



BMW X4 xDrive30i M Sport X Steptronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (185 kW / 252 PS)

Da der X4 auf dem X3 basiert und erst mit dem Facelift der letzten X3 Generation auf den deutschen Markt kam, steht nun schon die zweite Generation des X4 nach nur vier Jahren Bauzeit bei den Händlern. Auch sie teilt sich die Plattform und die Technik mit dem neuen X3 vom Frühjahr 2018, bringt folglich auch die zahlreichen Assistenzsysteme mit, die das Fahren sicherer und bequemer machen. Die Unterschiede des Coupés zu seinem praktischern Bruder merkt man deutlich: beim Einsteigen, weil man aufgrund des flacheren Dachs mehr auf seinen Kopf achten sollte, beim Sitzen, weil vor allem hinten deutlich weniger Platz zur Verfügung steht, und beim Fahren, weil er agiler unterwegs ist und weniger auf ausgeprägten Komfort setzt. Dennoch ist die Federung mit den optionalen Adaptivdämpfern komfortabel genug, um auch lange Strecken stressfrei zurücklegen zu können. Der geringe Geräuschpedel im Innenraum und die gut konturierten Sportsitze ergänzen das angemessen. Mit dem Zweiliter-Vierzylinder im sportlichen SUV-Coupé X4 ist das so eine Sache - der Motor hat zweifelsohne genug Kraft, um den schweren Allradler mit fast 1,9 Tonnen Leergewicht flott zu bewegen. Auch reinigt er seine Abgase vorbildlich mit einem Partikelfilter und legt eine erstklassige Laufkultur an den Tag. Dass er dabei schwer zu arbeiten hat, bemerkt man hauptsächlich am Verbrauch, er ist mit 9,2 l/100 km im EcoTest arg hoch. Abgesehen davon vermisst man bei diesem Antrieb am meisten sportlichen Klang und bissiges Ansprechen, das die bullige Karosserie eigentlich erwarten lässt. **Konkurrenten:** Mercedes GLC Coupé.

- + viele Assistenzsysteme verfügbar, gute Fahrleistungen, sehr niedriger Partikel-ausstoß dank OPF
- hinten knappes Platzangebot, Schwächen bei der Rundumsicht, teuer in der Anschaffung, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,9

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	4,3
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	3,1

EcoTest ★ ★ ☆ ☆ ☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des BMW X4 ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal genug. Selbst unter der Motorhaube lässt sich BMW nicht lumpen und lackiert vollständig; auch die Stecker und Kabel sind hervorragend geschützt, der Motorraum wirkt allgemein sehr aufgeräumt und penibel verarbeitet. Der Unterboden ist gut verkleidet und aerodynamisch optimiert. Der Innenraum ist sorgsam gefertigt, die Bauteile sitzen fest und nichts klappert oder knarzt. Das Bemühen um eine gute Materialqualität ist zu sehen und zu spüren, viele Kunststoffflächen sind geschäumt und damit weich.

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 9,2 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 65 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 705 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 545 kg – das ist mehr als üppig selbst für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 100 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt dreier E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 2,4 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern) - der X4 ist damit ein ausgewiesener Zugwagen, auch dank Allradantrieb. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem optionalen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen; alternativ kann man auch Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern. Mit 4,75 m Länge ist der X4 für die Stadt nur bedingt geeignet, auch die Breite mit 2,15 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist eher hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 12,1 m.

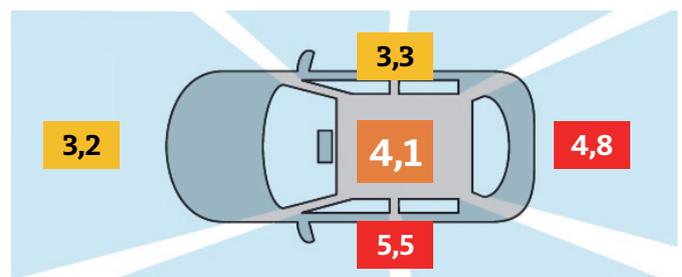
2,9 Licht und Sicht

Die Enden des Fahrzeugs lassen sich nicht gerade einfach abschätzen, vorn kann man die Vorderkante der Motorhaube nicht sehen, hinten den Heckabschluss wegen der hohen unteren Fensterkante ebenfalls nicht - wie gut, dass Parksensoren an Front und Heck serienmäßig sind. Gegen Aufpreis kann die Einparkhilfe um die Funktionen des Parkassistenten erweitert werden. Die darüber hinaus bestellbare Rückfahrkamera ist wegen des hohen Fahrzeughecks sinnvoll: So erkennt man beim Rückwärtsfahren beispielsweise spielende Kinder leichter. Der Innenspiegel blendet

Einzig bei den unteren Bereichen der Türen verlässt BMW die Motivation, hier wird auf harten Kunststoff gesetzt, was im Vergleich zum restlichen Innenraum auch sichtbar abfällt. Wie bei anderen Modellen verbaut BMW auch beim X4 eine bedienerfreundliche Motorhaubenmechanik: 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 auch offen. Das Fummeln nach einem Entriegelungshebel und einem Haltestab an der Fahrzeugfront entfällt.

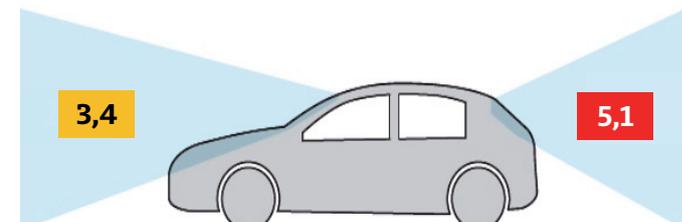


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen machen den X4 trotz erhöhter Sitzposition äußerst unübersichtlich.



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.

serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln ist diese Funktion aufpreispflichtig und beschränkt sich auf die Fahrerseite. Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht in den seitlichen Bereich des Autos besitzt ebenfalls nur der Fahreraußenspiegel. Beide Außenspiegel wiederum sind beim Test-X4 serienmäßig beheizbar.

⊕ Die optionalen adaptiven LED-Scheinwerfer des Testwagens ("einfache" LED-Scheinwerfer Serie) gefallen mit einer homogenen Lichtverteilung und einer guten Reichweite. Sie beinhalten ein separates Abbiegelicht und eine Kurvenlichtfunktion über schwenkende Scheinwerferlinsen - diese Funktion ist vor allem für

kurvige Landstraßen sehr hilfreich. Der aufpreispflichtige Fernlichtassistent erkennt über die Frontkamera andere Verkehrsteilnehmer und blendet das Fernlicht automatisch auf und ab; in Kombination mit den adaptiven LED-Scheinwerfern arbeitet der Fernlichtassistent dynamisch, d.h. er schattiert andere Verkehrsteilnehmer, ohne dabei komplett abzublenden.

⊖ Um die Rundumsicht ist es nicht gut bestellt: Vor allem die breiten Dachsäulen seitlich und hinten schränken die Sicht nach außen deutlich ein, unpraktisch sind auch die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen der Rückbank.

2,5 Ein-/Ausstieg

In den X4 kann man recht gut ein- und aussteigen, nur auf seinen Kopf sollte man achten, weil die A- und C-Säulen flach verlaufen. Die Schweller liegen vergleichsweise hoch über der Straße, innen ist die Stufe aber klein; positiv ist, dass die Schweller nicht zu breit ausfallen. Die Sitzflächen vorn befinden sich etwa 56 cm über der Straße und damit in günstiger Höhe. Die Türausschnitte sind vorn insgesamt hoch und breit genug. Hinten nimmt der Radlauf spürbar Platz weg im unteren Bereich, so dass man die Füße etwas "einfädeln" muss; oben sollte man auch wieder auf die flach verlaufende Dachlinie achten. Der Standard-Fahrzeugschlüssel fällt kompakt genug aus, um auch in der Hosentasche nicht zu stören; seine Tasten kann man gut unterscheiden, der X4 damit praktisch "blind" auf- und abgeschlossen werden. Anders sieht es mit dem optionalen Displayschlüssel aus, er ist groß und eigentlich nur noch bedingt sinnvoll, nimmt in der Tasche ähnlich viel Platz weg wie ein kleines Handy und hat keine Schlaufe oder

dergleichen mehr, um eingehängt werden zu können. Das Lichtpaket sorgt durch Leuchten in den Außenspiegeln, Türgriffen und Türen zusätzlich zu den Front- und Heckleuchten für eine helle Beleuchtung des Fahrzeugumfelds bei Dunkelheit nach dem Auf- oder Absperren. Die Türen werden auch an Steigungen zuverlässig aufgehalten, vorne gibt es drei, hinten nur zwei Fixierpositionen.

