

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

Leben

## Die Große Koalition

### Autotest CHRISTINE BRINCK, ZEIT-AUTORIN, UND JOSEF JOFFE, ZEIT-HERAUSGEBER, IM BMW M6 / Der M6 will Renn- und Reisewagen sein - im Alltag überzeugt er nicht /

Christine Brinck, Josef Joffe

Zehn Zylinder, 507 PS und 520 Newtonmeter sorgen bei diesem Coupé nicht nur für einen standesgemäßen Preis (108 500 Euro) und eine brutale Beschleunigung (in 4,6 Sekunden auf 100) - vor allem hat dieser BMW die Journalistenpoesie weit über die 9000 Touren getrieben, die im M6 das Ende der Drehzahlkala markieren.

Eine »Ikone« nennt ihn eine amerikanische Online-Zeitschrift. Von einem »äußerst provokanten Auftritt« schwärmt ein deutscher Tester, dazu von dem »wohligen Schauer«, den »alle Klangoktaven entfachen«. Ein anderer Journalist feiert den Wagen als »Tiefflieger für die Straße«, ein dritter bekundet »Liebe auf den ersten Blick«, weil der M6 »schon im Stand eine unterdrückte Kraft versprüht, die Lust aufs Einsteigen macht«.

Wir hätten gern genauso gefühlvoll in die Tasten gegriffen, um den »Schauer der Klangoktaven« gar fortissimo und con brio zu reproduzieren. Indes wollte sich die »Liebe auf den ersten Blick« nicht einstellen, es sei denn, man schätzt ein postmodernes Design, das messerscharfe Kanten mit busigen Rundungen paart und Eklektik an die Stelle von Identität setzt.

Dabei hat der M6 alles, was man sich nur wünschen kann. Es fehlt nur der Haltegriff oben rechts auf der Beifahrerseite, der wegen der besagten 507 PS ebenso nützlich wäre wie wegen der hochpräzisen

(aber etwas lauten) Bremsen, die das Coupé in nur 33 Metern von 100 auf null bringen. Ansonsten ist alles dabei, was Stand der Technik und des gehobenen Bedarfs ist: DSC, EDC, Tempomat, Klimaautomatik, Differenzialsperre, CD-Radio, Regensensor, Lichtsensor, elektrische Ledersitze, Servotronic, Xenonlicht. Besonders zu loben ist das Head-Up-Display, das Fahrzeugdaten auf die Windschutzscheibe projiziert und so den sturen Blick nach vorn erlaubt.

Journalistenpoetisch sei angemerkt, dass der M6 bei hohem Tempo allenfalls »säuselt«; derart geschickt haben die BMW-Ingenieure alles von der Außenhaut abgeschmirgelt, was den Fahrtwind provozieren könnte. Was gibt's dann zu mäkeln?

Diese »Sechs-Pistol«, wie eine Fachzeitschrift kalauert, will zwei Autos sein - eine Rennmaschine mit Testarossa-Ambitionen und eine Reisekarosse mit vier Sitzen und respektablem Kofferraum. Dazwischen, im allfälligen Alltagsbereich, klafft eine Lücke, in der sich weder der Wagen noch der Fahrer richtig wohl fühlen.

Doch zunächst das Positive. Der M6 ist ein Rennwagen, der mit jedem Ferrari mithalten kann - sei's in der Kurvengängigkeit oder der Beschleunigung. Kein Serienauto bietet mehr technische Schmankerln: elf Optionen bei der Schaltgeschwindigkeit, drei Dämpfungsprogramme, Launch

Control für den Schnellstart ohne Gummigestank, zwei ESP-Variationen. Die ganz Mutigen können das Anti-Schleuder-Programm so weit entmachten, dass es einen Power-Slide erlaubt. Kurzum: Der M6 ist eine rollende Programmierabteilung. Ein zwölfjähriger Computerfreak würde sich hier schnell zurechtfinden, wenn er nicht noch sechs Jahre auf den Führerschein warten müsste.

Gut macht sich der M6 auch als Reisewagen, wo er sich als Langstreckenläufer auf Anabolika entpuppt. Ein Novum ist der ominöse »Power«-Knopf, der von 400 PS (Alltagsbetrieb) auf 500 schaltet und so das Selbstvertrauen bei langen Überholmanövern stärkt. Die Sitze lassen sich auch in der Breite verstellen, was für feinsten Seitenhalt sorgt - egal, welcher Gewichtsklasse der Fahrer/die Fahrerin angehört. Obwohl Letztere den fehlenden Haltegriff monierte, pries sie den cleveren Außenspiegel, der sich beim Rückwärtseinparken automatisch bodenwärts dreht und so anzeigt, ob man gerade den Hinterreifen am Rinnstein zerquetscht.

Im weichen Dämpfungsprogramm ist der M6 recht freundlich gefedert. Er ignoriert Querrillen und lange Bodenwellen auf der Autobahn, als sei er eine Kanzlerlimousine. Ohne Schwitzehändchen zu kriegen, kann man mit ihm im 200-Kilometer-Tempo dahinschnurren. Auf der Rückbank ist zumindest Platz für jenen Zwölfjährigen, der zwischen

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

München und Irschenberg schon sämtliche Programmierbefehle geknackt hat.

Und das Problem? Also, ganz dolce, weil man den Ingenieuren nicht zu nahe treten will, auch nicht weiß, ob man der »unterdrückten Kraft« dieses M6 wirklich gerecht geworden ist, möchte man fragen, ob die Sieben-Gang-Automatik im Normalmodus nicht doch etwas harmonischer hätte ausgelegt werden können. »Stufenlos« (wie in der Siebener-Reihe) verhält sie sich im Alltagsverkehr nicht. Die Verzögerung beim Hochschalten scheint endlos zu sein; man hat nachgerade das Gefühl, dass das Gefährt abbremst, wenn es in den

nächsten Gang wechselt. Es ruckelt und zuckelt im Bereich von 20 bis 100 Stundenkilometern, und der Oberkörper ruckelt mit.

Die 500 PS müssen immerhin 1,8 Tonnen bewegen. Die Tonnage lässt ahnen, dass dieses Coupé ein Kompromiss ist, dem zur Perfektion das letzte Quäntchen Harmonie abgeht. Eigentlich wäre der M6 viel lieber Raubtier als Reisekarosse - das ist sein Problem. Bloß beim Verbrauch geht er keine Kompromisse ein. Knapp 20 Liter Super kostet der »wohlige Schauer«.

PS Nächste Woche am Start: Mark Spörrle, ZEIT-Redakteur, im Lexus

RX 400 Hybrid

UNTER DER HAUBE  
MOTORBAUART/ZYLINDERZAHL:  
V10-Motor, 10 Zylinder, 4999 ccm  
Hubraum / LEISTUNG: 373 kW  
(507 PS) / 7-GANG-SMG-  
GETRIEBE, BESCHLEUNIGUNG  
(0-100 KM/H): 4,6 Sekunden /  
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 250  
km/h (elektronisch geregelt) /  
DURCHSCHNITTVERBRAUCH:  
14,8 Liter auf 100 km (Superbenzin)  
/ KOSTEN (PRO JAHR):  
Vollkaskoversicherung: Typklasse  
28, Steuer: 337 Euro  
(Schadstoffklasse Euro 4) /  
BASISPREIS: 108 500 Euro /

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

## UNTER DER HAUBE

### **MOTORBAUART/ZYLINDERZAHL:**

V10-Motor, 10 Zylinder, 4999 ccm Hubraum

**LEISTUNG:** 373 kW (507 PS)

**7-GANG-SMG-GETRIEBE,  
BESCHLEUNIGUNG (0–100 KM/H):**

4,6 Sekunden

**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:** 250 km/h  
(elektronisch geregelt)

### **DURCHSCHNITTSVERBRAUCH:**

14,8 Liter auf 100 km (Superbenzin)

### **KOSTEN (PRO JAHR):**

Vollkaskoversicherung: Typklasse 28,  
Steuer: 337 Euro (Schadstoffklasse Euro 4)

**BASISPREIS:** 108 500 Euro