

# La nouvelle BMW Série 6 Coupé. La nouvelle BMW Série 6 Cabriolet. Table des matières.



<b>1. Fiche signalétique.</b> .....	3
<b>2. Authentiques, avancées, grand tourisme. La nouvelle BMW Série 6 Coupé. La nouvelle BMW Série 6 Cabriolet. (Résumé).....</b>	7
<b>3. Fascination BMW Série 6 : la personnalité découle de la tradition. ....</b>	21
<b>4. Style : mise en scène raffinée du dynamisme. ....</b>	28
<b>5. Ensemble mécanique : la puissance magistrale avec une richesse nouvelle. ....</b>	34
<b>6. Liaisons au sol, aides à la conduite et sécurité : des innovations faisant de la conduite une belle expérience. ....</b>	42
<b>7. Dotation : l'exclusivité sous sa forme la plus moderne. ....</b>	50
<b>8. Fiches techniques. ....</b>	56
<b>9. Dimensions extérieures et intérieures. ....</b>	60
<b>10. Caractéristiques de puissance et de couple. ....</b>	64

# 1. Fiche signalétique.



- Réédition des deux variantes de modèles BMW Série 6 Coupé et BMW Série 6 Cabriolet convoitées dans le monde entier et construites à plus de 75 500 exemplaires ; affermissement du coupé dans sa position de 2+2 places à la pointe de la technique et du dynamisme dans le segment de luxe ; renforcement des traits de caractère exclusifs, modernes et sportifs du cabriolet.
- BMW Série 6 comme réinterprétation authentique et évolution avancée de la tradition de la grand tourisme, ancrage du concept automobile dans une histoire septuagénaire marquée par des coupés et cabriolets du segment de luxe alliant succès sportif, leadership technique et création de style.
- Accentuations subtiles du design extérieur pour corroborer les qualités sportives du coupé et du cabriolet ; maintien du style sculptural souvent primé avec ses lignes circonférentielles, ses surfaces aux transitions fluides et sa silhouette dynamique et élancée ; parachèvement de la ligne harmonieuse grâce à des détails finement retouchés sur les parties avant et arrière.
- Touches de fraîcheur à l'intérieur grâce au remodelage ciblé de certains éléments de commande et à de nouvelles associations de matériaux et de couleurs ; bouton multicommandes iDrive, boutons rotatifs pour la commande de la climatisation et du système audio, ouvrants de portes et bouton d'ouverture de la boîte à gants affichant une nouvelle qualité de matériau haut de gamme ; bandeaux décoratifs et garnitures arborant de nouvelles teintes ; sellerie cuir de la BMW Série 6 Cabriolet en technologie SunReflective réduisant l'échauffement par le soleil.
- Huit cylindres de 4,8 litres d'une puissance de 270 kW (367 ch) et d'une efficacité accrue en guise de motorisation de pointe des nouvelles BMW 650i Coupé et BMW 650i Cabriolet ; six cylindres en ligne de 3,0 litres de conception nouvelle à injection directe essence (High Precision Injection) en mélange pauvre pour les nouvelles BMW 630i Coupé et BMW 630i Cabriolet ; mise en pratique parfaite de la stratégie BMW EfficientDynamics sur toutes les variantes de moteur, Brake Energy Regeneration, commande de périphériques en fonction du besoin, système de direction avec pompe d'assistance Varioserv, différentiel arrière à gestion thermique optimisée pour réduire les pertes par frottement, témoin de passage des rapports, réduction de la

consommation de jusqu'à 5 pour cent (huit cylindres), voire de jusqu'à 15 pour cent (six cylindres) par rapport aux modèles précédents, rapport unique entre puissance et sobriété dans cette catégorie de moteurs.

- Premier et seul diesel du segment, BMW 635d Coupé et BMW 635d Cabriolet animées par le six cylindres en ligne diesel de 3,0 litres ; la troisième variante de modèle souligne les qualités longues distances et le naturel sportif de la BMW Série 6 en faisant preuve d'une efficacité exceptionnelle et de reprises hors classe ; six cylindres en ligne diesel de 3,0 litres le plus puissant et le plus sportif au monde se distinguant par le Twin Turbo variable, un carter tout aluminium et une injection à rampe commune de la troisième génération ; puissance maxi. : 210 kW (286 ch), couple maxi. : 580 Newtons-mètres.
- Boîte automatique sport à six rapports de conception nouvelle (de série sur la BMW 635d), dynamisme de commande inégalé, réactions et passages des rapports ultrarapides, transmission directe, palettes de commande au volant, touche sport pour activer des passages de rapports encore plus rapides, adapter la progressivité de l'accélérateur et la loi de la fonction Servotronic sur la direction standard.
- Sélecteur de vitesse électronique de la nouvelle boîte automatique sport présentant des qualités fonctionnelles, ergonomiques et optiques uniques en leur genre ; système de commande iDrive enrichi de huit touches d'appel favorites à programmation libre.
- BMW Série 6 en tant que vitrine technologique pour des innovations concernant le dynamisme, la sécurité et le confort ; pour la première fois avec éclairage directionnel adaptatif et faisceau à portée et répartition variables ; seule automobile de son segment à pouvoir recevoir les systèmes suivants : régulateur de vitesse avec fonction de freinage, régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go pour régler la distance dans une circulation fluide et à la vitesse du pas, alerte de dérive avec signal vibratoire dans le volant, affichage tête haute, BMW Night Vision et assistant pleins phares, système de navigation à graphisme optimisé et saisie vocale du type mots entiers, système audio haut de gamme BMW Individual.
- Train de roulement de construction légère avec essieu avant en aluminium à jambes de suspension à double articulation et tirants et essieu arrière du type Integral IV en aluminium, contrôle dynamique de la stabilité (DSC) enrichi, système de freinage haut de gamme particulièrement performant et précis, Dynamic Drive avec barres anti-roulis actives, direction active, indicateur continu de l'usure des garnitures de frein, indicateur de dégonflage, pneus antidéjantage du type runflat.

- Appuie-tête actifs pour réduire le risque de blessures en cas de chocs arrière complétant le dispositif de sécurité passive destiné à protéger les occupants ; ceintures de sécurité à trois points et enrouleur automatique sur toutes les places, airbags frontaux à déclenchement auto-adaptatif, airbags latéraux ; BMW Série 6 Coupé avec des airbags protège-tête couvrant une grande surface, BMW Série 6 Cabriolet avec protection anti-retournement pilotée pour activer les arceaux de sécurité derrière les sièges arrière.

- Variantes de moteur disponibles sur la BMW Série 6 Coupé :  
BMW 650i : huit cylindres à essence à distribution VALVETRONIC et double VANOS, cylindrée : 4 799 cm<sup>3</sup>, puissance : 270 kW (367 ch) à 6 300 tr/mn, couple maxi. : 490 Newtons-mètres à 3 400 tr/mn, accélération (0 à 100 km/h) : 5,1 secondes, vitesse maxi. : 250 km/h, consommation moyenne selon le cycle européen : 11,7 litres/100 kilomètres (boîte automatique sport : 10,5 litres).

BMW 630i : six cylindres en ligne à essence à injection directe de la deuxième génération (High Precision Injection), cylindrée : 2 996 cm<sup>3</sup>, puissance : 200 kW (272 ch) à 6 700 tr/mn, couple maxi. : 320 Newtons-mètres entre 2 750 et 3 000 tr/mn, accélération (0 à 100 km/h) : 6,2 secondes, vitesse maxi. : 250 km/h, consommation moyenne selon le cycle européen : 7,9 litres/100 kilomètres (boîte automatique sport : 7,7 litres).

BMW 635d : six cylindres en ligne diesel à injection à rampe commune et Twin Turbo variable (VTT), cylindrée : 2 993 cm<sup>3</sup>, puissance : 210 kW (286 ch) à 4 400 tr/mn, couple maxi. : 580 Newtons-mètres entre 1 750 et 2 250 tr/mn, accélération (0 à 100 km/h) : 6,3 secondes, vitesse maxi. : 250 km/h, consommation moyenne selon le cycle européen : 6,9 litres/100 kilomètres.

- Variantes de moteur disponibles sur la BMW Série 6 Cabriolet :  
BMW 650i : huit cylindres à essence à distribution VALVETRONIC et double VANOS, cylindrée : 4 799 cm<sup>3</sup>, puissance : 270 kW (367 ch) à 6 300 tr/mn, couple maxi. : 490 Newtons-mètres à 3 400 tr/mn, accélération (0 à 100 km/h) : 5,5 secondes, vitesse maxi. : 250 km/h, consommation moyenne selon le cycle européen : 12,6 litres/100 kilomètres (boîte automatique sport : 10,9 litres).

BMW 630i : six cylindres en ligne à essence à injection directe de la deuxième génération (High Precision Injection), cylindrée : 2 996 cm<sup>3</sup>,  
puissance : 200 kW (272 ch) à 6 700 tr/mn,  
couple maxi. : 320 Newtons-mètres entre 2 750 et 3 000 tr/mn,  
accélération (0 à 100 km/h) : 6,7 secondes, vitesse maxi. : 250 km/h,  
consommation moyenne selon le cycle européen :  
8,3 litres/100 kilomètres (boîte automatique sport : 8,1 litres).

BMW 635d : six cylindres en ligne diesel à injection à rampe commune et Twin Turbo variable (VTT), cylindrée : 2 993 cm<sup>3</sup>,  
puissance : 210 kW (286 ch) à 4 400 tr/mn,  
couple maxi. : 580 Newtons-mètres entre 1 750 et 2 250 tr/mn,  
accélération (0 à 100 km/h) : 6,6 secondes, vitesse maxi. : 250 km/h,  
consommation moyenne selon le cycle européen :  
7,2 litres/100 kilomètres.



## 2. Authentiques, avancées, grand tourisme. La nouvelle BMW Série 6 Coupé. La nouvelle BMW Série 6 Cabriolet. (Résumé)

Deux voitures de rêve s'élançant pour le prochain tour. Grâce à des retouches ciblées sur la ligne caractéristique, à un intérieur peaufiné sur des détails sélectionnés et valorisé par de nouvelles touches de couleur ainsi qu'à des innovations sur les moteurs, la transmission et les systèmes d'aide à la conduite et de sécurité, les nouvelles BMW Série 6 Coupé et BMW Série 6 Cabriolet gagnent encore en attrait. Pleins d'assurance de par leur style et leur technique à la pointe du progrès, les deux modèles réussissent à incarner avec authenticité le naturel d'un grand tourisme tout en lui donnant une nouvelle interprétation moderne. La principale nouveauté sous le capot : pour la première fois, un diesel veille aux reprises et à la sobriété sur une automobile de ce segment. Le six cylindres en ligne diesel de 3,0 litres le plus puissant au monde confère à la BMW Série 6 un dynamisme efficace s'exprimant d'une manière particulièrement impressionnante. Les moteurs à essence bénéficient, eux aussi, de vastes mesures d'optimisation du comportement à la consommation et à l'émission, dont entre autres l'injection directe du type High Precision Injection sur le six cylindres en ligne ainsi que la récupération de l'énergie libérée au freinage et la commande de certains périphériques en fonction du besoin. La nouvelle boîte automatique sport à six rapports s'aligne également de manière idéale sur le caractère de la BMW Série 6. Elle autorise des balades sereines dans le confort tout en offrant à tous moments la possibilité de convertir la puissance concentrée en des accélérations impétueuses.

Style et sport – voilà les disciplines que la BMW Série 6 maîtrise à merveille : soit comme un coupé sport élégant dans la meilleure tradition grand tourisme, soit comme un cabriolet de luxe dynamique à bord duquel les occupants peuvent savourer le vent avec un plaisir inégalé. Les deux modèles marient leurs points forts avec l'aptitude au quotidien convaincante d'une 2+2 places spacieuse.

Le coupé et le cabriolet de la BMW Série 6 incarnent une tradition de pas moins de 70 ans reflétant la fascination de la mobilité et du succès dans la course. Des automobiles comme la BMW 327/28 Coupé, la BMW 3200 CS, la BMW 3.0 CSi ou encore la BMW Série 6 de la première génération sont l'image de ce mélange sans pareil d'élégance et de sportivité dédiée à la compétition, qui est depuis longtemps typique de BMW. L'histoire du plaisir à la fois exclusif et dynamique de la conduite à ciel ouvert est marquée, quant à

elle, par la BMW 327 Cabriolet, la BMW 335 Cabriolet et la BMW 503 Cabriolet. Toutes ces automobiles ont fixé des jalons tant techniques que stylistiques dans la construction automobile et produit un effet durable sur le développement de la marque et de ses produits.

Aujourd'hui, la BMW Série 6 assume également un rôle primordial dans le portefeuille des produits de la marque. Elle est un baromètre de la force d'innovation et l'expression du progrès technique tout en déclenchant le contact avec une cible particulièrement exigeante. Les véhicules de cette catégorie permettent en effet une interaction particulièrement active entre un constructeur automobile et sa clientèle. Les automobilistes optant pour une BMW Série 6 Coupé ou une BMW Série 6 Cabriolet manifestent ainsi délibérément leur préférence pour la marque BMW et montrent en même temps leur affinité marquée avec les innovations techniques, la qualité de grand prestige et le style individuel. Ce qui fait qu'ils se penchent de manière intense sur le produit et ses détails non seulement avant, mais aussi après l'achat. Quelles qu'elles soient, les nouveautés résistant au jugement de cette clientèle critique ont le potentiel pour définir le progrès de toute la marque. Il en résulte une fonction pilote que la BMW Série 6 se voit attribuée non seulement dans le domaine du design, mais aussi pour le système de commande, les fonctions de confort, la technique du châssis et les aides à la conduite.