⊖ Haltegriffe am Dachhimmel gibt es keine. Der optionale Komfortzugang (im Testfahrzeug) besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Wird der Fahrzeugschlüssel mehr als zwei Minuten nicht bewegt, schaltet die Funkübertragung ab - das kann aber nur ein Kompromiss sein, besser wäre die Lösung über eine Kontrolle der Entfernung des Fahrzeugschlüssels vom Auto. Weitere Informationen unter adac.de/keyless.

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 405 Liter. Packt man die zweigeteilte Laderaumabdeckung unter den Kofferraumboden und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen nur moderat auf 515 Liter, weil die Heckscheibe über dem Kofferraum sehr flach verläuft. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 775 Liter verstauen. Bei Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.235 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden finden weitere 40 Liter Platz.



Mit 405 l Volumen bietet der Kofferraum des X4 genauso viel Platz für das Gepäck als der Konzernbruder BMW X3.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die serienmäßige elektrische Heckklappenbetätigung öffnet und schließt die Heckklappe nach einem Druck auf die entsprechende Taste im Innenraum, auf dem Funkschlüssel oder an der Klappe selbst vollautomatisch. Auch per Fußbewegung unter die Heckstoßstange ist dies möglich (optional als Teil des Komfortzugangs). Die Heckklappe schwingt über 1,91 m hoch und gibt eine große und im Alltag praktische Öffnung frei. Einziger wirklicher Kritikpunkt ist die hohe Ladekante von 75 cm, das Gepäck muss beim Einladen weit angehoben werden. Kofferraumboden und Ladekante liegen nicht ganz in

einer Ebene, die Stufe innen ist mit acht Zentimetern aber wenig störend. Praktisch wiederum: bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht eine weitgehend ebene Ladefläche. Die beiden Elemente der Laderaumabdeckung kann man in passenden Aussparungen unter dem Kofferraumboden fixieren. Das Ladeabteil wird mit drei LED-Lampen sehr gut ausgeleuchtet.

⊖ Der Haken für das Heckklappenschloss an der Kofferrauklappe steht deutlich ab, großgewachsene Personen müssen beim Be- und Entladen Acht geben.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist dreigeteilt umklappbar, das gelingt neben der Knopfriegelung oben an den Sitzlehnen auch besonders bequem über Hebel im Kofferraum. Der mittlere Gurt hinten muss dafür nicht ausgehängt werden, da er in die Lehne integriert ist. Im Kofferraum stehen verschiedene Möglichkeiten zur Fixierung von kleinem und großem Gepäck zur Verfügung; es gibt links ein Netz und seitlich einen Befestigungsriemen sowie zwei Taschenhaken und vier

Verzurrösen vorne und hinten nahe des Kofferraumbodens, wobei die vorderen Verzurrösen flexibel auf Schienen platziert sind (alles Serie ab Ausstattung Advantage).

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz gibt es nicht, es wäre zumindest für den Bereich hinter den Vordersitzen nützlich, wenn man den gesamten hinteren Bereich für große Ladung nutzen möchte.

2,3 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Man braucht eine gewisse Einarbeitungs- und Gewöhnungszeit für das iDrive-Bedienkonzept, dann aber kann man die meisten BMW-Modelle erstaunlich intuitiv steuern, weil BMW sein Konzept über alle Baureihen einsetzt. Die neueste Ausbaustufe lässt sich nicht nur über den iDrive-Controller bedienen, sondern auch über den Bildschirm direkt - er hat nun eine berührungssensitive Oberfläche. Das Hauptmenü kann man überdies nach den eigenen Vorlieben neu zusammenstellen. 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 klassischen analogen Instrumente werden serienmäßig durch ein Farbdisplay mittig ergänzt, optional kann man das "Multifunktionale Instrumentendisplay" ordern, das die

Instrumente volldigital darstellt und zahlreiche Designs bietet. Die Ablesbarkeit ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Optional können die Vordersitze mit elektrischer Einstellung geordert werden.



