



BMW 640i Coupé Automatic

Zweitüriges Coupé der Oberklasse (235 kW / 320 PS)

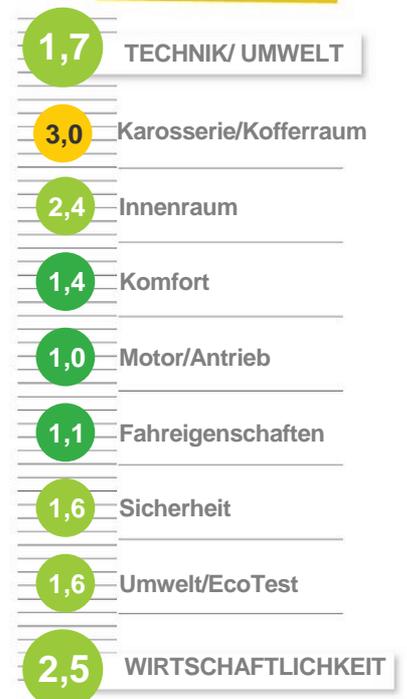
Das neue 6er Coupé sieht deutlich eleganter und dynamischer aus, als sein polarisierender Vorgänger. Obwohl er sowohl in der Länge als auch Breite zugelegt hat, sind die Platzverhältnisse trotz üppiger Außenmaße eher bescheiden. Vorne findet man auf den bequemen Komfortsitzen genügend Bein- und Kopffreiheit vor, die hinteren Plätze sind selbst für Kinder nur auf Kurzstrecken zumutbar. Beim Fahrkomfort spielt der 6er dafür ganz vorne mit. Von gemütlichem Cruisen bis hin zu sportlicher Kurvenhatz - dank einstellbarem Fahrwerk und Integral-Aktivlenkung (Aufpreis) ist das Coupé für jeden Fahrertyp auf Knopfdruck individuell konfigurierbar. Der aufgeladene Basis-Sechszylinder sorgt für exzellente Fahrleistungen und harmoniert perfekt mit der Achtgang-Automatik. In Kombination mit dem Start-Stopp-System liegt der Verbrauch für diese Fahrzeugklasse sehr niedrig (8,3 l/100 km). Technisch bietet der 6er einiges: Abstandsregelung mit Notbremssystem, LED-Scheinwerfer oder Nachtsichtassistent mit Personenerkennung sind nur einige erhältliche Ausstattungsdetails, welche aber saftigen Aufpreis kosten. Der Grundpreis beträgt ohne diese Innovationen schon stolze 74.700 Euro. **Karosserievarianten:** Cabrio.

Konkurrenten: Jaguar XK, Maserati Gran Sport.

- +** sehr gute Verarbeitung, souveräne Fahrleistungen, angemessener Verbrauch, hervorragende Sitze, komfortables Fahrwerk, herausragende Allrad-Aktivlenkung
- wenig bequemer Ein-/Ausstieg, kleiner Kofferraum, kaum Platz im Fond, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen tadellosen Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sehr sauber verarbeitet. Im Innenraum setzt sich der sehr gute Qualitätseindruck fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Reichlich Leder- und Holzapplikationen sorgen für das standesgemäße Luxusflair. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorne bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert die Luftverwirbelungen und sorgt damit für ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Die Tankverriegelung ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Der 6er ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet, mit denen bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden kann. Die maximale Zuladung liegt bei akzeptablen 370 kg.

⊖ Ein Reserverad ist nicht lieferbar und würde im Kofferraum auch keinen Platz finden. Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern. Da keine Angaben über die maximale Dachlast zu finden sind, muss davon ausgegangen werden, dass auf dem Dach keine Lasten transportiert werden dürfen.

2,2

Sicht

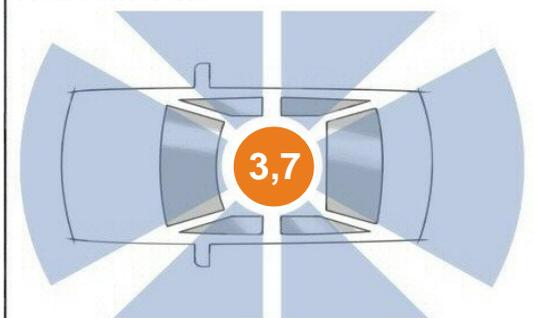
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet das 6er Coupe nur akzeptabel ab. Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht nach hinten erheblich ein. Der Fahrer kann die Front dank der sichtbaren Motorhaube gut abschätzen. Nach hinten ist das Fahrzeug aber unübersichtlich.

⊕ Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Aufpreis). Beheizbar sind sie immer, elektrisch anklappbar nur bei Wahl der automatischen Ablendung. Dann besitzt der rechte Außenspiegel auch eine Bordsteinabsenkung. Beim Einlegen des Rückwärtsgangs schwenkt das Spiegelglas automatisch nach unten, wodurch der Fahrer den Bordstein besser im Blick hat und dadurch Schäden an den teuren Alufelgen vermeiden kann. Serienmäßig gibt es helles und sehr homogen leuchtendes Bi-Xenonlicht, gegen Aufpreis ist Kurvenlicht und Abbiegelicht erhältlich - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen).

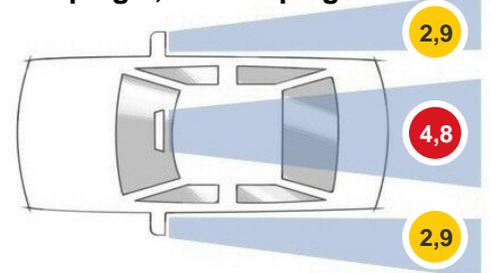


Das hohe Heck, nicht versenkbare Kopfstützen und breite Verdeckssäulen erschweren die Sicht nach hinten.

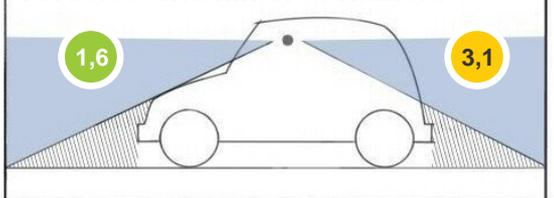
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Gegen saftigen Aufpreis sind nun auch LED-Scheinwerfer erhältlich, welche die Fahrbahn noch einen Tick heller ausleuchten. Anstatt der serienmäßigen Halogennebelscheinwerfer kann man auch helle LED-Nebelscheinwerfer ordern. In der Aufpreisliste finden sich auch ein Fernlichtassistent sowie Parksensoren für Front und Heck. Zusätzlich gibt es eine Heckkamera sowie Kameras in der Frontschürze an den vorderen Radläufen (SideView) und in den Außenspiegeln, die jeweils ein Bild links und rechts von der Motorhaube liefern und das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern können. Die Kameras erzeugen ein Bild in Bird-View Position, das bedeutet, man sieht das Fahrzeug von oben aus der Vogelperspektive und den umliegenden Bereich. Zudem gibt es einen Einparkassistent, welcher während der Vorbeifahrt Parklücken vermisst und durch selbsttätige Lenkeingriffe in die Parklücke manövriert. Der Assistent funktioniert in der Praxis recht gut und ist vor allem für Personen, welche Probleme beim seitlich Einparken haben, eine sinnvolle Erleichterung. Allerdings muss die Parklücke eine gewisse Größe haben, in welche der geübte Fahrer auch ohne Assistent einparkt. Ist die Parklücke kleiner, dann gibt der BMW teils unsinnige Befehle, fährt auf den Gehsteig und geht unter Umständen sogar auf Kollisionskurs mit dem Vordermann. Dank dieser Vielzahl an Systemen sollte das Einparken aber niemanden mehr vor Probleme stellen - leider verlangt BMW für diese Systeme saftigen Aufpreis (alle Parksysteme ca. 2.500 €). Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei hohen Geschwindigkeiten.

3,4 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg ist nicht besonders bequem, da die Sitzposition sehr niedrig ist. Zudem stört der breite Schweller beim Ein- und Aussteigen. Aufgrund der niedrigen Dachlinie muss man den Kopf beim Einsteigen leicht einziehen. Nach hinten steigt man sehr unbequem ein und aus. Der Vordersitz fährt zwar elektrisch nach vorn, doch der Spalt zwischen Sitz und Türholm ist sehr gering, zudem muss man in Bückhaltung nach hinten kriechen, um sich nicht den Kopf anzuschlagen.

⊕ Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es gegen Aufpreis. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt (Ambiente Licht, Aufpreis). Die kräftigen Türaufhalter halten auch an Steigungen die Türen sicher offen. Gegen Aufpreis gibt es eine Soft-Close-Funktion. Die Türe muss nur noch leicht angelegt werden, die Elektronik zieht sie dann sanft und lautlos ins Schloss.

⊖ Auf Haltegriffe am Dachhimmel muss man beim 6er Coupe verzichten.

3,9 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fällt gerade noch akzeptabel aus. Es stehen rund 390 l Stauraum zur Verfügung. Für diese Fahrzeugklasse ist das nicht besonders großzügig. Die Rücksitzlehnen lassen sich nicht umlegen.



Der Kofferraum mit 390 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell um 40 l kleiner geworden.

3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich mit recht geringem Kraftaufwand anheben und über Griffmulden in der Heckklappenverkleidung auch einfach wieder schließen. Die äußere Ladekante liegt mit 73 cm recht hoch.

Innen stört zudem eine Bordwand von 23 cm, über welche schweres Gepäck beim Be- oder Entladen gehoben werden muss. Die Ladeöffnung und die Zugänglichkeit sind noch zufriedenstellend, das Format etwas zerklüftet.

4,7

Kofferraum-Variabilität

– Eine umklappbare Rückbank ist nicht erhältlich. Für kleine Gegenstände findet man nur ein kleines Ablagenetz im Kofferraum und Zurrösen zum Fixieren loser Gegenstände. Immerhin gibt es eine Durchladeluke, auf Wunsch auch mit integriertem Skisack.

2,4

INNENRAUM

0,8

Bedienung

+ Gigantisch erscheint auf den ersten Blick die Zahl der Knöpfe und Funktionen. Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Möglichkeiten schon, eine gute Ergonomie und durchdachte Details stellt man aber schnell fest. Und so fällt es nicht schwer, den 6er zu steuern. Das elektrisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite) sowie günstig angeordnete Pedale und Schalthebel ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze können auf mannigfaltige Weise eingestellt (optional) und passend justiert werden. Der Motor wird mittels Start-Knopf angelassen, eine Halterung für den Schlüssel fehlt leider (bei Komfortzugang). Den Tempomat kann man über Tasten am Lenkrad steuern, die gewählte Geschwindigkeit wird im Tachoinstrument angezeigt. Serienmäßig regelt ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar sind die Außenspiegel sowieso. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisgerecht beim Lichtschalter untergebracht. Für diese sowie für das Abblendlicht gibt's Kontrollleuchten bei den Instrumenten. Letztere sind ausgezeichnet ablesbar und verfügen über einen sehr guten Kontrast. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite. Zusätzlich gibt's gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, das in der Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet gut, aber lange nicht perfekt – wirklich darauf verlassen kann man sich nicht. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navigationssystems und den durch eine Kamera in der Windschutzscheibe erkannten Schildern ermittelt. Einschränkungen bei der Uhrzeit und bei Nässe werden registriert und berücksichtigt (z.B. bei Nässe nur, wenn Regensensor Regen erkennt). Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimaeinstellung). Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden – oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik. Alle Schalter und sogar die Drehrädchen der Lüftungsgitter sind einwandfrei beleuchtet; zusätzlich gibt es an vielen Stellen (Türen, Mittelkonsole, Fond) eine indirekte Ambientebeleuchtung, ergänzend zur hellen Innenraumbeleuchtung für die vorderen Insassen. Ablagen und Becherhalter gibt es für vorne genügend, hinten findet man lediglich Lehentaschen.

– Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet, es fällt aber recht klein aus und ist aufgrund des flachen Formats nicht gut nutzbar. Hinten gibt es keine extra Innenbeleuchtung. Der wuchtige Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten, da die Gurtschlösser nicht ideal erreichbar sind.



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material- und Verarbeitungsqualität. Auch die Funktionalität kann jetzt restlos überzeugen.

2,9 Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorne ist zufriedenstellend. Leider lassen sich die Vordersitze nur bis 1,90 große Personen weit genug zurück stellen. Die Kopffreiheit wäre deutlich größer. Die Innenbreite ist zwar für ein Fahrzeug in der Oberklasse nicht besonders üppig, man fühlt sich aber gut aufgehoben und nicht zu sehr eingengt.

5,1 Raumangebot hinten*

– Der 6er ist zwar als viersitziges Coupe deklariert, doch sind die hinteren Sitze lediglich als Notsitze nutzbar. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, tendiert die Beinfreiheit hinten in Richtung Null. Die Kopffreiheit würde immerhin noch für knapp 1,75 m große Personen ausreichen. Aufgrund der schmalen Innenbreite und der fehlenden Beinfreiheit fühlt man sich sehr beengt.



Auf den vorderen Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Die hinteren Sitzplätze sind lediglich als Kleidungsablage nutzbar.

1,4 KOMFORT

1,3 Federung

Testwagen mit aufpreispflichtiger elektronischer Dämpferregelung (Adaptive Drive) und Wankausgleich (Dynamic Drive).

