

## Pressepräsentation BMW 4er Coupé: Aus 3 mach 4

Von Peter Schwerdtmann

**Aus 3 mach 4. BMW ersetzt mit dem BMW 4er Coupé nicht nur einfach das bisherige 3er Coupé. Nach der Definition der Münchner reden wir nicht über einen 3er-Nachfolger. Danach steht die 4 „für eine neue Ära des Coupés“, die sich von der des 3er deutlich abhebt.**

Von weitem drängt sich der Unterschied auf den ersten Blick nicht auf. Mit durch Information geschärftem Blick werden die Unterschiede deutlich: mehr Radstand als das 3er Coupé, etwas kürzere Überhänge und deutlich sichtbar mehr Breite, dazu – für den Fall, dass es vom Wort perfekt einen Komparativ geben sollte – eine noch perfektere Coupé-Linienführung. Die lange Motorhaube mit Kraft strotzendem Verlauf, die flache Windschutzscheibe vor dem nach hinten versetzten Fahrgastraum, der sanfte Schwung, mit dem das Dach ins Heck mit Abrisskante übergeht stehen für Kraft, Schnelligkeit und Eleganz, was deutlich durch die beiden Sicken an den Seiten unterstrichen wird.

Das Gesicht dagegen beschränkt sich auf zwei Kernaussagen: Breite und Kraft. Die Scheinwerfer schließen direkt an die flacheren BMW-Nieren des Kühlergrills an und ziehen die Front in die Breite. Jeweils außen sorgen zwei deutlich vergrößerte Lüfteröffnungen mit integrierten Nebelleuchten für den hungrigen Auftritt, während die Niere hungrig nach vorn zu greifen scheint.

Das Heck übernimmt bei diesem Design die entscheidende Rolle. Die Spur hinten misst 50 Millimeter mehr als vorn, und der Fahrgastraum wird nach hinten eingezogen. Beides lässt das 4er Coupé sehr satt auf seinen 255/50 R 17-Reifen stehen, was sicher nicht nur der Optik wegen geschehen ist. Die Fahrdynamik lässt an dieser Stelle schon einmal grüßen.

Innen fühlt sich der Besitzer eines 3er Coupés sofort daheim. Alles, was man zum Fahren braucht, ist auf den Fahrer ausgerichtet. Dem Beifahrer wird seine Grenze mit einem vom Armaturenbrett auf die Mittelkonsole verlaufenden Element klar aufgezeigt. Wer will, kann seinen 4er mit BMW Connected Drive aufrüsten und ist damit nicht nur

„always on“, sondern kann auch auf Fahrerassistenzsysteme zurückgreifen, von denen uns das Head up-Display von BMW immer wieder beeindruckt. Die Passagiere drei und vier finden hinten 15 Millimeter mehr Knieraum und müssen dafür auf ein paar Millimeter Kopffreiheit verzichten. Ihre Sitze mit angeformten Kopfstützen sind als sportliche Einzelsitze ausgeführt.

Zum Modellstart wird das 4er Coupé mit einem Sechszylinder und zwei Vierzylindern angeboten. Beim 435i steckt der Sechszylinder-Benziner mit drei Litern Hubraum, 225 kW / 306 PS und einem maximalen Drehmoment von 400 Newtonmetern (Nm) unter der Haube, beim BMW 528i ein Vierzylinder mit zwei Litern Hubraum, 180 kW / 245 PS und 350 Nm, beim 420d ein Vierzylinder-Diesel mit zwei Litern Hubraum 135 kW / 184 PS und 380 Nm. Ein Einstiegs-Benziner soll folgen.

Wir erlebten jetzt den 435i auf den Straßen rund um die portugiesische Hauptstadt Lissabon und auf der Rennstrecke in Estoril. BMW ist stolz darauf, beim neuen Coupé den tiefsten Schwerpunkt aller BMW-Modelle erreicht zu haben. Das mit den überarbeiteten Achsen vorn und hinten, der breiten Spur und der ebenso präzise wie spontan arbeitenden Lenkung erfüllt das Versprechen der Münchner für viel Fahrspaß. Die schnell schaltende, auch mit sportlichem Antritt mitkommende Acht-Gang-Automatik passt hervorragend in dieses Paket.

Drei Fahrmodi spreizen die Kennfelder von Lenkung, Schaltung und von Komfort bis Sport plus. Im Eco-Modus stehen auch alle Merkmale von Efficient Dynamics zur Verfügung, von denen der Fahrer nur etwas spürt, wenn der Motor im Stand ausgeht oder er an der Tankstelle zahlen muss. Neu beim 4er ist eine Segelstellung, bei der der Motor abgekoppelt wird, wenn von ihm kein Vortrieb verlangt wird.

Das 4er Coupé bietet BMW in den Varianten an: Bei der Sport Line dominieren schwarze Elemente, bei der Luxury Line übernimmt Chrom die Schmuckfunktion und bei der Modern Line präsentieren sich die Zieremente in mattem Metall. Darüber hinaus betont das M-Sportpaket den sportlichen Charakter mit zahlreichen Akzenten.

Die Preisskala reicht vom 420i, der ab November verfügbar sein soll, mit 35 750 Euro für die Version mit dem Sechs-Gang-Handschalte. Sie endet beim 435i mit dem Allradantrieb „xDrive“ für 54 300 Euro. (ampnet/Sm)

Daten BMW 435i (Acht-Gang-Automatik)

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,64 x 1,83 x 1,36

Motor: Reihen-Sechszylinder, 2979 ccm, Twin Scroll-Turbolader, Direkteinspritzung,  
Leistung: 225 kW / 306 PS von 5800 - 6000 U/min  
Maximales Drehmoment: 400 Nm von 1200 - 5000 U/min  
Leergewicht / Zuladung: 1525 - 1600 kg / 520kg  
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,1 s  
Räder /Reifen: 7,5J x 17 LM / 225/50 R 17 94W  
Wendekreis: 11,3 m  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,30  
Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 7,2 l  
Kohlendioxid pro Kilometer: 169 g (Euro 6)  
Gepäckraumvolumen: 445 l  
Maximal zulässige Anhängelast: 1700 kg  
Basispreis: 49 950 Euro

Bilder zum Artikel:



BMW 435i.



BMW 435i.



BMW 435i.



BMW 435i.



BMW 435i.



BMW 435i.

BMW 435i.



BMW 435i.



BMW 435i.  
BMW 435i.



BMW 4er Coupé.



BMW 4er Coupé.  
BMW 4er Coupé.



BMW 4er Coupé.



BMW 4er Coupé.  
BMW 4er Coupé.



BMW 4er Coupé.



BMW 4er Coupé.



BMW 4er Coupé.



BMW 4er Coupé.



BMW 4er Coupé.



BMW 4er Coupé.



BMW 4er Coupé.