Der X4 überzeugt durch hohes Verarbeitungsniveau, hochwertige Materialauswahl und eine durchdachte, funktionelle Bedienung.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im X4 kann man Sender serienmäßig per FM/AM-Radio empfangen, gegen Aufpreis auch über DAB+. Die Bluetooth-Schnittstelle und ein USB-Anschluss sind serienmäßig. Einen CD-Player gibt es aber nur gegen Mehrpreis. Genauso kostet eine Festplatte, auf der man seine Musik speichern kann, weiteren Aufpreis. Um die Klangqualität der Musik zu steigern, gibt es zweierlei aufpreispflichtige Systeme: eine BMW-eigene Musikanlage und als Top-System eines von Harman/Kardon mit 16 Lautsprechern und 600 W Verstärkerleistung. Die Navigationssysteme kosten ebenso Aufpreis wie der integrierte Garagentoröffner und die induktive Lademöglichkeit fürs Smartphone. Das serienmäßige Infotainmentsystem im X4 umfasst eine integrierte SIM-Karte und ist somit online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-

Services wie Remote Control oder die einzeln zubuchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die Remote und ConnectedDrive Services sind die ersten drei Jahre inklusive, danach kostenpflichtig. Android Auto ist nicht erhältlich, aber Apple CarPlay. Interessant: Diese Funktion kostet 300 Euro und gilt für drei Jahre ab Fahrzeugzulassung. Danach muss es für 110 Euro pro Jahr verlängert werden. Kein Hersteller hat derzeit ein derart teures Carplay-Modell im Angebot. Serienmäßig dagegen ist die Funktion BMW Apps. Hier kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen iPhones per iDrive steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Beim Platzangebot vorn schneidet der neue X4 nicht ganz so gut ab, wie das die Außenmaße vielleicht erwarten lassen. Der Fahrersitz lässt sich für gut 1,90 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit ist üppiger, sie würde auch für fast 2,10 m große Menschen ausreichend.

Die Innenbreite hat ein gutes Maß für diese Klasse. Da die Fensterflächen im Vergleich zum X3 eher schmal ausfallen und der X4 mehr das Sicherheits- bzw. Geborgenheitsgefühl einer "Burg" vermitteln soll, ist das Raumempfinden nur zufriedenstellend.

3,2 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, können hinten nur noch etwa 1,80 m große Menschen sitzen. Die Rückbank ist nicht verschiebbar, die Lehnenneigung aber in drei Stufen variierbar - wobei das aufgrund des Dachhimmelverlaufs für das Platzangebot wenig Unterschied macht. Kopf- und Beinfreiheit

sind ähnlich knapp bemessen für ein so großes Fahrzeug, ein Tribut an die coupéhafte Dachlinie. Da auch im Fond die Fenster schmal sind, ist das Raumgefühl nicht großzügig.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich zweiteilig in der Neigung einstellen und dreigeteilt umklappen; ein Verschieben oder Ausbauen der Sitze ist nicht möglich. Vorn findet man zahlreiche Ablagen für Kleinkram, Becher und Flaschen - hinten stehen zwei Becherhalter in der Mittelarmlehne zur Verfügung. Die vier Türfächer sind vergleichsweise groß und fassen alle mindestens 1-l-Flaschen. Praktische Lehnentaschen sind ebenfalls vorhanden, allerdings nur als Netz. Das Handschuhfach ist beleuchtet und abschließbar, aber nicht allzu groß und nicht klimatisiert.



Auf den äußeren hinteren Sitzplätzen finden Personen nur bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

1,9 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Der Testwagen trat mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk an. Diese Option ist durchaus empfehlenswert, weil die 600 Euro Aufpreis vergleichsweise moderat ausfallen und weil der Federungskomfort im Comfort-Modus besser als mit dem Standard-Fahrwerk ist. Der X4 wird mit dem elektronisch geregeltem Fahrwerk (Comfort- und Sport-Modus) nicht zur Sänfte, er bleibt seinen sportlichen Ambitionen treu. Der Abrollkomfort innerorts und außerorts verbessert sich jedoch, gerade wenn die optionalen 20-Zoll-Felgen verbaut sind. Das SUV-Coupé federt verbindlich, ohne schlechte Fahrbahnoberflächen

unangenehm bis zu den Insassen weiterzureichen. Auch Kopfsteinpflaster wird angemessen abgefedert, die Lenkung zeigt sich dabei gut entkoppelt. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel bringen den BMW nicht wirklich aus dem Konzept, dringen dennoch moderat spürbar bis in den Innenraum durch. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk gut. Bei höheren Geschwindigkeiten fallen Querfugen hauptsächlich akustisch auf. Auf der Autobahn liegt der große X4 ruhig und bietet einen insgesamt guten Langstreckenkomfort.

2,2 Sitze

Der Testwagen ist mit Sportsitzen (Serie bei M Sport X) und elektrischer Einstellung inklusive Memory-Funktion für die Fahrerseite (Aufpreis) sowie mit vierfach einstellbaren Lordosenstützen (gegen weiteren Aufpreis) ausgestattet. Ein Teillederbezug mit angenehmen, weil im Sommer weniger schweißtreibenden Stoffmittelbahnen ist Serie, Vollleder kostet extra. Die Sportsitze bieten eine verlängerbare Sitzfläche, eine Sitzflächenneigungseinstellung und elektrisch verstellbare Seitenwangen.

findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht wie bei manchen anderen Modellen des Münchner Autobauers in Länge oder Höhe einstellen. Hinten geht es nicht so variabel und anpassungsfähig wie vorne zu; die äußeren Sitze sind aber recht bequem, weil sie ausreichend konturiert sowie vernünftig gepolstert sind und die Neigung der Lehne eingestellt werden kann.

⊕ Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken guten Halt. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht gestaltet und gut konturiert. Man

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

2,1 Innengeräusch

⊕ BMW hat den X4 gut gedämmt, im Testwagen sind zudem die optionalen vorderen Seitenscheiben in Doppelverglasung verbaut - dieses Extra (Akustikverglasung) ist mit 150 Euro moderat eingepreist. Bei 130 km/h ergibt sich im Innenraum eine Lautstärke von 65,2 dB(A) - das ist ein gutes Ergebnis. Der Motor bleibt

dabei dezent im Hintergrund, unter Last und beim Ausdrehen ist er zwar zu vernehmen, wird jedoch nie störend laut. Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

1,3 Klimatisierung

⊕ Alle neuen BMW X4 ab der Ausstattungslinie Advantage sind serienmäßig mit einer 3-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Ihr Automatikmodus ist in der Intensität sogar fünffach einstellbar. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima, sie sind die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Optional gibt es

Sitzheizung vorn und hinten, Sitzlüftung für die Vordersitze, eine Standheizung sowie abgedunkelte Scheiben im Fond. Für den X4 kann man auch eine automatische Beduftung (verschiedene Düfte über das Zubehörprogramm erwerbbar) sowie eine Ionisierungsfunktion zur Luftreinigung bestellen.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Auch wenn 30i draufsteht - es ist nur ein Zweiliter-Vierzylinder unter der Haube verbaut. Ein Twin-Scroll-Turbolader entlockt dem Aggregat bis zu 350 Nm Drehmoment und maximal 252 PS. Das klingt nach recht viel, fühlt sich aber nicht so an. Was auch an der sehr gleichmäßigen Leistungsabgabe des Benziners liegen mag, denn ab knapp 1.500 1/min schiebt der Motor nachhaltig an

und gibt seine Leistung sehr homogen und ohne jegliches Ruckeln ab - eine erstklassige Ingenieursarbeit. Man kann mit dem SUV-Coupé flott unterwegs sein und beispielsweise Überholmanöver schnell abschließen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 4,3 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, gut eine Sekunde wird dafür benötigt.

1,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Es gibt wenig, was man dem verbauten Motor vorwerfen kann - er ist einer der besten wenn nicht sogar der beste Vierzylinder-Benziner in Serienautos. Seine Laufkultur ist erstklassig und vielen Sechszylindern überlegen, er läuft praktisch vibrationsfrei für die Insassen und fällt weder durch Brummen noch durch Dröhnen auf, egal bei welcher Drehzahl und egal in welchem Gang.

Gerade diese Perfektion ist aber der Kritikpunkt in einem sportlichen Auto, denn soundtechnisch klingt er etwas "dünn" und wirkt mit seiner sehr gleichmäßigen Leistungsabgabe zu "glatt" und ohne echten Höhepunkt. Ganz so spontan wie großvolumige Saugmotoren kann er nicht ansprechen, es dauert bei einem Gasbefehl einen kurzen Moment, bis dieser in Leistung umgesetzt wird.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik von ZF hat BMW sehr gut abgestimmt, die Elektronik trifft fast immer den richtigen Gang und macht manuelle Eingriffe im Alltag fast unnötig. Sie schaltet schnell und geschmeidig, nur selten ergibt sich ein kleines Rucken. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrtrichtungen 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. Einer der acht Gänge passt praktisch immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert, die Automatik ist damit eine klare Empfehlung - zum Glück, denn eine Alternative

gibt es im X4 aktuell nicht. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur rund 2.100 1/min. Diese sehr lange Gesamtübersetzung hilft zwar beim Spritsparen, lässt den X4 aber auch eher träge wirken, wenn man nicht gerade im Sportmodus unterwegs ist, der gezielt höhere Drehzahlen anwählt. Entscheidet man sich für die Sportautomatik, befinden sich zusätzlich Schaltpadel am Lenkrad. Das Start-Stopp-System funktioniert im Zusammenspiel mit der Automatik problemlos. Die Autohold-Funktion ist Serie, ist sie aktiviert, muss man beispielsweise beim Warten an der Ampel nicht mit dem Fuß auf dem Bremspedal bleiben, weil der Bremsdruck bis zum Betätigen des Gaspedals automatisch gehalten wird.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Die Erwartungen an die Fahrstabilität eines BMW sind hoch - und diesen kann der neue X4 weitgehend gerecht werden. Der Wagen liegt sicher auf der Straße und lässt sich von engen Kurven und Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen. Der Geradeauslauf ist gut, es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Selbst bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen, sind spürbar

geringer als beispielsweise beim technischen Bruder X3. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen treten nicht auf, der Allradantrieb xDrive sorgt effektiv für optimierten Vortrieb. Beim ADAC Ausweichtest liefert der X4 xDrive30i eine etwas durchwachsene Vorstellung ab. Bei hohem Lenkeinschlag neigt er zu ausgeprägtem Untersteuern, um Kippen zu vermeiden und Geschwindigkeit abzubauen, ist in dieser Phase aber kurz nicht lenkbar. Lenkt man weniger hektisch und moderater, durchfährt der X4 die Pylonen-

Gassen geschickt und mit passend regelndem ESP; die erzielbaren Durchfahrtsgeschwindigkeiten sind dann auch hoch.

1,8 Lenkung

⊕ Der X4 wird serienmäßig mit der "Variablen Sportlenkung" ausgeliefert; sie umfasst eine je nach Lenkeinschlag variierende Übersetzung, ist um die Mittellage weniger direkt und mit zunehmendem Lenkwinkel direkter ausgelegt. Die Lenkung ist gut abgestimmt und leistet sich kaum Schwächen, sie wirkt nur für BMW-Verhältnisse etwas entkoppelt und weniger gefühlvoll. Dennoch kann man das SUV-Coupé zielgenau durch Kurven zirkeln und auch lange Strecken entspannt zurücklegen. Die Zentrierung der Lenkung ist insgesamt gut, könnte bei hohen Geschwindigkeiten aber noch etwas ausgeprägter sein. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man zweieinhalb Lenkradumdrehungen, die Lenkung ist also recht direkt ausgelegt.

2,0 Bremse

⊕ Im Notfall packt die Bremse des X4 fest zu und zeigt sich auch bei höherer Belastung standhaft. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der BMW nach durchschnittlich 33,7 m - ein guter Wert (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Dosierbarkeit sowie Ansprechverhalten gefallen und geben keinen Anlass zur Kritik.

1,8 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In den neuen X4 packt BMW so gut wie alles, was das Konzernregal aktuell an aktiven Assistenzsystemen hergibt. Bis 80 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert wird 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 210 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit, das dann für den Tempomat 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 und zeigt keine Reaktion, wird er ebenfalls darauf hingewiesen.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Auch bei der Spurhaltung kann man sich unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es entweder 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 auch vor dem Auto erkannt. Muss man ausweichen und das Auto

erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der X4 optional beim Lenkmanöver. Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch auch detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der X4 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv anzeigen kann.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm wurde im November 2017 mit dem X3 durchgeführt; Nachtests mit dem X4 haben bestätigt, dass die Ergebnisse auch für das SUV-Coupé gültig sind. Dem BMW wird ein sehr guter Insassenschutz attestiert, der mit 93 Prozent der Punkte bewertet wird. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,90 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,70 m Körpergröße ausziehen, allerdings ist der Abstand zum

Dachhimmel so gering, dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall bremst 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.

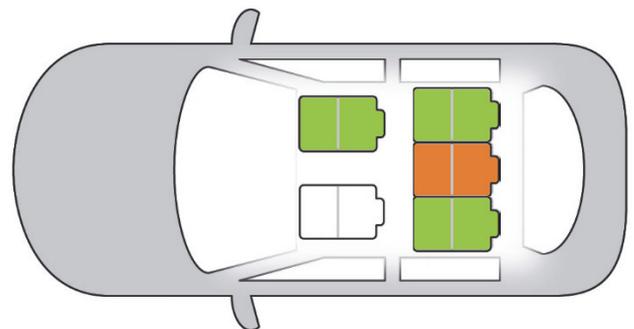
2,4 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm bekommt der BMW 84 Prozent der möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, auf der Rückbank auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung. Für hohe Kindersitze hinderlich kann die früh abfallende Dachlinie sein - es empfiehlt sich vor dem Kauf zu prüfen, ob der gewünschte Sitz im Auto ausreichend Platz vorfindet. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt.

⊖ Der Mittelsitz in der zweiten Reihe ist für die Fixierung per Gurt nicht sonderlich gut geeignet, da der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering ist. Die Kindersicherungen der hinteren Türen lassen sich zu leicht verstellen, sind daher vor kleinen Kindern nicht ausreichend gesichert.

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)

3,0 Fußgängerschutz

Der X4 bekommt im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm für den Fußgängerschutz 70 Prozent der erreichbaren Punkte - trotz der aktiven Motorhaube lediglich ein durchschnittliches Ergebnis. Besonders die Vorderkante der Front bietet ein hohes Verletzungsrisiko, ist nicht aus-

reichend nachgiebig genug gestaltet. Der City-Notbremsassistenten mit Personenerkennung ist serienmäßig, er kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision komplett vermeiden.

3,7 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Im ADAC EcoTest kommt der X4 xDrive30i mit Achtgang-Automatikgetriebe auf einen sehr hohen Durchschnittsverbrauch von 9,2 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 252 g/km, wofür es keine Punkte mehr gibt. Insgesamt gesehen und auch für ein Mittelklasse-SUV ist der Verbrauch heutzutage zu hoch. Das Getriebe bietet im EcoPro-Modus eine intelligente Freilauffunktion, je nach Situation versetzt es den Motor in den Leerlauf und lässt das Auto damit weiter rollen; wer das geschickt einsetzt, kann mit dem X4 etwas Kraftstoff sparen. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,2 l, außerorts bei 8,0 l und auf der Autobahn bei 11,1 l Super alle 100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	11,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	9,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,8 Schadstoffe

⊕ Alle Motorisierungen im X4 der zweiten Generation erfüllen die neueste Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Die Benziner erhalten hierfür einen Partikelfilter, um die Emissionen in den unterschiedlichsten Lebenslagen sicher unter den Grenzwerten zu halten. Das gelingt dem SUV-Coupé sehr gut, nur wenn der Vierzylinder-Motor im Autobahnzyklus arg schuftet muss, dann steigen die CO-

Emissionen an - das kostet ein paar Punkte, für die ansonsten sehr niedrigen Schadstoffemissionen gibt es aber immer noch 42 von 50 Zählern. Diese Anzahl ist gleichzeitig das Endergebnis, weil der xDrive30i im CO₂-Bereich leer ausgeht - macht magere zwei von fünf möglichen Sternen.

3,9 AUTOKOSTEN

3,9 Monatliche Gesamtkosten

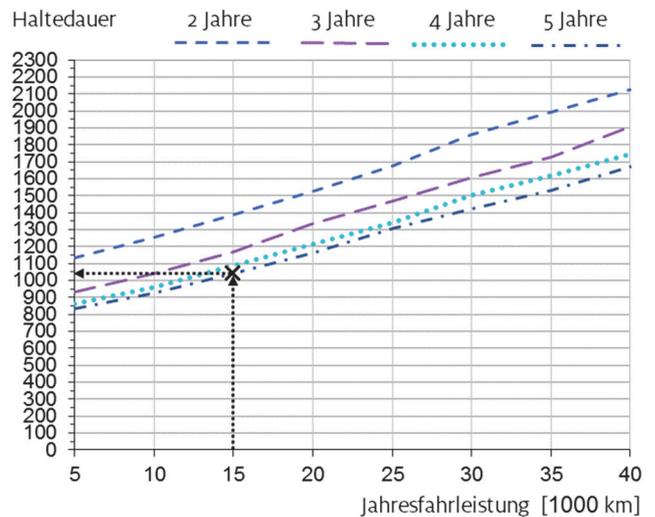
Im Kostenkapitel schneidet der X4 xDrive30i mit Automatik und in der Ausstattungslinie M Sport X nur ausreichend ab. Schon der Grundpreis ist mit 61.100 Euro richtig happig. Es sind zwar für BMW-Verhältnisse erstaunlich viele Ausstattungen schon an Bord, in der Haut des Verkäufers, der den Preis rechtfertigen soll, möchte man aber dennoch nicht stecken. Im Test-Modell Serie sind u.a. die 3-Zonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, die elektrische Heckklappe, Parksensoren, Sportsitze, 19 Zoll Räder und die variable Sportlenkung. Sogar ConnectedDrive und Remote Services kann man drei Jahre kostenfrei nutzen. Ein paar

Assistenzsysteme sind auch dabei, sie lassen sich aber gegen entsprechenden Obolus für Premiumansprüche standesgemäß erweitern. Der gut ausgestaffierte Testwagen kommt auf etwas über 80.000 Euro. Allerdings wird man dennoch nur von "schnöden" vier Zylindern unter der Haube chauffiert. 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, innerhalb

des vierjährigen Berechnungszeitraums wird nur mit einem Facelift, nicht aber mit einem komplett neuen Modell gerechnet. Die jährliche Steuer beträgt 184 Euro (auf Basis NEFZ-CO2-Wert). Die Haftpflicht-Einstufung ist noch im Rahmen, Vollkasko und vor allem Teilkasko aber ungünstig hoch - die Versicherung kommt daher überdurchschnittlich teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1041 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	xDrive20i Steptronic	xDrive30i Steptronic	M40i Steptronic	xDrive20d Steptronic	xDrive25d Steptronic	xDrive30d Steptronic	X4 M40d Steptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	6/2998	4/1995	4/1995	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	185 (252)	260 (354)	140 (190)	170 (231)	195 (265)	240 (326)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	290/1350	350/1450	500/1550	400/1750	500/2000	620/2000	680/1750
0-100 km/h [s]	8,3	6,3	4,8	8,0	6,8	5,8	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	240	250	213	230	240	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,1 SP	7,2 SP	9,0 SP	5,4 D	5,5 D	5,8 D	6,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	163	164	205	142	145	153	170
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/26/30	19/26/30	n.b.	18/27/30	18/27/30	18/27/30	18/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	176	178	280	284	290	401	435
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	916	985	k.A.	901	938	1004	1124
Preis [Euro]	49.700	56.300	70.900	52.500	56.200	60.200	70.900

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	185 kW/252 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.450 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Verbrauch pro 100 km	7,3 l
CO ₂ -Ausstoß	167 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/50 R19Y
Länge/Breite/Höhe	4.752/1.918/1.621 mm
Leergewicht/Zuladung	1.795/605 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	525/1430 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	USA, Spartanburg

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R20 103Y
Reifenmarke Testwagen	Advan Sport V105
Wendekreis links/rechts	11,9/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	9,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,2/8,0/11,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	213 g/km (WTW* 252 g/km)
Reichweite	705 km
Innengeräusch 130 km/h	65,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.150 mm
Leergewicht/Zuladung	1.855/545 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	405/775/1.235 l

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

Betriebskosten	164 Euro	Werkstattkosten	99 Euro
Fixkosten	149 Euro	Wertverlust	629 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1041 Euro		
Steuer pro Jahr	184 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/30		
Basispreis X4 xDrive30i M Sport X Steptronic	61.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.05.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	80.450 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.369 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	600 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	500 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	600 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	600 Euro° (Paket)/1.050 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	980 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	890 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	590 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	890 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	890 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/100 Euro°/Serie/320 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.490 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/310 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	370 Euro°/370 Euro°
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.100 Euro
Metalllackierung	ab 900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,9

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

Stand: August 2018
Test und Text: M. Ruhdorfer