ADAC

Autotest

BMW 650i Coupé M Sportpaket Steptronic

EcoTest ★★★☆☆

Zweitüriges Coupé der Oberklasse (330 kW / 450 PS)

Das Facelift des 6er Coupé beinhaltet neu gestaltete Stoßfänger, ein nochmals aufgewertetes Interieur sowie neue Design-Linien (Pure Experience und Pure Excellence). Zudem findet man nun serienmäßig LED-Scheinwerfer an Bord. Obwohl es das Luxus-Coupé auf eine stattliche Länge von 4,90 m bringt, sind die Platzverhältnisse aber eher bescheiden. Vorn findet man auf den bequemen (optionalen) Komfortsitzen zwar genügend Bein- und Kopffreiheit vor, die hinteren Plätze sind aber selbst für Kinder nur auf Kurzstrecken zumutbar. Und auch der kaum variable Kofferraum kann nicht gerade mit Großzügigkeit punkten. Beim Fahrkomfort spielt der 6er dafür ganz vorn 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 im Testwagen verbaute 4,4-Liter-Bi-Turbo-Benziner sorgt in jeder Lage für souveräne Fahrleistungen. Die serienmäßige Sportauspuff-Anlage passt dabei mit ihrem sonoren aber unaufdringlichen V8-Klang perfekt zum Luxus-Coupé. In Kauf nehmen muss man jedoch den hohen Verbrauch, der schon bei gemäßigter Fahrweise 10,1 l pro 100 km beträgt. Im EcoTest reicht das gerade noch für drei Sterne. Fazit: Der 650i vereint gigantische Fahrleistungen mit hohem Fahrkomfort und luxuriösem Ambiente. Das Coupé sorgt für hohe Aufmerksamkeit, die aber mit einem enormen Preis erkauft wird. Zusammen mit dem im Testwagen verbauten M Sportpaket werden mindestens 96.300 Euro fällig. **Karosserievarianten:** Cabrio, Gran Coupé. **Konkurrenten:** Mercedes S-Klasse Coupé, Porsche 911 Coupé.

⊕ **sehr komfortables Sportcoupé, äußerst gute Fahrleistungen, luxuriöse Verarbeitung**

⊖ **mäßige Alltagstauglichkeit, geringes Platzangebot, unbequemer Ein- und Ausstieg, hoher Verbrauch, extrem teuer**

ADAC-URTEIL

2,2	AUTOTEST
4,9	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,3	Familie
3,5	Stadtverkehr
3,1	Senioren
1,7	Langstrecke
4,0	Transport
1,4	Fahrspaß
3,6	Preis/Leistung

Stand: Dezember 2015
Text: D. Silvestro

3,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des BMW 6er Coupé liegt insgesamt auf sehr hohem Niveau und gibt kaum Anlass zur Kritik. Alle Karosseriebauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut, nur an der Innenseite des Kofferraumdeckels hat sich BMW die Decklackierung gespart. Das mag nicht so ganz zum noblen Charakter des 6er passen. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort. Die verwendeten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung zeigt sich tadellos. Reichlich Leder- und Aluapplikationen sorgen für den standesgemäßen Luxusflair. Die Türausschnitte zeigen sich nach außen fast vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum. Darüber hinaus schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorn bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig. Das reduziert Luftverwirbelungen und Geräuschemissionen. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert, der Tankstutzen besitzt einen Fehlbetankungsschutz.

⊖ Weder an der Front- und Heckschürze noch an den Fahrzeugflanken findet man Schutzleisten, die den Lack bei leichten Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen.

3,6 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des 650i Coupé ist nicht besonders gut. Das Fahrzeug besitzt zwar vier Sitzplätze, die beiden Fondplätze können aber allenfalls als Notsitze verwendet werden. Der 70-l-Kraftstofftank reicht aufgrund des hohen Verbrauchs nur für Reichweiten von bis 690 km (EcoTest-Verbrauch als Basis). Entsprechend oft muss eine Tankstelle aufgesucht werden. Die Zuladung liegt bei nur mäßigen 350 kg. Auf dem Dach dürfen immerhin Lasten von bis zu 75 kg transportiert werden. Der 6er ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgestattet, die die Fahrsicherheit im Falle eines Reifenschadens erhöhen, dann aber nur für eine begrenzte Mobilität sorgen. Ein Reserverad sucht man im 6er ebenso vergeblich wie Bordwerkzeug und einen Wagenheber. Mit einer Länge von 4,90 m und einer Gesamtbreite von 2,10 m (inkl. Außenspiegel) ist das Luxuscoupé für die Stadt weitgehend ungeeignet.

⊖ Als Zugfahrzeug ist der 6er gänzlich ungeeignet, da keine Anhängerkupplung montiert werden darf.

2,3 Sicht

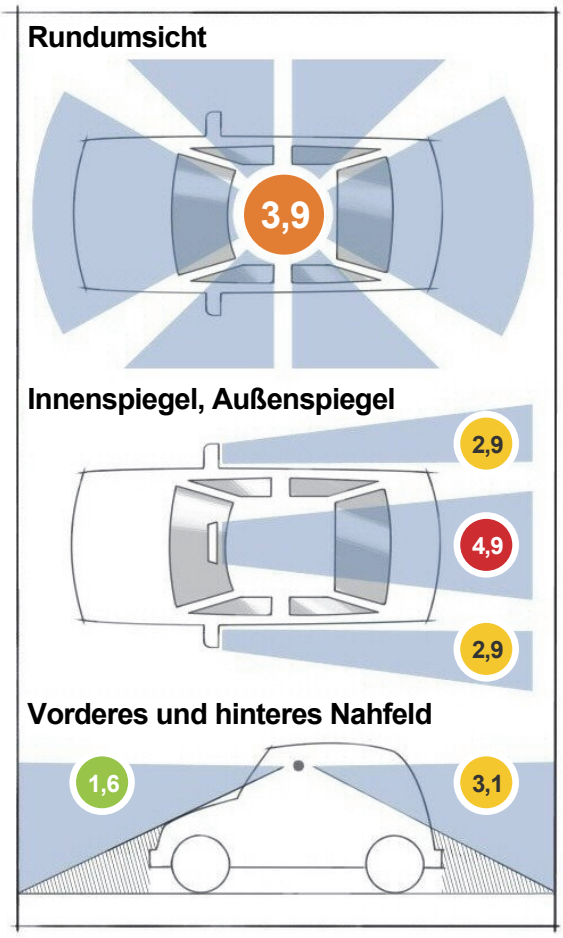
Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet das 6er Coupé nicht besonders gut ab. Die breiten Dachsäulen, die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond und die schmale Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein. Der Fahrer kann die Front dank der sichtbaren Motorhaube zufriedenstellend abschätzen. Nach hinten ist das Fahrzeug aber sehr unübersichtlich. Die Außenspiegel haben ein zufriedenstellendes Format, beide besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

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

© ADAC e.V.

⊕ Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie). Optional sind auch die Außenspiegel automatisch abblendend (im Testwagen). Beheizbar sind sie immer, elektrisch anklappbar nur bei Wahl der automatischen Abblendung. Dann besitzt der rechte Außenspiegel auch eine Bordsteinabsenkung. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer sorgen für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung. Adaptive LED-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht, Abbiegelicht und einem blendfreien Fernlichtassistenten gibt es gegen Aufpreis. Die im Testwagen verbauten adaptiven LED-Scheinwerfer leuchten in jeder Fahrsituation die Fahrbahn hervorragend aus und sorgen bei Nachtfahrten für spürbare Entlastung des Fahrers, da die Augen nicht so schnell ermüden. Unterstützung beim Rangieren erhält man durch Parksensoren an Front und Heck (Option) sowie durch die aufpreispflichtige Rückfahrkamera. Gegen weiteren Aufpreis kann ein Parkassistent geordert werden, der das Fahrzeug in parallel zur Fahrbahn liegende Lücken lenkt (im Testfahrzeug). Zudem ist das Surround View erhältlich (im Testwagen). Es bietet ein 360° Bild aus der Vogelperspektive, das ebenfalls beim Rangieren und Herausfahren aus engen Lücken hilft.

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt sehr klein aus.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

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 schmal, 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. Die kräftigen Türfeststeller 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 Coupé verzichten.

4,4 Kofferraum-Volumen*

⊖ Das Kofferraum-Volumen fällt für diese Fahrzeugklasse nicht gerade großzügig aus. Es stehen nur rund 390 l Stauraum zur Verfügung. Die Rücksitzlehnen lassen sich nicht umlegen.

Der Kofferraum mit 390 Liter Volumen bietet ausreichend Platz fürs Gepäck.

© ADAC e.V.

3,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Heckklappenöffner ist im BMW-Emblem integriert, was nicht besonders ergonomisch ist. Die Heckklappe schwingt dann aber selbsttätig auf und lässt sich über Griffmulden in der Heckklappenverkleidung einfach schließen. Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist für den 6er aber nicht lieferbar. Die äußere Ladekante liegt mit 73 cm recht hoch über der Fahrbahn. Innen stört wiederum eine 23 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante, über die schweres Gepäck beim Entladen gehoben werden muss. Die Ladeöffnung ist zwar breit aber nicht besonders hoch, was die Zugänglichkeit einschränkt.

⊖ Der Kofferraum zeigt sich zerklüftet, ist sehr niedrig und auch nicht besonders breit, was die Nutzbarkeit einschränkt. Der Kofferraum ist mit einer Lampe nur schwach beleuchtet. An den seitlichen, spitzen Ecken der geöffneten Heckklappe kann man sich bei Unachtsamkeit leicht stoßen.

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.

2,8 INNENRAUM

1,4 Bedienung

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

Das Cockpit des 6er präsentiert sich BMW-typisch gestaltet, alle Grundfunktionen sind schnell verständlich. Eingewöhnung ist jedoch erforderlich, wenn man sich in den zahlreichen Menüs des iDrive zurechtfinden und die Einstellungen des Fahrzeugs den persönlichen Vorlieben anpassen möchte. Das System wird mittels iDrive-Controller in der Mittelkonsole bedient. Der Controller besitzt eine Touch-Oberfläche, wodurch Buchstaben und Zahlen auf dieser gezeichnet werden können und das System diese zuverlässig erkennt. Serienmäßig findet man das Navigationssystem Professional an Bord. Dieses beinhaltet auch eine Echtzeit-Verkehrsinformationen sowie einen Concierge Service (telefonischen Auskunftsdienst), der bei Fragen unterschiedlicher Art unterstützt (z.B. Suche von Restaurants, Notfallapotheken). Optional lässt sich der 6er weiter online vernetzen. Dann kann man zum Beispiel im Internet surfen sowie auf das Online-Entertainment zurückgreifen und sich unzählige Musiktitel aus unterschiedlichen Genres herunterladen. Die Schalter der Assistenzsysteme sind nicht optimal links und recht tief im Armaturenbrett positioniert. Die Anzahl an Ablagen ist insgesamt zufriedenstellend. Vorn gibt es schmale Türfächer, ein Netz im Beifahrerfußraum, Becherhalter und ein kleines Fach links im Armaturenbrett - Flaschenhalter fehlen aber. Im Fond findet man dagegen lediglich Lehnentaschen an der Rückseite der Sitzlehnen vor.

⊕ Das Lenkrad lässt sich serienmäßig elektrisch in der Höhe und Weite einstellen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet und auch der Wählhebel liegt gut zur Hand. Die Vordersitze sind ebenfalls elektrisch einstellbar, gegen Aufpreis gibt es auch eine Memory-Funktion. Der Motor wird mittels gut zugänglichem Start-Knopf im Armaturenbrett angelassen. Die Instrumente lassen sich ausgezeichnet ablesen und verfügen über einen guten Kontrast.

© ADAC e.V.

Das Design der Rundinstrumente variiert je nach gewähltem Fahrmodus (EcoPro, Comfort, Sport). Eine Öltemperaturanzeige informiert den Fahrer über die Motortemperatur. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite. Sind Türen, Heckklappe oder Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Zusätzlich gibt es gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, das in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit projiziert. Die Geschwindigkeitsbegrenzung 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). Der Regensensor wird mittels extra Taste im rechten Lenkstockhebel aktiviert. Der Drehlichtschalter befindet sich links im Armaturenbrett, die Nebelschlussleuchtentaste ist daneben. Der Status des Lichts und der Nebellampe wird im Kombiinstrument angezeigt. Das Abblendlicht ist serienmäßig und das Fernlicht optional sensorgesteuert. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Kombiinstrument und im Head-Up-Display angezeigt. Bei Wahl des optionalen ACC-Systems lässt sich auch der Abstand zum Vorausfahrenden am Lenkrad einstellen (im Testwagen). Das hochauflösende Mitteldisplay ist klar im Kontrast. Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten, die als Sensortasten ausgeführt sind und bereits bei Berührung die hinterlegte Funktion anzeigen (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimaeinstellung). Das aufpreispflichtige Bang & Olufsen Soundsystem sorgt für einen hervorragenden Klang und hohen Hörgenuss. Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden. Frisch-/Umluftzufuhr sind sensorgesteuert und die Heckscheibenheizung wird zugunsten des Kraftstoffverbrauchs nach einer gewissen Zeit automatisch deaktiviert. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik mit Einklemmschutz und funktionieren auch ohne Zündung bei offener Türe für eine gewisse Zeit. Alle Schalter sind einwandfrei beleuchtet; auch die Drehrädchen der mittleren Lüftungsdüsen. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und gegen Aufpreis elektrisch anklappen. Die Innraumbeleuchtung fällt vorn großzügig aus.

⛔ Das Handschuhfach ist zwar beleuchtet, es fällt aber recht klein aus und ist aufgrund des flachen Formats nicht gut nutzbar. Die vorderen Insassen müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Das Ablagefach in der Mittelkonsole stört beim Angurten. Im Fond gibt es keine separate Innenraumbeleuchtung.

3,4 Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorne ist zufriedenstellend. Die Vordersitze lassen sich für maximal 1,90 m große Personen weit genug zurückstellen. Die Kopffreiheit wäre für größere Personen ausreichend. Die Innenbreite fällt für ein Fahrzeug in der Oberklasse nicht besonders üppig aus. Die flache Dachlinie und der wuchtige Mitteltunnel schränken das subjektive Raumgefühl ein.

5,1 Raumangebot hinten*

⛔ Der 6er ist zwar als viersitziges Coupé 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 im Fond beengt.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen aufgrund der zu geringen Beinfreiheit keinen ausreichenden Platz vor.

© ADAC e.V.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Da sich nicht einmal die Rücksitzlehne umklappen lässt, schneidet der 6er bei der Innenraum-Variabilität schlecht ab. Immerhin können die Lehnen der Vordersitze in Liegeposition gestellt werden.

1,6 KOMFORT

1,6 Federung

Der 650i ist serienmäßig mit einem M-Sportfahrwerk ausgestattet. Optional gibt es ein adaptives Fahrwerk (Dynamische Dämpfer Control), sowie das im Testwagen verbaute Adaptive Drive, das neben der Dynamischen Dämpfer Control auch einen dynamischen Wankausgleich (Dynamic Drive) beinhaltet.

⊕ Die Abstimmung der Feder/Dämpfer-Charakteristik ist BMW gut gelungen. Sie zeigt sich äußerst ausgewogen und bietet für jeden Fahrertyp die richtige Abstimmung. Es gibt vier verschiedene Einstellungen. Neben dem standardmäßig aktivierten Comfort-Modus gibt es die Modi Comfort+, Sport und Sport+. Der Comfort-Modus zeigt sich für die meisten Fahrbahnzustände als geeignet und bietet einen guten Kompromiss. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den Modus Comfort+ wählen, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, ist aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen noch weniger beeinflusst. Die Modi Sport und Sport+ sorgen für ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlich, aber nie unangenehm hart. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Im Comfort-Modus werden lange wie kurze Fahrbahnwellen und -unebenheiten weitgehend problemlos geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Nur gelegentlich neigen die Achsen zu leichtem Poltern. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nur geringfügig mit, unbequem wird es nie. Stuckern ist kaum vorhanden, der Abrollkomfort aufgrund der großen Räder aber nicht perfekt. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen gering aus. Der Seitenneigung wirkt effektiv der Wankausgleich entgegen (Dynamic Drive).

1,5 Sitze

Neben den im M Sportpaket enthaltenen Sportsitzen gibt es für den 6er gegen Aufpreis die im Testwagen verbauten Komfortsitze. Die Komfortsitze kann man auf Wunsch mit einer Sitzbelüftung sowie mit einer Massagefunktion (Aktivsitz) aufrüsten.

⊕ Die optionalen Komfortsitze vorne bieten eine Vielzahl an 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. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt (Serie bei Komfortsitzen, sonst optional).

⊖ Die Sitzmulden im Fond sind zwar angenehm konturiert, allerdings sind sie zu hart und dadurch unbequem. Die etwas kurzen Sitzflächen bieten 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.

© ADAC e.V.

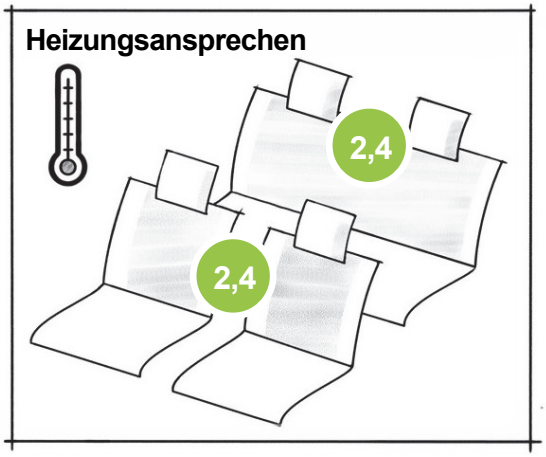
1,4 Innengeräusch

⊕ Das 650i Coupé mit aufpreispflichtiger Verbundverglasung sorgt dank sehr guter Geräuschdämmung für einen sehr leisen Innenraum. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei gerade einmal 65,5 dB(A). Der Benzinmotor ist praktisch nicht zu hören, nur unter Last tritt ein sonorer aber stets zurückhaltender V8-Klang in den Vordergrund. Selbst bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen möglich, auch wenn dann die Windgeräusche etwas stärker zunehmen. Fahrgeräusche sind zwar gut gedämmt, das leichte Achspoltern, das beim Überfahren von groben Unebenheiten auftreten kann, mag aber nicht so ganz zu einem Luxus-Coupé passen.

1,7 Klimatisierung

⊕ Im ADAC Heizungstest schneidet das 650i Coupé gut ab. Sowohl vorn als auch im Fond wird der Innenraum in angenehm kurzer Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt. Das Coupé ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik mit erweiterten Umfängen ausgestattet. Neben der einstellbaren Intensität des Auto-Modus, findet man auch einen Aktivkohlefilter, einen Beschlagsensor und eine Umluftautomatik an Bord. Fahrer und Beifahrer können nicht nur die Temperatur, sondern auch die Luftmenge und Luftverteilung separat einstellen. Zudem kann über das Bordmenü die Intensität je Luftöffnung (oben, mittig, unten) eingestellt werden.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich zur besseren Durchlüftung nicht öffnen.



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

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des 4,4 Liter großen Bi-Turbo-V8-Motors sind herausragend. Mit einer Leistung von 450 PS und einem maximalen Drehmoment von 650 Nm, das bereits bei 2.000 1/min anliegt, wird das rund zwei Tonnen schwere Coupé vehement beschleunigt. Überholvorgänge sind in Windeseile absolviert - für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen gerade einmal 2,5 s. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller nur 4,6 Sekunden an. Die abgeregelte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h wird bereits nach kurzer Zeit erreicht.

1,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des großen V8-Benzinmotors ist sehr angenehm. Es dringen so gut wie keine Vibrationen in den Innenraum. Das Aggregat läuft über den ganzen Drehzahlbereich äußerst kultiviert und neigt selbst unter Volllast nicht zum Dröhnen.

© ADAC e.V.

1,1 Schaltung

⊕ Die serienmäßige Achtgang-Sport-Automatik überzeugt mit spontanen Gangwechseln, die bei normaler Fahrweise weitgehend ruckfrei durchgeführt werden. Unter Last schaltet die Automatik dagegen ein gutes Stück schneller, was durch die Schaltrucke dann zwar sportlich, aber auch deutlich unkomfortabler wirken kann. Die Gänge können auch mittels Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Die Automatik reagiert mit kaum Verzögerung auf Schaltbefehle, dadurch macht es auch mal Spaß, die Gänge manuell per Zug am Schaltpaddel zu wechseln. Beim Anfahren agiert die Automatik sehr spontan und überzeugt mit einer feinfühligen Kriechfunktion. Wird das Gaspedal abrupt betätigt, fährt der BMW verzögerungsfrei, aber nicht ruckfrei an. Der Rückwärtsgang lässt sich problemlos und sehr schnell einlegen. Eine Autohold-Funktion ist ebenso Serie wie das gut funktionierende Start-Stopp-System.

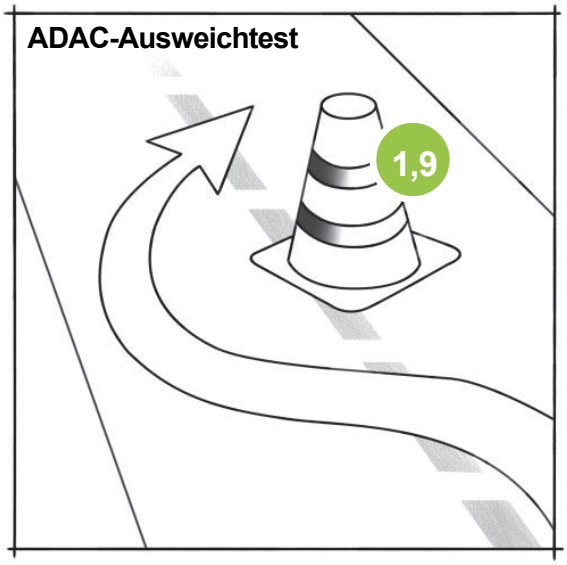
1,0 Getriebeabstufung

⊕ 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 sorgt für stressfreies Fahren. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit gerade einmal 1.900 1/min.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Der Testwagen war mit der aufpreispflichtigen Integral-Aktivlenkung ausgestattet. Dadurch werden in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit und vom Lenkeinschlag der Vorderräder auch die Hinterräder angelenkt.



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.

⊕ Insgesamt überzeugt der 6er mit einer hohen Fahrstabilität. Das Sportcoupé reagiert spontan auf Lenkbefehle und stabilisiert sich nach einem plötzlichen Lenkimpuls schnell wieder. Allerdings fühlt sich der Anlenkvorgang etwas ungewohnt an, da zuerst die Vorderachse und dann mit leichter Verzögerung die Hinterachse angelenkt wird. Spurrinnen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest fährt sich der große BMW sehr sicher, zeigt aber eine deutliche Untersteuerneigung beim Gegenlenken, was zu heftigen Regeleingriffen des elektronischen Stabilitätsprogramms führt. Das Coupé lässt sich dann sicher in die Ausfahrgasse zurück manövrieren. Regelt das elektronische Stabilitätsprogramm, kann die Elektronik den hinteren und den vorderen Lenkwinkel beeinflussen (im Rahmen des möglichen Einstellbereichs der Aktivlenkung) - dadurch regelt das DSC noch effektiver. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt das Fahrzeug früh ein untersteuerndes Verhalten und wirkt für ein Sportcoupé auch etwas behäbig. Hebt man das Gaspedal in einer Kurve, entstehen kaum Lastwechselreaktionen. 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.

© ADAC e.V.

1,7 Lenkung*

Serienmäßig ist der 6er mit der Servotronic ausgestattet, die die Lenkkraftunterstützung an die Fahrgeschwindigkeit anpasst. Gegen Aufpreis ist die im Fahrzeug verbaute Integral-Aktivlenkung erhältlich. Dann regelt die Elektronik in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Fahrsituation die entsprechenden Lenkwinkel an der Hinterachse.

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an. Da aber zuerst die Vorderachse und dann mit leichter Verzögerung erst die Hinterachse Seitenführung aufbaut, sind besonders bei höheren Geschwindigkeiten gelegentlich Korrekturen notwendig. Die Lenkung bietet insgesamt eine gute Rückmeldung, wenn auch das Lenkgefühl um die Mittellage etwas ausgeprägter sein könnte. Beim Rangieren ist kein hoher Kraftaufwand notwendig. Dank variabler Übersetzung sind im Stand von Anschlag bis Anschlag nur gut zwei Lenkradumdrehungen nötig. Bei geringen Geschwindigkeiten wird die Hinterachse zugunsten der Handlichkeit in die der Vorderachse entgegengesetzten Richtung ausgelenkt. Der Wendekreis fällt so mit 11,3 m für ein Fahrzeug dieser Größe erstaunlich gering aus. Ohne Unterstützung der Integral-Aktivlenkung liegt der Wendekreis bei immer noch zufriedenstellenden 11,8 m.

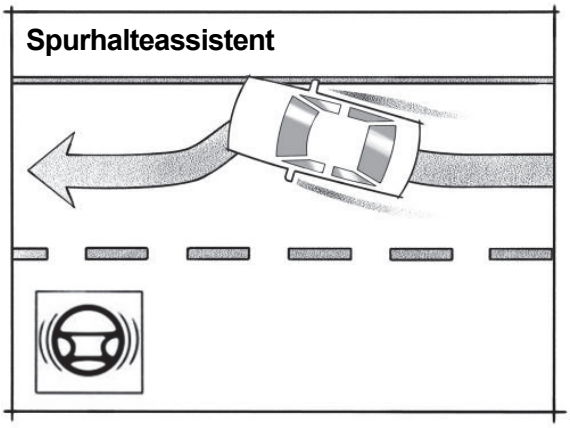
1,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das 650i Coupé durchschnittlich 34,9 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Michelin Primacy HP der Größe: VA: 245/40 R19 94Y, HA: 275/35 R19 96Y). 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. Die Stabilität beim Bremsen in der Kurve ist gut.

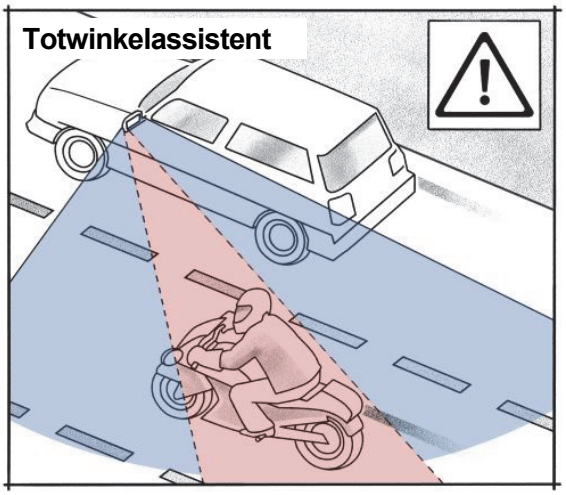
1,5 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

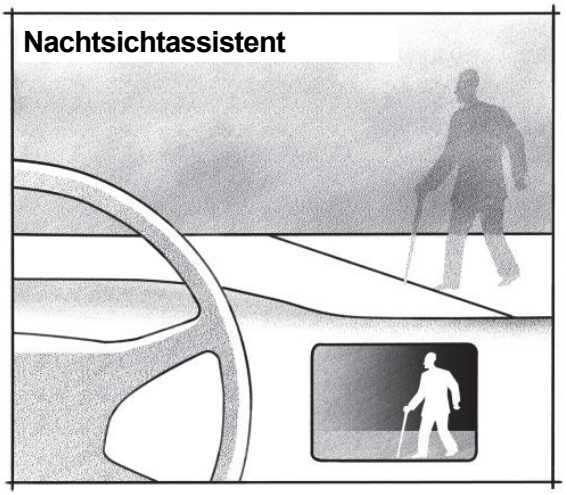
⊕ Das BMW 6er Coupé ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Gefahrenbremsungen, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Vollbremsung blinken zunächst die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten, um den herannahenden Verkehr zu warnen, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Serienmäßig besitzt der 6er ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem und Runflat-Reifen.



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.



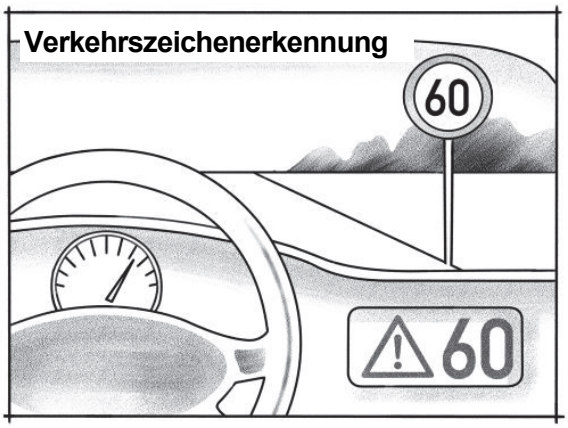
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



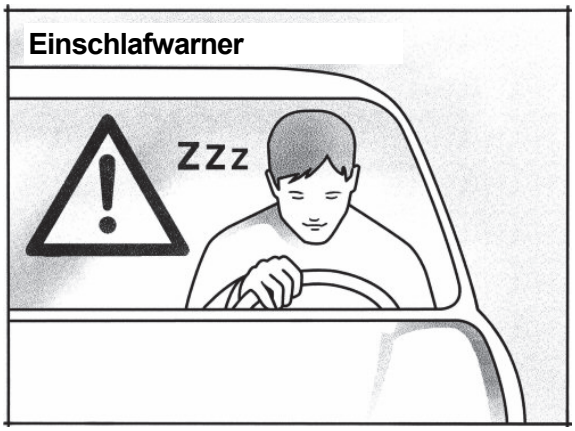
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

© ADAC e.V.

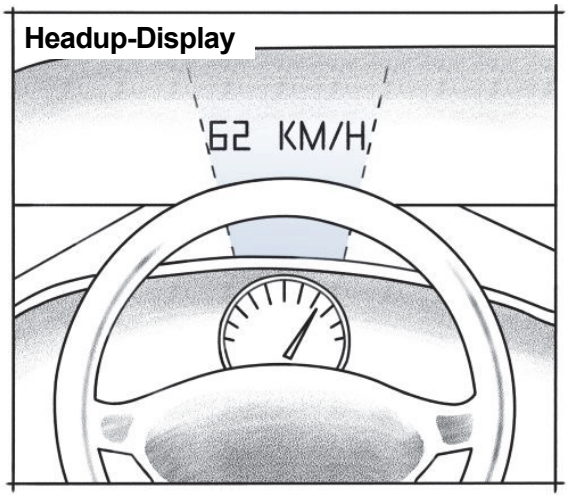
Dadurch wird die Gefahr reduziert, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Die aufpreispflichtige Integral-Aktivlenkung kann das DSC durch elektronische Lenkeingriffe unterstützen. Gegen Aufpreis sind eine Reihe an Assistenzsystemen erhältlich, die die Sicherheit deutlich erhöhen. Ordert man den Driving Assistant, gibt der BMW eine optische und akustische Kollisionswarnung aus, wenn ein Zusammenstoß mit stehenden Fahrzeugen oder Fußgängern droht. Bei Geschwindigkeiten unterhalb von 60 km/h leitet das Fahrzeug selbsttätig eine Bremsung ein. Fährt man schneller, ertönt eine Kollisionswarnung. Enthalten ist auch ein Spurverlassenswarner, der den Fahrer durch Vibrationen am Lenkrad warnt, wenn das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung zu verlassen droht. Gegen weiteren Aufpreis ist der Driving Assistant Plus erhältlich, der eine aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Funktion enthält und auch bei Geschwindigkeiten über 60 km/h im Falle einer drohenden Kollision eine autonome Notbremsung einleitet, um die Aufprallgeschwindigkeit zu reduzieren. Gegen weiteren Aufpreis ist die Spurwechselwarnung erhältlich. Das System überwacht den toten Winkel links und rechts neben dem Fahrzeug und warnt den Fahrer mit Lenkradvibrationen und einer Warnlampe im jeweiligen Außenspiegel, wenn sich dort andere Verkehrsteilnehmer befinden und der Fahrer die Spur wechseln möchte. Geordert werden kann auch eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung (Speed Limit Info), die u.a. Tempobegrenzungen sowie Überholverbote erkennt und dem Fahrer anzeigt. Optional erhältlich ist ein Head-Up-Display. Dann werden wichtige Informationen wie die aktuelle Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen oder auch Tempolimits in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer projiziert. Dadurch braucht dieser nicht den Blick vom Verkehrsgeschehen abzuwenden. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie dem Fahrer über Symbole zeigt (auch über Head-Up-Display), ob die Personen stehen oder von welcher Seite kommend sie sich bewegen. Zudem werden Fußgänger und Tiere mit einem Hochleistungsspot angestrahlt. Neben den serienmäßigen LED-Scheinwerfern sind optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt je nach Fahrsituation über zahlreiche Betriebsmodi und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Darüber hinaus ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich, der es ermöglicht dauerhaft mit Fernlicht zu fahren ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Das im 6er serienmäßig verbaute Active Protection beinhaltet auch einen Aufmerksamkeitsassistenten, der ein Fahrerprofil erstellt und den Fahrer bei Ermüdungsanzeichen zur Pause ermahnt. Ab Werk besitzt der 6er einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Der Blinker lässt sich auch bei aktivierter Warnblinkanlage aktivieren, dadurch ist auch beim Abschleppen eine Fahrrichtungsänderungsanzeige problemlos möglich.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



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.

© ADAC e.V.

⊖ Es sind trotz der langen Türen keine Rückstrahler in den Türen erbaut, die die Erkennbarkeit bei Dunkelheit verbessern.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Das 6er Coupé ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Ein Crashergebnis liegt nicht vor, es kann aber von einem guten Insassenschutz ausgegangen werden. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis ca. 1,85 m. Die Stützen lassen sich zum Kopf hin ausfahren und besitzen dadurch einen geringen Abstand zum Kopf, wodurch sie bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,60 m. Viel größere Personen haben im Fond aber ohnehin keinen Platz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Der Anschnallstatus der hinten Sitzenden kann vom Fahrer im Tachoinstrument abgelesen werden - schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. Ab Werk ist der 6er mit einem automatischen Notrufsystem (Intelligenter Notruf) ausgestattet, das bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält eine Sprechverbindung mit den Insassen, bis die Rettungskräfte eintreffen. Das serienmäßige Active Protection Sicherheitspaket enthält auch die Secondary Collision Mitigation (SCM), wodurch das Fahrzeug nach einem Aufprall kontrolliert abgebremst wird, um möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen. Dadurch kann ein Zweitaufprall vermieden bzw. die Aufprallgeschwindigkeit verringert werden. Zudem strafft das System bereits nach dem Anschnallen die Gurte kurz, damit sie fest anliegen. Bei einem drohenden Unfall werden automatisch die Fenster (und das Schiebedach geschlossen), der Sitz in eine möglichst günstige Position gefahren und die Gurte gestrafft. An den sehr stabilen Außentürgriffen lassen sich nach einem Unfall hohe Zugkräfte aufbringen. Der Verbandkasten und das Warndreieck sind gut erreichbar an der Innenseite der Heckklappe angebracht und dadurch auch bei beladenem Kofferraum sehr gut zugänglich.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze einfach und lagestabil befestigen. Die Beifahrerairbags können mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, nur dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen auf dem Beifahrersitz erlaubt. Auf den beiden Rücksitzen lassen sich Kindersitze mittels Isofix und Ankerhaken befestigen. Laut Betriebsanleitung dürfen Kindersitze aller Altersklassen auf dem Beifahrersitz und den Rücksitzen montiert werden.

⊖ Aufgrund der schlechten Zugänglichkeit eignen sich die Rücksitze kaum zum Transport von Kindersitzen, auch wenn die Gurte lang sind und die Gurtanlenkpunkte eine stabile Befestigung ermöglichen würden. Hohe Kindersitze können im 6er Coupé kaum lagestabil befestigt werden. Auf dem Beifahrersitz lässt sich die Kopfstütze nicht ausbauen, was eine lagestabile Befestigung verhindert und auf den Rücksitzen stößt der Kindersitz am niedrigen Dachholm an.

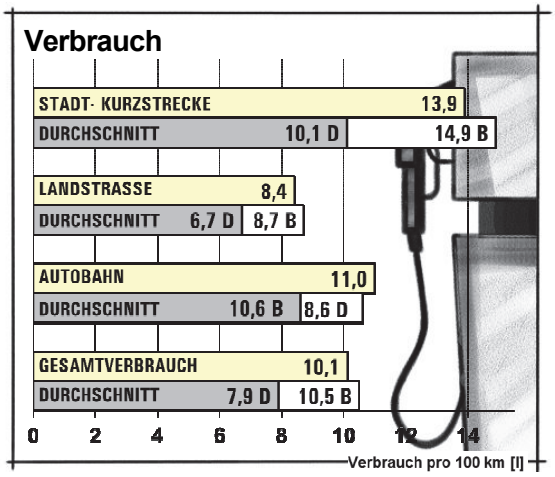
2,5 Fußgängerschutz

⊕ Der BMW 6er besitzt eine aktive Motorhaube, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird und dadurch den Raum zwischen Motor und Haube vergrößert. Ein Crashtest-Ergebnis liegt zwar nicht vor, der Fußgängerschutz sollte aber gut ausfallen.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO2*

⊖ Der Verbrauch des 650i fällt sehr hoch aus. Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 276 g/km erhält das Oberklasse-Coupé nur magere 16 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 10,1 l/100 km. Vor allem innerorts zeigt sich der große V8 durstig - hier liegt der Verbrauch bei 13,9 l/100 km. Außerorts sind es 8,4 l und auf der Autobahn 11,0 l pro 100 km.



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

2,1 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel des EcoTest schneidet das Fahrzeug mit 39 Punkten noch gut ab. Tadellos ist der Schadstoffausstoß aber nicht. Zum einen fällt der leicht erhöhte Ausstoß an Feinstaubpartikel auf, zum anderen steigt der CO-Ausstoß unter hoher Last überproportional an. In der Summe erhält das 650i Coupé mit 55 Punkten gerade noch drei Sterne im EcoTest.

4,9 AUTOKOSTEN

5,1 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des 650i Coupé selbst für diese Fahrzeugklasse hoch ausfällt und das Fahrzeug zudem mit teurem SuperPlus-Kraftstoff homologiert ist, fallen die Betriebskosten entsprechend hoch aus.

5,5 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 teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

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

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

4,5 Wertstabilität*

⊖ Für das BMW 650i Coupè kann auch aufgrund des großen Benzinmotors kein besonders stabiler Restwertverlauf erwartet werden.

© ADAC e.V.

5,5 Kosten für Anschaffung*

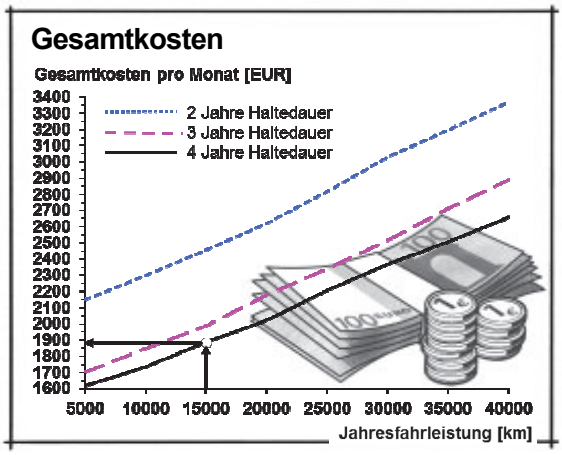
⊖ Für das 650i Coupé werden zusammen mit dem M Sportpaket mindestens 96.300 Euro fällig. Dabei fällt die Serienausstattung akzeptabel, aber nicht üppig aus. Helles LED-Licht und ein Navigationssystem sind zwar Serie, für die meisten Fahrerassistenzsysteme muss man aber Aufpreis zahlen. Die ellenlange Sonderausstattungsliste bietet zudem die Möglichkeit, das Fahrzeug sowohl optisch als auch technisch nach Belieben aufzurüsten.

3,1 Fixkosten*

Die festen Ausgaben liegen für diese Klasse im zufriedenstellenden Bereich, was vor allem an der günstig eingestuften Haftpflichtversicherung liegt (KH: 19). Die Teil- und Vollkaskoversicherung fällt dagegen sehr teuer aus (TK: 28; VK: 28). Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei 296 Euro.

5,0 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen enorm aus, was vor allem am hohen Anschaffungspreis und dem gleichzeitig wenig stabilen Restwertverlauf liegt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1885 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	640i Coupé Steptronic	650i Coupé Steptronic	640d Coupé Steptronic	M6 Coupé M DKG
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	8/4395	6/2993	8/4395
Leistung [kW (PS)]	235 (320)	330 (450)	230 (313)	412 (560)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	450/1300	650/2000	630/1500	680/1500
0-100 km/h[s]	5,3	4,6	5,3	4,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,6 l SP	8,6 l SP	5,4 l D	9,9 l SP
CO2 [g/km]	177	199	143	231
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/28/28	19/28/28	19/28/28	19/32/29
Steuer pro Jahr [Euro]	224	296	381	360
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1574	1823	1558	2225
Preis [Euro]	79.550	90.700	83.650	126.600

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van
KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	4395 ccm
Leistung	330 kW (450 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	650 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40R19ZR/275/35R19ZR
Reifengröße (Testwagen)	**245/40R19Y**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,3 m**
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**2,5 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**34,9 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	**10,1 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**13,9/8,4/11,0 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	199 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**276 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**65,5 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4894/1894/1369 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2095 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1960 kg/350 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**390 l/390 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	**690 km**
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**174 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**165 Euro**
Monatliche Fixkosten	**177 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**1.369 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**1.885 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/28/28
Grundpreis	96.300 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht (Adaptiver LED-Scheinwerfer)	800 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	2.550 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	1.300 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Adaptiver LED-Scheinwerfer)	800 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Kollisionswarnung (Driving Assistant)	650 Euro°
Kurvenlicht (Adaptiver LED-Scheinwerfer)	800 Euro°
LED-Abblendlicht	Serie
Müdigkeitserkennung (Active Protection)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorn+hinten)	780 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Driving Assistant)	650 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent	2.200 Euro
Navigationssystem	Serie

AUSSEN

Lackierung Metallic	1.100 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.340 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,2**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**3,2**
Verarbeitung	1,5
Alltagstauglichkeit	3,6
Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	3,4
Kofferraum-Volumen*	4,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,7
Kofferraum-Variabilität	4,7
Innenraum	**2,8**
Bedienung	1,4
Raumangebot vorne*	3,4
Raumangebot hinten*	5,1
Innenraum-Variabilität	4,5
Komfort	**1,6**
Federung	1,6
Sitze	1,5
Innengeräusch	1,4
Klimatisierung	1,7
Motor/Antrieb	**0,9**
Fahrleistungen*	0,6
Laufkultur	1,2
Schaltung	1,1
Getriebeabstufung	1,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**1,7**
Fahrstabilität	1,9
Lenkung*	1,7
Bremse	1,5
Sicherheit	**1,5**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kindersicherheit	2,5
Fußgängerschutz	2,5
Umwelt/EcoTest	**3,3**
Verbrauch/CO2*	4,4
Schadstoffe	2,1

AUTOKOSTEN **4,9**

Betriebskosten*	5,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	4,5
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	3,1
Monatliche Gesamtkosten*	5,0

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.