BMW 6er Coupé: Familientreffen

Mit der Neuauflage des BMW 6er Coupé beendet BMW endgültig die Designära von Chris Bangle. Classic Driver traf den neuen Stern am Coupé-Himmel und verglich ihn mit seinen Urahnen, dem BMW 635 CSI und dem BMW 3,0 CSI.

Wenn etwas die Kunden des ausgelaufenen BMW 6er störte, dann war es das Design. Die markanten Linien stießen vor allem in unseren Breitengraden teilweise auf heftige Kritik. Doch die Markenfans können aufatmen, denn das Team um Adrian van Hooydonk, aktueller Designchef der BMW Group, verzichtete beim neuen 6er-Design auf die provokanten Sicken und Linien seines Vorgängers. Erste Beispiele, wie der neue Fünfer und Siebener, machten deutlich, wie sich van Hooydonk die neue Linie bei BMW vorstellt. Zurückhaltende Eleganz mit Anleihen an die große Tradition der Marke.

Im Marktsegment der großen GT-Coupés setzten dabei das BMW 3,0 CSI Coupé von 1973 und der Youngtimer-Star, der BMW 635 CSI aus dem Jahr 1981, Designmaßstäbe. Beide Modelle verfügten über die Designmerkmale, die die Münchner über Jahrzehnte zu ihrem Markenzeichen machten. Neben dem Hofmeisterknick in der C-Säule und den filigranen Dachstreben gehörten auch die klassischen Doppelscheinwerfer und eine stark konturierte Heckansicht zu den prägnanten Designelementen. Im neuen BMW 6er Coupé kommen diese charakterschärfenden Elemente, umgesetzt in ein zeitgemäßes Design, wieder zum Vorschein. Dafür griffen die Entwickler tief in die Trickkiste: Die von den Urahnen bekannte „Shark Nose“ etwa gibt sich, trotz der heute geltenden Fußgängerschutz-Bestimmungen, im neuen BMW 6er wieder zu erkennen.

Dass neben dem Design die Funktionalität nicht auf der Strecke bleibt, ist ebenfalls seit Generationen ein Markenzeichen der Bayern. So gelingt auch bei diesem Coupé der Einstieg zumindest auf die beiden vorderen Plätze problemlos. Gäste in der zweiten Reihe sollten dagegen von zierlicher Statur und einigermaßen wendig sein. Denn im Gegensatz zu den älteren Coupés ist dieser 6er ein 2+2-Sitzer, bei dem die Dachlinie stark nach hinten abfällt und die Reise im Fond zu einem wenig komfortablen Erlebnis wird. Zu zweit genießt man dagegen üppigen Raumkomfort, auch dank des 460 Liter großen Kofferraums, der gegen Mehrpreis zudem mit einem Skisack ausgestattet werden kann.

Im Innenraum des neuen 6er Coupé führt BMW das Design zu den klassischen Werten der Marke zurück. Der noch beim Vorgänger anzutreffenden zerklüfteten Armaturenbrettlandschaft schworen die Münchner ab und gestalteten die Kommandozentrale deutlich ergonomischer. Zur guten Bedienbarkeit des neuen BMW 6er trägt das entschlackte iDrive-System bei. Die Navigation, auf Wunsch mit BMW-Assist-Anbindung, das Telefon und auch die optional erhältliche B&O-Soundanlage mit 1.200 Watt und Surround-Sound können über den zentral angeordneten Controller intuitiv bedient werden. Selbst wenn sämtliche verfügbaren Assistenzsysteme geordert wurden, gelingt deren Bedienung nach kurzer Eingewöhnungsphase fehlerfrei. Die Systeme selbst funktionieren ebenfalls gut und das gegen Mehrpreis erhältliche Head up Display bringt in seiner funktionsreduzierten Ausführung einen echten Mehrwert in den Fahralltag. Hochwertige Oberflächen, elegant gemaserte Hölzer und präzise Spaltmaße belegen, dass sich BMW die Kritik der Kunden zu Herzen genommen hat, wenngleich auch die Ausführung der Lederarbeiten immer noch Raum für

Verbesserungen lässt.

Im direkten Vergleich mit den beiden Oldies herrscht trotz der zur Schau getragenen Perfektion etwas Wehmut. So wichen die klassischen Rundinstrumente einer künstlich animierten Bildschirmlandschaft. Praktisch für die BMW-Techniker und günstig zu produzieren, doch die feine Eleganz sorgsam gezeichneter Rundinstrumente bleibt auf der Strecke. Fehlen wird Coupé-Liebhabern auch die Möglichkeit, die hinteren Seitenscheiben herunterzulassen. Das ungemein luxuriöse Frischlufterlebnis bei komplett versenkter Seitenverglasung und fehlender B-Säule bietet in dieser Runde ausschließlich der 3,0 CSI.

Motorisch stehen analog zum 6er Cabriolet zwei Sechs- und ein Achtzylindermotor bereit. Der 640i übernimmt mit 320 PS dabei die Rolle des Einstiegsmodells, ohne bei ersten Testfahrten als leistungsschwach aufzufallen. Der Sechszylinder Turbomotor packt bereits ab der Leerlaufdrehzahl kräftig zu, dreht locker bis in der roten Bereich und erfreut mit Fahrleistungen auf Sportwagenniveau. Dank der bei BMW mittlerweile zum Standard erhobenen Effizienzbausteine konsumiert der 3,0-Liter-Motor erstaunlich wenig Kraftstoff. Rund acht Liter auf 100 Kilometer genügen bei zurückhaltender Fahrweise völlig. Sparsamer geht es dann nur noch mit dem 313 PS starken 640d. Er begnügt sich mit rund 5,5 Litern Diesel und kommt auf einen Co2-Wert von lediglich 145 g/km. Werte, die sich im 407 PS starken Achtzylinder-Topmodell naturgemäß nicht realisieren lassen. Der wahlweise mit dem Allradantrieb BMW X-Drive erhältliche 650i beschleunigt dafür aber auch in 4,9 Sekunden auf 100 km/h.

Rund 30.000 D-Mark wollten anno 1973 für den damals schnellsten BMW nach München überwiesen werden. 1981 waren es für einen 635 CSI mit 218 PS noch einmal 25.000 Mark mehr. Preise, denen Interessenten eines neuen 6er Coupés nachtrauern werden, denn unter 75.000 Euro für einen Basis 640i nimmt der BMW-Händler keine Bestellung auf. Doch eine gewisse Unvernunft war schon immer Voraussetzung beim Kauf eines BMW 6er Coupés.

BANG & OLUFSEN

M AM 4760
M XX 635

M XX 635
635 CSi

BMW 6er Coupés finden Sie im Classic Driver Automarkt.

Text: Sven Jürisch
Fotos: Daniel Kraus

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-6er-coup%C3%A9-familientreffen
© Classic Driver. All rights reserved.