



BMW 630d Gran Turismo Sport Line Steptronic

Fünftürige Schräghecklimousine der oberen Mittelklasse (195 kW / 265 PS)

Nach der Modelleinführung 2009 und einer Modellpflege 2013 wurde der 5er GT 2017 aus dem Programm genommen, jedoch nicht ersatzlos gestrichen. Das Erbe tritt ebenfalls eine coupéartige Schräghecklimousine an, die allerdings bei gleicher Fahrzeugbreite 21 mm niedriger und knapp 90 mm länger ist. Zudem gehört der neue Gran Turismo nun der 6er-Reihe an.

Überzeugen kann der neue 6er GT durch eine tadellose Verarbeitung, einen sehr hochwertigen Innenraum, auch dank Sonderausstattung im Testwagen sowie viel Platz im Innen- und Kofferraum. Letzterer ist dank der großen Heckklappe gut zugänglich und bietet bei vollbesetztem Fahrzeug bis zur Kofferraumabdeckung mit 500 Litern sogar 105 Liter mehr Volumen als ein 5er Touring.

Darüber hinaus bietet der 6er GT einen sehr guten Reisekomfort: Dank optionaler adaptiver Luftfederung samt Wankstabilisierung, der optionalen und mannigfaltig einstellbaren Komfortsitze, die auf Wunsch auch eine Massagefunktion besitzen, und zahlreicher – teils serienmäßiger und teils optionaler – Fahrassistenten wird der Fahrer umfassend unterstützt. Der im Testwagen verbaute Sechszylinder-Selbstzünder trägt aufgrund seiner Lauf-ruhe und der gleichmäßigen Leistungsentfaltung ebenfalls zum Fahrkomfort bei und bietet stets genügend Vortrieb.

Doch der ganze Komfort hat auch seinen Preis: BMW verlangt für die Testvariante mindestens 69.470 Euro – soll der 630 GT allerdings so opulent ausgestattet sein wie das getestete Fahrzeug, muss man rund 90.000 Euro in die Hand nehmen. Zudem ist der BMW auch im Unterhalt teuer. **Konkurrenten:** Audi A7 Sportback, Skoda Superb, VW Arteon.








- + sehr souveräner Motor, komfortables und sicheres Fahrverhalten, gute Sicherheitsausstattung, sehr gutes optionales Lichtsystem
- hohe Kosten, keine serienmäßigen Hilfsmittel bei Reifenpanne, absolut betrachtet hoher Kraftstoffverbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 4,8

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★★★☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie und des Innenraums zeugen ebenso wie die verwendeten Materialien von hoher Qualität. Sowohl Ledersitze als auch eine Ambientebeleuchtung gibt es ab Werk. Lederbezug am Armaturenbrett und den Türverkleidungen oben muss aber extra bezahlt werden. Letztlich kann man nur

bemängeln, dass die große Zierleiste auf dem Armaturenbrett beim Hindrücken knarrt. Sichtbar ist die sorgfältige Verarbeitung auch am Fahrzeugboden. Dieser ist aerodynamisch günstig gestaltet und der Motor vor Verschmutzung geschützt.

3,2 Alltagstauglichkeit

Ob und wie gut man bei einer Reifenpanne abgesichert ist, entscheidet man bei der Konfiguration des Autos, denn serienmäßig gibt es keinerlei Hilfe in der Not. Gegen Aufpreis bekommt man aber entweder ein Reifenreparaturset oder auch Reifen mit Notlaufteigenschaften.

⊕ Der 66 l fassende Tank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von 1.065 km. Mit dem 630d GT lassen sich gebremste Anhänger bis 2,1 t und ungebremste bis 750 kg ziehen. Die Stützlast beträgt 100 kg

und auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden. Die zulässige gesamte Zuladung beläuft sich auf 505 kg. Der 21,5 l große AdBlue-Tank kann einfach über eine Einfüllöffnung neben dem Dieseltank befüllt werden.

⊖ Unhandlich zeigt sich der 5,09 m lange und 2,17 m breite (inkl. Außenspiegel) BMW in der Stadt oder in engen Parkhäusern. Ein Wendekreis von 12,5 m geht zwar angesichts der Fahrzeuggröße in Ordnung, fällt absolut gesehen aber dennoch groß aus.

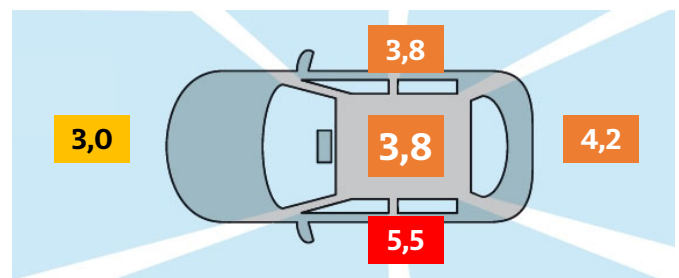
2,8 Licht und Sicht

Die Karosserieenden des 6er GT lassen sich bestenfalls abschätzen. Sowohl die Front als auch das Heck entziehen sich dem Blick des Fahrers. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kommt der BMW nicht über ein ausreichendes Resultat hinaus. Aufgrund der insgesamt voluminösen Dachsäulen sowie der nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen im Fond wird die Sicht nach außen insgesamt deutlich eingeschränkt. Darüber hinaus lassen sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug nur mäßig wahrnehmen.

⊕ In Sachen Scheinwerfer und Parkassistent fährt der 6er GT so ziemlich alles auf, was gerade im Automobilbau Stand der Technik ist. LED-Scheinwerfer und ein Fernlichtassistent sind stets Serie, ebenso LED-Nebelleuchten.

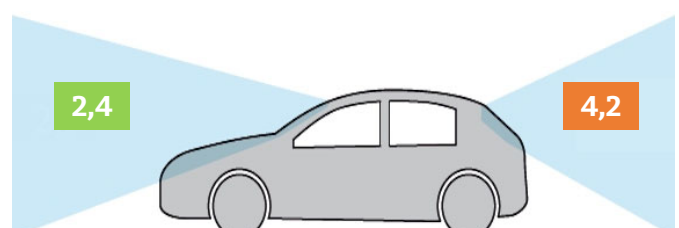
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Aufgrund der breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten stark eingeschränkt.

Für das adaptive LED-Licht mit Kurvenlichtfunktion und den blendfreien Fernlichtassistenten sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage verlangt BMW allerdings Aufpreis.

Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blenden der Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel ab Werk automatisch ab. Für die Beifahrerseite bietet BMW diese Funktion allerdings nicht. Immerhin verfügen beide Außenspiegel über einen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern.

Dank des serienmäßigen Parkassistenten kann der BMW in geeignete Parklücken ohne Zutun des Fahrers selbsttätig steuern. Wer selbst einparkt, wird ab Werk von Parksensoren und einer Rückfahrkamera unterstützt. Das

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt dank ordentlich dimensionierten Türausschnitten und der angenehm hohen Sitzhöhe (47 cm über der Fahrbahn) bequem. Lediglich die Schweller dürften etwas schmaler ausfallen und niedriger positioniert sein. Auch das Zusteigen in den Fond gestaltet sich problemlos, nur der in den Türausschnitt ragende Radlauf sowie der vergleichsweise hohe Schweller stören etwas.

Serienmäßig beleuchten die Scheinwerfer das Vorfeld und im Schweller integrierte Lampen den Bereich unterhalb der Türen beim Auf- und Absperren sowie per Tastendruck auf der Fernbedienung – das ist sehr praktisch. Den

1,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen überzeugt. Vollbesetzt passen unter die Kofferraumabdeckung bis zu 500 l. Baut man diese aus, erweitert sich das Volumen auf 600 l, dann passen bis zu acht Getränkeboxen in das Abteil. Klappt man die Rücksitzlehnen um, bietet der BMW bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 890 l Stauraum, bis zum Dach sind es dann 1.435 l.

1,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Beim 6er GT öffnet und schließt die Klappe ab Werk automatisch – in Verbindung mit dem optionalen Komfortzugang auch nach einem Fußkick unter die Stoßstange. Die Öffnungshöhe der Klappe lässt sich im Menü beschränken. Dank üppiger Öffnung lassen sich auch sperrige Gegenstände ordentlich einladen. Der Kofferraum ist gut ausgeleuchtet, zusätzlich gefällt die mit 66 cm niedrige Ladekante, die sich mit dem Kofferraumboden auf gleicher Höhe befindet.

aufpreispflichtige Surround View erstellt auf dem Hauptbildschirm ein verblüffend detailgetreues 3D-Abbild der Fahrzeugumgebung, dessen Blickwinkel auch per Gestensteuerung frei verändert werden kann. In enge Parklücken oder Garagen kann das Auto sogar gerade hinein- und hinausfahren, ohne dass jemand im Auto sitzt. Dies steuert man per Touchscreen auf dem Fahrzeugschlüssel. In Verbindung mit dem Navigationspaket Connected Drive und der Erweiterung On-Street Parking gibt der BMW in einigen Großstädten Deutschlands auch eine Wahrscheinlichkeitsprognose zu freien Parkplätzen an.

⊖ Bei Schneefall vermisst man einen Heckwischer.

Komfortzugang (schlüsselloses Ent-/Verriegeln) sowie die Soft-Close-Automatik für die Türen gibt es gegen Aufpreis.

⊖ Das optionale schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Format des großen optionalen Fahrzeugschlüssels mit Touch-Display ist im Alltag unpraktisch.



Mit 500 l Volumen bietet der Kofferraum des GT sehr viel Platz für das Gepäck.

⊖ Der von der Klappe abstehende Fanghaken des Schlosses stört im Alltag – spätestens nach der ersten schmerzhaften Begegnung mit dem Kopf. Bei umgelegten Rücksitzlehnen steigen die Lehnen leicht an, diese Tatsache beeinträchtigt den Alltagsnutzen aber kaum.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig lässt sich die Rücksitzlehne dreigeteilt umlegen. Dazu stehen Schalter im Kofferraum und an der Lehne selbst bereit. Zur Ladungssicherung gibt es vier Zurrösen und Taschenhaken im Kofferraum.

⊖ Ein Schienensystem für den Kofferraum steht beim 6er GT nicht zur Verfügung und auch um Staufächer für kleinere Utensilien ist es schlecht bestellt.

1,8 INNENRAUM

1,6 Bedienung

BMW versteht es, die mannigfaltigen Einstellmöglichkeiten eines modernen Autos nutzerfreundlich zu strukturieren. Das iDrive-Bedienkonzept bündelt alle Optionen in logisch gegliederten und benannten Menüs, durch die mit dem Dreh-Drück-Steller auf dem Mitteltunnel oder per Berührung auf dem Touchscreen navigiert wird. Zudem lassen sich bestimmte Funktionen auch via Gestensteuerung (optional) bedienen. Alles in allem erfordert der immense Umfang eine intensive Eingewöhnung. Am besten macht man sich nach dem Autokauf zunächst im Stand mit dem System vertraut – dann klappt auch die Bedienung während der Fahrt besser und lenkt nicht so stark vom Verkehrsgeschehen ab.

⊕ Lenkrad, Sitze und Spiegel lassen sich einfach elektrisch an den Fahrer anpassen. Alle Schalter sind vorbildlich beleuchtet, in klar verständliche Funktionsgruppen gegliedert und auch dort angebracht wo man sie erwartet. Das teildigitale Instrumentendisplay liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, lässt sich einwandfrei ablesen und verändert abhängig vom Fahrmodus (Sport, Comfort, EcoPro) die Darstellung.

0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 6er GT bietet zahlreiche Multimedia-Features, die weitgehend sogar ab Werk an Bord sind. Die BMW Connected Drive Services sind serienmäßig und können genutzt werden, um E-Mails, Wetterberichte und Nachrichten abzurufen. Man kann auf Wunsch auch per Browser im Internet surfen. Das Auto ist dafür mit einer integrierten SIM-Karte ausgestattet. Das Navigationssystem Professional ist ebenfalls serienmäßig in jedem 6er GT verbaut, inklusive zwei Jahre Karten-Updates per Funk und Echtzeitverkehrsinformationen. Darüber hinaus sind ein CD/DVD-Laufwerk, eine 20-GB-Festplatte und Bluetooth-Freisprechanlage stets an Bord. Praktisch: Es sind zwei Mobilfunktelefone gleichzeitig koppelbar. Das Smartphone (oder der optionale, handyartige Schlüssel mit Touchscreen) lässt sich auf der induktiven Ladeschale aufladen. Mittels Touch-Schlüssel oder per App können auch einige Funktionen des Autos ferngesteuert und

Details wie beheizte Waschdüsen, Licht-, Fernlicht- und Regensensor sind serienmäßig verbaut und steigern den Fahrkomfort. Warum das Scheibenwischerintervall allerdings bei deaktiviertem Regensensor nicht manuell eingestellt werden kann, ist nicht nachvollziehbar.



Nicht nur die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind auf höchstem Niveau, auch die Funktionalität des Fahrerplatzes ist hervorragend gelungen. Viele Konkurrenten sollten sich den BMW in dieser Hinsicht als Vorbild nehmen.

überwacht werden, zum Beispiel die optionale Standheizung, die Fenster oder die Türen. Ebenfalls Aufpreis kostet der integrierte Garagentoröffner, mit dem das Suchen nach der Fernbedienung entfällt.

Optional kann man noch allerhand Nettigkeiten ordern. So lassen sich beispielsweise digitales Radio und TV-Programme empfangen und das Infotainmentsystem mit Gesten steuern. Mit der Option Online Entertainment sind ein Jahr lang Millionen von Liedern in das Auto streambar - anschließend muss der Vertrag kostenpflichtig verlängert werden, um weiterhin davon Gebrauch zu machen. Um die Musikwiedergabe kümmert sich das gute serienmäßige Soundsystem, gegen hohen Aufpreis ein System von Harman/Kardon oder gegen deftigen Aufpreis eines von Bowers&Wilkins.

⊖ Apple CarPlay (kabellose Verbindung via Bluetooth) ist zwar gegen Aufpreis erhältlich, allerdings nur als Abo-Modell mit einer Laufzeit von drei Jahren. Der Service kann

nach Ablauf weiterhin für 110 Euro pro Jahr verlängert werden – somit kann der Service je nach Nutzungsdauer teuer ausfallen.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,90 m große Fahrer zurückschieben, über dem Scheitel ist dann immer noch Platz. Das recht hoch aufbauende Armaturenbrett und der breite Mitteltunnel sorgen speziell in Verbindung mit dem

dunklen Dachhimmel des Testwagens für ein etwas eingegengtes Gefühl. Da absolut gesehen aber viel Platz und damit Bewegungsfreiheit zur Verfügung steht, wird das Raumangebot als gut bewertet.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse ebenfalls großzügig, wenn auch hier die Kopffreiheit limitierend ist. Insassen mit mehr als 1,90 m Größe stoßen am Himmel an. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis zwei Meter, wenn der Vordersitz auf einen 1,85 m großen Fahrer eingestellt ist. Auch hier profitiert das Raumgefühl von der großen Karosserie, wird aber vom dunklen Dachbezug geschmälert.



Auf den hinten Sitzplätzen finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

2,8 Innenraum-Variabilität

Ablagemöglichkeiten bietet der 6er GT genügend, auch für Smartphone, Getränke und Kleinkram. Die Smartphone-Ablagefläche vor dem Getriebewählhebel kann gegen Aufpreis das abgelegte Telefon oder den Display-Schlüssel induktiv – also kabellos – aufladen. Sitzvarianten sind zwar keine erhältlich, optional lassen

sich die Rücksitzlehnen jedoch elektrisch in der Neigung einstellen.

1,5 KOMFORT

1,4 Federung

Beim 6er GT ist ab Werk eine luftgefederte Hinterachse samt Niveauregulierung verbaut, die Vorderachse ist konventionell gefedert. Gegen Aufpreis gibt es wahlweise eine Zweiachs-Luftfederung samt adaptiven Dämpfern oder ein Fahrwerkssystem mit aktiver Wankstabilisierung und vorausschauender Regelung (Executive Drive). Neben den üblichen Fahrmodi wie Comfort oder Sport, gibt es den Adaptive-Mode. Dabei werden zur Fahrwerksregelung zusätzlich Navigationsdaten verarbeitet und so das Fahrwerk schon vor einer Kurve oder Kuppe entsprechend eingestellt. In diesem Mode besitzt das Fahrzeug recht wenig Aufbaubewegungen, bietet dabei aber dennoch einen aus-

gezeichneten Federungskomfort. Wer gern einen nachschwingenden Aufbau hat, wird im Comfort+ Modus bedient.

⊕ Der 6er GT bietet in allen Geschwindigkeitsbereichen und auf den meisten Fahrbahnbelägen einen sehr guten Federungskomfort. Sucht man das Haar in der Suppe, könnte man dem Gran Turismo ankreiden, dass bei niedrigen Geschwindigkeiten Verwerfungen und Querfugen nicht so stark absorbiert werden, wie man es erwarten würde. Grobe Einzelhindernisse schluckt das Fahrwerk hingegen souverän.

1,7 Sitze

Neben den Standardsitzen kann der Münchner – gegen Aufpreis – auch mit Sport- oder den Komfortsitzen des

Testwagens ausgestattet werden. Gegen weiteren Aufpreis bieten die Vordersitze acht Massageprogramme.

⊕ Die Komfortsitze kann man vielfältig justieren: Schon wenn man sich mit der Hand einer der Tasten außen am Sitz nähert, wird auf dem Hauptbildschirm angezeigt, welchen Teil des Sitzes man mit der jeweiligen Taste einstellen kann. Wenn man dann Sitzflächenlänge und -neigung, Sitzhöhe, Lendenwirbelstütze, Sitzwangen und auch den separat verstellbaren oberen Teil der Rückenlehne angepasst hat, sollte man die enthaltene Memory-Funktion der Sitze einsetzen, falls auch andere Personen das Auto nutzen. Diese Sitze sind absolut

langstreckentauglich. Die hinteren Sitze sind bequem und gefallen mit einer angenehmen Polsterung sowie einer guten Oberschenkelauflage, ohne aber den Komfort der vorderen zu bieten.

⊖ Dass sich in einem 6er GT die Gurthöhe vorn nicht einstellen lässt, ist unverständlich – da sollte BMW nachbessern. Der Fondmittelsitz ist hart gepolstert und bietet auch aufgrund des massiven Mittel隧unnels keine langstreckentaugliche Sitzposition.

1,8 Innengeräusch

⊕ Der Fahrzeugklasse entsprechend wurde bei Tempo 130 im Inneren des 630 GT lediglich ein Geräuschpegel von 64,5 dB(A) gemessen. Auch trotz der rahmenlosen Seitenscheiben hört man insgesamt wenig Windgeräusche

und auch die Reifen bleiben akustisch dezent. Lediglich der Dieselmotor ist beim Kaltstart oder bei stärkerer Beschleunigung gut aber nicht störend zu hören.

1,3 Klimatisierung

⊕ Bei der Klimatisierung werden drei Systeme angeboten: Standardmäßig ist eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut, neben der Temperatur kann auch die Luftverteilung für links und rechts getrennt eingestellt werden. Das Spitzenmodell ist die optionale Vierzonen-Klimatisierung mit Touchscreen-Bedienfeld. Auch eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktion kann bestellt werden, genauso wie eine Standheizung, Lenkradheizung

und Sitzbelüftung. In der getesteten Sport Line sind die vorderen Sitze serienmäßig beheizbar, hinten kostet dies Aufpreis.

Das im Testwagen verbaute Vierzonen-System gefällt mit einer logischen Bedienung – ob es allerdings die Touch-Bedienflächen gebraucht hätte, sei dahingestellt. Zumindest gestaltet BMW diese so, dass sie auch haptisch voneinander unterscheidbar sind.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Drei Liter Hubraum, sechs Zylinder, Turbolader, Diesel. Dass bei diesen Randbedingungen genügend Drehmoment und Leistung vorhanden sind, lässt sich schon erahnen. Mit 620 Nm und 265 PS hat der dem neuen BMW-Motorenbaukasten entsprungene Selbstzünder auch tatsächlich stets genügend Zugkraft. Den Gran

Turismo beschleunigt der Motor laut Hersteller in 6,1 s auf 100 km/h, bei 250 km/h wird abgeregelt. Die Fahrleistungsmessungen im ADAC Autotest bestätigen die Potenz des Motors, der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist in 3,7 s erledigt.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein Reihensechszylinder ist schlicht eines der laufruhigsten Aggregate. Selbst als Diesel mit seinem harten Verbrennungsprinzip stören Motorvibrationen nie. Dröhnen oder Brummen ist dem Motor fremd, der Selbstzünder grummelt gefühlt weit entfernt vor sich hin.

Die Leistungsentfaltung ist gut, der Motor hat einfach immer Kraft. Nur bei Vollgas aus sehr niedrigen Drehzahlen braucht das ansonsten spontan ansprechende Aggregat eine Gedenksekunde.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Dass die von ZF zugelieferte Achtgang-Automatik in den BMW-Modellen der letzten Jahre den Stand der Technik definiert, ist keine Neuigkeit. Auch im neuen 6er

GT gefallen die schnellen und kaum merklichen Gangwechsel, außerdem passt der gewählte Gang fast immer zur Fahrsituation.

Feinjustieren lässt sich die Getriebesteuerung per Fahrerlebnisschalter, denn im EcoPro-Modus vertraut der BMW noch mehr auf die enorme Durchzugskraft des Diesels, schaltet frühzeitiger hoch und hält auch beim Beschleunigen den eingelegten Gang. Zusätzlich gibt es eine Segelfunktion. Geht der Fahrer zwischen 50 km/h und 160 km/h vom Gas, wird der Motor vom Antriebsstrang abgekoppelt und der 6er GT segelt ohne Schleppmomentverluste des Motors dahin. Darüber hinaus werden zur Steuerung des Getriebes auch Navigations-

daten genutzt, um beispielsweise wiederum das Schleppmoment zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit vor Kreuzungen zu nutzen oder aufgrund der Streckenführung unnötige Schaltvorgänge zu vermeiden. Möchte man dennoch lieber selbst die Gänge wählen, kann man dies mittels der manuellen Gasse des Wählhebels oder gegen Aufpreis auch per Schaltpaddles am Lenkrad erledigen.

Dank der langen Getriebeübersetzung dreht der Motor im größten Gang bei Tempo 130 lediglich mit 1.600 1/min.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der mit dem Fahrwerkssystem Executive Drive mit aktiver Wankstabilisierung und der Integral-Aktivlenkung ausgestattete 6er GT überzeugt mit einer guten Agilität und Fahrstabilität. Der BMW lässt sich sowohl gelassen auf der Autobahn als auch recht engagiert über kurvige Landstraßen bewegen.

Im ADAC Ausweichtest gibt der rund 2,0 t schwere Gran Turismo ein noch gutes Bild ab. Das Fahrzeug reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich stabil

auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken neigt der 6er GT zum Untersteuern und schmiert etwas weg - der Wagen bleibt dabei lenkbar, als Fahrer wünscht man sich aber etwas mehr Gefühl im Lenkrad und für das Fahrzeug. Vor allem unter sportlichen Gesichtspunkten könnte die Fahrzeugrückmeldung klarer sein.

Die Traktionskontrolle regelt feinfühlig und hindert die Antriebsräder zuverlässig am Durchdrehen.

1,9 Lenkung

Neben der Standardlenkung ist die im Testwagen verbaute Integral-Aktivlenkung erhältlich. Bei dieser lenken auch die Hinterräder mit, maximal schlagen sie um drei Grad ein. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken sie entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein, bei hohen in die gleiche Richtung. So erhöht sich die Wendigkeit im Stadtverkehr, bei höheren Geschwindigkeiten wirkt das System bei Lenkmanövern stabilitätsfördernd.

⊕ Die Allradlenkung sorgt für eine gute Handlichkeit und Agilität. Wende- sowie Einparkmanöver gehen leicht von der Hand – um von links nach rechts zu lenken sind

nur rund 2,2 Lenkradumdrehungen nötig. Ebenfalls angenehm: Beim Abbiegen muss man dank dem variablen Lenkeinschlag nicht umgreifen. Bei höheren Geschwindigkeiten vermittelt das Lenkrad ein gutes Lenkgefühl und eine ordentliche Rückmeldung über den Straßenzustand. Nur die Nulllage könnte etwas präziser erfühlbar sein. Der BMW lässt sich zwar zielgenau dirigieren, durch die variable Übersetzung der Vorderachslenkung und die mitlenkende Hinterachse geht feinfühlig Fahrer den unmittelbaren Kontakt zur Straße aber etwas ab.

1,4 Bremse

⊕ Die Vierkolben-Festsattelbremsanlage vorn ermöglicht im Zusammenspiel mit den Einkolben-Faustsattelbremsen an der Hinterachse herausragend

kurze Bremswege. Im Test steht der 630d GT aus Tempo 100 bereits nach 32,2 m. Auch die Dosierbarkeit und das Pedalgefühl sind tadellos.

1,7 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Schon serienmäßig ist der 6er GT mit vielen Helferlein ausgestattet, die das automobilen Leben sicherer machen. Bis 80 km/h bremst er selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen erkennt und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord.

Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 210 km/h funktionierender Abstandsregeltempomat hilft auf langen Strecken. Die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit, das dann für den Tempomat übernommen werden kann. Das Auto zeigt dem Fahrer auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen an.
























Bei der Spurhaltung kann man sich ebenfalls unterstützen lassen: Der BMW erkennt die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es ebenfalls entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken.

Die dazu notwendigen Sensoren im Fahrzeugheck werden auch genutzt, um beim rückwärts Ausparken vor Querverkehr zu warnen und während der Fahrt nachfolgende Fahrzeuglenker zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querverkehr wird auch vor dem Auto erkannt, genauso wie auf Vorfahrtsituationen hingewiesen werden kann. Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der 6er GT optional beim Lenkmanöver. Opulent wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-Up-Display, hier werden auf Wunsch auch Kartenausschnitte angezeigt.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest vom Dezember 2017 bescheinigt dem 6er GT einen guten Insassenschutz, der mit 86 Prozent der Punkte bewertet wird. Front- und Seitenairbags vorn, ein Knieairbag für den Fahrer sowie über die ganze Fahrzeugflanke reichende Kopfairbags sind an Bord. Die Kopfstützen reichen vorn für zwei Meter große Personen, hinten ist man bis 1,75 m Körpergröße geschützt. Nach einem Unfall bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird, wenn möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungs-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

leitstelle hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (Gurtstraffung, Schließen der

Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen beim Aufprall.

2,4 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest bekommt der BMW gute 85 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Per Gurt sind Kindersitze auf dem Beifahrersitz und hinten außen gut zu befestigen, hinten auch per Isofix. Geeignete i-Size-Plätze besitzt der 6er GT laut Bedienungsanleitung allerdings nicht. Hohe Kindersitze sind unter Umständen auf dem Beifahrersitz wegen der nicht ausbaubaren Kopfstütze nicht ohne Weiteres anzubringen. Laut Anleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist wegen seiner Kontur nicht gut zum Befestigen von Kindersitzen geeignet, auch ist dort kein Isofix-System vorhanden.

Die Kindersicherungen der hinteren Türen sind kinderleicht zu bedienen – eine unsinnige Auslegung.

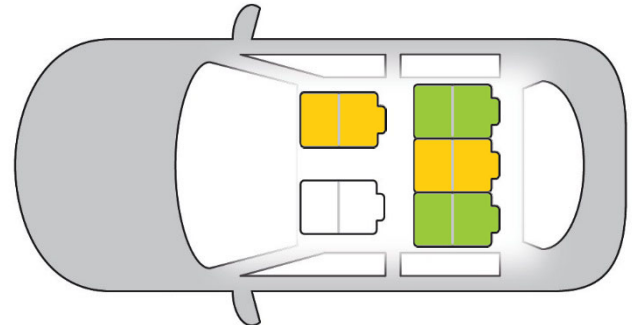
2,0 Fußgängerschutz

⊕ Die aktive Motorhaube – diese schnell bei einem Personenunfall etwas nach oben und versucht so, den Aufprall abzufedern – beschert dem Bayern 81 Prozent der Punkte im ADAC Crashtest für den Fußgängerschutz. Nur die vordere Motorhaubenkante könnte im Sinne eines geringeren Gefahrenpotentials noch nachgiebiger gestaltet werden.

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig,

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

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

optional gibt es eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen und Tiere auch in schlechten Lichtverhältnissen und bei Nacht erkennen kann. Das System konditioniert die Bremsen vor und warnt den Fahrer, auch wenn er sich das Wärmebild gerade nicht im Kombiinstrument anzeigen lässt. Zusätzlich werden die erkannten und durch das Auto gefährdeten Objekte gezielt von den Scheinwerfern angeleuchtet.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO2

⊖ Im ADAC EcoTest erreicht der 630d GT mit einer CO2-Bilanz von 196 g/km 18 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer – absolut gesehen ein hoher Wert. Dieser resultiert aus einem Konsum von 6,8 l innerorts, 5,4 l außerorts und 7,1 l/100 km auf der Autobahn.

1,8 Schadstoffe

Der drei Liter große Turbodiesel beweist mit seinem modernen Abgasreinigungssystem, dass ein Diesel die Emissionen im Rahmen halten kann. Inner- und außerorts ist er sehr sauber, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigen die NOx-Werte an. Unter Berücksichtigung aller Schadstoffgruppen erreicht der 630d GT 42 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest – mit den

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

insgesamt erzielten 60 EcoTest Punkten reicht es aber nur für drei Sterne.

4,8 AUTOKOSTEN

4,8 Monatliche Gesamtkosten

Auch wenn der niedrige Dieselpreis die Spritkosten im Rahmen hält, ist es erwartungsgemäß ein teures Vergnügen, einen 630 d GT zu fahren. Gegen Aufpreis ist das Service Inclusive-Paket erhältlich. Damit sind bestimmte Wartungsarbeiten und Services je nach Preis des Pakets (von 524 Euro bis 1.380 Euro) für drei Jahre/40.000 km, fünf Jahre/60.000 km oder drei Jahre/100.000 km inbegriffen. Gegen deutlichen Mehrpreis gibt es das Service Inclusive Plus-Paket, dann sind auch Verschleißreparaturen beispielsweise an der Bremse abgedeckt.

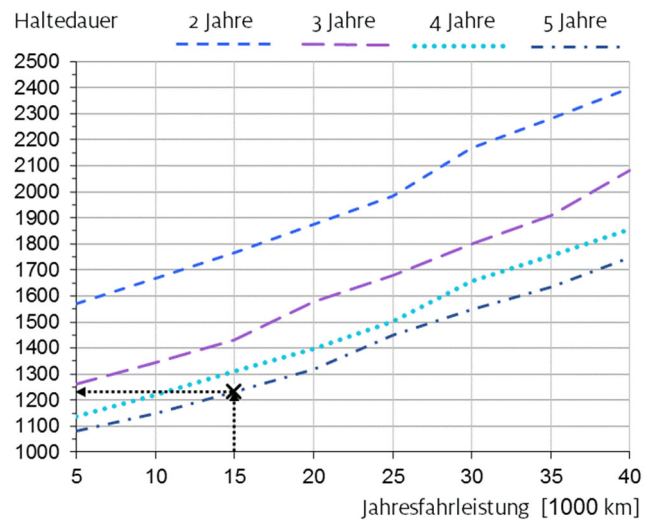
In die Werkstatt muss der BMW entsprechend der fahrabhängigen Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner – gar nur alle 60.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Eine wartungsarme Steuerkette macht einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig.

⊖ Teuer fällt bereits der Einkauf aus: 69.470 Euro kostet das Auto als Sport Line mindestens. Die Ausstattung ist dann schon recht gut, die meisten modernen und komfortsteigernden Extras sind aber recht teuer, außerdem gibt es davon in der langen Aufpreisliste sehr viele. Der Testwagen kostete stattliche 90.000 Euro.

Nach dem Erwerb geht es kostspielig weiter, denn die Versicherungsklassen kommen dem Halter teuer zu stehen, die Kfz-Steuer ist dieseltypisch ebenfalls hoch und beträgt 395 Euro.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1232 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	630i Steptronic	640i Steptronic	630d Steptronic	640d xDrive Steptronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	6/2998	6/2993	6/2993
Leistung [kW (PS)]	190 (258)	250 (340)	195 (265)	235 (320)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	400/1550	450/1380	620/2000	680/1750
0-100 km/h [s]	6,3	5,4	6,1	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 SP	7,0 SP	5,5 D	5,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	142	159	146	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/27/28	19/27/28	21/28/29	21/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	134	188	387	405
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1097	1210	1177	1259
Preis [Euro]	62.300	68.100	66.900	73.500

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Dieselmotor, Turbo, Euro 6c, SCR-Kat und NOx-Speicherkat	
Hubraum	2.993 ccm
Leistung	195 kW/265 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	620 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km	5,1 l
CO ₂ -Ausstoß	135 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,54 m ² /0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/45 R19
Länge/Breite/Höhe	5.091/1.902/1.538 mm
Leergewicht/Zuladung	1.900/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	610/1800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2100 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	66 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Dingolfing

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,2 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	12,5/12,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/5,4/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	164 g/km (WTW* 196 g/km)
Reichweite	1.065 km
Innengeräusch 130 km/h	64,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.165 mm
Leergewicht/Zuladung	2005/505 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	500/890/1.435 l

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

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	111 Euro
Fixkosten	190 Euro	Wertverlust	823 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1232 Euro		
Steuer pro Jahr	395 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/29		
Basispreis 630d Gran Turismo Sport Line Steptronic	69.470 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.11.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	90.000 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.611 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (Executive Drive)	ab 1.950 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	ab 450°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (gegen Aufpreis adaptiv)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.200 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/510 Euro°
Head-Up-Display	1.190 Euro°
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	1.090 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	890 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.200 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent passiv/aktiv	1.090 Euro/2.800 Euro°
Spurwechselassistent (im Paket)	1.090 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/420 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/380 Euro°
Lenkradheizung	250 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.200 Euro
Metalliclackierung	1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.700 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

4,8

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

Stand: März 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand