



BMW 430i Gran Coupé Steptronic

Viertürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (180 kW/245 PS)

Man muss schon genau hinsehen, um das neue 4er Gran Coupé vom vollelektrischen i4 unterscheiden zu können. Die äußerlichen Unterschiede beschränken sich auf anders gestaltete Stoßfänger sowie die blauen Akzente, die alle BMW i-Modelle kennzeichnen. Beiden gemein ist die überdimensionale Ausführung der ikonischen BMW-Niere, die zumindest gewöhnungsbedürftig ist - über Geschmack lässt sich glücklicherweise nicht streiten. Im Interieur besitzt das Gran Coupé im Gegensatz zum i4 nicht das neueste Bediensystem der Münchner, was allerdings kein Nachteil ist - ganz im Gegenteil. Der Vierer macht dem Fahrer den Umgang im Alltag dank der übersichtlicheren Menüstruktur, der separaten Klimabedieneinheit samt Tasten für die Sitzheizung, der praktischen Favoritentasten sowie der besser ablesbaren Instrumente deutlich leichter. Der vermeintliche Fortschritt ist hier in Wahrheit ein deutlicher Rückschritt. Unter der Haube des Testwagens steckt leider kein Sechszylinder, wie man es bei einem 430i vermuten könnte, sondern ein Zweiliter-Vierzylinder. Dem kann man wenig vorwerfen. Er bietet mit seinen 400 Nm und 245 PS sehr gute Fahrleistungen bei gleichzeitig bemerkenswert niedrigem Verbrauch: 6,8 l/100 km im ADAC Ecotest sind mehr als respektabel, zumal der 430i ohne Mildhybrid-System auskommt. Einen Anteil daran haben die Leichtlaufreifen des Testwagens, die sich bei den Fahrdynamikprüfungen aufgrund des vergleichsweise niedrigen Gripniveaus allerdings negativ auswirken. Damit geht der Vierer weniger gut ums Eck als erwartet. Für stattliche 54.600 Euro bekommt man mit dem 430i Gran Coupé ein optisch polarisierendes Fahrzeug, dem man bis auf die übertrieben sportliche Ausrichtung von Federung und Motorklang wenig vorwerfen kann. **Konkurrenten:** Audi A5 Sportback, KIA Stinger.

- ⊕ hohe Verarbeitungs- und Materialqualität, gutes Bediensystem, kräftiger und effizienter Turbobenziner, gute Komfortausstattung
- ⊖ mäßiger Federungskomfort, dominanter Motorklang, viele Assistenzsysteme nur optional erhältlich, teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,8
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des 4er BMW Gran Coupés 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 - selbst an den hinteren Türen bis nach unten, was in dieser Klasse inzwischen eine Seltenheit ist. Während manche anderen Hersteller massiv am Materialfinish sparen, hält BMW an angemessenen Materialien fest, wie man sie angesichts der aufgerufenen Preise aber auch erwartet. Wie bei vielen anderen

Modellen hat BMW auch beim neuen 4er Gran Coupé 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 komplett und halten sie offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel an der Fahrzeugfront entfällt.

⊖ Nicht recht zum insgesamt guten Qualitätseindruck passen die gefühlt ungedämpft ins Schloss fallenden Türen. Dies wirkt nicht nur wenig solide, sondern hat auch einen lauten Geräusch beim Zuschlagen zur Folge.

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem beim 4er serienmäßig 59 l großen Tanks eine theoretische Reichweite von rund 865 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 530 kg, was in den meisten Fällen ausreichen sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 75 kg erlaubt, eine Dachreling ist nicht zu haben. 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 1,6 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern). Mit 4,78 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 12,1 m.

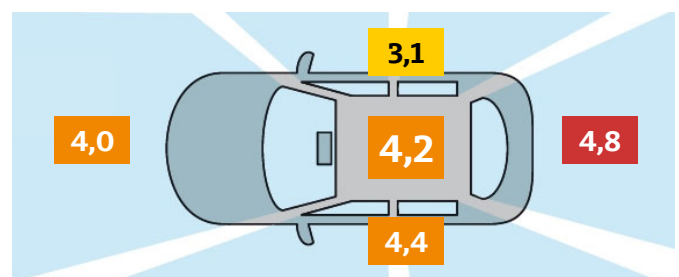
⊖ Für den Fall einer Reifenpanne trifft BMW keinerlei Vorkehrungen. Selbst ein Reifedichtmittel für 50 Euro muss der Kunde separat ordern, das ist bei einem knapp 55.000 Euro teuren Premiummodell mehr als kleinlich. Vor einigen Jahren war BMW Vorreiter bei den Reifen mit Notlaufeigenschaften, inzwischen sind diese Reifenmodelle nicht mehr für alle BMW-Modelle erhältlich - das 4er Gran Coupé gehört dazu.

2,7 Licht und Sicht

Die tiefe Sitzposition ist ungünstig für die Sicht auf den umgebenden Verkehr; auch das Abschätzen der Fahrzeugenden wird dadurch erschwert, weil der Beginn der Fahrzeugfront ebenso wenig erkannt werden kann wie das Fahrzeugende hinten. Als Fahrer ist man dankbar für die Parksensoren vorn und hinten, die Rückfahrkamera und den Parkassistenten. Optional verfügbar ist darüber hinaus ein 360-Grad-Kamera-System. Die Rundumsicht liegt nur im ausreichenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten Sichteinschränkungen durch die hohe Hutablage sowie rechts und links durch die C-Säulen. Aber auch die breiten B-Säulen können den Blick nach draußen einschränken. Immerhin lassen sich durch die flach abfallende Motorhaube Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen. Hinten fällt dies durch die schräg verlaufende Heckscheibe und den erhöhten Heckabschluss etwas schwerer.

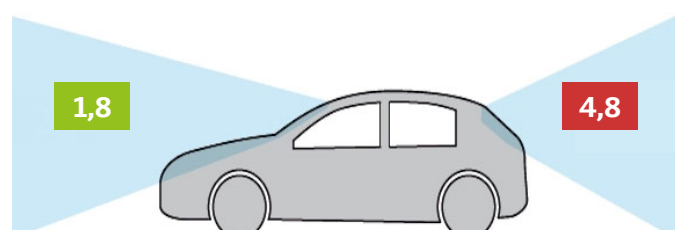
Rundumsicht

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.



⊕ Ab Werk ist der Münchner mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die bis auf eine dynamische Leuchtweitenregulierung aber kaum Funktionen bieten. Auch die Fahrbahnausleuchtung kann nicht vollauf überzeugen, sie ist vergleichsweise inhomogen. Zudem ist bei aktiviertem Fernlicht deutlich eine blaue Linie zwischen Abblend- und Fernlicht zu erkennen. Daher sind die 1.700 Euro für das optionale Lichtsystem gut investiert, auch wenn der Aufpreis recht happig ist. Die optionalen Scheinwerferentschädigen mit einer sehr guten Fahrbahnausleuchtung und bieten einen blendfreien Fernlichtassistenten, Kurven- und Abbiegelicht sowie eine variable Lichtverteilung. Es ist sogar das Laserfernlicht enthalten, das bisher für sich schon viele tausend Euro Aufpreis gekostet hat, auch wenn dieses keinen signifikanten Mehrwert bringt. Eine Neuerung im BMW-Programm ist der Rückfahrassistent, der die letzten 50 Meter in Vorwärtsfahrt abspeichert und auf Knopfdruck zurückfährt. Das System übernimmt die Lenkarbeit, der Fahrer muss lediglich Gas- und Bremspedal betätigen. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, der den Blick nach schräg hinten vereinfacht. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab, für den linken

Außenspiegel kostet diese Funktion Aufpreis. Serienmäßig wiederum sind die Rückleuchten mit LED-Technik ausgestattet.

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



Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und der hohen Fensterlinie stark eingeschränkt.

3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen fällt nicht besonders leicht, weil sich die Sitzflächen allesamt in recht geringer Höhe über der Straße befinden (Fahrsitz nur 42 cm über der Straße, wenn ganz nach unten eingestellt); immerhin fallen die Türausschnitte nicht zu klein aus. Auf den hinteren Plätzen behindert der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schweller. Die Türhalter haben vorn drei, hinten leider nur zwei Rasten. Die Türen werden darin angemessen festgehalten und fallen so auch an Steigungen nicht gleich auf oder zu. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer.

⊕ Ordert man den optionalen Komfortzugang, lässt sich der Wagen per NCF (Near Field Communication) auch mit dem iPhone öffnen. Der konventionelle Schlüssel wird damit überflüssig. Es genügt dabei, das Smartphone an den Türgriff zu halten, und die Türen werden entriegelt. Der Fahrzeugbesitzer kann dabei die Zugriffsreichte mit fünf

weiteren Nutzern teilen und hat zudem die Möglichkeit, u. a. Höchstgeschwindigkeit, Motorleistung oder Lautstärke des Audiosystems zu begrenzen.

⊖ Der optionale Komfortzugang besitzt immer noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer 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.

2,4 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des BMW 4er Gran Coupé hat eine praxistaugliche Größe und fällt größer aus als etwa bei der 3er Limousine. Das Standardvolumen beträgt 410 l. Baut man die zweigeteilte Laderaumabdeckung aus, passen aufgrund der sehr schräg verlaufenden Heckscheibe lediglich weitere 70 l oder alternativ zehn Getränkeboxen hinein. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen (gemessen bis Fensterunterkante) fasst das Gepäckabteil 800 l, dachhoch beladen 1.200 l.



Der Kofferraum ist mit 410 l Volumen etwas größer als beim Vorgängermodell geworden (360 l Volumen).

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe ist elektrisch angetrieben, mit dem Keyless-System funktioniert das Öffnen und Schließen auch mittels Fußschwenk unter das Heck. Die Ladekante liegt mit 70 cm über Straße vergleichsweise hoch. Die große Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, wodurch sich auch sperrige Gegenstände einladen lassen. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Mit zwei LEDs wird das Gepäckabteil gut ausgeleuchtet.

⊖ Der Schließbügel an der Heckklappe steht deutlich ab. Hier sollte man auf seinen Kopf achten, um sich nicht schmerzhaft zu stoßen. Allerdings öffnet die Klappe sehr hoch, sodass nur deutlich über 2,0 m große Hünen gefährdet sind.

Der Ladeboden liegt rund 17 cm unterhalb der Ladekante, was insbesondere das Ausladen schwerer Gegenstände mühsam macht.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die dreigeteilte Rücksitzlehne lässt sich nach Betätigung der Entriegelung direkt an der Lehne umklappen. Beim Zurückklappen sind vergleichsweise hohe Kräfte notwendig, zudem können die Gurte dabei eingeklemmt und beschädigt werden. Eine Entriegelung vom Kofferraum ist nicht möglich. Im Kofferraum findet man zwei Ablagenetze und einen Haken, um Kleinkram unterzubringen. Ein Stauraum unter dem Kofferraumboden würde die Praktikabilität nochmals deutlich steigern.



Die Ladekante mit einer Höhe von 70 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

2,1 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Vierer-Kunden können sich glücklich schätzen: Im Gegensatz zum i4 besitzt das 4er Gran Coupé noch eine separate Klimabedieneinheit und eine Bedienoberfläche, die auf die Bedienung mit dem Dreh-Drück-Steller ausgelegt ist. Die Menüstruktur ist weitgehend logisch aufgebaut und trotz der vielen Funktionen nicht zu verschachtelt. In der neuesten Ausführung (BMW OS 8), wird die Ansicht auf dem Mitten-Display von unzähligen App-Symbolen dominiert, für deren Auswahl man kräftig am Controller drehen muss - die Auswahl per Touch ist hier oft die schnellere Lösung. Zwar braucht man auch für BMW OS 7 eine gewisse Eingewöhnungszeit, dann aber kann man das 4er Gran Coupé bemerkenswert effektiv steuern. Das Hauptmenü lässt sich nach den eigenen Vorlieben 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



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.

eine Funktion hinterlegt ist. 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. Die

1,3 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-Set 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

klassischen analogen Instrumente gehen serienmäßig in ein mittig platziertes 5,7-Zoll-Farbdisplay über und lassen sich im Vergleich zum optionalen digitalen Kombiinstrument hervorragend ablesen. Das Geld für das digitale Anzeigeninstrument kann sich daher getrost sparen, zumal es im Gegensatz zu den Ausführungen der meisten Konkurrenten kaum Individualisierungsmöglichkeiten bietet.

