



## BMW M6

### Te gek

Rij-impressie | Bij BMW draait alles om rijplezier. Een BMW moet bruikbaar zijn in het dagelijkse verkeer en moet iedere dag een lach op het gezicht van de bestuurder tonen. Daarbij heeft het merk de laatste jaren een voortrekkersfunctie verworven op het gebied van innovatieve elektronica, waarmee de BMW rijder nog een streepje voor heeft op de rest. De M6 moet de ultieme belichaming van het BMW-gevoel zijn, de proefrit was dan ook "te gek".

Een proefrit met een gewone BMW 6-serie is een ervaring om niet snel te vergeten. Met de standaard motor zet deze grote coupé al indrukwekkende prestaties neer. De lage zit in het hi-tech met leder beklede 2+2 interieur maakt de sensatie compleet. Dankzij het lage zwaartepunt, de perfecte gewichtsverdeling en natuurlijk de voor BMW kenmerkende achterwielaandrijving is ook het weggedrag van meesterlijke kwaliteit. Juist dan gaat iets knagen: dit onderstel is tot meer in staat. Daarom biedt de M6 meer; sterker nog de M6 is de snelste BMW van dit moment. M6

Om de 6-serie te transformeren tot M6 is de auto grondig aangepast. Veiligheid bleef voorop staan, maar waar mogelijk werd de auto lichter en dus nog sneller gemaakt. Uiterlijk is de M6 herkenbaar aan de extreem lichtgewicht aluminium wielen en het zwarte carbonfiber dak. Dat lijkt van buiten op een groot glazen zonnedak, maar is in feite bedoeld om het zwaartepunt lager te leggen. Licht is dit dak wel, lichtdoorlatend allerminst. Binnenin is de M6 grotendeels gelijk aan de standaard 6-serie zij het dat

alle opties, zoals head-up display, nu standaard zijn.



### Explosiegevaar!

Rondom de pook van de zeventraps automaat, die zich uiteraard ook sequentieel laat schakelen, is een aantal toetsen te vinden om het gedrag van het mechaniek aan te passen (normaal schakelen, sportief

schakelen, schakelen voor racegebruik, etc.). Ook onder handbereik is een toets waarmee het karakter van de tractiecontrole, anti-uitbreekcontrole en het onderstel kunnen worden gevarieerd van vlot doch comfortabel tot genadeloos racemonster. Een laatste toets geeft de bestuurder (m/v) de keuze tussen 400 of de volle 507 pk.

Een dergelijke knop lijkt onlogisch, want wie een M6 koopt doet dat om het vermogen en wil dat altijd aan kunnen spreken. Maar in de praktijk is de krachtbron zo oppermachtig dat op z'n tijd een tandje minder de broodnodige rust geeft. De 5-liter 10-cilinder (zonder turbo of compressor) in het vooronder laat zich desgewenst hoog in de toeren jagen en dan wordt de rust ingeruild voor een sensatie van adrenaline, snelheidsdrang, levenslust, macht en een onstilbare honger naar asfalt.

Om de explosieve kracht die dan vrijkomt te temmen is niet alleen talent, maar ook gevoel voor elektronica nodig. De M6 is aan alle omstandigheden aan te passen en laat zich daarom desgewenst kalm door een slaperig dorpje sturen om even later een agressie los te laten die z'n gelijke nauwelijks kent. Toch is het juist dat eerste wat de M6 onderscheidt van andere krachtpatsers: wanneer alle veiligheidsnetten zijn ingeschakeld, is deze sportwagen probleemloos bruikbaar in het dagelijks verkeer.

## Storm en regen

Gedurende de testperiode werden steeds meer veiligheidssystemen uitgeschakeld om de bestuurder steeds meer vrijheid te geven. De testperiode zou worden gekenmerkt door storm, regen en hagel wat de proefrit extra uitdagend maakte. Op nat wegdek laat de M6 zo veel vermogen op de extreem brede Pirelli's los, dat de tractiecontrole tot ruim 130 km/u continu actief is. Hard rijden in de regen is daarom geen kwestie van lef, maar vooral van doseren en het aanvoelen van de auto inclusief alle elektronica. Wie dat niet doet, heeft bij ieder verkeerslicht veel wielspin en nog meer spektakel, maar komt geen meter vooruit.



Als het wegdek later opdroogt is de sensatie van een heel andere orde. Snelle sedans met grofweg 250 pk kunnen de bestuurder het gevoel geven het snelste projectiel op de openbare weg te besturen, de 500 pk van de M6 bewijzen dat het allemaal nog veel gekker kan. De M6 kan zo ontstellend snel accelereren dat de bestuurder niet zomaar ver vooruit moet kijken, maar slechts kan focussen op de horizon. Als het hard gaat, kan het nog veel harder en de enige beperking is de lengte van het asfalt of het lef van de bestuurder. De maximumsnelheid is begrensd op 250 km/u, maar theoretisch zou de V10 goed zijn voor een top van 330 km/u.

De remmen zijn niet alleen aangepast aan het snelheidspotentieel, de maximale vertraging zorgt zo mogelijk voor nog meer G-krachten dan de maximale acceleratie. Gebruik makend van "launch control" (in plaats van het ABS systeem wordt de koppeling gebruikt om het motorvermogen te doseren) catapulteert de M6 in een verpletterende 4,6 seconden van stilstand naar 100 km/u. In een onvoorstelbare 36 meter staat de auto weer stil! Vanaf 200 km/u heeft de M6 140 meter nodig om tot stilstand te komen.

## Wegligging

Toch biedt BMW's eigen M5 vergelijkbare prestaties. De M6 maakt de ervaring echter compleet. Dankzij de lage zit is de M6-piloot op een bochtig parcours nog meer bij het rijden betrokken. Ondanks alle gewichtsbesparingen blijft de M6 echter een grote zware coupé die niet het wendbare en alerte karakter van een lichtgewicht sportwagen kan benaderen.

Racen met de M6 is geen onschuldig spelletje, maar pure machtswellust.

Het lage zwaartepunt en het superieure onderstel maken de M6 in vergelijking met de gewone 6-serie beter controleerbaar in de bocht. De schakelhendels achter het stuur geven optimale controle over het motorvermogen, de computer geeft tussengas om letterlijk en figuurlijk geen moment te verliezen. Nu komen alle verbeteringen die de 6-serie tot M6 maken optimaal tot hun recht en is rijden met de M6 BMW rijden op z'n best.



## Conclusie

Bij BMW gaat het allemaal om rijplezier en in dat opzicht is de M6 de ultieme BMW. Rijden met de M6 is een sensatie die z'n gelijke nauwelijks kent. Superauto's van Italiaanse of Engelse makelij zetten misschien soortgelijke prestaties neer, de M6 biedt tegelijkertijd het comfort om dagelijks enorme afstanden af te leggen. Bovendien zijn dergelijke "raspaarden" (we noemen geen namen) heel veel duurder dan deze technologisch superieure M6.

Het wil echter niet zeggen dat de M6 perfect is, want de vraag is waar zo veel vermogen goed voor is. Bij regen of gladheid hebben bestuurder en computer de handen vol om het vermogen op de weg te houden. Bij droog weer is de M6 zo snel dat het volle potentieel nooit kan worden benut op de openbare weg. De BMW M6 is snel, sensationeel en imposant maar in zekere zin ook té gek. ■



## Specificaties

### BMW M6 M6

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	487 x 186 x 137 cm
Wielbasis	278 cm
Gewicht	1.785 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	450 l
Bandenmaat	255/40ZR19

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	4999 cc
Cilinders / kleppen	10/4
Vermogen	507 pk @ 7750 tpm
Koppel	520 Nm @ 6100 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,6 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	14,8 l / 100 km
Verbruik stad	22,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	10,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	357 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 173.280,-
Prijs instapmodel	€ 90.300,-