

CLASSIC DRIVER

BMW M6 Cabriolet



Mehr Größe. Mehr Kraft. Mehr Offenheit. Das neue BMW M6 Cabriolet ist angekommen, wo es hin gehört: auf den Asphalt. Vier Sitzplätze, fünf Liter Hubraum, zehn Zylinder und 507 PS. Bewährte Parameter kombiniert zu einem neuen Superlativ. Schauplätze des Geschehens: Cannes, Nizza, Monte Carlo. Dach auf. Motor an. „Let the music play!“

Nizza. 12.00 Uhr. Nahezu lautlos gleitet der Pulk schwarzer BMW Siebener Limousinen über die gewundenen Straßen des Cap Ferrat. Das poetische Licht Südfrankreichs blinzelt durch einen Baldachin aus weichen Kiefernzweigen. Unten an der Südspitze der Landzunge thront das Grand-Hotel du Cap Ferrat umsäumt von Palmen auf einem Felsvorsprung im Mittelmeer. Ein sorgsam gepflegter Skulpturen-Park, die schroffe Küste, der Meer liegt ihm zu Füßen und in den Buchten der Cote d'Azur die Yachten und Kreuzfahrer auf Reede. Milder Küstenwind trägt den Duft von Lavendel und Orangenbäumen herüber.





Die Limousine federt sanft ein, kommt zum Halten. Standbild. Ein Augenblick absoluter Ruhe. Dann: Ein in weißem Ornat livrierter Concierge springt herbei. Die Wagentür fliegt auf. Sonnenlicht flutet hinein, der süße Duft des Mittelmeers. „Bonjour Monsieur. Bienvenue en France à Saint-Jean-Cap-Ferrat.“ Willkommen in Frankreich. Es klingt wie: „Willkommen im Himmel.“

Staccato der Superlative



„Enfin!“ Ein neuer BMW: Das große Sechser Cabriolet aus der M-Schmiede. Die Leistungsdaten: Zehn Zylinder und ein Hubraum von fünf Litern, 373 kW oder 507 PS und ein maximales Drehmoment von 520 Newtonmetern. Motordrehzahlen jenseits der 8.000er Grenze. Von 0 auf 100 km/h in nur 4,8 Sekunden. Platz für vier Personen. Und das alles unter freiem Himmel. Ein offenes Auto für über 116.000 Euro. Der teuerste Serien-BMW aller Zeiten. Eben „open M-air“. Oder „M-air Kraft“, wie wir in unserem [Auto der Woche](#) vor wenigen Monaten über den offenen M6 schrieben. „Unvergleichlich dynamisch, unvergleichlich offen, unvergleichlich attraktiv“, so lautet denn auch das Münchner Versprechen. Ein Staccato der Superlative.



St. Tropez, Cannes, Nizza, Monte Carlo. Wo sonst könnte die Ankunft eines solchen Automobils gebührender gefeiert werden, als an der „blauen“ Küste Südfrankreichs, der Cote d´Azur. Wenn es in Europa einen Ort gibt, der gleichermaßen für traditionell geschaffenen Luxus und das leichte Leben auf höchstem Niveau steht, dann ist es dieser Streifen Land mit seinen urbanen und mondänen Küstenpunkten: Von St. Tropez im Süden bis Nizza und Monaco – die Perlen des französischen Mittelmeers. Seit Jahrzehnten trifft sich hier die feine Welt, zelebriert in exquisiten Restaurants und erlesenen Hotels einen Lebensstil, von dem viele träumen, den aber nur wenige jemals erreichen.



Monumentale Villen, breite Boulevards, prachtvolle Yachten, faszinierende Automobile; eingebettet in einer Landschaft, die einem mit aller Macht den Atem raubt. Das ist die Welt, in der sich auch ein BMW M6 Cabrio wie zu Hause fühlt. Jedenfalls scheint es so, denn der alpinweiße Wagen parkt vor dem Hotel mit einem Selbstbewußtsein, ganz so als würde er wie selbstverständlich zum Fuhrpark des Grand-Hotels und seiner Gäste zählen.

Weiß und Rot. Perfektes Farbspiel.



„Raus zum ersten Turn.“ Der M6 steht bereit. Die Tasche ist schnell im hinteren Abteil verstaut. Platz im Überfluß. Ausladend schwingt die große Tür auf, unterbricht den Fluß der Linien und Flächen der Wagensilhouette, ganz so als ob sich in massivem Carrara Felsgestein plötzlich ein Durchbruch auftut. Ich schlüpfte hinein. Rotes, kräftig genarbttes Leder mit „M“ Prägung in den Kopfstützen sorgt für einen eher behaglichen, als sportlichen Sitzkomfort.





Das Lenkrad kokettiert mit dem Steuerrad einer Azimut, Baglietto oder Carnevali Yacht. Auch das Cockpit mit seinem weißen Fensterrahmen erinnert an die Flybridge eines offenen Motorbootes. Die Haube mit ihren scharfen Falzen liegt im Blickfeld, verjüngt sich zur Mitte hin, begrenzt durch die großen Nüstern und dem BMW-Badge auf der Haube. Kein Zweifel, dieses Fahrzeug würde auch manch einem Yachteigner gefallen. Vorne im Cockpit streifen meine Blicke die fast weißen Zahlen der Instrumentierung auf schwarzen Zifferblättern. Zeiger in M Rot. Und eine permanent leuchtende Corona. In Weiß. Perfektes Farbspiel.





Ich drücke den Start-Knopf rechts neben dem Volant. Ein kurzes Ansaugen, Räuspern und der Zehnzylinder packt zu und läuft rund. Dezent wirkt das Klangbild im Leerlauf - vergleicht man es mit der optischen Dominanz des Fahrzeugs. Das Roadbook weist knapp 200 Kilometer feinste Fahrstrecke aus. Ich schwärme: „Erst mal rüber zur Bucht nach Villefranche-sur-Mer, dann nach Nizza, die Promenade des Anglais entlang. Danach rechts ab auf gewundenen Nebenstrecken nach Grasse. Von dort in die Seealpen. Auf der Route Napoleon über den Col du Pilon, den Col du Castellaras in 1.248 Metern Höhe zum Col du Vence. Anhalten. Aussteigen. Ausblick genießen.“ Dann die Corniches, die Landstraßen hoch über dem Meer. Zurück zum Kap. „C'est bien. C'est tout. Allez!“





Kontrolliertes Temperament: Mal Flaneur, mal Bonvivant

Auf freier Strecke ist der M6 in seinem Element. Der Motor läuft am langen Drehzahlband umtrieblich hin und her. Mal sachte zurückhaltend, mal stürmisch und draufgängerisch. Aber immer präsent und zum Sprung bereit. Spurtet sportwagengleich aus den Kurven heraus, tourt gefällig wie ein Cruiser über die Promenaden. Der M6 kann beides: den charmanten Flaneur geben oder den charismatischen Bonvivant. Der rechte Fuß des Fahrers entscheidet über die Entfesselung des Temperaments.



Die vier Endrohre spielen die Ouvertüre der zehn Zylinder. Flinke Schaltwippenimpulse regulieren die Gangwechsel. Elektronische Zwischengasstöße machen den M6 zum Hinhörer. Kenner wissen: Es ginge natürlich auch ohne. Doch Handarbeit ist gefragt, denn das Siebengang SMG-Getriebe kann im Automatikmodus den rauschhaften Rhythmus manuell geschalteter Fahrstufen nicht reproduzieren. „Die Kontrolle über Gang und Drehzahl gebe ich freiwillig nicht aus der Hand.“ Warum auch? Der M6 rollt trotz seiner rund zwei Tonnen Leergewicht spielerisch leicht gen Süden. Einfach genießen: Palmen fliegen vorüber, Boote und Yachten, französisches Stimmengewirr. Radio Cannes spielt „big“ Barry White: „Let the music play.“ Hoch den Regler. Sonne oben. Dach unten. Tank voll und den Boulevard voraus. „Let it play, let it flow.“



Zwischenstopp in Vence beim mittelalterlichen Chateau du Domaine St. Martin. Kreuzritter domizilierten hier, Tempelritter auch. Ein Blick über die Landschaft: Hellblauer Dunst - weit, weit vorne das Mittelmeer. Im Rücken die Seealpen. Das Revier der Rallye Monte-Carlo. In 25 Sekunden ist das dreilagige Verdeck wieder offen. Schnell ist der M6 gestartet. Ein weiterer Knopf in der Mittelkonsole mit der Aufschrift „Power“ motiviert weitere 107 PS, die im P400 Normalmodus unterdrückt bleiben. Das Ergebnis: ein noch schärferes Ansprechverhalten, härtere Fahrwerkabstimmung und ein turbinengleicher Sound mit dem Formel-typischen Zehnzylinder Timbre in der Stimmlage.



Es geht rauf in die Berge. Eng schnürt sich die Corniche ins Gestein. Das Serpentine-Labyrinth macht süchtig. Gierig packen die 255/40 ZR19 vorne und 285/35 ZR19 Reifen auf geschmiedeten Alufelgen in den sonnenbleichen Asphalt. In Felsdurchbrüchen und Tunneln greift der Zehnzylinder akustisch an. Die schönste Musik. Und schiere Kraft. Es geht voran. Schnell. Das Head-up Display spielt die Geschwindigkeit ein: 113 km/h. Kurve in 90 Metern. Erst leicht, dann scharf links. Rechts Abgrund: 500 Meter. Besser nicht. Bremschlag. Scharf einlenken. Tunnel voraus, gerade Gefällestrecke in Sicht. Kickdown. Trommelfeuer auf die Schalt paddles. Traktion. Und weg.



M-air Kraft und M-air Design

Der zweite Tag. Frisch gewaschen und poliert wartet die M6 Armada auf ihre Crews, die Finnen ihrer Verdecke gen Himmel gestreckt. Die Luft ist frisch. Durchatmen und neu starten. Stippvisiten in der Bucht von Nizza und später bei Sternekoch Jacques Chibois und seiner Bastide Saint Antoine. „Maitre Jacques“ weiße Weste stahl mit den BMW M6 um die Wette. Ein Hauch Provence an der Cote: Gleich automobilen Skulpturen parken die breiten Sechser zwischen Olivenbäumen und Lavendelsträuchern.



Das Design der M6 wird von kraftvollen Front- und Heckschürzen mit großen Lufteinlässen dominiert. Wie riesige Waben wirken diese Öffnungen. Die Scheinwerfer zeigen mit Standlichtringen und dunklen „Pupillen“ typisches BMW-Design. Ausdrucksstark und ihrer selbst bewußt. Hinten Rückleuchten mit Diodentechnik. Das Heck wirkt so, als wäre es aus dem Vollen gemeißelt. M-air Kraft und M-air Design eben.



Doch zurück auf die Straße: Über die A8 nach Monaco. Ziel der Route: der Yacht Club Monte Carlo im Port Hercule direkt an der Formel 1 Strecke des Grand Prix von Monaco. Festmachen an der Pier. Es ist Yacht-Show Wochenende und der Hafen ist voll. Kein Park- und Liegeplatz frei. Nur für den M6 ist reserviert. Direkt

am Eingang des Clubs zwischen Riva-Booten und Wally Yachten. Schnell scharen sich Interessierte in dunklen Blazern und weißen Hemden um den offenen Kreuzer. Das M6 Cabrio, ganz offensichtlich auch ein Hingucker.



Die Fotos des unbehelligten M6 gelingen nur in einem Überraschungsmoment, als die 88 Meter Clipper Yacht Maltese Falcon mit ihren drei riesigen Masten im Hafen von Monte Carlo einläuft. Soviel Größe, soviel Luxus stellt selbst ein neues BMW M6 Cabriolet in den Schatten. Buchstäblich. Aber nur für Momente. Denn wenig später schon hat die Falcon am Liegeplatz festgemacht und der Blick auf den M6 ist wieder frei. „En plein air“, im Freien macht der offene BMW Lust auf Mehr. Also los. „Let the music play on.“

























Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-m6-cabriolet>
© Classic Driver. All rights reserved.