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. Android Auto ist wie Apple CarPlay optional erhältlich, letzteres lässt sich auch drahtlos mit dem Fahrzeug verbinden.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der 430i Gran Coupé stellt seinen Insassen vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp 2,0 m große Menschen, die Kopffreiheit allein würde für über 2,05 m große Personen genügen. Die Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht besonders üppig. Das Raumgefühl

fällt zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken aber die schmalen Fensterflächen und die recht wuchtige Mittelkonsole. Das optionale Glasschiebedach bringt etwas mehr Licht in den Innenraum.

3,1 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank sind die Platzverhältnisse nicht so großzügig. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Personen aus, wenn die Vordersitze für 1,85-Meter-Menschen eingestellt sind. Allerdings ist die Kopffreiheit aufgrund der coupéhaften Dachlinie im Vergleich zur 3er Limousine deutlich eingeschränkt und reicht allenfalls für 1,85 m große Mitfahrer. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene völlig ausreichend, für drei ausgewachsene Personen wird es aber eng. Durch die hohe Seitenlinie der Karosserie und die recht schmalen Seitenscheiben fühlen sich manche Mitfahrer etwas eingengt.

3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen vorne 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 unter der



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

Mittelarmlehne. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Hinten muss man sich mit kleinen Türfächern, zwei Becherhaltern und Lehnentaschen arrangieren. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß und nicht abschließbar, aber beleuchtet und mit feinem Filz ausgeschlagen.

2,3 KOMFORT

2,9 Federung

Neben dem Standardfahrwerk werden für den 430i Gran Coupé das M Sportfahrwerk und das adaptive M Fahrwerk angeboten. Im Testwagen ist das Standardfahrwerk verbaut, dessen Komforteigenschaften aufgrund der recht straffen Abstimmung nicht recht überzeugen können. Besonders im unteren Geschwindigkeitsbereich spricht die Feder-Dämpfer-Einheit recht spröde an, Fahrbahnunebenheiten dringen deutlich zu den Insassen durch. Das Ansprechverhalten bessert sich zwar

mit zunehmender Geschwindigkeit, dafür bringen kurze Bodenwellen auf Landstraßen und der Autobahn Unruhe in den Aufbau, was auf Dauer unangenehm ist. Der 4er neigt dazu, die Fahrbahn zu kopieren anstatt die Unebenheiten zu absorbieren. Hier opfert BMW den Reisekomfort des 4er Gran Coupé mit Standardfahrwerk für eine übertrieben sportliche Abstimmung, ohne dass die Fahrdynamik dabei gesteigert wird.

2,4 Sitze

Das 4er Gran Coupé ist serienmäßig mit manuell verstellbaren Sportsitzen samt ausziehbarer Sitzauflage ausgestattet. Die Sitze bieten guten Seitenhalt und einen guten Sitzkomfort, sind jedoch vergleichsweise schmal geschnitten. Gegen Aufpreis lässt sich zudem eine elektrische Vierwege-Lordosenstütze, eine elektrische Lehnenbreitenverstellung sowie eine elektrische Sitzverstellung samt verstellbarer Sitzneigung und Memory-Funktion (letztere nur für den Fahrersitz) ordern. Eine Alcantara-Kunstleder-Kombination ist Serie, Vollleder kostet extra. Die Rücksitzbank ist ausreichend konturiert und straff, aber dennoch bequem gepolstert. Störend ist der spitze Kniewinkel, abgesehen davon lassen sich aber auch längere

Strecken entspannt zurücklegen. Eine ausklappbare Mittelarmlehne im Fond ist beim Vierer stets an Bord.

⊕ Die Lehnen der serienmäßigen Sportsitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Der Fahrer findet leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei den meisten BMW-Modellen ein Manko. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht wie bei manchen anderen Modellen des Münchner Autobauers in Länge oder Höhe einstellen.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

2,2 Innengeräusch

Der Benziner klingt für einen Vierzylinder recht kernig und dominiert ab dem mittleren Drehzahlbereich die Geräuschkulisse. Wer das 430i Coupé als Sport-Limousine sieht, dürfte daran Gefallen finden. Wer das elegante Fahrzeug allerdings vorrangig als Reiselimousine einsetzen möchte, den dürfte der dominante Motorklang, der auch im EcoPro- und Comfort-Modus nicht zurückgenommen wird, auf Dauer stören. Die Abroll-

und Windgeräusche werden mit zunehmendem Tempo naturgemäß lauter, fallen aber nicht negativ auf.

⊕ BMW hat den neuen 4er gut gedämmt, hier ist ein deutlicher Fortschritt zum Vorgänger hör- und messbar. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 64,9 dB(A) - das ist ein gutes Ergebnis.

1,5 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, Rollos für die hinteren Seitenscheiben sind allerdings nicht erhältlich.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbobenziner leistet im 430i 245 PS und stellt ein maximales Drehmoment von statten 400 Nm zur Verfügung. Trotz des stattlichen Leergewichts von knapp über 1,7 t Leergewicht bietet der Münchner sportliche Fahrleistungen - BMW verspricht 6,2 s von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 250 km/h. Gemessene 3,7 s für den

Sprint von 60 auf 100 km/h lassen sich ebenso sehen wie die ermittelten 4,4 s für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,1 s.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor klingt unter Last erstaunlich kernig. Das mag sportliche Naturen freuen, wer jedoch nur entspannt mit dem 4er Gran Coupé unterwegs sein möchte, könnte sich davon gestört fühlen. Schade, dass der dominante Moorklang selbst im Eco-Pro-Modus erhalten bleibt.

⊕ Der aufgeladene Vierzylinder-Ottomotor überzeugt mit angenehmer Laufkultur, Motorvibrationen dringen nur sehr dezent in den Innenraum durch. Das Ansprechverhalten ist dank Twin-Scroll-Technik für einen Single-Turbomotor erfreulich spontan, zudem zeigt sich das Aggregat sehr drehfreudig und entwickelt seine Leistung sehr homogen.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu. Sie kann insgesamt überzeugen, harmoniert allerdings mit dem Benziner nicht ganz so gut wie in Kombination mit den Dieselmotoren. Besonders in den unteren Gängen sind die Schaltvorgänge teils deutlich zu spüren, mitunter sogar durch leichtes Rucken. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über den Wählhebel kaum nötig ist. Ordert man die Sport-Automatik, gibt es auch Schalt paddels am Lenkrad für die manuelle Gangwahl. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der

Hebel rastet dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich rund 1.900 1/min. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit der Automatik problemlos, allerdings ist beim Abstellen und Starten des Motors ein kleiner Ruck spürbar - hier bekommt der Kunde den Verzicht auf ein Mildhybrid-System, wie es die Dieselvarianten bieten, zu spüren.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der BMW den eingeschlagenen Kurs - das war bei BMW-Modellen in der Vergangenheit nicht immer so. Ein Lenkimpuls bringt das Gran Coupé kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich aufgrund der straffen Fahrwerksabstimmung in Grenzen. Die Traktion ist trotz des hohen Drehmoments dank Heckantrieb gut, die fein regelnde Traktionskontrolle hilft zusätzlich. Beim ADAC Ausweichtest liefert der 4er-BMW eine ordentliche Vorstellung ab, die an ihn gestellten Erwartungen

kann er unter fahrdynamischen Gesichtspunkten jedoch nicht vollauf erfüllen. Der Grund hierfür sind die Leichtlaufreifen, die BMW dem Testwagen im Hinblick auf den ADAC Ecotest verpasst hat. Deren Gripniveau und infolge dessen auch der Grenzbereich sind vergleichsweise niedrig. Als Resultat schiebt der immerhin 1,7 schwere Bayer merklich über die Vorderräder, was zu Lasten der erzielbaren Durchfahrsgeschwindigkeiten geht. Das elektronische Stabilitätsprogramm (bei BMW DSC) regelt sensibel und nur im nötigen Rahmen.

2,0 Lenkung

⊕ Da der Testwagen ohne das adaptive Fahrwerk antritt, fehlt auch die Sportlenkung – die beiden Ausstattungen sind beim 4er Gran Coupé ausschließlich in Kombination zu haben. Die Standardlenkung ist um die Mittellage etwas gefühllos, gerade bei Kurvenfahrt aber präzise. Die Lenkkraft kann man über den Fahrmodusschalter in zwei Stufen variieren. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,7 Lenkradumdrehungen und damit eine halbe Umdrehung mehr als mit der Sportlenkung.

2,7 Bremse
























Aus Tempo 100 kommt das viertürige Coupé nach 35,6 m zum Stehen. Das ist ein durchschnittlicher Wert und dürfte zumindest teilweise auf die Leichtlaufreifen zurückzuführen sein, mit denen der Münchner zum Test antrat. Die Dosierbarkeit der Bremse kann nicht recht überzeugen. Das liegt zum einen am BMW typisch recht straffen Pedalgefühl, das dem Fahrer vergleichsweise wenige Pedalweg für die Dosierung der Bremskraft bietet. Zum anderen sorgt das Runterschalten des Getriebes dafür, dass der Wagen beim Anhalten auf den letzten Metern nicht konstant verzögert, was den Komfort nachdrücklich stört.

2,0 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ BMW packt vieles in das 4er Gran Coupé, was das Konzernregal aktuell an aktiven Assistenzsystemen bietet. 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. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 160 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit (Serie), das dann für den Tempomaten übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie 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 200 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	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 messend)

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. Im Falle einer Vollbremsung blinken die 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.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Für das BMW 4er Gran Coupé liegt zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung kein Crashtests nach Euro NCAP-Norm vor. Da es es jedoch bis auf den Antriebsstrang baugleich mit dem elektrischen i4 ist, wird dessen Ergebnis für die Bewertung herangezogen (Test: 07/2022). Der erreicht gute 87 Prozent für den Insassenschutz und insgesamt vier von fünf möglichen Sternen. Das Ergebnis verwundert im ersten Moment, ist BMW doch ansonsten sehr auf Sicherheit bedacht. Im Detail sieht man dann: Es liegt am Gewinnstreben der Bayern, denn zu viele Assistenten kosten Aufpreis. Die Basisversion erhält nur vier Sterne, inklusive der optionalen Sicherheitsassistenten

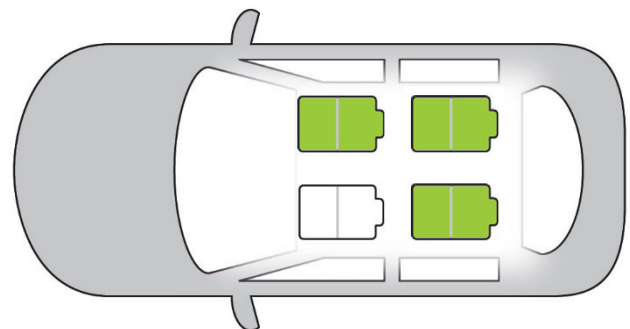
wären es fünf Sterne. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,90 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,70 m Körpergröße ausziehen. Nach einem Unfall bremsst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab (Option), setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der BMW im Crashtest nach Euro NCAP-Norm gute 87 Prozent der möglichen Punkte. Der Beifahrerairbag lässt sich mittels Schlüsselschalter deaktivieren. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen einfach zu befestigen, auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung (nur hinten). Allerdings kann es für hohe Kindersitze auf der Rückbank eng werden, weil sie unter Umständen am Dachhimmel seitlich anstehen. Es empfiehlt sich also vor dem Kauf zu prüfen, ob der Sitz passt. Kindersitze mit ausladender Basis und Stützfuß benötigen viel "Beinfreiheit" hinten, so dass sich der jeweilige Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben lässt. Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind ausreichend geschützt und können nicht einfach von Kindern verstellt werden.

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)

3,1 Fußgängerschutz

Der Münchner bekommt im Euro NCAP-Crashtest für den Fußgängerschutz 71 Prozent der erreichbaren Punkte – trotz der aktiven Motorhaube lediglich ein durchschnittliches Ergebnis. Besonders die vordere Motorhaubenkante sowie die A-Säulen

stellen ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger dar. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Radfahrererkennung ist serienmäßig.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2

Der BMW 430i Gran Coupé erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,8 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 187 g/km - das reicht nur für 21 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,5 l, außerorts bei 6,0 l und auf der Autobahn bei 7,5 l Super pro 100 km. Das ist für eine Mittelklasse-Limousine mit einem 245 PS starken Turbobenziner ein bemerkenswert guter Wert, zumal die Benzinervarianten des 4er Gran Coupés mit Ausnahme des M440i ohne verbrauchsenkendes Mild-Hybrid-System auskommen.

1,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen liegen auch dank des Partikelfilters weit unter den Grenzwerten - selbst die CO-Emissionen im anspruchsvollen Autobahnzyklus. So erhält das 430i Gran Coupé für die Schadstoffe die Maximalausbeute von 50 Punkten. Zusammen mit den 21 Punkten für den CO₂-Ausstoß

3,8 AUTOKOSTEN

3,8 Monatliche Gesamtkosten

Das BMW 430i Gran Coupé steht ab 54.600 Euro in der Preisliste, was selbst für eine Premium-Limousine der Mittelklasse ein stattlicher Preis ist. Immerhin beinhaltet die Komfortausstattung bereits zahlreiche Annehmlichkeiten wie LED-Scheinwerfer, Dreizonen-Klimaautomatik, Navigationssystem und eine elektrische Heckklappenbetätigung - da kann man nicht meckern. Der BMW verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige, was sich besonders für Wenigfahrer auszahlt. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 176 Euro nicht allzu hoch aus, während die Versicherungseinstufungen (VK: 27, TK: 29) sehr ungünstig ausfallen.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

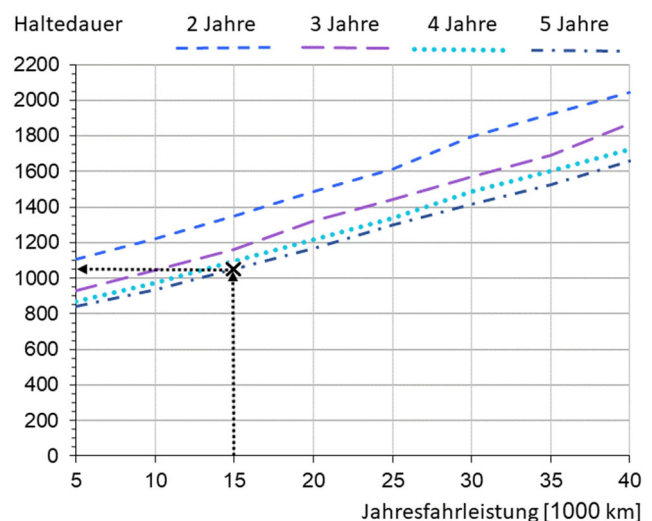
Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

kommt der Münchner somit auf 71 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest - ein gutes Ergebnis.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1050 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 Steptronic Sport
Aufbau/Türen	SR/4	SR/4	SR/4	SR/4	SR/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/1995	6/2993	6/2998
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	180 (245)	140 (190)	210 (286)	275 (374)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1350	400/1600	400/1750	650/1500	500/1900
0-100 km/h [s]	7,9	6,2	7,3	5,3	5,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	250	235	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,6 SP	6,8 SP	4,8 D	5,5 D	7,6 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	150	156	126	145	172
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/26	16/26/28	20/28/28	18/28/28	17/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	161	176	254	394	243
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	978	1031	990	1147	1300
Preis [Euro]	49.500	54.600	52.000	61.400	68.900

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

4-Zylinder-Turbobenziner (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	180 kW/245 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Hinterrad
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,8 l
CO ₂ -Ausstoß	156 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,31 m²/0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.783/1.852/1.442 mm
Leergewicht/Zuladung	1.720/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	470/1.290 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	59 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, München

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R17 101Y XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6 I*
Wendekreis links/rechts	12,0/12,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,5/6,0/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	162 g/km (WTW* 187 g/km)
Reichweite	865 km
Innengeräusch 130 km/h	64,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.670/530 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	410/800/1.200 l

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

Betriebskosten	204 Euro	Werkstattkosten	88 Euro
Fixkosten	155 Euro	Wertverlust	603 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1050 Euro		
Steuer pro Jahr	176 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/27/29		
Basispreis 430l Gran Coupé Steptronic	54.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.04.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.410 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.943 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. 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. * 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/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.700 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	190 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/500 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/550 Euro
Head-up-Display	1.150 Euro
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	650 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
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	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro
Lenkradheizung	270 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.100 Euro
Metalllackierung	ab 920 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,8

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

Stand: Dezember 2022

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner