
Vorstellung BMW 8er Coupé: Willkommen in der Championsleague

Von Michael Kirchberger

Die Wortwahl ist blumig, das Versprechen groß: BMW will in den oberen Segmenten der Sportwagen zum Überholen ansetzen. 2019 erlebt die nächste Generation des Roadsters Z4 eine Neuauflage, in diesem Jahr schon geht ein weit höher angesiedeltes Exemplar fürs Luxussegment an den Start. Am 24. November betritt ein neues Sportcoupé aus München die Bühne, dieses als Nachfolger des verblichenen 6er zu betrachten, erscheint nicht angemessen. Christian Groeber, Leiter des Produktmanagements Luxusklasse bei BMW, setzt dann auch verbal zum Überholen an: „Mit dem 6er waren wir Bundesliga, der 8er ist klar Championsleague“.

Der Ball ist in diesem Fall nicht rund und dauert auch keine 90 Minuten, aber er bietet vorerst bis zu 530 PS und kostet dann wenigstens 125 700 Euro. Kein Preis, für den sich ein Spitzenspieler verdingen würde, aber doch ein erkleckliches Sümmchen, zumal die ebenso lange wie lockende Liste der Begehrlichkeiten kräftig nachwürzt. Mühelos, so haben wir es flink ausgerechnet, lässt sich der Preis des vorläufigen Spitzenmodells M850i xDrive mit Abschlussgarantie über die Marke von 150 000 Euro schlenzen.

Der 8er ist die Wucht auf Rädern. War der BMW 6er Coupé noch ein mit eher feinem Pinselstrich gemaltes Bauhaus-Automobil, so scheut sich der 8er nicht mit Ellbogeneinsatz in den Strafraum, pardon, in die Luxusklasse vorzudringen. Er muss allerdings achtgeben, dass ihn die erfahrenen Stammspieler vom VfR Mercedes oder dem FC Aston Martin nicht ins Abseits laufen lassen. Für BMW ist die Klasse neu und es wird nicht genügen, die eigene Fangemeinde zu mobilisieren, um den Aufsteiger auf Erfolgskurs zu bringen. Nun aber genug der Kicker-Vergleiche, das 8er Coupé verspricht nach altem Brauch die pure Freude am Fahren, denn die ist in München tiefer verwurzelt als das Oktoberfest. Stämmig und selbstbewusst fährt der Zweitürer vor, niedrige Niere, flache Haube und eine ins Heck fließende Dachlinie geben der Fahre Schwung.

Die Flanken ziehen sich hinter den massigen vorderen Radhäusern dezent zurück, geben dem Coupé eine fast filigrane Taille, und betonen so den langen Überhang des Hecks, der zusätzlich optisch anschiebt. Die Ansicht von hinten verliert sich in allzu vielen verspringenden Linien, Falz hier, Sicke dort, das Nummernschild präsentiert wie auf einem Gänsebürzel, stilsicher geht anders. Der obligatorische Diffusor als untere Abschlusskante macht den verlängerten Rücken nicht schöner, er beherbergt auch die beiden flach und breitgeklopften Auspuffenden. Seitlich betrachtet mutet der 8er länger als die gemessenen 4,85 Meter an, Räder, natürlich aus Leichtmetall, gefallen sich in bis zu 20 Zoll großen Formaten. Die kosten aber auch. Wen die üppigen Schlappen goutieren, muss mal eben nach gut 3000 Euro in der Geldbörse suchen.

Das Interieur ist maßgeschneidert für zwei. Die Notsitze im Fond will kein Mensch, einer Strafe kommt es gleich, dort Platz zu nehmen. Zumal es keine Unterstützung durch die elektrisch betätigte Sitzverstellung des vorderen Gestühls gibt, mühsam gilt es nach hinten zu kraxeln und dabei die Menschenwürde zu bewahren. Platz für Kopf, Beine, Füße und Ellbogen gibt es nicht. Menschen, die mit den Tugenden eines Campingstuhls vertraut sind, kommen am ehesten unter. Vermutlich aber ist es der Thrill des Besonderen. Wenn am lauen Sommerabend die überzähligen Passagiere nach dem Nachtclub-Besuch doch noch einen Platz im Luxus-Coupé finden und unter der Prämisse besser schlecht gefahren als gut gelaufen einen Lift in das Loft bekommen. Mehr Transportkomfort genießt das

Gepäck, 420 Liter kann der M850i trotz des obligaten Allradantriebs transportieren. Die erlaubte Zuladung von gut 500 Kilogramm dürfte keine Hemmnisse aufbauen. Eine Nullnummer gibt es dagegen beim Zugvermögen. Einen Anhänger im Schlepp sieht man in Mutterhaus ungern, ob Pferd, Schärenkreuzer oder Caravan, keiner ist beim 8er gern gesehen.

Dabei brächte der immer vorhandene Allradantrieb beste Voraussetzungen für gute Zugwageneigenschaften mit. x-Drive nennt BMW den Antriebsstrang bekanntermaßen, der alle vier Räder mit Drehmoment beaufschlagt und dieses völlig variabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt. So aber dient der Traktionsgewinn einzig der fulminanten Umsetzung der immensen Leistung in Vortrieb. Was eindrucksvoll gelingt. Schlanke 3,7 Sekunden genügen dem M850i, um von null auf 100 km/h zu sprinten. Der V8 brüllt und tobt bei dieser Übung als gebe es kein morgen, die zweiflutige Abgasanlage entlässt das Lied der Leistung ungefiltert nach draußen und untermalt jeden Gasstoß mit eindrucksvollem Stentor-Klang. Besonders brachial äußert sich der M850i im Sportmodus der drei Fahrprogramme, in der Komfort- oder der Eco-Plus-Einstellung, wenn es eher um die entspannte Art der Fortbewegung oder das Treibstoffknausern geht, gibt er sich akustisch zivilisierter.

530 PS (390 kW) generiert der Motor aus 4,4 Litern Hubraum, direkteinspritzend und turbogeladen bringt er es auf 750 Newtonmeter Drehmoment Spitze bei bereits 1800 Umdrehungen in der Minute. Die Muskeln bleiben bis 4600 U/min gespannt, so ist in nahezu allen Fahrsituationen mehr als ausreichende Durchzugskraft vorhanden. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 250 km/h begrenzt, eine Entfesselung wie bei den richtigen M-Modellen bietet BMW für den M850i jedoch nicht an. Wer es noch schneller haben will, muss sich bis zum Erscheinen des M8 gedulden, der im kommenden Jahr die Bühne betreten soll und dann auf Wunsch 270 km/h als Spitze schafft.

Beim Verbrauch spielt schon das jetzige Modell bei den Großen mit. 9,8 Liter Benzin sind auch nach dem neuen WLTP-Zyklus gemessener Durchschnittswert kein Pappenstiel, zumal der Praxiskonsum nochmals höher liegt. Das beschert ihm dann auch die mäßige Effizienzklasse E. Und die 68 Liter Vorrat im Tank sind schneller perdu als manchem Langstreckenfahrer lieb ist, denn der schnelle 8er taugt gut als Reisewagen. Kurvenhutz und hohe Querschleunigungen sind im Sport-Modus zwar Tugenden, in denen ihm nur wenige das Wasser reichen können, aber er versteht sich auf entspanntes Cruisen mindestens ebenso gut. Das Infotainment ist bei beiden Disziplinen mit passender Konfiguration dabei. Es gibt eine Leistungsanzeige, die kW und Drehmoment darstellt, außerdem ein G-Meter, der die Fliehkräfte in Längs- und Querrichtung meldet. Die Konnektivität ist ebenfalls auf dem neuesten Stand, Assistenzsysteme finden sich in den heute üblichen Ausprägungen an Bord des sportlichen Bayern.

Nicht nur der noch stärkere M8 macht das Coupé zur Baureihe, auch eine Diesel-Version für genau 100 000 Euro findet sich im Programm. Der drei Liter große Reihensechszylinder leistet 320 PS (235 kW) und stemmt 680 Nm Drehmomentmaximum zwischen 1750 und 2250 U/min auf die auch hier vier angetriebenen Räder. Wie beim Benziner überträgt eine achtstufige Automatik die Kräfte, sie wechselt die Übersetzung ebenso sanft wie stets zum rechten Zeitpunkt. Und Freunde der frischen Winde werden im kommenden Jahr ebenfalls bedient. Dann gesellt sich ein Cabrio mit Stoffverdeck, wahlweise ebenfalls mit Dieselmotor oder V8 zum Angebot. Das allerdings dürfte die aktuellen Modelle beim Preis nochmals deutlich überbieten. (ampnet/mk)

Daten BMW M850i x-Drive

Länge x Breite x Höhe (m): 4,85 x 1,90 x 1,35

Radstand (m): 2,82

Motor: V8-Benziner, 4395 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 390 kW / 530 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 750 Nm von 1800 bis 4600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,7 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 9,8 Liter
Effizienzklasse: E
CO₂-Emissionen: 224 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1890 kg / max. 505 kg
Kofferraumvolumen: 420 Liter
Max. Anhängelast: k. A.
Wendekreis: 11,9 m
Bereifung v/h: 245/35 R20 / 275/30 R20
Luftwiderstandsbeiwert: 0,32
Wartungsintervalle: 30 000 km/12 Monate
Garantie: 2 Jahre
Basispreis: 125 700 Euro

Bilder zum Artikel



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 8er Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 8er Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 8er Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 8er Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 8er Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 8er Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW 8er Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M850i x-Drive.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