+ Die Abstimmung der Feder/Dämpfer-Charakteristik ist BMW sehr gut gelungen. Sie zeigt sich sehr ausgewogen und bietet für jeden Fahrertyp die richtige Abstimmung. Neben dem Normal-Modus gibt es auch eine Comfort- und Sport-Einstellung. Die Normalstellung zeigt sich für die meisten Fahrbahnzustände als geeignet und bietet einen guten Kompromiss. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den Comfort-Modus wählen, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, ist aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen noch weniger beeinflusst. Der Sportmodus bringt ein deutlich direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher, aber nie unangenehm hart. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Im Normal-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur geringfügig mit, unbequem wird es nie. Stuckern ist so gut wie nicht vorhanden, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie weitgehend ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen gering aus. Der Seitenneigung wirkt effektiv der Wankausgleich entgegen (Dynamic Drive).

1,4 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Leder-Komfortsitzen. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung.

+ Die optionalen Komfortsitze vorne bieten mannigfaltige Einstellungsmöglichkeiten: Neben der Höhe und Neigung der Sitzfläche kann auch das obere Drittel der Lehne separat eingestellt und damit gleichzeitig die Kopfstütze optimal nahe am Kopf platziert werden. Die Sitze können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden.

Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt - die Seitenwangen können elektrisch in ihrer Breite verstellt werden, so ergibt sich auf Wunsch ein besonders fester Seitenhalt. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze sehr gut und damit die Sitzposition optimal. Die BMW-Komfortsitze gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKWs erhalten kann. Fahrer- und Beifahrersitz sind auf Wunsch mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt.

⊖ Die hinteren Sitzmulden sind zwar angenehm konturiert, allerdings sind sie zu hart und dadurch unbequem. Die etwas kurzen Sitzflächen bietet den Oberschenkeln dank guter Neigung zufriedenstellenden Halt. Insgesamt kann der 6er aber kaum Komfort für die hinten Sitzenden bieten, da es einfach an Platz fehlt. Da findet man trotz der akzeptablen Rücksitze hinten kaum eine bequeme Sitzposition.

1,5 Innengeräusch

⊕ Das 6er Coupé mit aufpreispflichtiger Verbundverglasung sorgt dank sehr guter Geräuschdämmung für einen extrem leisen Innenraum. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei gerade einmal 66,6 dB(A). Der Motor ist praktisch nicht zu hören, nur unter Last ist ein heiseres Grummeln zu vernehmen. Selbst bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen möglich, auch wenn dann die Windgeräusche etwas ansteigen.

1,3 Klimatisierung

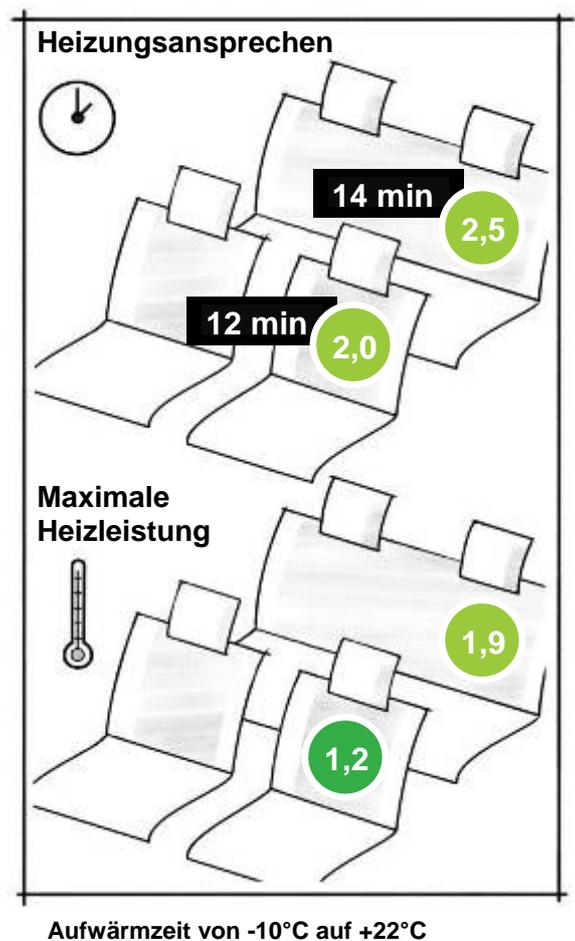
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht im 640i gut an und zeigt eine starke Heizwirkung, vorne noch etwas besser als hinten. Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt regeln. Auch die Luftmengen sind in verschiedenster Weise individuell getrennt regelbar. Zudem kann über das Bordmenü die Intensität je Lüftöffnung (oben, mitte, unten) eingestellt werden. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen, die entweder sanft, normal oder mit kräftiger Wirkung das Klima regelt.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen*

⊕ Selbst mit der Einstiegsmotorisierung ist man beim 6er bei weitem nicht untermotorisiert unterwegs. Der 320 PS starke Turbo-Sechszylinder beschleunigt das luxuriöse Coupé in nur 5,4 Sekunden auf 100 km/h. Beim Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen gerade mal drei Sekunden. Überholmanöver absolviert man also in Windeseile und muss auch sonst stets darauf achten, nicht zu schnell unterwegs zu sein.



1,0 Laufkultur

⊕ BMW ist für seine seidenweich laufenden Reihensechszylinder bekannt. Das trifft auch auf die aufgeladene Variante zu, welcher ruhig wie ein Achtzylindermotor läuft und sich jegliche Vibrationen verkneift. Der Motor bietet diese Laufruhe über den gesamten Drehzahlbereich, von Leerlaufdrehzahl bis 7.000 U/min. Störende Brumm- oder Dröhnfrequenzen gibt es nicht.

1,0 Schaltung

⊕ Die serienmäßige Achtgang-Sportautomatik schaltet die Gangstufen erstaunlich schnell und dabei weitgehend ruckfrei. Die situationsgerechte Steuerung und die optimale Abstimmung auf die Motorcharakteristik sorgen dafür, dass bei ruhiger Fahrweise möglichst niedrige Drehzahlen gewählt werden, um den Verbrauch zu senken. Bei sportlicher Fahrweise nutzt die Automatik dagegen das gesamte Drehzahlband des Motors. Die Gänge können auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Die Automatik reagiert mit kaum Verzögerung auf Schaltbefehle, dadurch macht es in diesem Auto auch Spaß, die Gänge mal per Zug am Schaltpaddel zu wechseln.

1,0 Getriebeabstufung

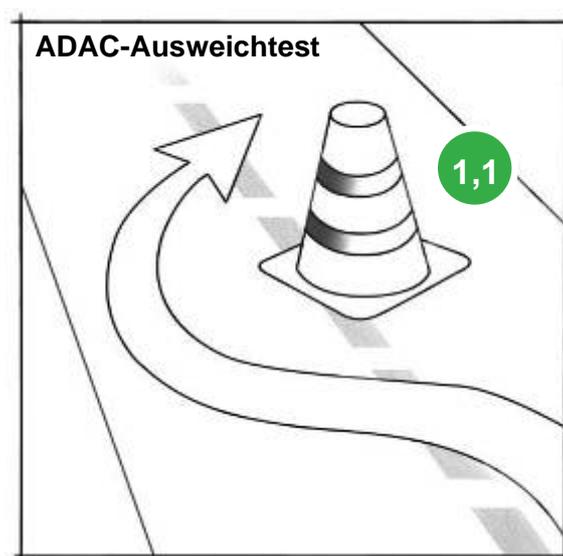
⊕ Die Abstufungen des Achtgang-Getriebes passen optimal zur Leistungscharakteristik des Benzinmotors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Auch bei hohen Geschwindigkeiten verfügt der Motor über genügend Drehzahlreserven - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck.

1,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,2 Fahrstabilität

Der Testwagen ist mit optionaler Integral-Aktivlenkung sowie Dynamic Drive ausgestattet.

⊕ Das 640i Coupé verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (DSC) ein und hilft dem Fahrer, das Auto unter Kontrolle zu halten. Zusätzlich unterstützt ihn die Hinterachslenkung, sie ist voll elektronisch gesteuert. Bis zu einem gewissen Grad kann die Bordelektronik auch den vorderen Lenkwinkel verändern und so den DSC-Eingriff unterstützen. Die Abstimmung der einzelnen Komponenten ist BMW beeindruckend gut gelungen: beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der 6er von seiner besten Seite. Der große BMW reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle und zeigt ein neutrales Fahrverhalten. Auch stellt er an den Fahrer keine besonderen Anforderungen, um das Auto unter Kontrolle zu halten - dieser muss nur lenken und das Auto fährt dort hin, wo gewünscht.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Der Hinterradantrieb ist mit der enormen Leistung des Motors bisweilen überfordert, die elektronische Traktionskontrolle greift dann aber gezielt und fein abgestimmt ein und verbessert den Vortrieb.

1,0

Kurvenverhalten

⊕ In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert das Fahrzeug leicht. Dieses Fahrverhalten bringt auch weniger geübte Fahrer nicht aus der Ruhe. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich dank ausgeklügeltem Fahrwerk und effektiver Steuerung der Komponenten das Eigenlenkverhalten nicht. Fährt man den 6er voll beladen, ändert sich das Kurvenverhalten praktisch nicht. Das liegt zum einen auch am Wankausgleich, zum anderen fällt die Zuladung und dadurch das zusätzliche Gewicht sowieso nicht besonders groß aus.

1,3

Lenkung*

Testwagen mit aufpreispflichtiger Integral-Aktivlenkung.

⊕ Der 6er reagiert spontan auf Lenkkorrekturen, ohne dabei nervös zu wirken. Dies funktioniert bei praktisch jedem Tempo sehr gut, da die Hinterräder bis drei Grad in beide Richtungen gelenkt werden können (Hinterachslenkung). Die Elektronik regelt in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Fahrsituation die entsprechenden Lenkwinkel hinten, dadurch ergibt sich ein erstaunlich agiles Handling für ein Auto dieser Größe. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn und zeigt sich sehr präzise. Im Stand genügt lediglich eine Lenkradumdrehung aus der Nulllage heraus, um die Räder voll einzuschlagen. Gleichzeitig ist der Kraftaufwand am Lenkrad dank der variablen Servounterstützung gering. Der Wendekreis von weniger als 12 m geht für ein Fahrzeug in dieser Klasse mehr als in Ordnung. Regelt das elektronische Stabilitätsprogramm DSC, kann die Elektronik auch den hinteren und sogar den vorderen Lenkwinkel beeinflussen (im Rahmen des möglichen Einstellbereichs der Aktivlenkung) - dadurch kann das DSC noch effektiver wirken.

1,1

Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das 640i Coupé durchschnittlich 34,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 245/40 R19 vorne und 275/35 R19 hinten; Marke: Michelin Primacy HP). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ausgezeichnet. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

1,6

SICHERHEIT

1,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der 6er ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Die Run-Flat-Reifen reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie separat über Symbole dem Fahrer zeigt, ob die Personen stehen oder von welcher Seite kommend sie sich bewegen.

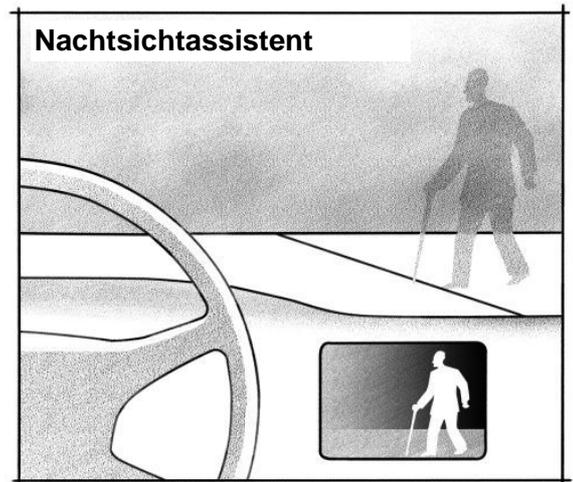
Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Gegen weiteren Aufpreis gibt es LED-Scheinwerfer. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurhalte- und einen Totwinkelassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter aufmerksam gemacht. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter fünfmal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Die aufpreispflichtige Integral-Aktivlenkung kann durch elektronische Lenkeingriffe das DSC unterstützen (siehe Punkt Lenkung). Ein weiteres Highlight ist das Headup-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Optional gibt es im 6er eine aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC), welche auch im Stop&Go-Betrieb regelt inklusive Kollisionswarnsystem mit Anbremsfunktion. Die Fahrerassistenzsysteme sollten im Normalfall bei jedem Motorstart aktiviert sein und sich nicht grundsätzlich an der letzten Einstellung orientieren - damit ihre Aktivierung nicht vergessen wird.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

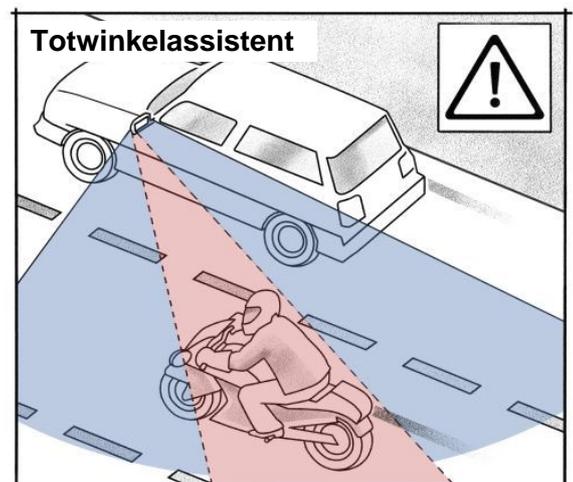
+ Der 6er verfügt über Front- Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Das Sicherheitsniveau sollte wie bei einem Oberklassefahrzeug auch nicht anders zu erwarten sehr hoch sein. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten bis zu 1,85 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für die maximale Personengröße, welche dort Platz finden. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden. Ordert man die Ausstattungsoption BMW Assist, verfügt das Auto über die Möglichkeit, bei einem Unfall, wenn der Crash- oder Airbagsensor auslöst, die erweiterte Notruf funktion automatisch zu aktivieren. Dann werden unter Anderem die genaue Fahrzeugposition und die Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen an die Service-Zentrale übermittelt.

2,2 Kindersicherheit

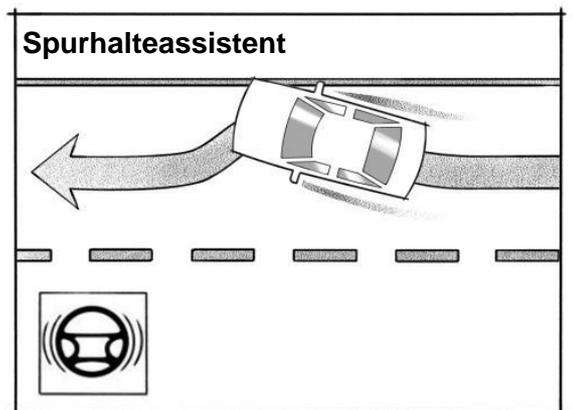
Auf den beiden Rücksitzen lassen sich Kindersitze einfach mittels Isofix befestigen. Möchte man aber Kindersitze mit dem normalen Gurtsystem befestigen, eignen sich die Rücksitze nur bedingt, da die Zugänglichkeit zu den Gurten schlecht ist.



Nachtsichtassistent
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Immerhin reicht die Gurtlänge aber auch für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus.

⊕ Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Die Beifahrerairbags können mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt. Ein zuverlässig einschreitender Fenster-Einklemmschutz sorgt dafür, dass nicht versehentlich ein Kinderarm beim Schließen des Fensters eingeklemmt wird.

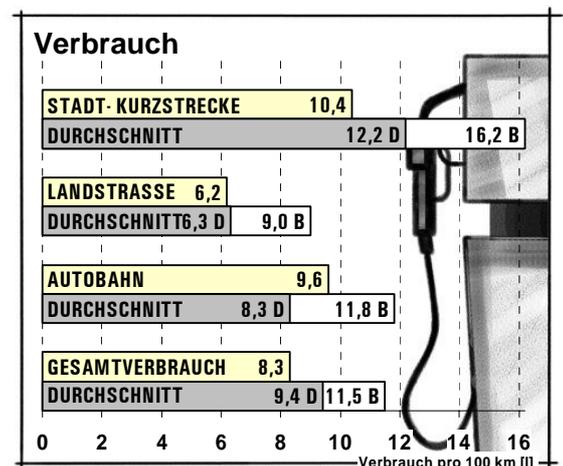
2,0 Fußgängerschutz

⊕ Der 6er BMW besitzt eine aktive Motorhaube, welche bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird und dadurch den Raum zwischen Motor und Haube vergrößert. Der im vorderen Bereich von der Bauform ähnliche 5er erhielt beim EuroNCAP-Crashtest eine gute Bewertung. Ähnlich sollte das Ergebnis auch beim 6er ausfallen.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,7 Verbrauch/CO2*

⊕ Das 640i Coupé verbraucht im Durchschnitt lediglich 8,3 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 190 g/km. Der CO₂-Ausstoß ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse sehr niedrig. Daher gibt es im EcoTest gute 43 Punkte. Besonders sparsam zeigt sich das Fahrzeug außerorts (6,2 l/100 km), auch auf der Autobahn kann sich der Verbrauch sehen lassen (9,6 l/100 km). Lediglich im Stadtbetrieb steigt der er etwas an (10,4 l/100 km). Auch wenn der 640i mit einem guten Ergebnis glänzen kann, sollte bedacht sein, dass der Verbrauch bei sportlicherer Fahrweise deutlich ansteigen kann. Auch der recht geringe Autobahnverbrauch ist nur möglich, wenn die in Deutschland geltende Richtgeschwindigkeit von 130 km/h eingehalten wird. Hohe Geschwindigkeiten und starke Beschleunigungsphasen ziehen auch einen entsprechend hohen Verbrauch nach sich.



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

1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffwerte im Abgas sind gering. Nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus fallen die Kohlenmonoxid-Werte etwas erhöht aus. Im Ecotest reicht es in diesem Kapitel für 46 von 50 Punkten. Zusammen mit den Punkten für CO₂ ergibt sich eine Gesamtsumme von 89 Punkten und damit vier Sterne im ADAC Ecotest.

2,5

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,7

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des 640i Coupé für diese Fahrzeugklasse niedrig liegt, liegen auch die Betriebskosten auf nicht zu hohem Niveau.

3,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der BMW besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der BMW besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte und somit Kosten. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 6er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ Die teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine noch bessere Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

0,6

Wertstabilität*

⊕ Die ganz neue Generation des 6er BMW sollte innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraumes sehr wertstabil sein und sich auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt großer Beliebtheit erfreuen.

4,2

Kosten für Anschaffung*

⊖ Für das 640i Coupé werden mindestens 74.700 Euro fällig. Dabei fällt die Serienausstattung akzeptabel, aber nicht üppig aus. Navigationssystem, Einparkhilfe oder auch die sehr sinnvollen Fahrerassistenzsysteme sind nur gegen saftigen Aufpreis erhältlich. Die ellenlange Sonderausstattungsliste bietet zudem die Möglichkeit, das Fahrzeug sowohl optisch als auch technisch nach Belieben aufzurüsten. Die 100.000 Euro Grenze wird schnell überschritten.

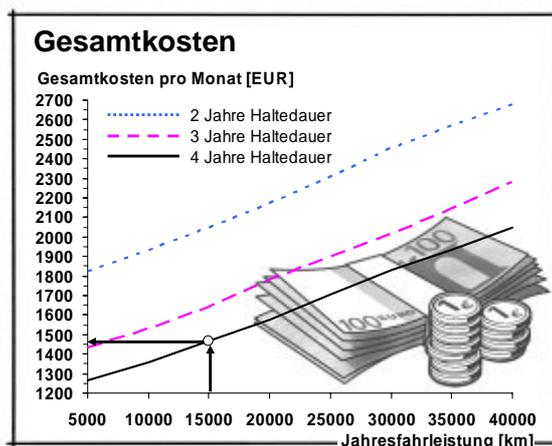
1,1

Fixkosten*

⊕ Die festen Ausgaben liegen für diese Klasse im sehr niedrigen Bereich. Zum einen fallen die Versicherungskosten nicht zu hoch aus, da die Einstufungen bei Haftpflicht, Teilkasko- und Vollkaskoversicherung günstig liegen, zum anderen verlangt der Staat keine besonders hohe KFZ-Steuer (174 Euro pro Jahr).

Monatliche Gesamtkosten*

Der sehr stabile Restwertverlauf sowie die günstigen Fixkosten sorgen dafür, das 6er Coupé trotz des hohen Anschaffungspreises bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten auf einem akzeptablen Niveau liegt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1467 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	640i	650i	640d
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	6/2993
Leistung [kW(PS)]	235(320)	300(407)	230(313)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	450/1300	600/1750	630/1500
0-100 km/h[s]	5,4	4,9	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,3 SP	11,2 SP	6,0 D
CO2 [g/km]	177	245	143
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/28	21/28/28	21/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	174	338	331
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1467	1785	1457
Preis [Euro]	74.700	85.700	78.200

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2979 ccm
Leistung	(235 kW / 320 PS)
bei	5800 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1300 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/55R17Y
Reifengröße (Testwagen)	275/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	8,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,4/ 6,2/ 9,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	177g/km / 190g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4894/1894/1369 mm
Leergewicht/Zuladung	1810 kg/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/390 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	840 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	192 Euro
Monatliche Werkstattkosten	99 Euro
Monatliche Fixkosten	125 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.051 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.467 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/28
Grundpreis	74.700 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



BMW 640i Coupé Automatic

AUSSTATTUNG

TECHNIK

LED-Abblendlicht (inkl. Fernlicht)	2.200 Euro°
Verkehrsschilderkennung (zzgl. Navigation)	320 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	1.300 Euro°
Totwinkelassistent	620 Euro°
Start-Stop-System	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1.980 Euro
Aktivlenkung (+ Hinterachslenkung)	1.950 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	1390 Euro°
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	670 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	810 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außenspiegel)	390 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent (+ Personenerkennung)	2.200 Euro
Navigationssystem	ab 3.050°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Lackierung Metallic	1.080 Euro°
---------------------	-------------

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	1,1
Verarbeitung	1,7	Fahrstabilität	1,2
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	3,4	Lenkung*	1,3
Kofferraum-Volumen*	3,9	Bremse	1,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,3	Sicherheit	1,6
Kofferraum-Variabilität	4,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Innenraum	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Bedienung	0,8	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	2,9	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	5,1	Umwelt/EcoTest	1,6
Innenraum-Variabilität	5,0	Verbrauch/CO2*	1,7
Komfort	1,4	Schadstoffe	1,4
Federung	1,3		
Sitze	1,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,5
Innengeräusch	1,5	Betriebskosten*	2,7
Klimatisierung	1,3	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
Motor/Antrieb	1,0	Wertstabilität*	0,6
Fahrleistungen*	0,9	Kosten für Anschaffung*	4,2
Laufkultur	1,0	Fixkosten*	1,1
Schaltung	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest