BMW M6: Kampfansage mit acht Zylindern

Mit acht statt zehn Zylindern, Biturbo-Aufladung und 560 PS meldet sich der BMW M6 zurück. Coupé und Cabrio feiern Anfang März auf dem Genfer Salon ihre Premiere. Beim Händler steht die offene Version im Sommer, der geschlossene M6 folgt im Herbst.

Weniger Zylinder, Start-Stopp-Technik, Bremskraftrückgewinnung und eine variable Ölpumpe – der neue BMW M6 soll rund ein Drittel weniger Kraftstoff benötigen als sein Vorgänger. Trotz des Sparprogramms steigt die Leistung: Coupé und Cabrio können auf 560 PS zurückgreifen. Der 4,4 Liter große V8-Benziner mit doppelter Turboaufladung - bereits unter anderem aus dem BMW M5 bekannt - ist vor dem Einsatz in der 6er-Reihe nochmals leicht erstarkt. Das maximale Drehmoment von 680 Nm steht bereits bei 1.500 Touren bereit und wird über ein Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen an die Hinterachse geleitet. So ausgestattet stürmt das 2+2-sitzige Luxuscoupé in 4,2 Sekunden von null auf 100 km/h, das etwas schwerere Cabrio benötigt 4,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit ist in beiden Fällen bei 250 km/h abgeregelt, kann aber auf Wunsch auf 305 km/h angehoben werden.

Knapp unter der Zehnlitermarke

M GG 4722

Der Kraftstoffverbrauch soll beim Coupé mit 9,9 Litern knapp unter der Zehnlitermarke bleiben, für das Cabrio gibt der Hersteller 10,3 Liter an. Der Mehrverbrauch der offenen Version ist schon von den Standardvarianten des 6er bekannt; hier wird er dadurch verschärft, dass das M-Coupé dank seines Karbondachs seinen Gewichtsvorteil noch einmal ausbaut. Gegenüber den beiden Vorgängermodellen sinkt der Verbrauch jedoch gewaltig: Der M6 der alten Generation musste noch zehn Zylinder in Bewegung setzen und konnte auch nicht auf Spritsparhelfer wie das Start-Stopp-System zurückgreifen. Bei einer Leistung von 507 PS genehmigte er sich mindestens 14,3 Liter auf 100 Kilometern.

Auf Wunsch mit adaptivem Fahrwerk

Das Fahrwerk wurde für die M-Modelle überarbeitet. An der Hinterachse kommt ein sperrbares Differential zum Einsatz, eine neue Bremsanlage soll für sichere Verzögerung sorgen. Gegen Aufpreis ist eine Keramikbremsanlage zu haben. Zudem kann der Fahrer elektronisch selbst Hand anlegen und am adaptiven Fahrwerk, der Lenkung und der Schaltlogik der Automatik das Fahrverhalten seinen Wünschen entsprechend anpassen.

M ZC 5499

Luxuriöse Serienausstattung

Äußerlich grenzt sich der M6 unter anderem durch schwarze Kühlergrilleinsätze, geänderte Lufteinlässe, Kiemen hinter den Radhäusern und einen Heckdiffusor von den zivileren Versionen des 6er ab. Die Serienausstattung des luxuriösen Supersportlers umfasst beispielsweise eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Ledersitze und LED-Scheinwerfer. Zusätzlich geordert werden können zudem alle Optionen, die auch für den normalen 6er verfügbar sind – von der Lenkradheizung bis zur Bang & Olufsen-Audioanlage.

Luxus und Leistung gibt es allerdings nicht zum Nulltarif. Auch ohne Extrawünsche zahlt der Coupé-Käufer mindestens 123.600 Euro - rund 5.000 Euro mehr als für den Vorgänger. Das Cabrio kostet ab 131.000 Euro und damit fast 8.000 Euro mehr als zuvor. Die Münchner bewegen sich damit in einer Preisklasse mit der Konkurrenz. Zu den Wettbewerbern zählen unter anderem die kommenden Supersportler Mercedes SL 63 AMG und Porsche 911 Turbo sowie Exoten wie Jaguar XKR und Maserati Gran Coupé.

Text: Classic Driver
Fotos: BMW

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-m6-kampfansage-mit-acht-zylindern
© Classic Driver. All rights reserved.