyl.-Bi-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	250 kW/340 PS bei 4.400 1/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	148 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,31 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	RF 245/40 R19 Y/ RF 275/35 R19 Y
Länge/Breite/Höhe	5.082/1.932/1.407 mm
Leergewicht/Zuladung	2.070/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440/- 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)	2,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R19 98Y/275/35 R19 100Y
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	12,1/12,0 m
Ecotest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,1/5,7/7,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	176 g/km (WTW* 207 g/km)
Reichweite	985 km
Innengeräusch 130 km/h	65,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	2.000/600 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/740/- l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>154 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>199 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>191 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>1.288 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1.832 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	456 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/28/30		
Basispreis 840d Gran Coupé M Sportpaket xDrive Steptronic	104.950 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.08.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	113.170 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.188 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 des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1</sup> 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/1.750 Euro <sup>o</sup>
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.600 Euro <sup>o</sup>
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/800 Euro <sup>o</sup>
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

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

### 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 (fahrerseitig)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/450 Euro
Lenkradheizung	400 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (40:20:40)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 1.150 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	2.100 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,0**

### AUTOKOSTEN

**5,5**

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

Stand: Dezember 2021  
Test und Text: Andreas Pfeffer