



Dirk-Jan Dalhuisen
30 juni 2012

Titanengevecht

Onder druk van economisch zwaar weer is soberheid geboden. Inleveren is het credo en ook Den Haag wordt door de conjuncturele tegenwind niet ontzien. Waar slechts voor de deur van het Torentje nog een good old topklasser staat, wordt het Binnenhof tegenwoordig overwegend bevolkt door auto's uit de hoge middenklasse. Illustratief voor de stand van zaken in het topsegment, waar top-of-the-range limousines steeds meer terrein verliezen aan luxueuze vierdeurs coupés die slechts een treetje lager op de automobiele ladder staan. Mercedes-Benz plaveide deze weg met de CLS, waarna Audi volgde met de minstens zo succesvolle A7. Ter completering van het trio Duitse kemphanen is hier de nieuwe BMW 6 Serie Gran Coupé.



Maatje groter

Met de Gran Coupé manoeuvreert het merk uit München zich in de unieke positie dat het dubbel vertegenwoordigd is in dit florerende nichesegment. Drie jaar geleden werd immers ook al de 5 Serie Gran Turismo onthuld. Die moet het echter meer van z'n ruimte dan van z'n looks hebben en is daardoor geen echte CLS-killer, ook al vallen beide auto's op papier - leve de hokjesgeest - in hetzelfde segment. Het gat dat de 5 Serie GT open liet, wil BMW natuurlijk maar al te graag dichten en daar lijkt het met de 6 Serie Gran Coupé wonderwel in geslaagd.

De technisch aan de 7 Serie verwante Gran Coupé doet z'n naam eer aan door in alle opzichten een maatje groter te zijn dan de 'gewone' tweedeurs Coupé. Zo liggen de prijzen (met uitzondering van die van de 650i) iets hoger en is de auto 75 kg zwaarder. Verder is het koetswerk van de Coupé een ruime decimeter uitgerekt om ruimte te

maken voor de achterportieren. En niet zonder resultaat: achterin de Gran Coupé zit je stukken beter dan in de Coupé. Beenruimte is er ruim voldoende en ondanks de fraaie coupélijnen valt er zelfs over de hoofdruimte weinig te klagen.



Niets dan lof

Die ruimtebeleving is de verdienste van de diepe zitpositie: achterin zit je omsloten, maar ook achter het stuur word je bevangen door het echte coupégevoel. De hoge taille- en lage daklijn dragen daar ook aan bij en versterken bovendien de atletische uitstraling. De ruimte rondom de auto is door het beperkte zichtveld wel wat lastig te overzien, waarmee we gelijk ons enige kritiekpunt op de werkplek te pakken hebben. Gelukkig zijn parkeersensoren standaard en kun je de neus met camera's via de breedbeeldmonitor op het dashboard volgen. Je moet er niet aan denken dat de beeldschone BMW over het hoofd geziene Amsterdammertjes meepakt...

Verder niets dan lof voor het binnenste van de Gran Coupé. Het dashboard, dat we al kennen uit de Coupé en de Cabriolet, maakt ook in de Gran Coupé goede sier. Het is - volgens goed BMW-gebruik - op de bestuurder gericht en oogt dankzij de centrale iDrive-bediening opgeruimd en strak, zonder saai te zijn. Afwerking en materiaalgebruik staan op grote hoogte, zoals je verwacht en ook mag verwachten in dit segment - de vanafprijs van 95 mille op het prijskaartje van de 'Sechser' is daar stevig genoeg voor. Even in perspectief: dat is zo'n 20 mille meer dan je voor een vergelijkbare CLS of A7 moet meenemen.



Alle registers open

Wetend dat ook dat dijken van auto's zijn, kun je wel nagaan dat de Gran Coupé voor grote uitdagingen staat. Een prijsverschil van 20 mille loop je immers niet zomaar



dicht. De aartsrivalen uit Stuttgart en Ingolstadt zijn simpelweg te goed om de Gran Coupé die ruimte wel te bieden en dus was BMW er alles aan gelegen om alle registers open te trekken, temeer omdat de rank gelijkende sedan ook de iets duurdere Porsche Panamera op de korrel heeft. Zo haalde BMW de techniek van haar topmodel - de 7 Serie - van stal en profiteert de Gran Coupé van de laatste technische snufjes en rijhulpjes uit de Beierse schappen.

Voor al dat lekkers laat BMW zich stevig betalen. 'Onze' 640i werd bijvoorbeeld met bijna 50 mille aan opties opgewaardeerd. Naast een M Sportpakket, comfortstoelen, B&O-audio en een panoramadak werd de toch al royale standaarduitrusting verder aangevuld met snufjes als een head-up-display, internetverbinding, adaptive cruise control en tal van andere rijassistenten. Opvallend is vooral de feilloze werking van dit alles. Zeker wanneer zulke noviteiten nog in hun kinderschoenen staan, willen ze nog wel eens meer tot last dan tot lust zijn en daardoor de comfortbeleving verstoren. Aan de automobiele top is dat uiteraard not done en daar zijn ze zich in München gelukkig goed van bewust.



Aangenaam verblijven

Een eigen klimaatregeling en elektrisch te bedienen zonnerollos zorgen dat het ook op de tweezits achterbank aangenaam verblijven is. Dankzij de onderhuidse verwantschap aan de welgemanierde 7 Serie hoef je je plek achterin de Gran Coupé bovendien niet met duizeligheid en door elkaar geschudde ledematen te bekopen. Dat vraagt gelukkig geen noemenswaardige offers van het rijplezier, want dat biedt de vierdeurs 6 Serie nog altijd als een echte BMW. De auto stuurt heerlijk communicatief en gaat als op rails de bocht door. Pas wanneer je in snelle bochten het gaspedaal hield stevig tegen de bodem drukt, begint het hoge gewicht z'n tol te eisen en wordt het de imposante neus allemaal wat teveel van het goede.

Onderdeel van de High Executive is het adaptieve onderstel, waarmee je met een druk op de knop het karakter van de Gran Coupé instelt. De Gran Coupé past zich



uitstekend aan, zonder overdreven stug of week te worden. Ere wie ere toekomt: dat de 6 uitblinkt uit in elke discipline is een prestatie van formaat, zeker voor een auto met zoveel body. Daarmee is de koek nog niet op: wie ook Integral Active Steering (€ 2.132 euro) bestelt, wordt dankzij meesturende achterwielen op nóg meer precisie getrakteerd. Met al die snufjes blijft er maar weinig te wensen over als het om rijplezier gaat.

Ook de aandrijflijn maakt veel indruk. De zes-in-lijn is door de twin-scroll-turbo al vroeg bij de les en heeft weinig moeite om de 640i op snelheid te krijgen. Al bij 1.300 rpm staat de volledige 450 Nm aan koppel paraat, genoeg om in 5,4 tellen naar de 100 km/h te sprinten. Vingervlug, maar ongemerkt gaat BMW's bejubelde achttraps automaat daarbij door z'n verzetten heen. Toeren maken is geen must, dus blijft het aangenaam rustig aan boord en is het verbruik de lachende derde. In de sportieve rijmodi klimt de drieliter wat hoger in de toeren en reageert 'ie net even feller op het gas. Dat de onvervalste zescilinderroffel zich dan ook beter laat horen, is misschien nog wel het beste excuus om af en toe de Sport-knop in te drukken.



Zesjescultuur

De tijd dat de CLS en de A7 ongehinderd de lakens konden uitdelen lijkt met de komst van de 6 Serie Gran Coupé definitief voorbij. Zesjescultuur wordt in de upper class genadeloos afgestraft en dus trok BMW alle registers open om de Gran Coupé klaar te stomen voor de confrontatie met beide landgenoten. En het moet gezegd: BMW lijkt er op alle fronten helemaal klaar voor. De sportief-elegante Gran Coupé verenigt het comfort van een 7 Serie en het rijplezier en de uitstraling van de sportievere 6 Serie Coupé op uitmuntende wijze in één auto. Daarbij kun je de Gran Coupé zelfs luxueus aankleden dat zelfs 'koning' 7 Serie op z'n hoede moet zijn. Keerzijde is wel dat dat flink in de papieren kan lopen. Exclusiviteit heeft nu eenmaal z'n prijs en op die regel vormt de Gran Coupé geen uitzondering.



Plus

- + Fraaie verschijning
- + Uitgebalanceerde aandrijflijn
- + Uitrustingsmogelijkheden

Min

- Aan de prijs
- Hoog gewicht
- Lastig te overzien