



## BMW 640d Gran Coupé Automatic

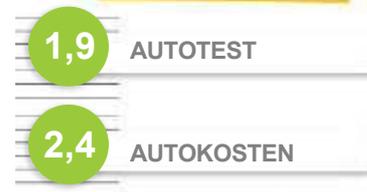
Viertüriges Coupé der Oberklasse (230 kW / 313 PS)

**A**ls dritter 6er im Bunde ging nun das Gran Coupé an den Start. Durch seine hinteren Türen zeigt es sich deutlich praktischer als das zweitürige Coupé. Auch die Rücksitzbank bietet wesentlich mehr Platz - die Sitze sind deutlich bequemer als beim zweitürigen Bruder und erlauben auch längere Strecken. 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 Gran Coupé für jeden Fahrertyp auf Knopfdruck individuell konfigurierbar. Der einzige Dieselmotor, der im viertürigen Coupé angeboten wird, überzeugt durch hervorragende Laufkultur. Mit seinen 230 kW/313 PS sorgt er für vehementen Vortrieb bei akzeptablem Verbrauch (durchschnittlich 6,6 l/100 km im ADAC EcoTest). 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 83.000 Euro. Nach oben ist preislich kaum ein Ende in Sicht. **Karosserievarianten:** Coupé, Cabrio. **Konkurrenten:** Porsche Panamera Diesel.

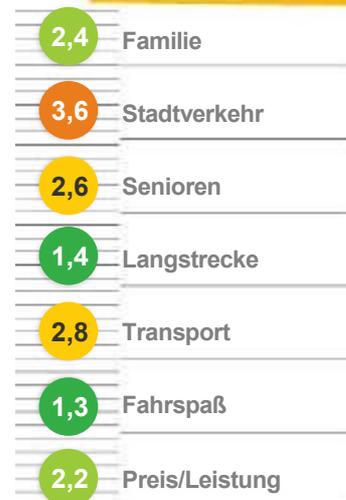
- +** sehr gute Verarbeitung, souveräne Fahrleistungen, angemessener Verbrauch, hervorragende Sitze, komfortables Fahrwerk, herausragende Allrad-Aktivlenkung
- hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



Stand: Oktober 2012  
Text: Stefan Giuliani

## 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.

⊖ Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

## Alltagstauglichkeit

Dem Gran Coupé dürfen maximal 425 Kilogramm zugeladen werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 Kilogramm erlaubt. Serienmäßig erlauben Runflat-Reifen nach einer Reifenpanne eine Weiterfahrt zur nächsten Werkstatt.

⊕ Vollgetankt hat der Diesel-6er eine Reichweite von über 1.000 Kilometern. Es stehen vier vollwertige Sitze und ein Notsitz für kurze Strecken zur Verfügung.

⊖ Aufgrund der großen Karosserie ist die Handlichkeit im Stadtverkehr eingeschränkt. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergeblich.

## Sicht

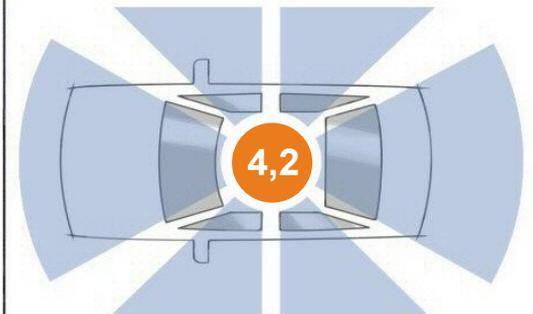
Die Übersichtlichkeit des 6er Gran Coupé kann nicht überzeugen; aufgrund der vielfältigen Assistenzsysteme beherrscht man das große Fahrzeug trotzdem zuverlässig. Der Fahrer kann die Front gut abschätzen. Nach hinten ist das Fahrzeug aber unübersichtlich.

⊕ Aufgrund der nach vorn abfallenden Motorhaube können Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innen Spiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Serie). Die Außenspiegel sind beheizt und elektrisch anklappbar.

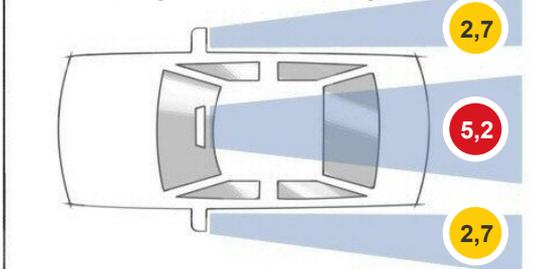


Das hohe Heck, nicht versenkbare Kopfstützen und breite Verdeckssäulen erschweren die Sicht nach hinten.

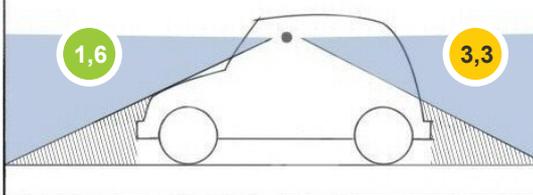
### Rundumsicht



### 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.

Der rechte Außenspiegel besitzt 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). Gegen saftigen Aufpreis sind nun auch LED-Scheinwerfer erhältlich, welche die Fahrbahn noch einen Tick heller ausleuchten (im Testwagen verbaut). 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. Dank dieser Vielzahl an Systemen sollte das Einparken aber niemanden mehr vor Probleme stellen - leider verlangt BMW für diese Systeme saftigen Aufpreis. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie reinigen die Windschutzscheibe großflächig, auch bei hohen Geschwindigkeiten.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet das 6er Coupé schlecht ab. Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht nach hinten erheblich ein, auch per Innenspiegel.

---

### 3,1 Ein-/Ausstieg

Der Zustieg ist nicht besonders bequem, da die Sitzposition sehr niedrig ist. Aufgrund der niedrigen Dachlinie muss man den Kopf beim Einsteigen leicht einziehen.

⊕ Der Zustieg zu den hinteren Plätzen gestaltet sich bequem, nur das flache Dach und der schmale Ausschnitt für die Füße erschweren etwas. 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 (Ambientes Licht, Aufpreis). Die kräftigen Türaufhalter halten auch an Steigungen die Türen sicher offen. Gegen Aufpreis gibt es eine Soft-Close-Funktion. Die Tür muss nur noch leicht angelegt werden, die Elektronik zieht sie dann sanft und lautlos ins Schloss.

⊖ Der breite Schweller stört beim Ein- und Aussteigen sehr. Auf Haltegriffe am Dachhimmel muss man beim 6er Gran Coupé verzichten.

---

### 3,1 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fällt akzeptabel aus. Es stehen rund 400 l Stauraum zur Verfügung. Für diese Fahrzeugklasse ist das nicht besonders großzügig. Durch Umklappen der Rücksitzlehnen vergrößert sich der Gepäckraum auf 745 Liter.



Der Kofferraum mit 400 l Volumen bietet ausreichend Platz fürs Gepäck.

## 3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich mit recht geringem Kraftaufwand anheben und über Griffmulden in der Heckklappenverkleidung auch einfach wieder schließen. Die Ladekante liegt mit 72 cm recht hoch über der Fahrbahn. Innen stört sie mit einer Höhe 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.

## 2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen.

⊕ Der Klappmechanismus funktioniert problemlos und ohne großen Kraftaufwand. In der Rücksitzlehne ist ein Skisack integriert, wodurch auch lange Gegenstände ohne Umklappen der Lehne transportiert werden können.

⊖ Die Ablagen für kleine Gegenstände sind knapp bemessen.

## 2,3 INNENRAUM

### 1,2 Bedienung

Hat man sich an die vielfältigen Einstellmöglichkeiten gewöhnt, gestaltet sich die Bedienung sorgenfrei.

⊕ 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 Wählhebel ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze können auf mannigfaltige Weise eingestellt und passend justiert werden. Der Motor wird mittels Start-Knopf angelassen. 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 empfehlenswertes 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.



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

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, Klimateinstellung). Das optionale Bang & Olufson-Soundsystem sorgt für hervorragenden Raumklang. 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 Drehradchen 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 vorn und hinten genügend.

– Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet, es fällt aber recht klein aus und ist aufgrund des flachen Formats nicht gut nutzbar. Der wuchtige Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten, da die Gurtschlösser nicht ideal erreichbar sind. Angegurte Insassen können die vorderen Türen kaum erreichen, wenn diese voll geöffnet sind.

---

## 2,7 Raumangebot vorne\*

Das Raumangebot vorne ist zufriedenstellend. Die Vordersitze lassen sich für Personen bis gut 1,90 m einstellen. Die Innenbreite ist zwar für ein Fahrzeug in der Oberklasse nicht besonders üppig, man fühlt sich aber gut aufgehoben und nicht zu sehr eingengt.

---

## 3,9 Raumangebot hinten\*

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten noch Personen bis 1,80 m bequem Platz. Auch wenn die Innenbreite knapp bemessen ist, für zwei Personen ist ausreichend Platz.



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

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Beim 6er Gran Coupé werden keine Sitzvariationen angeboten.

---

## 1,3 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). Rauer Fahrbahnbelag und auch Kopfsteinpflaster werden von den Passagieren kaum wahrgenommen.

## 1,2 Sitze

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

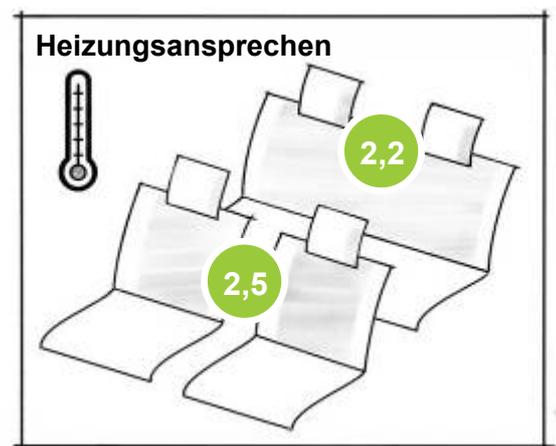
⊕ Die optionalen Komfortsitze vorne bieten mannigfaltige Einstellungsmöglichkeiten: Neben der Höhe und Neigung der Sitzfläche kann auch das obere Drittel der Lehne separat eingestellt und damit gleichzeitig die Kopfstütze optimal nahe am Kopf platziert werden. Die Sitze können einwandfrei für ganz unterschiedliche 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. Auch hinten sitzt man bequem. Die Rücksitzbank ist gut konturiert und hat Einzelsitzcharakter, da er mittlere Platz nur als Notsitz ausgeführt ist. Die Polsterung ist auch hier bequem. Durch die tiefe Sitzposition werden aber die Schenkel nur durchschnittlich unterstützt.

## 1,3 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei gerade einmal 65,7 dB(A). Der Motor ist im Teillastbereich kaum zu hören. Nur unter Volllast nimmt man den Selbstzünder wahr, das kernige Geräusch ist aber eher ein Genuss für die Ohren. Selbst bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen möglich, auch wenn dann die Windgeräusche etwas ansteigen.

## 1,3 Klimatisierung

⊕ Die Heizung spricht im 640d gut an und zeigt eine starke Heizwirkung. Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Im Testwagen war aber die optionale 4-Zonen-Klimaautomatik verbaut, mit der im Fahrzeug vier unterschiedliche Temperaturzonen geschaffen werden können (vorn und hinten, jeweils links und rechts). Auch die Luftmengen sind in verschiedenster Weise individuell getrennt regelbar. Zudem kann über das Bordmenü die Intensität je Lüftöffnung (oben, mitte, unten) eingestellt werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen, die entweder sanft, normal oder mit kräftiger Wirkung das Klima regelt.

---

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,2 Fahrleistungen\*

+ Selbst mit der schwächsten Motorisierung ist man beim 6er bei weitem nicht untermotorisiert unterwegs. Der 230 kW/313 PS starke Sechszylinder beschleunigt das luxuriöse Coupé in nur 5,4 Sekunden auf 100 km/h. Beim Zwischenspur von 60 auf 100 km/h vergehen gerade einmal 3,3 Sekunden. Überholmanöver absolviert man also in Windeseile und muss auch sonst stets darauf achten, nicht zu schnell unterwegs zu sein.

---

### 1,3 Laufkultur

+ BMW ist für seine seidenweich laufenden Reihensechszylinder bekannt. Das gilt auch für den einzigen Diesel, der im 6er angeboten wird. Er läuft über den gesamten Drehzahlbereich quasi vibrationsfrei, nur im Lenkrad nimmt man gelegentlich ein leichtes "kribbeln" wahr. Störende Brumm- oder Dröhnfrequenzen gibt es nicht.

---

### 0,8 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. Beim Anfahren am Berg hält ein sogenannter Hillholder das Fahrzeug automatisch fest.

---

### 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. Bei 130 km/h läuft der Motor mit nur 2.000 Touren.

1,6

## FAHREIGENSCHAFTEN

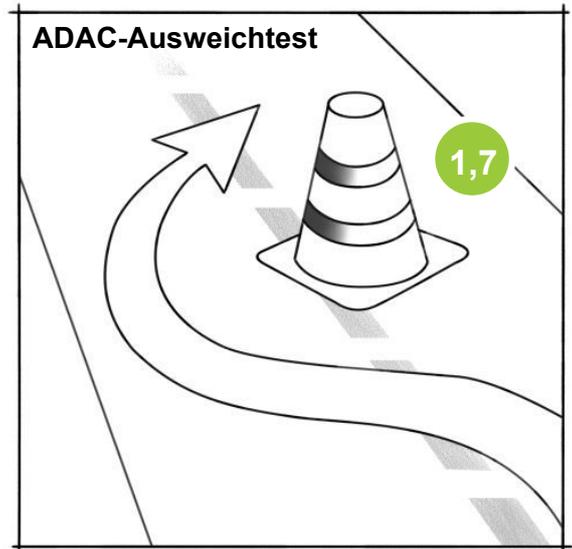
1,3

### Fahrstabilität

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

⊕ Das 640d Grand 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. Der Hinterradantrieb ist mit der Leistung des Motors bisweilen überfordert, die elektronische Traktionskontrolle greift dann aber gezielt und fein abgestimmt ein und stabilisiert den Vortrieb. In sehr schnell gefahrenen 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.

### ADAC-Ausweichtest



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.

1,7

### 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 gut 12 m geht für ein Fahrzeug in dieser Klasse 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.

## 1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das 640d Gran Coupé durchschnittlich 36,0 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.

## 1,7 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

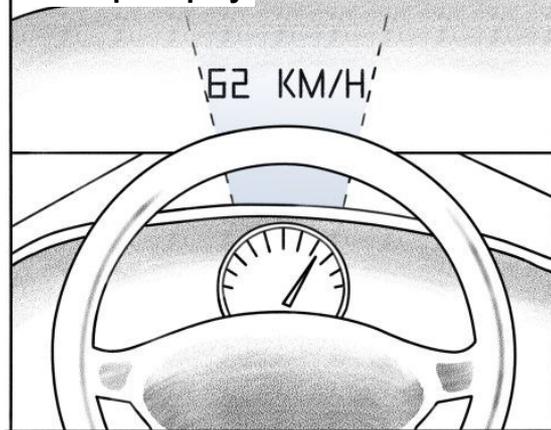
⊕ Der 6er ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Die Run-Flat-Reifen reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt 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 LED-Heckleuchten werden von nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen. 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. Serienmäßig ist ein Spielimiter an Bord, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden kann.

#### Nachtsichtassistent



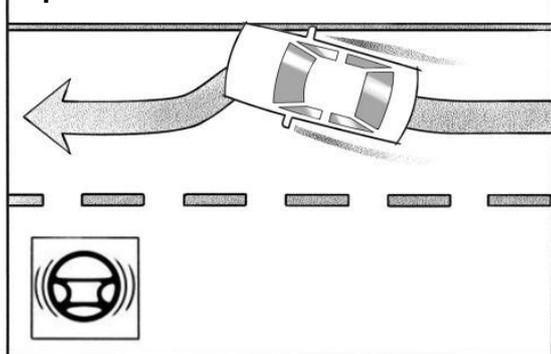
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgeteilte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

#### Headup-Display



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

#### 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.

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.

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

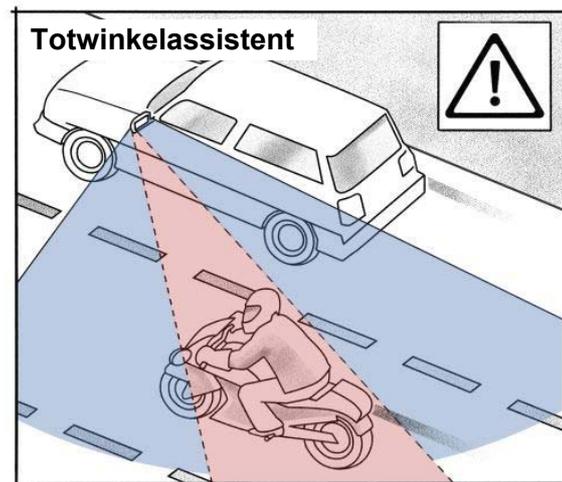
⊕ Der 6er verfügt über Front- Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Das Sicherheitsniveau sollte wie bei einem Oberklassefahrzeug auch nicht anders zu erwarten sehr hoch sein. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten bis zu 1,82 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering. Hinten sind die Kopfstützen aber etwas niedrig ausgefallen. Sie bieten Personen bis 1,60 m ausreichenden Schutz. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft anbringen. 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 und sofort eine Sprachverbindung aufgebaut.

## 1,6 Kindersicherheit

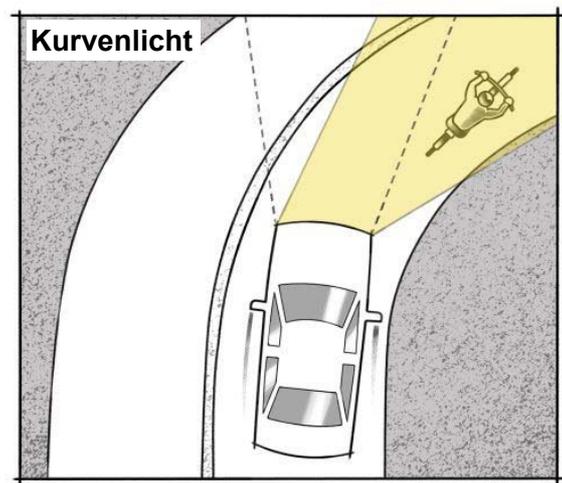
⊕ Auf den beiden äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze einfach mittels Isofix oder auch per Sicherheitsgurt befestigen. Die Gurtlänge reicht auch für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus. Der hintere Mittelsitz ist dafür nicht geeignet. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Der Beifahrerairbag kann 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.



**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.



**Kurvenlicht**  
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

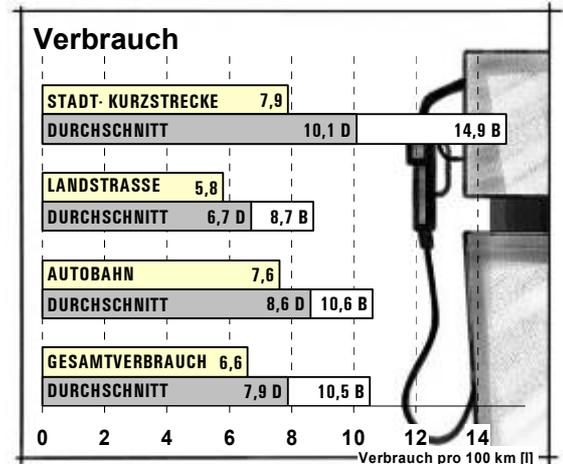
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 2,7 Verbrauch/CO2\*

Das 640d Grand Coupé verbraucht im Durchschnitt 6,6 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 212 g/km (berechnet Well to Wheel). Dafür gibt es im ADAC EcoTest 33 Punkte. Besonders sparsam zeigt sich das Fahrzeug außerorts (5,8 l/100 km). Aber auch im Stadtverkehr (7,9 l/100 km) und auf der Autobahn (7,6 l/100 km) kann sich der Verbrauch sehen lassen .

### 2,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffwerte im Abgas sind gering. Im ADAC EcoTest reicht es in diesem Kapitel für 39 von 50 Punkten. Zusammen mit den Punkten für CO<sub>2</sub> ergibt sich eine Gesamtsumme von 72 Punkten und damit vier Sterne im ADAC EcoTest.



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

## 2,4 AUTOKOSTEN

### 1,7 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des 640d Gran Coupé für diese Fahrzeugklasse nicht zu hoch ausfällt und sich der BMW mit günstigem Diesel-Kraftstoff begnügt, fallen die Betriebskosten gering aus.

### 2,7 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.

⊕ Bei Verwendung der Seriengröße halten sich die Ausgaben für den Reifenersatz noch auf erfreulichem Niveau. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 6er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

⊖ BMW gewährt immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

### 0,7 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.

4,7

## Kosten für Anschaffung\*

➖ Für das 640d Gran Coupé werden mindestens 83.000 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.

0,6

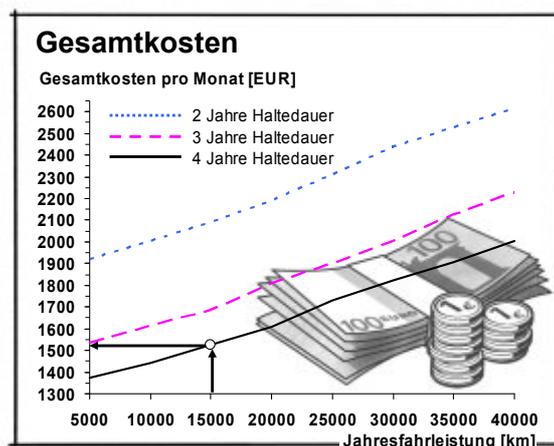
## Fixkosten\*

➕ Die festen Ausgaben liegen für diese Klasse im niedrigen Bereich. Auch wenn die Haftpflichtversicherung nicht sehr günstig ist, die Kaskoklassen liegen im tolerierbaren Bereich. Für die KFZ-Steuer werden jährlich 361 Euro fällig.

2,7

## Monatliche Gesamtkosten\*

Der sehr stabile Restwertverlauf sowie die günstigen Betriebs- und Fixkosten sorgen dafür, das 6er Gran 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: 1526 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	640i Automatic	650i Automatic	640d Automatic
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	6/2993
Leistung [kW(PS)]	235(320)	330(450)	230(313)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	450/1300	650/2000	630/1500
0-100 km/h[s]	5,4	4,6	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,8 SP	8,6 SP	5,6 D
CO2 [g/km]	181	199	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/28	21/28/28	21/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	202	266	361
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1536	1829	1526
Preis [Euro]	79.500	92.600	83.000

### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2993 ccm
Leistung	230 kW (313 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	630 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF225/55R17Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,2/12,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,9/ 5,8/ 7,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	148g/km / <b>212g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>65,7dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5007/1894/1392 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2085 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1965 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>400 l/745 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1060 km</b>
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>125 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>100 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>188 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>1.113 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.526 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/28
Grundpreis	83.000 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	1.980 Euro <sup>o</sup>
Aktivlenkung (+ Hinterachslenkung)	1.950 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro <sup>o</sup>
Head-Up-Display	1.390 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	670 Euro <sup>o</sup>
LED-Abblende (inkl. Fernlicht)	2.200 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	810 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro <sup>o</sup>
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro <sup>o</sup>
Verkehrsschilderkennung (zzgl. Navigation)	320 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außenspiegel)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent (+ Personenerkennung)	2.200 Euro
Navigationssystem	ab 2.760 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

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

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,9

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

### AUTOKOSTEN

2,4

Betriebskosten*	1,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
Wertstabilität*	0,7
Kosten für Anschaffung*	4,7
Fixkosten*	0,6
Monatliche Gesamtkosten*	2,7

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen