

Pressepräsentation BMW M6: Ein Kraftpaket wie Samt und Seide

Von Peter Schwerdtmann

Wolf im Schafspelz – das wäre ein zwar geläufiges, aber im Fall des BMW M6 zu enges Bild dessen, was er als Coupé oder als Cabrio an Spielraum zu bieten hat. Er rollt mit sanftem Acht-Zylinder-Grollen scheinbar harmlos über die Promenade und ist jederzeit bereit, mit seinen 560 PS jede Rennstrecke anzugehen. Die Fachleute nennen das Spreizung. Sie können nun auf den BMW M6 als ein gelungenes Beispiel für die heute mögliche Bandbreite von komfortablem Gleiten bis zum rasanten Ritt auf der Rasierklinge verweisen.

Dabei hat der M6 nichts von der Eleganz des 6er-BMW eingebüßt. Die Proportionen und die beeindruckend attraktive, sportlich-elegante Linienführung sind geblieben. Hinzugekommen sind einige Akzente, die den M6 abheben. Da saugt jetzt ein großer, dreigeteilter Lufteinlass mit geschürzten Lippen die Luft für den Achtzylinder, während vier Auspuffendrohre jeweils im Doppelpack für den standesgemäßen Abgang sorgen. M-Seitenspiegel, Kiemen an den vorderen Kotflügeln, 19-Zoll-Räder in breiten Radhäusern, die bekannten M-Insignien und knallige Extrafarben sorgen – wenn gewünscht – für Aufmerksamkeit. Auffälligste Besonderheit beim Coupé ist das große Carbon-Dach, dessen beiden Längssicken die Fahrzeughöhe optisch nach unten ziehen.

Innen schaffen ebenfalls Carbon, mehr noch aber das neue Multifunktionslenkrad mit zwei Speichen und die Serien-Sportsitze M-Atmosphäre. Zum gelungenen Beispiel für Spreizung wird der M6 erst, wenn sein Fahrer es will. Unabhängig voneinander können der DSC-(ESP-) Modus, die Leistungscharakteristik des Motors, das Kennfeld der dynamischen Dämpferkontrolle, die Kennlinie der M Servotronic und das Schaltprogramm des Doppelkupplungsgetriebes jeweils per Tastendruck ausgewählt werden. Damit lässt sich ein detailliertes Fahrzeug-Setup zusammenstellen. Die beiden Einstellungen, die einem am besten zusagen, kann man abspeichern und per Knopfdruck am Lenkrad jederzeit abrufen. Wenn man sich dann auch noch für die neuartige M Carbon-Keramik-Bremse entscheidet, kann aus dem blubbernden Schaf der

Wolf auf der Rasierklinge werden.

Das hat natürlich seinen Preis. Wer alle Fahrdynamik- und Sicherheitssysteme samt der Keramik-Bremse an Bord haben will, darf auf den Basispreis (Coupé 123 600 Euro, Cabrio 131 000 Euro) noch einmal mehr als 13 000 Euro drauflegen, obwohl auch die Basisausstattung viel bieten kann: Aktives Differenzial, Start-Stopp-System, Dynamische Dämpferkontrolle, Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen, M-Servotronic-Lenkung, Heckspoiler, Leder im Innenraum, Head-up-Display, Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion, adaptive LED-Scheinwerfer und mehr.

Was hat man davon? Gibt es etwas schöneres als in einem Cabrio wie dem M6 bei mäßiger Geschwindigkeit in strahlender Sonne, vom Wind umschmeichelt durch Spanien zu rollen, wie wir es jetzt bei der Präsentation des Neuen rund um Ronda erlebten? Nun gut, bei der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h auf spanischen Landstraßen und 36 Grad haben wir das Dach geschlossen und uns doch lieber in die Obhut der Klimaanlage begeben.

Mit dem Coupé erlebten wir das andere Extrem aus der privaten Ascari-Rennstrecke: ein freudig drehendes Triebwerk mit bändigem Drehmoment, eine spontan reagierende Lenkung, große Kurvenwilligkeit auch dank des aktiven Differenzials an der Hinterachse, hohe Querbeschleunigungen und extrem standfeste Carbonbremsen.

Bei Gelegenheiten wie diesen zählt man zwar die Runden, hat aber keinen Blick für den Verbrauch. Dabei lohnt sich das auch beim M6, zwar nicht auf der Rennstrecke, aber im normalen Autoleben. Zehn Prozent mehr Leistung, 30 Prozent mehr Drehmoment, aber 30 Prozent weniger Verbrauch als beim Vorgänger bietet der Twinturbo-Motor, den man schon im M5 erleben konnte. Der Durchschnittsverbrauch des Coupés liegt (nach EU-Norm) bei 9,9 Litern, entsprechend 232 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Die BMW-Techniker versicherten, den Wert könne man in der Praxis tatsächlich erfahren, und das nicht nur auf spanischen Landstraßen.

Das ist ebenso beeindruckend wie die Fahrleistungen: 4,2 Sekunden von null auf 100 km/h und die in dieser Klasse üblichen 250 km/h als elektronisch limitierte Höchstgeschwindigkeit, wenn man nicht das entsprechend Umrüstungs-Paket erwirbt und damit dann 305 km/h erreichen kann. Schöner kann man nicht rasen oder eben rollen. Der BMW M6 ist ein Kraftpaket in Samt und Seide. (ampnet/Sm)

Daten BMW M6 Coupé

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,90 x 1,90 x 1,37

Motor: Achtzylinder M Twinpower-Turbo, 4395 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 412 kW / 560 PS bei 6000 - 7000 U/min

Maximales Drehmoment: 680 Nm bei 1500 - 5750 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 9,9 Liter/100 km

CO₂-Emission: 232 g/km / Euro 5

Räder: vorn 9,5J x 19, hinten 10,5 J x 19

Reifem: vorn 265/40 R19 102Y, hinten 295/35 R 19 104Y

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,2 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (begrenzt, 305 km/h möglich)

Leergewicht / Zuladung: 1850 bis 1925 kg / max. 500 kg

Kofferraum: 460 l

Luftwiderstandsbeiwert. 0,32

Wendekreis 12,1 m

Basispreis: 123 600 Euro

Bilder zum Artikel:



BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.

BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.
BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.

BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.
BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.



BMW M6 Coupé.
BMW M6 Coupé.

