

BMW M6 Coupé SMG

Zweitüriges Coupé der Oberklasse mit 373 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,3

BMW präsentiert mit dem neuen Luxuscoupé M6 den stärksten 6-er, den es je gab. Mit dem exzellenten, auf Sportlichkeit getrimmten Fahrwerk, der unerschöpflichen Kraft des Zehnzylinder-Hochdrehzahlmotors und dem bestens harmonisierenden Siebengang-SMG-Getriebe erreicht er Rennwagen-Niveau, für den Alltagsbetrieb sind unterschiedliche Motorleistungs- und Fahrkomfortprogramme wählbar. Im Gesamtpaket ist der M6 ein herausragendes Auto, das durch seinen optischen Auftritt und die brachiale Leistung polarisiert, dabei jedoch weder die Umwelt (viel Abgas, hoher Verbrauch) noch den Geldbeutel schont (108.500 Euro). Konkurrenten sind Aston Martin Vanquish S V12, Bentley Continental GT, Ferrari 612 Scaglietti, Jaguar XKR, Maserati GranSport 4.2 V8 Cambiocorsa, Mercedes CL 65 AMG, Porsche 911 Turbo S.

- + sehr gute Verarbeitung
- + körpergerechte Sportsitze
- + extrem leistungsstarker Motor
- + harmonisches automatisiertes Getriebe
- + erstklassige Fahreigenschaften
- + sehr gute Bremsen
- + umfangreiche Sicherheitsausstattung
- sehr hoher Verbrauch
- sehr teuer



Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,9

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck. Auch im Innenraum überzeugen sauber gefertigte, hochwertige Materialien; Ledersitze sind serienmäßig. Der Fahrzeuguntermatboden ist weitgehend glattflächig, um Luftverwirbelungen zu reduzieren.
- Die Karosseriefanken müssen ohne Seitenleisten auskommen, die vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren schützen würden und die volllackierten Stoßfänger sind kratzempfindlich - teure Reparaturen sind vorprogrammiert. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem maximal vier mm große Risse abgedichtet werden können. Reifen mit Notlaufeigenschaften oder ein Reserverad für unbehinderte Weiterfahrt gibt es aber nicht.

Übersichtlichkeit

Note: 2,9

- + Der Innen- und die Außenspiegel (beheizt) sind groß. Bi-Xenon-Scheinwerfer sind serienmäßig, zusätzlich ist dafür adaptives Kurvenlicht erhältlich - diese Kombination sorgt für optimale Straßenausleuchtung bei Nachtfahrten.
- Der Fahrer kann Front und Heck der unübersichtlichen Karosserie kaum sehen. Gegen Aufpreis gibt es aber eine optisch-akustische Einparkhilfe; vorne funktioniert sie aber erst, wenn vorher rückwärts gefahren wurde. Die Lüftungsgitter auf dem Armaturenbrett spiegeln sich in der Frontscheibe.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

- Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist für das große Coupé nur durchschnittlich. Die breiten Türen benötigen seitlich viel Platz zu einem Nachbarauto. Hinten ist besonders das Aussteigen unbequem, trotz Einstiegshilfe der Vordersitze. Die Türarthalter sind recht schwach.
- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen auf- und abschließen, sondern auch die Fenster und das Schiebedach

(Aufpreis) öffnen und schließen. Die Türen haben Einstiegsleuchten. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,7

Der Kofferraum ist durchschnittlich groß, er fasst 455 l.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,8

- + Die Heckklappe schwingt beim Betätigen der Fernbedienung selbsttätig auf. Der glattflächige, in seiner Form zweckmäßige Kofferraum lässt sich gut nutzen.
- Das Gepäck muß über eine hohe Bordwand gehoben werden. Der hintere Bereich des Kofferraums ist wegen der großen Tiefe und der kleinen Öffnung schlecht zu erreichen.



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum des M6 von klassenüblicher Größe.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,8

- Der Skisack (Aufpreis) ist in der Handhabung recht unpraktisch.

Kleine Utensilien können im Kofferraum so gut wie nicht befestigt werden, weil Ablagen fehlen.

Innenraum

Note 3,1

Bedienung

Note: 2,2

- + Die zum Fahren wichtigsten Funktionen sind leicht zu handhaben, es gibt viele elektrische Unterstützungen. Die klar gestalteten Instrumente lassen sich sehr gut ablesen. Mit dem Head-Up-Display werden wichtige Informationen in das Sichtfeld des Fahrers projiziert ohne das er den Blick von der Straße abwenden muss. Fahrersitz und Lenkrad lassen sich dem Fahrer optimal anpassen. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Antippautomatik. Regensensor und automatische Fahrlichtsteuerung sind serienmäßig. CD-Radio und Navigationssystem kosten extra und sind einfach zu bedienen - sogar mit Sprachsteuerung. Auch selbst abblendende Außenspiegel sind in der Aufpreisliste zu finden.
- Die Gurte sind zum Anlegen schlecht zu erreichen. Das i-Drive-System mit seinen Menüstrukturen ist anfangs gewöhnungsbedürftig; es sollte wegen starker Ablenkung für den Fahrer während der Fahrt deaktiviert sein. Die Schalter auf dem Lenkrad können leicht verwechselt werden. Der schwache Druckpunkt der Blinkertippfunktion provoziert versehentlichen Dauerblinkerbetrieb, da die Kontroll-Lampe nicht gut sichtbar ist. Eingeschaltete Wischer bewegen sich mit Abschalten der Zündung nicht in Ruheposition. Die Einsteller für die Luftausströmer im Armaturenbrett sind unbeleuchtet. Es fehlt eine gut sichtbare Kontrolle für das Abblendlicht. Das Angebot an Ablagen ist gering.



Die hervorragende Verarbeitungsqualität und die weitgehend funktionelle Bedienung unterstreichen den Oberklasse-Anspruch des M6.

Raumangebot vorne*

Note: 2,9

Vorne ist der Platz durchschnittlich; der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,9 m einstellen.

Raumangebot hinten*

Note: 5,0

- Hinten ist das Platzangebot coupéüblich knapp.

Komfort

Note 1,6

Federungskomfort

Note: 2,0

- + Die Elektronische Dämpfer Control (EDC) des BMW M6 ermöglicht es dem Fahrer durch die drei anwählbaren Programme Komfort, Normal und Sport, die Fahrwerkscharakteristik von sportlich straff bis relativ komfortabel einzustellen. Bedient wird die EDC vom Fahrer über die MDrive-Taste im Lenkrad oder den Drucktasten neben dem SMG-Wählhebel.

Sitzkomfort

Note: 1,5

- + Die Vordersitze lassen durch die Höhen- und Neigungseinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen, zur weiteren Optimierung können die Lehnenbreite, die Kontur der Rückenlehne und die Oberschenkelauflage in Längsrichtung eingestellt werden. Auch hinten sind die Sitze körpergerecht, die Lehnen jedoch unbequem steil.

Innengeräusch

Note: 1,3

- + Bis in die höchsten Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschspe-

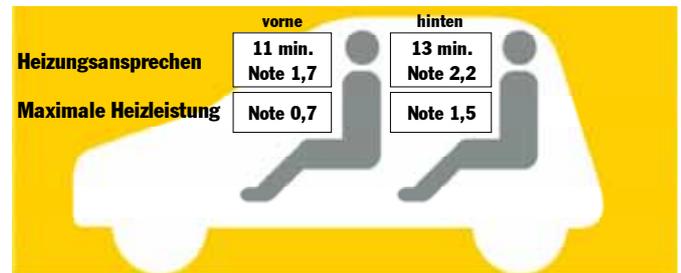
gel niedrig. Der 10-Zylinder-Motor läuft angenehm ruhig, die Windgeräusche sind dezent.

Klimatisierung

Note: 1,3

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizung sorgt schnell für angenehm warme Temperaturen. Im Sommer kühlt die serienmäßige Zwei-Zonen-Klimaautomatik. Ein Pollenfilter für Allergiker ist vorhanden.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,1

Fahrleistungen*

Note: 1,3

- + Das leistungsstärkste V10-Motorkonzept verhilft dem M6 zu außergewöhnlichen Fahrleistungen.

Laufruhe

Note: 1,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich sehr vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,0

- + Das Automatikgetriebe wechselt spontan und ruckfrei die Gangstufen, schaltet bei Kickdown auch aus hohen Drehzahlen schnell zurück, um für möglichst zügigen Vortrieb zu sorgen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen der 7-Gang-Automatik passen optimal - für jede Fahrsituation steht die passende Drehzahl bereit.

Fahreigenschaften

Note 1,1

Fahrstabilität

Note: 1,0

- + Die Fahreigenschaften des M6 sind Extraklasse: Bis in die höchsten Geschwindigkeitsbereiche zieht er unbeirrbar seine Spur, vermittelt dabei ein sehr sicheres Fahrgefühl. Bei plötzlichen Ausweichmanövern greifen die Aktiv-Lenkung (Aufpreis) und das elektronische Stabilitätsprogramm DSC (Serie) stabilisierend ein und helfen, den Kurs zu halten. Beim zügigen Anfahren auf weniger griffigem Untergrund sorgt DTC (Dynamic Traction Control) für stabiles Vorwärtskommen, ohne durchdrehende Räder. Eine Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche zeigt sich der M6 leicht untersteuernd und sehr sicher, dabei sind besonders hohe Querschleunigungen möglich. In Grenzsituationen greift auch hier das DSC helfend ein. Unterstützend wirkt ebenso die Aktiv-Lenkung (Aufpreis), die in der Lage ist, durch schnelle Änderung der Übersetzung selbsttätig kleine Lenkkorrekturen durchzuführen.

Handlichkeit

Note: 1,4

- + Das große Coupé fährt sich sehr handlich.

Lenkung

Note: 1,2

- + Die Lenkung spricht selbst bei hohen Autobahntempo schnell, dabei gleichmäßig an, ohne nervös zu wirken. Auch ist sie zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Straße.

Sicherheit

Note 1,8

Bremsen

Note: 1,5

- + Die spontan ansprechende und fein dosierbare Bremse leistet im M6 ganze Arbeit: 38 m braucht das Auto aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittel aus 10 Messungen - vorne: 255/40 ZR 19/hinten: 285/35 ZR 19). ABS und CBC (Cornering Break Control) sorgen auch beim Bremsen in Kurven für sehr gute Spurhaltung. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer in Notsituationen, das volle Potenzial der Bremsanlage besser nutzen zu können.

Gestaltung

Note: 1,7

- + Crashtest-Ergebnisse von EuroNCAP liegen noch nicht vor. Da BMW viel Arbeit in die Sicherheits-Forschung steckt, ist von einem hohen Sicherheitsstandard auszugehen. An den sehr stabilen Bügel-Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, um nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen zu können. Rückstrahler warnen in geöffneten Türen. Die LED-Rückleuchten sind besonders hell und sprechen beim Bremsen besonders schnell an.

Rückhaltesysteme

Note: 1,7

- + Vorne sind Front-, Seiten- und Kopfairbags, hinten Kopfairbags vorhanden; die Gurte haben Straffer und Kraftbegrenzer. Die Kopfstützen bieten Personen bis ca. 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten entspricht die Kopfstützenhöhe der möglichen Personen-größe.

Kinder

Note: 2,7

Gegen Aufpreis gibt es einen Schalter um die Beifahrer-Airbags deaktivieren zu können. Dann ist das Befestigen einer Babyschale erlaubt. Hinten gibt es Isofix; die meisten Kindersitze lassen sich aber wegen der tiefen Sitzmulde nicht gut befestigen.

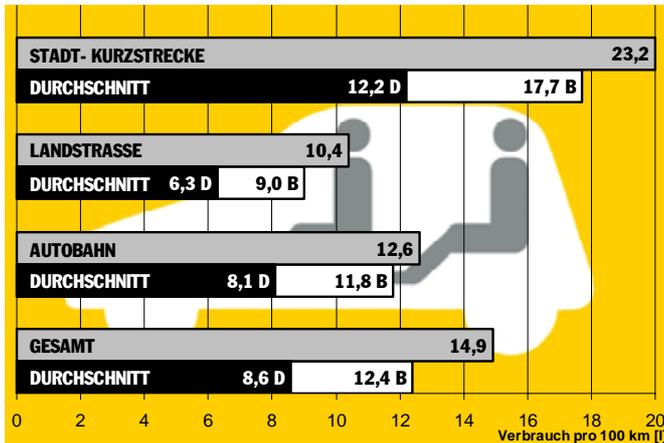
Verbrauch/Umwelt

Note 4,4

Verbrauch*

Note: 5,1

- Der Kraftstoffverbrauch ist sehr hoch. Der BMW konsumiert innerorts 23,2 l, außerorts 10,4 l und auf der Autobahn 12,6 l Super Plus. Daraus errechnet sich ein Durchschnittsverbrauch von 14,9 Liter auf 100 km.



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

Abgas

Note: 3,6

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im Durchschnittsbereich.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,3

Betriebskosten*

Note: 5,4

- Die Betriebskosten sind hauptsächlich auf den Verbrauch zurück zu führen, sie sind sehr hoch.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 5,5

- + Der BMW besitzt eine fahrabhängige Service-Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 50.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. BMW spendiert nach eigenen Angaben dem 3er durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die teuren Werkstattstundenpreise und hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung, zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie.

Wertstabilität*

Note: 2,4

- + Die Wertstabilität ist hoch.

Kosten für Neuanschaffung*

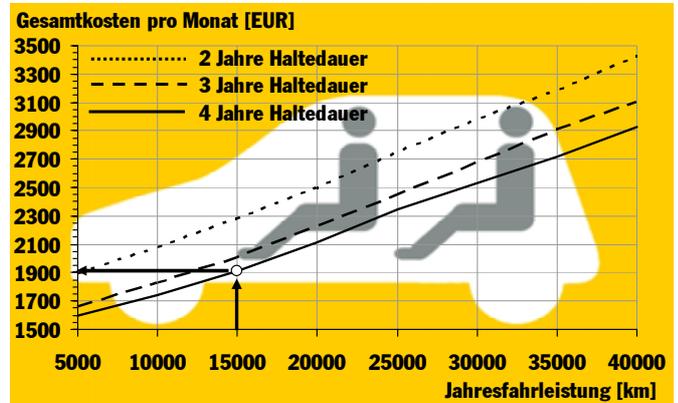
Note: 5,5

- Der Anschaffungspreis beim Neukauf ist sehr hoch.

Fixkosten*

Note: 4,9

- + Die Haftpflichtversicherung ist sehr preisgünstig.
- Die Voll- und Teilkaskoversicherung sind teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1909 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	630Ci Coupé	650Ci Coupé	M6 Coupé
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2996	8/4799	10/4999
Leistung [kW(PS)]	190(258)	270(367)	373(507)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	300/2500	490/3400	520/6100
0-100 km/h[s]	6,5	5,4	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250
Verbrauch pro 100 km [l]	9,4S	12,2SP	14,9SP
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/27/30	18/28/30	18/32/30
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1052	1380	1909
Grundpreis[Euro]	61800	74000	108500

Aufbau:

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

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GO = Geländewagen offen
GS = Geländew. geschlossen
PK = Pick-Up

Versicherung:
KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

10-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	4999 ccm
Leistung	373 kW (507 PS)
bei	7750 U/min
Maximales Drehmoment	520 Nm
bei	6100 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten)	255/40ZR19Z / 285/35ZR19
Reifengröße (Testwagen)	255/40R19ZR /285/35ZR19
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	-
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	14,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	23,2/10,4/12,6 l
CO ₂ -Ausstoß	338 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	59/64/67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4871 mm/1855 mm/1377 mm
Leergewicht/Zuladung	1770 kg/430 kg
Kofferraumvolumen	445 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	-
Tankinhalt	70 l
Reichweite	470 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	279 Euro
Monatliche Werkstattkosten	175 Euro
Monatliche Fixkosten	233 Euro
Monatlicher Wertverlust	1222 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1909 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/32/30
Grundpreis	108500 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	600 Euro
Parkhilfe, elektronisch	750 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem (inkl. Radio)	ab 3150 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	330 Euro

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, automatisch abblendend (+Innenspiegel)	Serie
Lackierung Metallic	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

*im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

Karosserie/Kofferraum	2,8
Verarbeitung/Handhabung	1,9
Übersichtlichkeit	2,9
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,8
Kofferraum-Variabilität	4,8
Innenraum	3,1
Bedienung	2,2
Raumangebot-vorn*	2,9
Raumangebot-hinten*	5,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,6
Federung	2,0
Sitze	1,5
Innengeräusch	1,3
Klimatisierung	1,3
Motor/Antrieb	1,1
Fahrleistungen*	1,3
Laufruhe	1,0
Schaltung	1,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,1
Fahrstabilität	1,0
Kurvenverhalten	1,0
Handlichkeit	1,4
Lenkung	1,2
Sicherheit	1,8
Bremsen	1,5
Gestaltung	1,7
Rückhaltesysteme	1,7
Kinder	2,7
Umwelt	4,4
Verbrauch*	5,1
Schadstoffe	3,6
Wirtschaftlichkeit*	4,3
Betriebskosten*	5,4
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,9

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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