Un score de plus de 75 500 voitures construites en un peu plus de trois ans seulement prouve de manière éclatante que la marque a entièrement réussi à renouer avec la tradition des modèles de grand tourisme haut de gamme. Sur ce segment que de nombreuses représentantes de haut rang se disputent avec acharnement, la BMW Série 6 occupe, en termes d'immatriculations, la deuxième place parmi les voitures de sport de grand luxe. D'emblée, elle a ainsi distancé nettement toutes les concurrentes disposant de qualités de polyvalence comparables.

### **Indéniablement dynamique : de nouvelles touches de style extérieur.**

Ce n'est pas qu'avec ses moteurs que la nouvelle BMW Série 6 incarne cette force d'innovation grâce à laquelle la marque occupe une position de pointe dans le contexte concurrentiel. La ligne du coupé et du cabriolet atteint, elle aussi, un niveau de qualité que seul le processus de développement appliqué au sein du BMW Group permet de réaliser. Alors que les motoristes profitent de l'art de l'ingénierie né d'une expérience de longue date pour accroître sans cesse le dynamisme efficace grâce à des technologies toujours nouvelles, le succès du style BMW repose sur une interprétation avant-gardiste des valeurs traditionnelles de la marque, qui fait preuve d'une créativité éblouissante. L'allure de la BMW Série 6 est le reflet authentique des caractères d'une automobile hautement dynamique et raffinée pouvant se vanter d'une qualité sublime et d'une technique avancée.

Le look convaincant et cohérent jusque dans le détail est déterminé en premier lieu par les formes sculpturales. De par leur extérieur, le coupé et le cabriolet se présentent comme d'un seul jet. Sans la moindre discontinuité, les lignes caractéristiques de la BMW Série 6 créent un lien harmonieux entre l'avant, les flancs et l'arrière. Les surfaces généreuses au galbe musclé composent également une image harmonieuse. Quelle que soit la perspective de l'observateur, elles traduisent l'élégance sportive d'une façon particulièrement dynamique. Grâce à ce langage des formes, la BMW Série 6 Coupé s'est établie comme une interprétation moderne et innovante des concepts de grand tourisme classiques. De la même manière, le design de la BMW Série 6 Cabriolet fait de cette voiture un symbole du plaisir de la conduite sportive et élégante à ciel ouvert.

### **Puissance et prestance sous tous les angles.**

Sur la nouvelle BMW Série 6, les messages élémentaires du style se voient accentués dans le détail, par des retouches ciblées. Le peaufinage met encore mieux en relief le caractère sculptural en vue tant avant et arrière que de profil. Les qualités sportives de la BMW Série 6 sont également soulignées. Le coupé et le cabriolet respirent désormais encore plus de puissance et de prestance. Sur la proue, les lignes marquantes prenant naissance aux montants avant pour parcourir tout le capot moteur et converger vers les naseaux BMW en formant un fléchage dynamique, sont reprises par les lames plus modelées dans la prise d'air inférieure. Cette dernière est plus large que sur la devancière. En bas, elle est délimitée par une ligne de lumière accentuant encore plus la voie large de la voiture. Les clignotants redessinés émettent désormais leurs signaux à l'aide d'unités de leds à effet cristallin. Avec leurs contours marquants, les optiques avant confèrent un regard concentré au visage de la BMW Série 6, alors qu'une nouvelle technique d'éclairage crée un surplus de brillance. Les phares ronds doubles bi-xénon de série sont abrités derrière du verre clair. Leurs anneaux en couronne offrent désormais la possibilité d'utiliser l'éclairage du jour selon l'interprétation propre à BMW.

Avec son long empattement, son long capot moteur, sa verrière reculée et sa ligne de toit basse filant dans un galbe doux vers l'arrière, la BMW Série 6 présente les proportions d'un coupé classique. Grâce à la conception unique de sa capote pliante aux extrémités en forme de foil, la silhouette élancée et dynamique trouve aussi toute son expression sur la BMW Série 6 Cabriolet. La ligne de lumière sur le bas de caisse, qui a gagné en volume et souligne ainsi encore plus le naturel sportif de la voiture, est plus prononcée sur la nouvelle BMW Série 6. Les nouvelles peintures métallisées, bleu abyssal et gris espace, ainsi que trois nouvelles jantes en alliage léger multiplient les possibilités de parfaire l'élégance sportive de la nouvelle voiture selon les préférences de chacun.

Les modifications apportées à la partie arrière font harmonieusement évoluer l'idée des lignes continues faisant le tour de toute la voiture. La partie du capot de coffre qui se trouve en dessous du béquet intégré est désormais plus concave et moins verticale, ce qui ne dynamise pas seulement la vue d'ensemble, mais accentue aussi les contrastes entre lumière et ombre et fait paraître toute la partie arrière plus basse. Sur le coupé comme sur le cabriolet, le troisième feu stop est désormais intégré dans le béquet aérodynamique. La structure intérieure des optiques arrière s'est également vue adapter à la ligne générale, toutes les sources lumineuses sont constituées par des ensembles de leds. L'harmonie de la ligne du capot du coffre, des optiques arrière et des réflecteurs arrière a également été amplifiée. La ligne marquée par le bord inférieur du béquet passe dans un mouvement descendant vers l'extérieur où elle est reprise par le contour extérieur des optiques arrière. Poursuivant son mouvement descendant en retraçant la forme des optiques, elle retourne vers l'intérieur pour se fondre dans le contour des réflecteurs bas, plus allongés.

### **Typiquement BMW Série 6 : harmonie entre extérieur et intérieur.**

Le dynamisme de la ligne extérieure mis en scène avec style et élégance se retrouve aussi dans l'habitacle de la BMW Série 6. En analogie avec l'allure extérieure, l'esprit d'une «harmonie dynamique» s'exteriorise par des lignes sobres et fluides et des surfaces pleines de tonus. C'est ainsi que l'auvent situé sous le pare-brise se prolonge optiquement par un mouvement énergétique dans les portières droite et gauche pour y encadrer les accoudoirs. Le conducteur et son passager avant se trouvent entourés de formes tendues qui réapparaissent aussi sur la console centrale prolongée jusqu'aux sièges arrière. Le prestige et le style élégant de l'intérieur sont ainsi aussi visibles que perceptibles. L'affinement de la qualité des matériaux utilisés pour certaines commandes arborant le nouveau look chrome gris perle ainsi que de nouvelles couleurs pour les bandeaux intérieurs et les garnitures accroissent encore l'exclusivité de la nouvelle BMW Série 6. En alternative à la finition standard, des bandeaux décoratifs en érable madré, bouleau foncé ou aluminium à polissage longitudinal intensifient encore l'allure haut de gamme de l'intérieur, en lui conférant au choix une note de style élégant ou de technicité avancée. La dotation optionnelle avec du cuir Pearl exclusif habillant aussi les accoudoirs, les poignées de porte et la console centrale, est désormais aussi disponible en rouge château et en marron sellier, une nouvelle couleur dans le nuancier.

Combinant le cuir et le chrome gris perle, le bouton iDrive arbore le même look que les nouveaux boutons de commande rotatifs – un détail qui renforce encore l'impression d'ensemble harmonieuse. Sa bague en caoutchouc dur est bien en mains et facilite ainsi la commande précise

du système. Pour une commande encore plus intuitive, le système iDrive de la nouvelle BMW Série 6 s'est enrichi de huit touches d'appel dites favorites à programmation libre, permettant d'accéder directement à des fonctions présélectionnées.

### **Les moteurs : dynamisme accru, efficacité accrue – et pour la première fois un diesel.**

Toute position de pointe produit un effet phare. Une fois de plus, la BMW Série 6 répond aussi à cette mission dans le domaine de la motorisation. Son caractère d'avant-garde se manifeste en effet aussi dans la mise en pratique de la stratégie BMW EfficientDynamics, inédite dans cette catégorie automobile. Partie intégrante du développement des moteurs chez BMW, les mesures prises pour réduire la consommation et les émissions font tout logiquement leur entrée sur les huit cylindres et les six cylindres animant la BMW Série 6.

Par ailleurs, BMW propose désormais un moteur diesel tant pour le coupé que pour le cabriolet – une première dans ce segment automobile. C'est le six cylindres en ligne diesel de 3,0 litres le plus puissant et le plus sportif au monde qui confère maintenant un débit de puissance et une efficacité sans pareils à ces deux voitures particulièrement convoitées. Sous le capot des BMW 635d Coupé et BMW 635d Cabriolet, ce groupe disposant d'un carter tout aluminium, d'un Twin Turbo variable (VTT) et d'une injection à rampe commune de la troisième génération puise une puissance de 210 kW (286 ch) et un couple maximal de 580 Newtons-mètres dans sa cylindrée de 3,0 litres. Son poids étonnamment bas pour un diesel de cette catégorie de puissance profite tant à l'efficacité qu'à l'agilité de la BMW Série 6.

Le système VTT – on parle aussi de suralimentation bi-étage – comprend deux turbocompresseurs de taille différente. A bas régimes, c'est d'abord le petit turbo qui entre en action. Grâce à son faible moment d'inertie, il déploie son effet dopant sans délai, au moindre enfoncement de l'accélérateur. Au fur et à mesure que le régime augmente, il est doublé par le deuxième turbocompresseur plus grand. De cette manière, le couple maxi. est atteint dès 1 750 tr/mn. La puissance maximale du moteur est délivrée à 4 400 tr/mn.

Ce diesel de hautes performances révèle son naturel sportif au sprint de zéro à 100 km/h que la BMW 635d Coupé parcourt en 6,3 secondes et la BMW 635d Cabriolet en 6,6 secondes. La vitesse maximale des deux modèles est bridée à 250 km/h par l'électronique. De par sa consommation moyenne de 6,9 litres pour le coupé et de 7,2 litres pour le cabriolet, déterminée selon le cycle de conduite européen, la BMW 635d se pose en référence dans son segment sur le plan de l'efficacité. L'augmentation de

l'autonomie qui en résulte, le coupé pouvant effectuer jusqu'à 1015 kilomètres avec un plein et le cabriolet jusqu'à 970, renforce l'aptitude aux longues distances – un trait distinctif traditionnel de toute grand tourisme.

### **Souveraineté inégalée : le huit cylindres animant la BMW Série 6.**

Incarnation même du déploiement souverain de la puissance, un huit cylindres coiffe aussi la gamme des moteurs proposés pour la nouvelle BMW Série 6. Le 4,8 litres animant la BMW 650i Coupé et la BMW 650i Cabriolet, fournit 270 kW (367 ch) à un régime de 6 300 tr/mn et délivre un couple maximal de 490 Newtons-mètres à 3 400 tr/mn. Le moteur ultramoderne en aluminium est doté de la distribution VALVETRONIC évitant tout étranglement, du calage variable des arbres à cames d'admission et d'échappement double VANOS ainsi que d'une ligne d'admission biflux pilotée. Grâce à ces raffinements techniques, à une gestion moteur reréglée et à de vastes mesures destinées à abaisser la consommation, le huit cylindres n'impressionne pas seulement par un grand silence de fonctionnement, une énorme spontanéité et une caractéristique de couple corsée, mais aussi par une sobriété élevée et des émissions réduites.

La nouvelle BMW 650i Coupé s'élance en 5,1 secondes de l'arrêt à 100 km/h. Avec un chrono de 5,5 secondes, le cabriolet affiche, lui aussi, le potentiel d'accélération d'une sportive de haut niveau. La gestion électronique limite la vitesse maximale des deux modèles à 250 km/h. La consommation moyenne déterminée selon le cycle de conduite européen est de 11,7 litres aux 100 kilomètres pour le coupé et de 12,6 litres pour le cabriolet. Par rapport à leurs aînés, cela représente une baisse de jusqu'à 5 pour cent. Dans cette catégorie de puissance, on enregistre donc également une nouvelle progression dans le sens de la stratégie BMW EfficientDynamics.

### **Innovant : six cylindres en ligne à injection High Precision Injection.**

Le moteur de 3,0 litres à carter en magnésium et aluminium qui anime la BMW 630i représente le dernier état de l'art dans le domaine des six cylindres. Son innovation essentielle : la High Precision Injection, une injection directe essence de la deuxième génération qui permet le fonctionnement économique en mélange pauvre sur une large plage de charge, y compris les régimes supérieurs, et abaisse ainsi nettement la consommation dans la circulation au quotidien. Ce résultat est atteint grâce à des injecteurs piézo-électriques d'un nouveau type placés entre les soupapes et injectant le carburant à proximité directe de la bougie. Comme d'autres mesures réductrices de la consommation, l'injection directe en mélange pauvre est le fruit de la stratégie BMW EfficientDynamics, dont les résultats sont mis en pratique successivement sur toutes les séries de modèles de la marque.

Sur les nouvelles BMW 630i Coupé et BMW 630i Cabriolet, le six cylindres actuellement le plus moderne délivre une puissance de 200 kW (272 ch), soit 10 kilowatts de plus que le moteur précédent à préparation conventionnelle du mélange. Son couple culmine à 320 Newtons-mètres. Pour abattre le zéro à 100 km/h, le coupé se contente de 6,2 secondes et le cabriolet de 6,7. Les deux voitures voient leur vitesse maximale bridée par l'électronique. La consommation moyenne relevée selon le cycle de conduite européen s'établit à 7,9 litres aux 100 kilomètres sur le coupé et à 8,3 litres sur le cabriolet, soit une baisse de jusqu'à 15 pour cent par rapport aux devanciers pourtant déjà très efficaces.

### **Consommation et émissions optimisées sur tous les modèles.**

Tout un bouquet de mesures prises sur la périphérie des moteurs contribue à réduire la consommation et, par là, à augmenter leur efficacité. Ainsi par exemple la fonction de récupération de l'énergie libérée au freinage, Brake Energy Regeneration, instaure sur toutes les variantes de la nouvelle BMW Série 6 une gestion intelligente des flux d'énergie qui concentre la production de courant pour le réseau de bord sur les phases de décélération et de freinage. Pour favoriser une conduite économique, les variantes à boîte mécanique de la nouvelle BMW Série 6 comportent de plus un témoin de passage.

D'autres mesures déploient leur effet sans intervention du conducteur. Ainsi, la courroie du compresseur de la climatisation est munie d'un embrayage. Dès que la climatisation est coupée, le compresseur est ainsi automatiquement désaccouplé. Outre le confort acoustique, les volets d'air de refroidissement s'ouvrant et se fermant en fonction de la situation de conduite, optimisent surtout l'aérodynamique des BMW 635d Coupé et BMW 635d Cabriolet. Grâce à la pompe électrique du liquide de refroidissement, la gestion thermique du six cylindres en ligne de la BMW 630i adapte la puissance de refroidissement au besoin réel, indépendamment du régime moteur. La pompe Varioserv de l'assistance à la direction équipant toutes les variantes de la nouvelle BMW Série 6 est asservie au besoin et, donc, d'une gestion particulièrement efficace.

### **Nouvelle boîte automatique sport à palettes au volant.**

Sur la nouvelle BMW 630i et la nouvelle BMW 650i, une boîte mécanique à six rapports transmet la puissance du moteur aux demi-arbres et aux roues arrière. En alternative à cette boîte de série, elles peuvent recevoir une nouvelle boîte automatique sport à six rapports qui fait partie de la dotation standard de la nouvelle BMW 635d. Elle satisfait les exigences de confort les plus élevées à la meilleure manière d'un grand tourisme et, grâce à ses réactions et à ses passages de rapports ultrarapides ainsi qu'à une transmission très directe du couple, elle répond aussi au souhait d'une conversion dynamique de la puissance du moteur en plaisir au volant.

La boîte automatique sport se commande au moyen d'un sélecteur électronique. Pour activer la sélection manuelle des rapports, il suffit d'une petite impulsion pour amener le sélecteur de la position D sur l'axe gauche de la coulisse. Le conducteur peut alors passer les rapports de manière séquentielle à l'aide soit du sélecteur soit des palettes au volant. Il peut aussi activer le mode manuel en actionnant une des deux palettes. Lorsque le conducteur appuie sur la touche sport logée derrière le sélecteur, il bénéficie de changements de vitesses encore plus dynamiques et plus rapides. L'activation de la touche sport module aussi la progressivité de l'accélérateur et, associée à la direction de série, la loi de la fonction Servotronic afin de créer des conditions optimales pour des accélérations dynamiques.

### **Des innovations bénéficiant à la joie au volant, à la sécurité et au confort.**

Dynamisme accru, sécurité accrue, confort accru – avec sa dotation standard bien nantie et de nombreux autres composants high-tech proposés en option, la BMW Série 6 offre le plaisir de conduire sous une forme fascinante et infiniment exclusive. Elle montre sa position de leader technologique quant aux fonctions de confort, aux liaisons au sol et aux aides à la conduite d'une manière impressionnante, et ressemble en cela à la BMW Série 7. C'est ainsi que le coupé et le cabriolet reflètent à la perfection la force d'innovation inhérente à la marque BMW.

### **Un train de roulement tout aluminium favorisant agilité, sécurité et confort.**

Le coupé comme le cabriolet de la BMW Série 6 se distinguent par un comportement routier fascinant par ses réactions sportives tout en assurant une maîtrise de tous les instants. Grâce aux moteurs puissants, à la propulsion, à la répartition équilibrée des charges sur essieux et au train de roulement tout aluminium moderne, l'agilité, la sécurité et le confort sont assurés dans toute situation de conduite. Sur le train de roulement, le principe de la construction légère intelligente se traduit par une stabilité maximale pour un poids réduit et une minimisation des masses non suspendues.

Sur les modèles de la BMW Série 6, les freins très performants à étriers flottants et disques ventilés sont à commande hydraulique. La gestion du système de freinage hautement efficace est désormais encore plus rapide et plus précise pour garantir une stabilité maximale et un rendement total. Le système de freinage haut de gamme équipant la BMW Série 6 brille de plus par son faible poids. Adapté à la puissance particulièrement élevée du huit cylindres, il est conçu comme un système hautes performances sur la BMW 650i. Tous les modèles de la BMW Série 6 comprennent un indicateur continu de l'usure des garnitures de frein.

### **Aide à la conduite DSC à qualité de réglage optimisée.**

C'est avec une panoplie de fonctions que le contrôle dynamique de la stabilité DSC aide le conducteur à maîtriser sa BMW avec assurance et souveraineté. En premier lieu, le DSC s'oppose à la tendance au survirage ou au sous-virage en freinant les roues de manière ciblée ou en intervenant sur la gestion moteur. Le système intègre de plus l'antiblocage des roues ABS et l'antipatinage à régulation électronique ASC qui évite que les roues motrices ne s'emballent sur un revêtement glissant ou un sol meuble ; s'y ajoutent un assistant au freinage et le contrôle du freinage en courbe CBC (Cornering Brake Control). Les fonctionnalités comprennent aussi une compensation anti-fading évitant l'évanouissement des freins en cas de températures extrêmes des freins, une fonction freins secs optimisant la puissance de freinage sur le mouillé ainsi qu'un assistant au démarrage en côte qui permet de repartir sur une route en pente sans avoir recours au frein à main.

Sur la nouvelle BMW Série 6, l'assistant au freinage faisant partie des fonctionnalités du DSC a été interconnecté avec d'autres systèmes d'aide à la conduite. Associé au régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go disponible en option, les capteurs radar de ce système enregistrent très tôt tout besoin de décélération accru. Dans ce cas, le système de freinage est mis en alerte par abaissement des seuils de déclenchement de l'assistant de freinage hydraulique. De plus, grâce à la production immédiate de pression dans le système de freinage, les garnitures sont pré-positionnées sur les disques sans pour autant provoquer une décélération sensible. En cas de freinage d'urgence, cet ensemble de dispositions préalables permet d'atteindre nettement plus vite la puissance de freinage maximale. Il est ainsi possible de raccourcir nettement la distance d'arrêt et de constituer une marge de sécurité précieuse. Par ailleurs, le mode DTC (contrôle dynamique de la traction) qui est activé par pression sur une touche, permet de relever les seuils d'intervention du DSC. Ce mode optimisé pour la nouvelle BMW Série 6 augmente la motricité sur revêtement glissant et favorise ainsi la sportivité dans des situations de conduite hautement dynamiques.

### **Sécurité de série : pneus antidéjantage et indicateur de dégonflage.**

De série, les BMW 630i et BMW 635d évoluent sur des roues en alliage léger de 17 pouces. Sur la BMW 650i, les jantes en alliage léger de série sont des 18 pouces. Sur tous les modèles, les pneus de série sont du type antidéjantage. Même en cas de dégonflage total, ces pneus dits runflat permettent au conducteur de poursuivre au moins jusqu'au prochain garage. De plus, l'indicateur de dégonflage (RPA) vérifie en permanence la pression de gonflage des pneus et si la pression tombe de plus de 30 pour cent en dessous de la valeur idéale, il avertit immédiatement le conducteur par un signal optique sur le combiné d'instruments.

### **Uniques en leur genre : direction active et Dynamic Drive.**

Sur la BMW Série 6, la fonction Servotronic de la direction hydraulique à crémaillère fait partie de la dotation standard. Elle pilote l'assistance à la direction grâce à une loi asservie à la vitesse de la voiture. La direction active, unique dans le segment de la BMW Série 6 sur laquelle elle est proposée en option, augmente encore le confort de direction. Elle module la démultiplication de la direction de sorte que pour un même angle de braquage du volant, le braquage des roues est plus important aux vitesses inférieures qu'aux vitesses supérieures. Pour les manœuvres à petite vitesse, le conducteur doit ainsi déployer moins d'effort et tourner moins le volant. A vitesse soutenue par contre, cette direction facilite la tenue de cap précise. Le nouveau réglage de la direction se traduit par des sensations encore plus harmonieuses. Grâce à la régulation du taux de lacet, la direction active stabilise aussi la voiture en cas de freinage sur un revêtement inhomogène (adhérence asymétrique) en lançant un contrebraquage ciblé.

L'aide à la conduite optionnelle Dynamic Drive est une autre innovation s'inscrivant de manière idéale dans le naturel de la BMW Série 6. Sur l'essieu tant avant qu'arrière, ce système comprend une barre antiroulis active intégrant un vérin rotatif hydraulique. Ces barres permettent entre autres de compenser presque entièrement les mouvements de roulis apparaissant en virage ou en cas de changements de direction rapides. En cas de changement de file ou de manœuvre d'évitement, elles exercent de plus une influence ciblée sur le comportement propre de la voiture.

### **Régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go.**

Le régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go apporte un soutien inédit au conducteur. Le système innovant qui est désormais disponible en option sur les nouvelles BMW Série 6 dotées d'une boîte automatique, comprend un régulateur automatique de la distance permettant d'évoluer confortablement dans une circulation fluide sur autoroute ou route tout en veillant à une distance convenable par rapport au véhicule qui précède lorsque la circulation bouchonne et que la vitesse tombe. Lorsque la distance passe en dessous du seuil minimal prédéfini par le conducteur, le système adapte la vitesse à la situation donnée en intervenant sur la gestion moteur et en établissant la pression de freinage requise. Dès que la voie est dégagée, il réaccélère jusqu'à la vitesse présélectionnée. Si la situation routière l'exige, le système ralentit aussi automatiquement la voiture jusqu'à l'arrêt complet et la maintient dans cette position. La décélération maximale que le régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go commande est de 4 m/s<sup>2</sup>. Au cas où l'intervention du conducteur devient indispensable parce que le véhicule qui précède ralentit violemment, il y est invité par des signaux optiques et acoustiques.

### **Nouveauté : l'alerte de dérive avec signal vibratoire dans le volant.**

Pour aider le conducteur à rester vigilant, les nouvelles BMW Série 6 Coupé et BMW Série 6 Cabriolet reçoivent un système d'aide de conception nouvelle qui contribue à éviter les écarts involontaires de la voie empruntée. Appelée alerte de dérive, le système reconnaît tout écart du véhicule par rapport au tracé de la voie et en informe le conducteur par un signal discret, mais sensible là où la réaction est requise : au volant. Le système d'alerte de dérive comprend une caméra fixée sur le pare-brise au niveau du rétroviseur intérieur, un boîtier électronique assurant la comparaison des données et un générateur de signaux déclenchant la vibration dans le volant.

### **Nouveau : visibilité encore accrue grâce au faisceau d'éclairage à portée et répartition variables.**

Les systèmes d'aide à la conduite innovants permettent de réaliser une gestion particulièrement intelligente des phares bi-xénon de série sur la BMW Série 6. C'est ainsi que l'éclairage directionnel adaptatif disponible en option garantit un éclairage de la route suivant le tracé de celle-ci. La visibilité se voit de plus optimisée grâce à un faisceau à portée et répartition variables aussi en ligne droite. La commande innovante, lancée pour la première fois sur la BMW Série 6, est asservie à la vitesse de la voiture et permet d'agrandir automatiquement le champ de vision en modulant le faisceau lumineux. Ainsi par exemple, en mode urbain à des vitesses inférieures à 50 km/h, elle facilite l'identification d'objets se trouvant sur le côté gauche de la route en élargissant le faisceau. En mode autoroute, le champ de vision est agrandi par augmentation de la portée du faisceau et éclairage plus intense du côté gauche. Dans la plage des vitesses allant jusqu'à 70 km/h, l'activation des antibrouillards se traduit par un élargissement du faisceau lumineux et un éclairage plus intense de la zone proche. A vitesse supérieure, l'élargissement du faisceau se voit doublé d'une augmentation de sa portée.

De série, la commande automatique des codes allume ceux-ci dès que nécessaire, par exemple dans un tunnel ou à la tombée du jour. Le capteur de pluie, également de série, est un complément idéal à cette commande. Grâce à une mesure optique, il reconnaît automatiquement les précipitations et leur intensité et gère les essuie-glace en conséquence.

La BMW Série 6 est aussi la seule représentante de son segment à pouvoir se doter d'un assistant pleins phares. Ce système coupe automatiquement les feux de route lorsqu'il détecte un véhicule qui précède ou arrive en sens inverse ou que la route est suffisamment éclairée – comme par exemple en agglomération. Le système BMW Night Vision, proposé en option, accroît encore la sécurité lors des trajets nocturnes. Élément clé de ce

système unique en son genre : une caméra thermique qui saisit les personnes, les animaux ainsi que tout objet rayonnant de la chaleur à une distance de 300 mètres déjà sur la route et le bas-côté et envoie une image contrastée sur l'écran de contrôle utilisé aussi par le système de navigation.

Sur demande, la BMW Série 6 Coupé et la BMW Série 6 Cabriolet peuvent aussi se doter de l'affichage tête haute qui projette des informations importantes pour le conducteur, telles que la vitesse ou les indications de navigation, sur le pare-brise, dans le champ de vision direct du conducteur.

### **Confort et sécurité sur les quatre places.**

Des structures porteuses supportant des contraintes élevées, des zones de déformation programmées généreuses à l'avant comme à l'arrière, une protection antichoc latérale intégrée aux portes et aux panneaux latéraux arrière ainsi qu'un habitacle extrêmement rigide conservant sa fonction d'espace de survie même en cas de collision grave, forment la base de la sécurité passive exemplaire qui distingue la BMW Série 6. L'équipement sécuritaire de série comprend de plus des ceintures de sécurité à trois points et enrouleur automatique sur toutes les places ainsi que des airbags frontaux et latéraux. Sur la BMW Série 6 Coupé, des airbags protège-tête complètent le dispositif sécuritaire. La BMW Série 6 Cabriolet dispose, quant à elle, d'arceaux de sécurité antiretournement à déclenchement automatique. En cas de tonneau, ceux-ci jaillissent en quelques fractions de seconde d'un module logé derrière les appuie-tête arrière.

### **Des appuie-tête actifs protégeant encore mieux les occupants.**

En dotation standard, la BMW Série 6 Coupé et la BMW Série 6 Cabriolet possèdent des sièges avant à réglage électrique et triple fonction mémoire côté conducteur. Les sièges avant de la BMW Série 6 Cabriolet intègrent les ceintures de sécurité, et sur la BMW Série 6 Coupé, l'ancrage des ceintures est conçu de sorte à assurer une manipulation confortable de ce système de retenue. Les nouveaux appuie-tête actifs équipant les sièges avant augmentent encore le niveau de sécurité passive des deux modèles. Ces appuie-tête déploient leur effet protecteur en cas de choc arrière en se rapprochant automatiquement de la tête, prévenant ainsi une rotation ou la projection rapide de la tête vers l'arrière. Ils réduisent ainsi sensiblement le risque de blessure des vertèbres cervicales encouru par le conducteur et le passager avant. Pour atteindre cet effet, les appuie-tête se voient avancés de 60 millimètres et rehaussés de 40 millimètres dès que le boîtier électronique des airbags enregistre un impact sur la partie arrière de la voiture et envoie un signal d'activation pyrotechnique du système. A la réception du signal, deux ressorts se détendent pour positionner les parties capitonnées des appuie-tête. La tête des occupants avant est ainsi retenue rapidement et le brusque mouvement déclenché par l'énergie libérée dans l'impact est amorti.

### **Système de navigation et chaîne audio de grande classe.**

Le système de navigation Professional à nouveau optimisé est une option particulièrement raffinée de la dotation de confort disponible pour les nouvelles BMW Série 6 Coupé et Cabriolet. Il offre, entre autres, une représentation graphique plus fine sur l'écran de contrôle de 8,8 pouces. En fait partie aussi une nouvelle saisie vocale particulièrement fiable qui est l'apanage des automobiles BMW.

Des systèmes audio et fonctions télématiques haut de gamme permettent d'accroître encore le confort en voyage et le plaisir à bord de la nouvelle BMW Série 6. La nouvelle chaîne audio haut de gamme BMW Individual garantit un plaisir d'écoute hors du commun. La technologie Dirac Live, une technologie avant-gardiste de traitement des signaux, constitue le cœur du système. L'amplificateur numérique à 9 canaux avec processeur numérique des signaux (DSP) produit une puissance de sortie maximale de 825 watts ; associé aux haut-parleurs d'une qualité toute particulière, il fixe des références quant à la restitution du son. En plus de la connexion auxiliaire (AUX-In) de série, une interface USB destinée au branchement de sources audio externes est disponible en option. Il est ainsi possible d'intégrer aussi des lecteurs MP3, comme l'Apple iPod, dans le système audio et de les piloter à l'aide du bouton iDrive ou des touches multifonctions au volant.

Le programme multimédia est complété par le portail Internet mobile BMW Online et les services télématiques BMW Assist. Le menu Informations de BMW Online ne comprend pas seulement les actualités fournies directement par l'Agence de presse allemande (dpa), mais aussi le bulletin météo avec des prévisions pouvant tenir compte des besoins personnels du conducteur. Ainsi par exemple, le service «météo cabrio» permet de savoir si la sortie cheveux au vent programmée pour le lendemain avec la BMW Série 6 Cabriolet est probable ou s'il faut plutôt s'attendre à des averses dans la région. De plus, la nouvelle BMW Série 6 peut s'équiper des BMW TeleServices, grâce auxquels le BMW Group propose à ses clients des services universels, par exemple pour fixer les rendez-vous pour la révision du véhicule.

### **Sellerie cuir avec technologie SunReflective pour le cabriolet.**

Parmi les raffinements particuliers de la dotation de la BMW Série 6 Cabriolet, il faut compter une nuance de cuir de conception nouvelle pour les sièges et autres habillages intérieurs. Sur ce nouveau matériau, des pigments dits cool incorporés au cuir selon une méthode appelée technologie SunReflective, veillent à la réflexion des rayons infrarouges du soleil. Ils évitent ainsi avec efficacité le réchauffement excessif des assises dans la voiture décapotée. Sur les cuirs de couleur foncée, la différence de température peut atteindre 20 degrés centigrades par rapport à des cuirs conventionnels.

De concert avec le design caractéristique et le dynamisme impressionnant, la dotation tout aussi complète que variée exprime bien l'identité authentique et incomparable de la BMW Série 6. La nouvelle BMW Série 6 Coupé et la nouvelle BMW Série 6 Cabriolet entrent dans le cercle exclusif des automobiles qui satisfont dans tous les domaines aux exigences les plus élevées et donnent de nouvelles impulsions. De par la multitude de leurs qualités, les deux modèles se détachent nettement du peloton de leurs concurrentes respectives. Ils répondent ainsi à la vision idéale des automobilistes qui se sont adonnés au dynamisme raffiné du coupé grand tourisme offrant quatre places ou qui recherchent le plaisir exclusif de la conduite d'un cabriolet du segment de luxe pouvant, lui aussi, accueillir quatre personnes. Incarnant de manière crédible des valeurs modernes, parmi lesquelles il faut désormais non seulement compter la qualité inconditionnelle, l'élégance discrète et la grande aptitude au quotidien, mais aussi la sobriété convaincante de la BMW 635d, la BMW Série 6 jouit aussi d'une grande estime en dehors de son groupe cible traditionnel. L'impression positive que la BMW Série 6 donne sur la route, amplifie le plaisir de son conducteur de s'identifier avec sa voiture.

Le succès remporté jusqu'à ce jour par la BMW Série 6 montre à quel point elle répond tant à ses propres exigences qu'à celles des clients face à un coupé et à un cabriolet du très haut de gamme. Jusqu'à fin février 2007, 75 352 exemplaires de la BMW Série 6 avaient déjà quitté les chaînes de montage, dont 41 446 coupés et 33 906 cabriolets. Après trois ans seulement, la BMW Série 6 a atteint plus de 85 pour cent des ventes totales de sa devancière. Affichant un profil à nouveau affûté, les deux modèles réunissent donc toutes les conditions requises pour perpétuer la success story de la BMW Série 6.

### 3. Fascination BMW Série 6 : la personnalité découle de la tradition.



- **Sportive, agressive, avancée : des valeurs essentielles de la marque BMW définissent ses qualités de base.**
- **Toujours à la pointe de sa génération : le grand coupé signé BMW.**
- **Une dimension à part : le cabriolet de luxe voué au plaisir de la conduite à quatre.**

Créateurs de style, tournés vers l'avenir, authentiques : les modèles de la BMW Série 6 sont des personnalités fascinantes sur quatre roues.

La BMW Série 6 Coupé perpétue d'une manière particulièrement raffinée la tradition de voitures de sport couronnées de la marque et offre ainsi une interprétation moderne des concepts de grand tourisme classiques.

La BMW Série 6 Cabriolet s'est établie comme l'incarnation même du plaisir de la conduite hautement dynamique à bord d'une 2+2 places décapotable.

Avec la réédition des deux modèles, le profil individuel du coupé et du cabriolet se voit encore affûté. Subtilement retouchés, ces modèles affichent maintenant un style qui transmet encore plus clairement ses messages.

La gamme de leurs moteurs marie un dynamisme souverain à une efficacité au goût du jour – et ce, non seulement grâce au six cylindres en ligne diesel de 3,0 litres le plus puissant et le plus sportif au monde qui vient enrichir la gamme. De par les innovations en matière d'aides à la conduite et de sécurité, l'équipement souligne également le caractère d'avant-garde des nouvelles BMW Série 6 Coupé et BMW Série 6 Cabriolet.

Comme sur toute BMW, l'identité de la BMW Série 6 est caractérisée par la concordance totale de sa ligne avec les qualités qu'elle exprime. Dynamisme souverain, technique innovante et plaisir de conduire inaltéré – voilà les attraits des deux modèles. Et ce sont justement ces qualités que traduit le langage des formes sculptural du coupé et du cabriolet. L'esthétisme incomparable de la BMW Série 6 résulte de l'interprétation puissante et excitante dont témoigne sur le coupé et le cabriolet l'élégance du langage des formes BMW qui marque d'ailleurs aussi l'allure de la BMW Série 7 de son empreinte.

#### **Authentiques : look impressionnant, expérience de conduite envoûtante.**

Le traité de l'extérieur et de l'intérieur est exempt d'effets isolés, il convainc par son concept global. La première impression fait déjà attendre une automobile conciliant dynamisme et raffinement au plus haut niveau. La confirmation durable de cet effet par la technique du moteur et la dotation confère sa crédibilité à la BMW Série 6.

Une BMW Série 6 fait impression – au volant aussi. Son authenticité est le fruit d'un processus de développement au cours duquel les valeurs traditionnelles de la marque BMW ont joué un rôle déterminant. C'est avant tout le cas du dynamisme qui a son origine dans la construction de voitures vouées à la compétition sportive. S'y ajoute le prestige qui s'exprime tant dans le choix des matériaux que dans la finition. Sur la base de ces qualités naissent aujourd'hui – comme depuis des décennies déjà – des automobiles remarquables qui sont développées dans un travail sophistiqué mettant en œuvre de nouveaux matériaux et des techniques de fabrication innovantes et dont le design emprunte de nouvelles voies afin que l'allure extérieure de la voiture fasse voir au premier coup d'œil ses qualités intrinsèques. Dans cette longue lignée, la nouvelle BMW Série 6 est la voiture la plus moderne, se distinguant par la technique la plus exigeante et le style le plus avant-gardiste.

### **Les voitures de sport et les icônes de style caractérisent l'histoire.**

La compétition sportive et la recherche de l'extraordinaire donnent depuis des décennies déjà des ailes aux concepteurs d'automobiles BMW particulièrement convoitées. Les nouvelles BMW Série 6 Coupé et BMW Série 6 Cabriolet constituent le point final provisoire d'une longue tradition d'automobiles mariant dynamisme exceptionnel et exclusivité. Des succès légendaires remportés dans la course marquent cette histoire tout autant que des véhicules considérés comme des icônes de style de leur époque et ayant exercé une influence profonde sur le développement du style automobile.

Sur le cabriolet, mais aussi sur la deux portes fermée, la lignée commence par une automobile de légende. La BMW 327 de l'année 1938 sut enthousiasmer par une élégance pure tant en sa version cabriolet qu'en sa version coupé sport et est toujours qualifiée de modèle d'avant-guerre le plus exclusif de BMW. En alternative au moteur de 55 ch, une puissance déjà fort respectable à cette époque, les deux modèles purent se doter du moteur sport de 80 ch issu du légendaire roadster BMW 328 et s'appelaient alors BMW 327/28.

### **Victoire des Mille Miglia grâce à la construction légère intelligente.**

Le «baron des circuits» Fritz Huschke von Hanstein appartenait au cercle exclusif des clients de la BMW 327/28 Coupé, construite à 86 exemplaires seulement. Nul autre n'aurait été mieux placé pour confirmer les qualités d'un coupé de BMW. Avec son copilote Walter Bäumer, Huschke von Hanstein s'adjugea en 1940 la victoire au classement général des Mille Miglia au volant d'une version coupé de la BMW 328, construite comme une pièce unique. La voiture victorieuse de la course automobile qui était alors la plus impitoyable au monde, était animée par un six cylindres de 136 ch et dotée d'un cadre tubulaire du type treillis ainsi que d'une carrosserie «superleggera»

en aluminium. Grâce à cette peau ultralégère réalisée chez le carrossier italien Touring, le coupé n'affichait que 780 kilogrammes. La mission qui était d'augmenter le dynamisme en allégeant le poids, fait aujourd'hui encore partie de la stratégie de développement chez BMW. C'est ainsi que la BMW Série 6 doit son agilité exceptionnelle entre autres au bloc avant allégé en aluminium et aux essieux avant et arrière également en aluminium. Les portes et le capot avant sont également en cet alliage léger, alors que les panneaux latéraux avant font appel à un thermoplastique moderne et le capot arrière à un composite à fibres de verre du type SMC (Sheet Moulding Compound).

A bord de la BMW 335 construite non seulement en une version berline, mais aussi en une version cabriolet, les automobilistes exigeants voyageaient tout confort. Animée par un six cylindres en ligne de 3,5 litres d'une puissance de 90 ch, la quatre places était la voiture parfaite pour savourer le plaisir de conduire surtout en version décapotable. Elle arriva cependant au mauvais moment. En raison de la Guerre, la production de la BMW 335 présentée en 1939 fut arrêtée après 410 unités seulement, dont 158 cabriolets.

### **Le premier huit cylindres de construction allemande de l'après-guerre.**

Au début des années 1950, de nombreux constructeurs automobiles allemands reprirent des conceptions de l'avant-guerre. Chez BMW, ce ne fut le cas que pour les six cylindres éprouvés. La carrosserie de la BMW 501 construite depuis 1952 était une conception nouvelle et le galbe généreux caractérisant les ailes s'étirant loin vers l'arrière lui valut rapidement le surnom «ange baroque». Les variantes coupé et cabriolet de la BMW 501 ainsi que de son successeur, la BMW 502, furent construites chez différents carrossiers et en des volumes plus qu'exclusifs. Avec le lancement du modèle BMW 502 en 1954, elles reçurent un huit cylindres d'une cylindrée de 2,6 litres et d'une puissance de 95 ch, moteur à la hauteur du prestige des voitures. Ce moteur fut le premier – et pendant longtemps l'unique – huit cylindres de l'après-guerre à être construit en Allemagne.

Au Salon international de l'Automobile de Francfort en 1955, BMW dévoila deux nouveautés spectaculaires à la fois : le coupé BMW 503 et le roadster BMW 507. Les deux modèles étaient animés par le huit cylindres dont la cylindrée avait entre-temps été portée à 3,2 litres. Sur la BMW 503, il délivrait 140 ch, sur la BMW 507, il mobilisait même 150 ch. La BMW 503 à quatre places fut aussi proposée en version cabriolet. Dotée, entre autres, de sièges habillés de cuir et de lève-vitres électriques, elle comblait le souhait apparu dans cette période naissante du miracle économique de faire rimer luxe et élégance du style.

### **Des modèles entrés dans l'éternité : le styliste Albrecht Graf Goertz.**

Les dessins pour la BMW 503 et la BMW 507 furent réalisés par un jeune styliste allemand, le comte Albrecht Graf Goertz. L'élève du célèbre styliste Raymond Loewy avait réussi à marier des silhouettes élancées et parties avant au galbe musclé avec une élégance et une légèreté que l'on attribuait jusque-là aux seuls stylistes automobiles italiens. Aujourd'hui encore, cette alliance est considérée comme l'exemple même de l'élégance sportive que traduit aussi la BMW Série 6.

Mais la BMW 503 assumait aussi un rôle de pionnière sur le plan technique. Certaines parties de sa carrosserie étaient en aluminium, et le V8 en alliage léger portait le coupé et le cabriolet à une vitesse de 190 km/h. Un amplificateur de la force de freinage faisait partie de l'équipement standard et dès 1957, la boîte était bridée directement sur le moteur et ne se commandait plus par un levier au volant, mais par un levier sur la console centrale. La BMW 503 était une automobile acquise par passion pour la conduite dynamique, l'élégance et la technique avant-gardiste. Dès les années 1950, elle avait ainsi ce rang accordé aujourd'hui encore aux coupés de luxe signés BMW.

En 1962, la BMW 503 se vit remplacer par un autre coupé pouvant arborer fièrement les origines italiennes de son design. Nuccio Bertone, carrossier turinois de renom, avait taillé une robe de tôle racée, mais en même temps remarquablement généreuse à la BMW 3200 CS. Bertone apposa sa griffe surtout sur la forme élégante de la partie vitrée qui semblait presque planer. Basse et fluide, la ligne de toit ainsi que la lunette arrière panoramique conféraient une élégance sportive absolument discrète à la deux portes. La BMW 3200 CS fut par ailleurs la première voiture à adopter le retour en avant caractéristique de la ligne du montant arrière que le styliste en chef de BMW, Wilhelm Hofmeister, reprit aussi sur les berlines de la «Nouvelle Classe» présentées la même année. Ce «pli Hofmeister» devint par la suite un trait distinctif toujours qualifié de typiquement BMW.

### **Plaisir de conduire à l'état pur, légèreté du style.**

La BMW 3200 CS incarnait prestige et noblesse, son V8 en alliage léger de 160 ch autorisait une vitesse de pointe de 200 km/h. Même si les volumes de production restèrent en dessous des attentes – 603 unités furent construites et vendues jusqu'en 1965 –, l'influence positive de ce coupé haut de gamme sur l'image de la marque revêtit une grande importance. La légèreté italienne fut encore plus visible sur le successeur de la BMW 3200 CS, présenté en 1965. Elle fut, de plus, doublée de valeurs intrinsèques entièrement axées sur le plaisir de conduire. La nouvelle deux portes était animée par un quatre cylindres de 2,0 litres moderne qui délivrait 100 ch sur la BMW 2000 C, voire

même 120 ch sur la BMW 2000 CS dotée d'un carburateur double corps. Elle pesait environ 300 kilogrammes de moins que son aînée et était, donc, extrêmement agile. En même temps, elle était pleine de goût et – grâce entre autres à une boîte automatique très prisée par les clients – pleine de luxe.

Le styliste en chef BMW, Wilhelm Hofmeister, avait fait évoluer l'élégance discrète de la ligne du coupé de manière ciblée tout en y ajoutant des éléments de style marquants. Avec la structure fine du toit reposant sur des montants avant et arrière effilés arborant le pli Hofmeister, et la partie avant typée avec ses phares de forme trapézoïdale et ses naseaux BMW résolument tenus en guise de grille de calandre, les BMW 2000 C et BMW 2000 CS affichaient un caractère original. La réorientation produisit l'effet souhaité. Dès la première année, les voitures furent vendues à plus de 7 000 unités.

### **Oser plus de sport : les coupés BMW des années 1970.**

D'emblée, l'air élégant de la BMW 2000 CS fut très bien accueilli, mais au fil des ans, les automobilistes réclamèrent plus de puissance. La BMW 2800 CS lancée en 1968 répondit à ce souhait. Pourtant, son six cylindres de 2,8 litres développant 170 ch ne fut qu'un début. Jusqu'en 1973 suivirent les modèles BMW 3.0 CS, BMW 3.0 CSi et BMW 3.0 CSL, dont les six cylindres puisaient respectivement 180 et 200 ch dans une cylindrée de 3,0 litres, voire même 206 ch dans une cylindrée de 3,2 litres sur la version la plus puissante. Ces modèles avaient été conçus pour le circuit de course, où ils devaient jouer un rôle dominant jusque bien loin dans les années 1970.

Le gain de puissance s'exprimait aussi dans l'allure extérieure. Le capot moteur plus long dynamisait la ligne tout en parachevant les proportions. Les phares ronds doubles engendraient un look sportif. Le luxe haut de gamme régnant à l'intérieur était déterminé par des innovations techniques et des matériaux prestigieux – climatisation, lève-vitres électriques, sièges habillés de cuir. Aucune autre automobile de l'époque ne put se vanter d'une sportivité d'un niveau comparable – reflétée par les performances routières et confirmée par les succès remportés sur le circuit – et ne put la concilier de plus avec l'élégance et le luxe. Les gros coupés de BMW avaient ainsi trouvé leur style caractéristique. Vendus à plus de 44 000 exemplaires jusqu'en 1975, ils furent aussi un succès commercial. Leur série de succès sur les circuits de course dura encore plus longtemps et fut ponctuée par six titres de Champion d'Europe de tourisme décrochés entre 1973 et 1979.

### **Dynamise et élégance sous le signe du 6.**

En 1976, le chiffre 6 symbolisa pour la première fois une alliance unique entre dynamisme et élégance raffiné. Au Salon de l'Automobile de Genève, BMW dévoila le nouveau coupé haut de gamme. La BMW Série 6 dessinée par Paul Bracq, le styliste en chef français de BMW, et inaugurée en version

BMW 630CS et BMW 633CSi, avait gagné en longueur et en largeur et offrait ainsi plus de place et de confort à l'intérieur. La structure du toit était à nouveau marquée par l'élégance et la légèreté, la partie avant effilée matérialisait une sportivité encore plus agressive. Sous le capot tournait un six cylindres en ligne de respectivement 3,0 et 3,2 litres débitant respectivement 185 et 200 ch. Dès 1978, un moteur de 3,5 litres décliné directement de la course fournit même 218 ch sur la BMW 635CSi.

La BMW Série 6 ne brillait pas seulement par son extraordinaire dynamisme, mais aussi par une technique ultramoderne en matière de confort et de sécurité. Elle devint ainsi un fer de lance technologique pour la marque BMW, ce qui renforça encore son statut auprès des amateurs de deux portes exclusives, à la fois sportives et élégantes. 86 216 coupés quittèrent les chaînes jusqu'en 1989.

Dans les années 1990, la BMW Série 8 fixa un autre repère technologique dans le développement de coupés haut de gamme sportifs. Avec sa ligne cunéiforme et ses phares escamotables, son style d'un luxe inégalé et ses performances hors classe, la BMW Série 8, proposée d'abord en version BMW 850i, puis dans les variantes BMW 850CSi, BMW 850Ci et BMW 840Ci, était à tous les égards une automobile d'exception. Le coupé animé par des moteurs à huit et à douze cylindres d'une puissance maximale de 380 ch se vendit à plus des 31 000 unités.

### **La patience paie : la deuxième BMW Série 6, aussi en cabriolet.**

Depuis la fin des années 1950 et le cabriolet BMW 503, BMW avait concentré le développement de décapotables à quatre places sur les voitures des segments inférieurs. Une BMW 3200 CS découvrable, construite en un seul exemplaire exposé aujourd'hui au Musée BMW, montre que la créativité des stylistes et ingénieurs d'étude aurait bien permis la construction d'autres modèles cabriolets. Mais les conditions régnant sur le marché ont engendré une autre stratégie. La renaissance du grand cabriolet BMW en 2004 en fut d'autant plus impressionnante. Quelques mois seulement après la première du coupé, la version cabriolet de la deuxième BMW Série 6 arriva sur le marché. Les deux modèles ravivèrent la fascination des deux portes sportives du haut de gamme issue d'une longue tradition.

En l'espace de trois ans seulement, la BMW Série 6 s'établit dans le haut de gamme automobile comme une proposition suscitant les convoitises et s'adressant à des individualistes désireux d'exprimer leur sens du dynamisme, de l'exclusivité et de la technique innovante par le choix de leur voiture. Jusqu'en février 2007, 75 352 BMW Série 6 avaient quitté les chaînes, dont

41 446 coupés et 33 906 cabriolets. Dès le début de la deuxième moitié de son cycle de vie, la BMW Série 6 actuelle a ainsi atteint plus de 85 pour cent des ventes de sa devancière se hissant ainsi d'emblée à la deuxième place du segment des sportives de luxe, qui jouit d'un grand prestige.

Sur la nouvelle BMW Série 6, le style du coupé et du cabriolet, primé à plusieurs reprises, se voit parachever grâce à des retouches ciblées. Les innovations apportées sur les moteurs, la transmission ainsi que les aides à la conduite et la sécurité contribuent également à affûter le profil d'un modèle particulièrement avancé qui comble son propriétaire d'une expérience de conduite des plus subtiles. La BMW Série 6 répond aux attentes d'automobilistes qui définissent clairement leurs exigences fort variées. Dans ce contexte, la BMW Série 6 Coupé représente une possibilité particulièrement raffinée de vivre le dynamisme de conduite. La BMW Série 6 Cabriolet, quant à elle, incarne le régal du voyage à bord d'une voiture ouverte d'une manière aussi sportive qu'élégante. Dans les deux cas, le conducteur peut partager cette expérience extraordinaire avec trois passagers. Outre les quatre sièges et le confort de haut niveau, le coffre spacieux distinguant le cabriolet (300 litres en configuration décapotée, 350 en configuration capotée) et plus encore le coupé (450 litres) contribue non seulement à l'aptitude aux voyages, mais aussi à l'aptitude totale au quotidien. La BMW Série 6 Coupé et la BMW Série 6 Cabriolet offrent un plaisir de conduire hors du commun et en même temps la possibilité d'en profiter jour après jour.

De par son authenticité unique dans ce segment automobile, la BMW Série 6 représente des vertus modernes au nombre desquelles il ne faut pas seulement compter la qualité inconditionnelle, l'élégance dynamique, mais discrète et la grande aptitude au quotidien, mais désormais aussi la sobriété convaincante de la BMW 635d. Grâce à ces caractéristiques, la BMW Série 6 jouit aussi d'une grande estime en dehors de son groupe cible classique. Elle fait en effet partie de ces voitures qui, malgré leur exclusivité, créent une impression fondamentalement positive dans le paysage automobile. Le plaisir du conducteur de s'identifier avec sa voiture s'en trouvant amplifié, la BMW Série 6 est très appréciée par les automobilistes utilisant leur véhicule pour les voyages d'affaires. Ou, en d'autres termes : quel que soit l'itinéraire emprunté – la BMW Série 6 atteint toujours son but.

## 4. Style : mise en scène raffinée du dynamisme.



- **Un design primé, reflet du dynamisme, de l'élégance et de l'avant-gardisme de la BMW Série 6.**
- **Des accents placés à l'avant, à l'arrière et sur les flancs, mise en relief du naturel sportif du coupé et du cabriolet.**
- **Peaufinages ciblés et couleurs vives à l'intérieur.**

La BMW Série 6 se distingue par un style sculptural. En d'autres termes : qu'il s'agisse du coupé ou du cabriolet, de par leur extérieur, ils se présentent comme d'un seul jet. Et ce, grâce à un langage des formes unique donnant une expression définie avec soin tant aux lignes qu'aux surfaces. C'est ainsi que les lignes caractéristiques de la BMW Série 6 créent un lien harmonieux entre l'avant, les flancs et l'arrière, sans qu'il y ait la moindre discontinuité. Tous les éléments de la carrosserie se joignent pour former un tout accompli. Les surfaces généreuses au galbe musclé composent également une image harmonieuse. D'un traité précis et animé, elles donnent une empreinte particulièrement dynamique à l'élégance sportive, quelle que soit la perspective de l'observateur. Pur et rigoureux, le style incarne ainsi justement les qualités qui font le caractère de la BMW Série 6 : puissance magistrale et luxe élégant.

Avec le traité de la BMW Série 6, les stylistes se sont avancés sur un terrain nouveau. Le style authentique de la deux portes ne manque pourtant pas son effet. Comme par le passé, les automobilistes s'enthousiasment pour une interprétation moderne des concepts de grand tourisme classiques et la force d'innovation technique voient leurs exigences élevées satisfaites par la BMW Série 6. De plus, forte de son allure esthétique, la BMW Série 6 Cabriolet est devenue en un rien de temps l'incarnation même du plaisir raffiné de la conduite sportive et élégante à ciel ouvert. Outre le succès commercial, l'avis donné par des experts renommés du design corrobore le choix du langage des formes hors du commun adopté pour la BMW Série 6. En 2006, la BMW Série 6 s'est vue décerner le Prix du Design de la République fédérale d'Allemagne, couronnement d'une longue série de distinctions.

La réédition de la BMW Série 6 renoue avec le concept prisé. Le langage des formes de la carrosserie – mais aussi de l'intérieur – est entièrement conservé. Des détails finement nuancés montrent clairement l'intention des stylistes de rendre plus expressifs ce langage et les messages qu'il émet. Le peaufinage souligne encore le caractère sculptural du design. Il accentue avant tout

les qualités sportives du coupé et du cabriolet. Les retouches apportées sur les parties avant, arrière et latérales confèrent encore plus de prestance à la nouvelle BMW Série 6 et l'assoient encore plus solidement sur la route.

### **Vue de face : puissante et large, l'œil sur la route.**

L'empreinte sportive de la BMW Série 6 s'exprime tout particulièrement en vue de face. Les lignes marquantes prenant naissance aux montants avant sont un trait caractéristique. Ils parcourent tout le capot moteur et convergent vers les naseaux BMW en formant un fléchage dynamique qui exerce aussi une influence sur les contours des optiques. L'angle en V formé par les lignes au niveau des phares est repris encore plus nettement par les lames dans la prise d'air inférieure. Sur la nouvelle BMW Série 6, celles-ci sont plus modelées et forment ainsi un autre parallèle au relief puissant du capot moteur. La prise d'air est, quant à elle, plus large que sur la devancière. En bas, elle est délimitée par une ligne de lumière s'étirant sur toute la largeur de la voiture. Comme les antibrouillards déportés plus vers l'extérieur, elle souligne ainsi la voie large de la voiture.

Les surfaces chromées des deux éléments des naseaux qui correspondent avec les clignotants redessinés placés à la même hauteur dans la partie supérieure des ensembles optiques, apportent une touche d'élégance à la proue. Les clignotants émettent désormais leurs signaux à l'aide de leds à effet cristallin. Avec leurs contours marquants, les optiques avant confèrent un regard concentré au visage de la BMW Série 6, alors qu'une nouvelle technique d'éclairage crée un surplus de brillance. De plus, le cache de couleur sombre forme un contraste séduisant au cerclage chromé des phares. Abrités derrière du verre clair, les phares ronds doubles bi-xénon de série sont perçus plus clairement et également en vue de profil. Leurs anneaux en couronne offrent la possibilité d'utiliser l'éclairage du jour selon l'interprétation propre à BMW.

### **Silhouette élancée, bas de caisse au modelé musclé.**

Avec son long empattement, son long capot moteur, sa verrière reculée et sa ligne de toit basse filant dans un galbe doux vers l'arrière, la BMW Série 6 présente les proportions d'un coupé classique. Grâce à la conception unique de sa capote pliante aux extrémités en forme de foil, la silhouette élancée et dynamique trouve aussi toute son expression sur la BMW Série 6 Cabriolet. Les surfaces généreuses symbolisent puissance et solidité. Les formes sculpturales marquent la silhouette du coupé comme du cabriolet. Les lignes se fondant les unes dans les autres en reliant harmonieusement l'avant et l'arrière en passant par les flancs déterminent l'impression globale même lorsque le toit est ouvert.

La ligne de lumière sur le bas de caisse est plus marquée sur la nouvelle BMW Série 6. Elle montre que le bas de caisse a gagné en volume et souligne ainsi encore plus le naturel sportif de la voiture. De profil, les lignes de lumière parallèles à la route qui parcourent le bas de caisse ainsi que les boucliers avant et arrière ressortent désormais encore plus brillamment. Elles semblent ainsi abaisser la silhouette. Parallèle au coup de gouge et à la ligne scapulaire, la ligne de bas de caisse renforce l'allure dynamique et élancée qui distingue la BMW Série 6.

### **Ligne d'ensemble organique et arrière clairement structuré.**

Le remodelage de la partie arrière fait évoluer harmonieusement l'idée des lignes continues faisant le tour de toute la voiture. Le nouveau capot de coffre renforce le look sportif en mettant en exergue le béquet arrière. A cet effet, la surface se trouvant en dessous de la lèvre aérodynamique est désormais plus concave. Elle est aussi moins verticale, ce qui ne dynamise pas seulement la vue d'ensemble, mais accentue aussi les contrastes entre lumière et ombre et fait paraître toute la partie arrière plus basse.

Sur le coupé comme sur le cabriolet, le troisième feu stop est maintenant intégré dans le béquet aérodynamique. Les verres clairs recouvrant les feux arrière contribuent à optimiser l'aérodynamique. Leur surface est structurée de sorte à améliorer l'écoulement latéral de l'air. Toutes les sources lumineuses des optiques arrière sont constituées par des ensembles de leds intégrant la structure intérieure réaménagée. Cette réalisation valorise le caractère technique haut de gamme des optiques équipant la nouvelle BMW Série 6.

A l'instar de la partie avant, la partie arrière de la BMW Série 6 est dominée par des lignes embrassant le corps de la carrosserie pour adopter une forme en V dynamique à l'arrière. S'y ajoutent des lignes horizontales et des lignes de lumière qui donnent leur structure à la partie arrière tout en accentuant la voie large du véhicule. Sur la nouvelle BMW Série 6, l'harmonie de la ligne du capot du coffre, des optiques arrière et des réflecteurs arrière a été encore amplifiée. La ligne marquée par le bord inférieur du béquet passe dans un mouvement descendant vers l'extérieur où elle est reprise par le contour extérieur des optiques arrière. Poursuivant son mouvement descendant en retraçant la forme des optiques, elle retourne vers l'intérieur pour se fondre dans le contour des réflecteurs. Ceux-ci forment des ensembles intégrant les feux antibrouillard et les phares de recul. Plus bas et allongés vers le milieu, ils soulignent encore la voie large de la voiture. Le verre du réflecteur fait en même temps office de recouvrement discret du crochet de remorquage. Les deux embouts d'échappement sont désormais centrés chacun sous un réflecteur. Le support de la plaque minéralogique dont le dessin en V prolonge les lignes formées par le jeu entre le capot du coffre et les optiques arrière peaufine la ligne d'ensemble organique. Toute la partie arrière s'oriente ainsi encore plus vers le bas.

Trois nouvelles jantes en alliage léger multiplient les possibilités de parfaire l'élégance sportive de la nouvelle BMW Série 6 selon les préférences de chacun. En alternative à la dotation standard avec des jantes en alliage léger de 17 pouces sur la BMW 630i et 635d et avec des jantes en alliage léger de 18 pouces sur la BMW 650i, il existe désormais six variantes de roue de 18 et de 19 pouces. La palette va du design discret à branches radiales à la jante particulièrement sportive à branches en étoile en passant par un look ellipsoïde caractéristique. Le nuancier des couleurs unies et métallisées se voit enrichi des teintes bleu abyssal et gris espace.

### **Capote pliante classique, ligne classique : la BMW Série 6 Cabriolet.**

Créer une allure caractéristique s'exprimant en configuration tant ouverte que fermée compte parmi les défis particuliers lors de la réalisation d'un cabriolet. Sur la BMW Série 6, il fallait de plus transposer au cabriolet le dynamisme élancé de la silhouette du coupé. Celle-ci est essentiellement déterminée par la ligne de toit filant vers l'arrière dans un mouvement coulé. La capote pliante du cabriolet arbore un galbe tout aussi dynamique. Il est créé par les extrémités en forme de foil incomparables de ce toit textile. Le montant de custode large permet même d'intégrer le «pli Hofmeister» – cet élément de style typique de la marque matérialisé par le retour caractéristique de la ligne des vitres latérales – avec autant de brio que sur le coupé.

Ses dimensions illustrent également à quel point le cabriolet s'aligne, de par sa forme extérieure, sur la deux portes à carrosserie fermée. Avec une longueur de 4,82 mètres, une largeur de 1,86 mètre et une hauteur de 1,37 mètre, il a exactement les mêmes dimensions que le coupé.

La capote pliante de la BMW Série 6 Cabriolet est à trois couches. Une couche d'isolation phonique et thermique en mousse de polyuréthane (PUR) est intercalée entre la toile extérieure caoutchoutée et le ciel de pavillon. Bien que la capote pliante se tende sur un habitacle très généreux, elle prend des dimensions très compactes lorsqu'elle est repliée. La lunette arrière verticale ne demande pratiquement pas de place. Une commande électrique permet de l'escamoter indépendamment de la capote pliante et d'aérer ainsi l'habitacle sans créer de courants d'air. Lorsqu'on savoure la conduite à ciel ouvert à quatre, on peut remonter la lunette pour réduire les turbulences dans la partie arrière de l'habitacle. En hiver, la lunette verticale offre également des atouts fonctionnels. Le verglas et la neige ont du mal à s'y incruster. De plus, elle est chauffante. L'ouverture et la fermeture de la capote pliante sont activées à l'aide de la télécommande ou d'une touche sur le tableau de bord. Ces opérations sont possibles jusqu'à une vitesse de 30 km/h et prennent moins de 25 secondes chacune.

### **Typiquement BMW Série 6 : harmonie entre extérieur et intérieur.**

Il n'y a pas que la ligne extérieure qui se démarque par un dynamisme mis en scène avec style et élégance. L'intérieur traduit, lui aussi, ce langage des formes grâce auquel le coupé et le cabriolet dégagent une impression d'ensemble parfaitement organique. C'est ainsi que l'allure de l'extérieur et l'ambiance de l'intérieur se confondent pour former un tout qui reflète à la perfection le naturel de ces deux automobiles d'exception.

L'esprit d'une «harmonie dynamique» qui a présidé à l'aménagement de l'intérieur a abouti à des lignes épurées et fluides et à des surfaces pleines de tonus. C'est ainsi que l'auvent situé sous le pare-brise se prolonge optiquement par un mouvement énergique dans les portières droite et gauche pour y encadrer les accoudoirs. Le conducteur et son passager avant s'installent au milieu de ces formes tendues, le prestige et le style élégant de l'intérieur n'échappent donc pas à leur regard. Le galbe tout aussi volontaire de la console centrale crée également une impression de dynamisme. Les lignes de la console prennent naissance dans le tableau de bord, filent en diagonale autour de l'accoudoir pour se terminer au niveau des sièges arrière. L'harmonie rayonnée par l'intérieur découle de la manière dont les surfaces et les lignes entrent en interaction pour se mettre en valeur réciproquement.

### **Affinement de la qualité des matériaux pour accroître l'exclusivité.**

L'affinement ciblé de la qualité des matériaux utilisés pour certaines commandes ainsi que le choix de nouvelles couleurs pour les bandeaux décoratifs et les garnitures accroissent encore l'exclusivité de la nouvelle BMW Série 6. En alternative à la finition standard, des bandeaux décoratifs en érable madré, bouleau foncé ou aluminium à polissage longitudinal fin intensifient encore l'allure haut de gamme de l'intérieur, en lui conférant au choix une note de style élégant ou de technicité avancée. La dotation optionnelle avec du cuir Pearl exclusif habillant aussi les accoudoirs, les poignées de porte et la console centrale, est désormais aussi disponible en rouge château et en marron sellier, une nouvelle couleur dans le nuancier.

La mise en œuvre d'un nouveau matériau pour les éléments de commande du système de divertissement et de la climatisation ainsi que pour le bouton multicommandes du système iDrive rajeunit l'ambiance intérieure. Le beau toucher des surfaces et le nouveau look chrome gris perle extériorisent la fonctionnalité et la qualité des boutons rotatifs. La nouvelle surface métallisée pare aussi les ouvrants de porte, le cache du sélecteur de vitesse, les barrettes sur les sorties d'air, la bride décorative sur le volant, la baguette enjoliveuse du cendrier, les porte-gobelet et la touche d'ouverture de la boîte à gants.

Combinant le cuir et le chrome gris perle, le bouton iDrive arbore le même look que les nouveaux boutons de commande rotatifs – un détail qui renforce encore l'impression d'ensemble harmonieuse. Sa bague en caoutchouc dur est bien en mains et facilite ainsi la commande précise du système. Pour une commande encore plus intuitive, le système iDrive de la nouvelle BMW Série 6 s'est enrichi de huit touches d'appel dites favorites à programmation libre. Le conducteur peut attribuer les fonctions de son choix à ces touches placées en dessous du lecteur de CD. En roulant, il peut ainsi accéder rapidement aux fonctions souvent utilisées, car il lui suffit d'appuyer sur une seule touche pour actionner par exemple une destination mise en mémoire, la station radio préférée ou encore un numéro de téléphone souvent composé. La commande des touches d'appel favorites est des plus simples : pour mémoriser une fonction, il suffit d'une pression prolongée, pour l'appeler, il suffit d'une brève impulsion. Par ailleurs, les touches sont de type tactile. Cela signifie que dès que le conducteur effleure la touche, la fonction qui lui est attribuée est affichée avant même qu'elle ne soit activée.

## 5. Ensemble mécanique : la puissance magistrale avec une richesse nouvelle.



- **Motorisation de pointe : huit cylindres débitant 270 kW (367 ch).**
- **Première : six cylindres en ligne à High Precision Injection.**
- **Premier diesel du segment : Twin Turbo variable, 210 kW (286 ch).**

Le portefeuille des moteurs proposés pour la BMW Série 6 ne laissait déjà pratiquement plus de souhaits en suspens. Maintenant, l'un d'entre eux est réalisé : pour la première fois, un moteur diesel sera disponible tant pour le coupé que pour le cabriolet. Celui qui sait apprécier les qualités de ce concept moteur, se réjouira de pouvoir savourer au volant des nouvelles BMW 635d Coupé et BMW 635d Cabriolet le six cylindres en ligne diesel le plus puissant au monde. Le groupe de 3,0 litres avec Twin Turbo variable débite 210 kW (286 ch). Sa puissance n'est dépassée que par le huit cylindres de 4,8 litres qui délivre 270 kW (367 ch) et dont la version la plus récente sert aussi de motorisation de pointe à la nouvelle BMW Série 6. Autre nouveauté dans la gamme des moteurs : le six cylindres en ligne de 3,0 litres à injection directe essence (High Precision Injection) fonctionnant en mélange pauvre. Il développe 200 kW (272 ch) et surpasse ainsi son devancier de 10 kilowatts.

Malgré ce gain de puissance, les nouvelles BMW 630i Coupé et BMW 630i Cabriolet peuvent se vanter d'une consommation moyenne réduite de jusqu'à 15 pour cent. La nouvelle BMW 635d porte, quant à elle, la sobriété à un niveau encore plus élevé, absolument inédit dans ce segment automobile. Bien qu'offrant des performances routières souveraines, la nouvelle BMW 635d Coupé se contente en moyenne de 6,9 litres (BMW 635d Cabriolet : 7,2 litres) aux 100 kilomètres. Le principe de développement du dynamisme efficace paie cependant aussi sur la nouvelle BMW 650i. Grâce à de nombreuses mesures favorisant l'efficacité, la consommation de carburant moyenne du coupé et du cabriolet baisse de jusqu'à 5 pour cent par rapport aux modèles précédents. Associées à la nouvelle boîte automatique sport à six rapports, les variantes à moteur à essence réalisent des consommations identiques, voire même inférieures à celles de leurs pendants à boîte de vitesses mécanique selon le cycle de conduite européen.

### **Puissant, souverain et encore plus efficace : le huit cylindres.**

Le huit cylindres, fleuron des motorisations disponibles sur la BMW Série 6, répond aux exigences les plus élevées en matière de velouté. Un V8 promet du prestige. Le moteur animant les BMW 650i Coupé et BMW 650i Cabriolet justifie cette association grâce à une technique de grand brio et des

performances impressionnantes. Le moteur en aluminium ultramoderne est doté de la distribution VALVETRONIC évitant tout étranglement, du calage variable des arbres à cames d'admission et d'échappement double VANOS et d'une ligne d'admission biflux pilotée. Grâce à ces raffinements techniques, à une gestion moteur reréglée et à de vastes mesures destinées à abaisser la consommation, le huit cylindres n'impressionne pas seulement par un grand silence de fonctionnement, une énorme spontanéité et une caractéristique de couple corsée, mais aussi par une sobriété élevée et des émissions réduites.

Le 4,8 litres mobilise une puissance de 270 kW (367 ch) et un couple maximal de 490 Newtons-mètres. Le coupé comme le cabriolet atteignent ainsi des performances routières qui les hissent au niveau d'une voiture de sport. La BMW 650i Coupé abat le zéro à 100 km/h en 5,1 secondes, la BMW 650i Cabriolet met 5,5 secondes. La gestion électronique bride les deux modèles à une vitesse maximale de 250 km/h. Or, il n'y a pas que le dynamisme, mais aussi la sobriété du huit cylindres qui grimpe à un niveau remarquable dans cette catégorie de moteurs. La consommation moyenne selon le cycle de conduite européen s'établit à 11,7 litres aux 100 kilomètres sur le coupé et à 12,6 litres sur le cabriolet. L'augmentation de l'efficacité a aussi été prise en compte dans le développement des nouvelles boîtes automatiques pour la BMW Série 6. Ainsi, associée à la nouvelle boîte automatique à six rapports, la consommation de la BMW 650i tombe à 10,5 litres (coupé) et 10,9 litres (cabriolet) respectivement.

### **Progrès fascinant : le six cylindres en ligne à High Precision Injection fonctionnant en mélange pauvre.**

Le naturel dynamique et en même temps avant-gardiste de la nouvelle BMW Série 6 ressort aussi des moteurs qu'elle propose : ils représentent le tout dernier état de l'art des motoristes BMW. Et ce, dès la motorisation d'accès à la gamme. Le six cylindres en ligne de 3,0 litres à injection directe essence fonctionnant en mélange pauvre, qui anime les nouvelles BMW 630i Coupé et BMW 630i Cabriolet, fait valoir les atouts du dynamisme efficace d'une manière particulièrement fascinante. En effet, le nouveau moteur améliore encore les performances routières des deux voitures tout en séduisant par une sobriété accrue par rapport à son devancier.

Sur l'injection directe essence de la deuxième génération, que BMW appelle High Precision Injection, des injecteurs piézo-électriques assurent une injection particulièrement précise, permettant le fonctionnement en mélange pauvre économique sur une plage de fonctionnement particulièrement large du moteur. Ces injecteurs d'un nouveau type sont implantés entre les soupapes et injectent le carburant à proximité directe de la bougie. Cette position que les motoristes BMW ont pu réaliser malgré le peu de place

disponible dans la culasse, est la condition sine qua non pour la nouvelle injection à jet dirigé. Celle-ci permet d'éviter les pertes de carburant arrosant les parois de la chambre de combustion dont souffrent les méthodes conventionnelles. Grâce à cette technique, la High Precision Injection présente aussi des avantages de consommation substantiels dans la conduite au quotidien. Les qualités typiques du six cylindres en ligne BMW – débit dynamique de la puissance, avidité de monter dans les tours et velouté exemplaire – sont entièrement conservées.

### **Injection directe de la deuxième génération : la précision au service de l'efficacité.**

C'est sous une pression pouvant atteindre 200 bars que les nouveaux injecteurs piézo-électriques injectent le carburant dans les cylindres assurant ainsi un mélange finement dosé. Le débit d'injection est adapté exactement à la puissance demandée, y compris lors de l'injection pilote et de la post-injection. Grâce à cette innovation, les ingénieurs n'améliorent pas seulement l'efficacité du moteur, mais aussi sa réponse.

L'injection directe en mélange pauvre confère une sobriété exemplaire au nouveau six cylindres animant la BMW 630i. L'injection en mélange pauvre, appelée aussi à charge stratifiée, permet d'obtenir une puissance élevée avec peu de carburant. Le fonctionnement en mélange pauvre se distingue par la formation de plusieurs strates de mélange d'un rapport air/carburant différent dans la chambre de combustion. Ce n'est que directement autour de la bougie d'allumage que se forme un noyau dit de richesse, soit du mélange inflammable. Dès que ce noyau est enflammé, les strates de mélange pauvre plus éloignées de la bougie brûlent également. Grâce à cette nouvelle technologie, la consommation de carburant selon le cycle européen baisse d'environ 10 pour cent par rapport à celle du moteur précédent à distribution entièrement variable, qui était pourtant déjà fort efficace. Contrairement à l'injection directe essence de la première génération que BMW n'avait jamais mise en œuvre en raison des inconvénients qui lui étaient inhérents, la High Precision Injection permet de maintenir le fonctionnement en mélange pauvre sur une large plage de charge et même aux régimes moteur supérieurs.

Sur les nouvelles BMW 630i Coupé et BMW 630i Cabriolet, le six cylindres en ligne essence de 3,0 litres développe une puissance sportive de 200 kW (272 ch), soit 10 kilowatts de plus que le moteur précédent à formation de mélange conventionnelle. Son couple culmine à 320 Newtons-mètres. Pour s'élancer de zéro à 100 km/h, le coupé se contente de 6,2 secondes,

alors que le cabriolet met 6,7 secondes. Les deux voitures voient leur vitesse maximale bridée à 250 km/h par l'électronique. La consommation moyenne déterminée selon le cycle de conduite européen se monte à 7,9 litres aux 100 kilomètres sur la BMW 630i Coupé et à 8,3 litres sur la BMW 630i Cabriolet, soit une baisse de jusqu'à 15 pour cent par rapport aux modèles précédents.

### **Combinaison unique : le six cylindres en ligne diesel s'associe à la BMW Série 6.**

Un moteur extraordinaire pour deux voitures d'exception : l'enrichissement de la gamme des moteurs proposés pour la BMW Série 6 donne une combinaison unique en son genre. Pour la première fois, le client peut opter pour un diesel dans ce segment automobile. Il s'agit en l'occurrence d'un moteur correspondant tout autant au caractère du coupé qu'à celui du cabriolet. Le six cylindres en ligne diesel à Twin Turbo variable (VTT) incarne le principe de développement du dynamisme efficace à un niveau de puissance très élevé. Moteur de série le plus puissant et le plus sportif de son genre au monde, il allie son potentiel dynamique exceptionnel à une sobriété s'inscrivant parfaitement dans notre époque. Brillant de plus par le velouté typique de tout six cylindres en ligne BMW, il offre une autre qualité très prisée dans ce segment automobile.

Ce groupe remarquable souligne l'excellence qui distingue BMW aussi dans le développement de moteurs diesel. Les détails techniques sont d'ailleurs tout aussi fascinants que les performances. Fort d'un carter tout aluminium, de la suralimentation par VTT et d'une injection à rampe commune de la toute dernière génération, ce diesel de hautes performances délivre une puissance de 210 kW (286 ch) et un couple maximal de 580 Newtons-mètres. Il affiche un poids DIN de 194 kilogrammes, soit environ 50 kilogrammes de moins qu'un huit cylindres de puissance comparable – des conditions idéales donc pour assurer l'agilité typique tant du coupé que du cabriolet.

### **Turbocompresseur de technique optimisée, reprises sans égales.**

Le six cylindres diesel destiné à la BMW Série 6 est une évolution du groupe qui est, depuis son inauguration sur la BMW 535d, considéré comme la référence mondiale lorsqu'il s'agit du potentiel de puissance des diesels modernes. Or, les nouveautés ne se limitent pas à la mise en œuvre d'un carter en aluminium. Le rendement encore accru sur la nouvelle version de ce moteur résulte surtout des optimisations obtenues sur le Twin Turbo variable. La suralimentation du type VTT fait appel à deux turbos. Aux bas régimes, un petit turbo entre en action. Grâce à son faible moment d'inertie, il réagit spontanément et déploie son effet dopant dès le moindre mouvement de l'accélérateur. Au fur et à mesure que le régime augmente, il est doublé par

le deuxième turbocompresseur plus grand. De cette manière, le couple maxi. de 580 Newtons-mètres est atteint dès 1750 tr/mn. La coopération des deux turbocompresseurs est pilotée par une gestion moteur particulièrement performante.

Avec leurs performances routières, les variantes diesel de la BMW Série 6 répondent, elles aussi, aux exigences formulées dans ce segment automobile. Plus encore : les reprises extraordinaires du diesel de hautes performances ajoutent une facette supplémentaire hautement fascinante au naturel dynamique de la BMW Série 6. La BMW 635d Coupé parcourt le zéro à 100 km/h en 6,3 secondes (BMW 635d Cabriolet : 6,6 secondes). La vitesse maximale est limitée à 250 km/h par voie électronique. Ce qui impressionne aussi – et ce qui est à ce jour inédit surtout dans cette catégorie automobile – c'est l'efficacité accompagnant les performances routières. La BMW 635d Coupé consomme en moyenne 6,9 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen, la BMW 635d Cabriolet demande 7,2 litres. Les deux modèles réussissent ainsi à marquer de nouveaux records dans leur segment. De plus, leur sobriété bien dans l'air du temps a une influence non négligeable sur le confort en voyage. Après tout, le nombre d'arrêts pour ravitaillement peut être sensiblement réduit sur les longues distances. La nouvelle BMW 635d Coupé atteint en effet une autonomie maximale de 1015 kilomètres, la nouvelle BMW 635d Cabriolet peut parcourir jusqu'à 970 kilomètres avec un plein.

Le velouté remarquable distinguant aussi le moteur VTT de 3,0 litres est un autre résultat de la compétence BMW dans le domaine du diesel. De plus, sur la BMW 635d Coupé et la BMW 635d Cabriolet, le bruit typique des moteurs diesel se voit à nouveau atténué par des mesures acoustiques ciblées. Tous ces points font que les conducteurs moins expérimentés ou peu habitués à la voiture – par exemple en cas de voitures de location – ne perçoivent plus guère de différences par rapport aux moteurs à essence. C'est pourquoi les nouvelles BMW 635d Coupé et BMW 635d Cabriolet sont munies d'une protection contre les erreurs de ravitaillement qui n'admet que les pistolets de gazole.

Pour optimiser le comportement à l'émission, le nouveau diesel de hautes performances reçoit un filtre à particules de la toute dernière génération ainsi qu'un pot catalytique à oxydation logés dans un carter commun. L'unité de dépollution est implantée à proximité directe du moteur. Elle atteint sa température de service directement après le démarrage et déploie donc très rapidement son plein effet. Le filtre à particules est exempt d'entretien et se régénère automatiquement en brûlant les particules de suie. La fonction filtrante est assurée dans toutes les plages de régimes et de charges du moteur sans porter atteinte à la puissance et à la consommation de celui-ci.

### **Efficaces : Brake Energy Regeneration et témoin de passage.**

Tout un bouquet de mesures prises sur la périphérie du moteur non seulement de la BMW 635d, mais aussi des variantes essence de la nouvelle BMW Série 6 favorise l'efficacité et veille à un rapport particulièrement favorable entre performances et sobriété. Ainsi par exemple, la récupération de l'énergie libérée au freinage, Brake Energy Regeneration, instaure sur toutes les variantes de moteur une gestion intelligente des flux d'énergie concentrant la production de courant pour le réseau de bord sur les phases de décélération et de freinage. La batterie de la voiture est ainsi chargée sans devoir recourir à la puissance du moteur et, donc, à l'énergie que renferme le carburant. Lors des phases d'accélération, le générateur est en règle générale déconnecté. Ce principe n'assure pas seulement une production de courant particulièrement efficace, mais aussi un surcroît de puissance à l'accélération, puissance qui peut donc être convertie en dynamisme.

Pour favoriser une conduite économique, les BMW Série 6 à boîte mécanique comportent de plus un témoin de passage. En tenant compte de la situation de conduite, la gestion moteur détermine le moment idéal en termes de consommation pour passer le rapport supérieur. Une flèche s'allumant sur le combiné d'instruments doublé du chiffre correspondant au rapport optimal indique au conducteur le moment idéal pour changer de vitesse.

### **Economiser de l'énergie par désaccouplement mécanique d'organes secondaires.**

D'autres mesures déploient leur effet sans intervention du conducteur. Ainsi, la courroie du compresseur de climatisation est dotée d'un embrayage. Dès que la climatisation est coupée, le compresseur est ainsi automatiquement désaccouplé. Le couple résistant du compresseur s'en trouve réduit à un minimum.

Via la pompe électrique du liquide de refroidissement, la gestion thermique du six cylindres de la BMW 630i adapte la puissance de refroidissement au besoin réel, indépendamment du régime moteur. Alors que les pompes conventionnelles absorbent jusqu'à 2 kilowatts, la puissance absorbée par la pompe asservie au besoin réel tombe ainsi à environ 200 watts. Il en résulte un gain de consommation notable renforcé par la mise en température plus rapide du moteur. Grâce à un ajustage de la bague à came en fonction de la pression et du débit, la pompe Varioserv de l'assistance à la direction, dont disposent tous les modèles de la nouvelle BMW Série 6, évite les pertes de puissance augmentant avec le régime moteur. La direction assistée des deux voitures fonctionne de plus avec un liquide hydraulique de viscosité réduite, ce qui réduit le frottement à l'intérieur du système de direction. Sur la BMW 650i, une huile de boîte spéciale contribue également à réduire

les pertes par frottement. A cela s'ajoute une gestion thermique optimisée sur le différentiel arrière qui veille sur tous les modèles de la nouvelle BMW Série 6 à ce que les résistances dues au frottement baissent plus vite après le démarrage de la voiture.

L'abaissement de la traînée aérodynamique contribue, lui aussi, à réduire la consommation de la BMW Série 6. Sur les BMW 635d Coupé et BMW 635d Cabriolet, les volets d'air de refroidissement s'ouvrant et se fermant en fonction de la situation de conduite optimisent non seulement le confort acoustique, mais surtout l'aérodynamique.

### **Nouvelle boîte automatique sport : gain de dynamisme, gain de confort.**

Sur la nouvelle BMW 630i et la nouvelle BMW 650i, une boîte mécanique à six rapports transmet la puissance du moteur. En alternative à cette boîte de série, elles peuvent recevoir une nouvelle boîte automatique sport à six rapports qui fait partie de la dotation standard de la nouvelle BMW 635d en version coupé et cabriolet. Elle satisfait les exigences de confort les plus élevées, mais aussi le souhait d'une conversion dynamique de la puissance du moteur en plaisir au volant. Un groupe hydraulique perfectionné, un convertisseur de couple d'un nouveau type et un logiciel nettement plus performant n'autorisent pas seulement des réactions plus spontanées à chaque mouvement de l'accélérateur, mais aussi une sélection ultrarapide du rapport optimal.

Le rétrogradage de plus d'un rapport ne prend pas plus de temps non plus, parce que l'accès au rapport cible est direct. C'est ainsi par exemple que suite à un signal kickdown, par lequel le conducteur exprime son souhait de vouloir disposer du punch maximum en enfonçant énergiquement l'accélérateur, la boîte rétrograde immédiatement de jusqu'à quatre rapports. En tout, la voiture passe en moins d'une seconde de la balade tranquille au sprint fougueux. Le conducteur a l'impression d'une réaction intuitive de la nouvelle boîte automatique à six rapports – et des sensations de conduite très sportive.

Le dynamisme émanant de la nouvelle boîte automatique résulte aussi et surtout de la transmission directe du couple. C'est un convertisseur de couple d'une nouvelle technique à amortisseur de torsion intégré évitant tout patinage superflu et, par là, toute perte de puissance, qui s'en charge. L'embrayage de prise directe est fermé directement après le démarrage. Il en résulte une impression correspondant à celle ressentie au volant de voitures à boîte mécanique. Les atouts de la nouvelle boîte automatique ont de plus un effet positif sur la consommation de carburant.

### **Sélecteur de vitesses électronique et palettes au volant.**

La boîte automatique sport se commande via un sélecteur électronique. La grille correspond à la grille habituelle d'une boîte automatique. Le sélecteur reprend cependant sa position de départ après chaque actionnement. La commande de la boîte n'est pas mécanique, mais passe par des signaux électriques. Le nouveau sélecteur de vitesses se distingue par des débattements courts et ergonomiques. La position parking est enclenchée par une impulsion sur la touche «P» intégrée au sélecteur ou bien automatiquement, à la coupure du moteur.

Pour activer le mode manuel, il suffit d'une petite impulsion amenant le sélecteur de la position D sur l'axe de gauche. A l'aide du sélecteur ou des palettes de commande au volant, le conducteur peut alors passer les rapports manuellement en mode séquentiel. Un visuel sur le sélecteur et un affichage dans le combiné d'instruments renseignent sur le rapport enclenché. En alternative, le conducteur peut aussi activer le mode manuel en actionnant une des deux palettes. A tous moments, il peut ainsi activer très spontanément la commande manuelle tout en gardant les deux mains au volant. Pour rétrograder, on pousse une des palettes vers l'avant, pour monter les rapports, on la tire légèrement vers soi.

Lorsque le conducteur appuie sur la touche sport logée derrière le sélecteur, il bénéficie de changements de vitesses encore plus rapides. Ses commandes sont exécutées encore plus spontanément. L'activation de cette touche module aussi la progressivité de l'accélérateur et, associée à la direction de série, la loi de la fonction Servotronic afin de créer des conditions optimales pour des accélérations dynamiques. Outre les temps de passage ultracourts, le conducteur ressent à chaque changement de vitesse un retour d'information clair. Les écarts spontanés de l'aiguille du compte-tours fournissent une autre preuve des d'accélérations particulièrement impétueuses.



## 6. Liaisons au sol, aides à la conduite et sécurité : des innovations faisant de la conduite une belle expérience.

- **Train de roulement tout aluminium, direction active, Dynamic Drive.**
- **Sécurité et confort accrus grâce à l'alerte de dérive et au régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go.**
- **Protection des occupants optimisée par des appuie-tête actifs.**

Le coupé et le cabriolet de la BMW Série 6 se démarquent par un comportement routier fascinant par ses réactions sportives tout en se montrant absolument souverain. Les moteurs puissants, la propulsion, la répartition équilibrée des charges sur essieux et le train de roulement tout aluminium sont les gages d'une agilité, d'une sécurité et d'un confort de tous les instants. Sur le train de roulement, le principe de la construction légère intelligente se traduit par une stabilité maximale pour un poids réduit et une minimisation des masses non suspendues. C'est ainsi qu'à l'exception de quelques éléments hautement sollicités, comme les barres d'accouplement, les roulements de roue ou les pivots, l'essieu avant à jambes de suspension et tirants est entièrement en aluminium. L'essieu arrière du type Integral IV est, lui aussi, presque entièrement en aluminium. Pour optimiser la tenue de cap et le confort, les quatre bras de suspension servant au guidage des roues ne sont pas fixés directement sur la carrosserie, mais logés sur un berceau d'essieu via des cales élastiques.

### **Sécurité de série : pneus antidéjantage et indicateur de dégonflage.**

De série, les BMW 630i et BMW 635d évoluent sur des roues en alliage léger de 17 pouces. Sur la BMW 650i, les jantes en alliage léger de série sont des 18 pouces. Sur tous les modèles, les pneus de série sont du type antidéjantage. Même en cas de dégonflage total, ces pneus dits runflat permettent au conducteur de poursuivre sa route au moins jusqu'au prochain garage. De plus, l'indicateur de dégonflage (RPA) vérifie en permanence la pression de gonflage des pneus et si la pression tombe de plus de 30 pour cent en dessous de la valeur idéale, il avertit immédiatement le conducteur par un signal optique sur le combiné d'instruments.

### **Distances de freinage plus courtes, réponse des freins plus rapide.**

Sur les modèles de la BMW Série 6, les freins très performants à étriers flottants et disques ventilés sont à commande hydraulique. La gestion du système de freinage hautement efficace est désormais encore plus rapide et plus précise pour garantir une stabilité maximale et un rendement total.

Le système de freinage haut de gamme équipant la BMW Série 6 brille de plus par son faible poids. Adapté à la puissance particulièrement élevée du huit cylindres, il est conçu comme un système hautes performances sur la BMW 650i. La dotation standard de tous les modèles de la BMW Série 6 comprend un indicateur continu de l'usure des garnitures de frein renseignant à tous moments de l'état de celles-ci.

### **Aide à la conduite DSC à qualité de réglage optimisée.**

C'est avec une panoplie de fonctions que le contrôle dynamique de la stabilité DSC aide le conducteur à maîtriser sa BMW avec assurance et souveraineté. En premier lieu, le DSC s'oppose à la tendance au survirage ou au sous-virage en freinant les roues de manière ciblée ou en intervenant sur la gestion moteur. Le système intègre de plus l'antiblocage des roues ABS et l'antipatinage à régulation électronique ASC qui évite que les roues motrices ne s'emballent sur un revêtement glissant ou un sol meuble ; s'y ajoutent un assistant au freinage et le contrôle du freinage en courbe CBC (Cornering Brake Control). Les fonctionnalités comprennent aussi une compensation anti-fading évitant l'évanouissement des freins en cas de températures extrêmes des freins, une fonction freins secs optimisant la puissance de freinage sur le mouillé ainsi qu'un assistant au démarrage en côte qui permet de repartir sur une route en pente sans avoir recours au frein à main.

Sur la nouvelle BMW Série 6, l'assistant au freinage faisant partie des fonctionnalités du DSC a été interconnecté avec d'autres systèmes d'aide à la conduite. Associé au régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go disponible en option, les capteurs radar de ce système enregistrent très tôt tout besoin de décélération accru. Dans ce cas, le système de freinage est mis en alerte par abaissement des seuils de déclenchement de l'assistant de freinage hydraulique. De plus, grâce à la production immédiate de pression dans le système de freinage, les garnitures sont pré-positionnées sur les disques sans pour autant provoquer une décélération sensible. En cas de freinage d'urgence, cet ensemble de dispositions préalables permet d'atteindre nettement plus vite la puissance de freinage maximale. Il est ainsi possible de raccourcir nettement la distance d'arrêt et de constituer une marge de sécurité précieuse.

D'une qualité optimisée, les réglages du système DSC permettent des interventions très fines lorsque la voiture s'approche des limites dictées par la physique. Le mode DTC (contrôle dynamique de la traction), activé par pression sur la touche dédiée, fait particulièrement bien valoir le déploiement amélioré de la puissance sans entraver le comportement routier et souligne ainsi le naturel sportif de la BMW Série 6. En mode DTC, les seuils d'intervention du DSC sont relevés. La voiture peut ainsi mieux démarrer par exemple sur de la neige molle, le système admettant un léger patinage des roues motrices.

Optimisé pour la nouvelle BMW Série 6, le mode DTC autorise par ailleurs une accélération transversale plus soutenue allant jusqu'au dérapage contrôlé en virage. En cas de besoin, le conducteur peut aussi déconnecter entièrement le DSC.

### **Sans pareille : la direction active pour un surplus de confort à toutes les vitesses.**

La nouvelle BMW Série 6 est équipée d'une direction hydraulique à crémaillère avec fonction Servotronic pilotant l'assistance à la direction grâce à une loi caractéristique asservie à la vitesse de la voiture. Celle-ci assure une précision directionnelle et une sécurité de conduite de tous les instants, indépendamment de la vitesse de la voiture.

La direction active optionnelle, unique dans le segment occupé par la BMW Série 6, augmente encore le confort de direction. Alors que la Servotronic de série module l'effort à déployer au volant, la direction active fait varier la démultiplication de la direction en fonction de la vitesse de la voiture. Elle agit de sorte que pour un même angle de braquage au volant, le braquage des roues est plus important aux vitesses inférieures qu'aux vitesses supérieures. Pour des manœuvres à petite vitesse, le conducteur doit ainsi déployer moins d'effort et tourner moins le volant. A vitesse soutenue par contre, cette direction facilite la tenue de cap précise.

La démultiplication de la direction est pilotée par un mécanisme dit de superposition dans le système de direction. Le braquage imposé par le conducteur est modulé à l'aide d'un moteur électrique, via un engrenage épicycloïdal. L'importance de la modulation dépend de la vitesse de la voiture et, de plus, de son accélération transversale prise en compte par un régulateur du taux de lacet. Interconnectée avec le contrôle dynamique de la stabilité, la direction active déclenche une impulsion de contrebraquage discrète, imperceptible par le conducteur, lorsque le contrôle dynamique de la stabilité intervient dans des virages pris à vive allure et stabilise ainsi encore mieux la voiture. Via la régulation du taux de lacet, la direction active stabilise aussi la voiture en cas de freinage sur un revêtement inhomogène (adhérence asymétrique). Elle contrecarre le dérapage de la voiture en lançant un contrebraquage ciblé.

### **Précision et souveraineté en hausse grâce à Dynamic Drive.**

L'aide à la conduite optionnelle Dynamic Drive est une innovation s'inscrivant de manière idéale dans le naturel de la BMW Série 6. Elle profite tout autant au comportement routier sportif qu'à l'agrément de conduite souverain. Dynamic Drive supprime la tendance au roulis en virage et assure ainsi une agilité, un confort et une stabilité élevés dans toutes les situations de conduite. Le gain sensible en sécurité et la précision au braquage fixent des références

pour la technique des trains de roulement. Quant aux courbes à grand rayon, la BMW Série 6 les négocie sans que la carrosserie n'affiche d'inclinaison ou de mouvements de balancement. Le système réduit aussi la tendance au roulis de la carrosserie à un minimum en cas de changements de direction rapprochés. Lors de changements de file ou de manœuvres d'évitement, il exerce une influence ciblée sur le comportement propre de la voiture – avec, à la clé, un surcroît de sécurité dans de telles situations.

Le système Dynamic Drive comprend une barre antiroulis active sur l'essieu tant avant qu'arrière, celles-ci compensant presque entièrement les mouvements de la caisse à l'aide de vérins rotatifs à commande hydraulique. L'arbre de chaque vérin et son carter sont chacun relié à une demi-barre antiroulis afin de neutraliser les mouvements indésirables à l'aide de la pression hydraulique.

### **Régulateur de vitesse avec fonction de freinage.**

La dotation standard de la nouvelle BMW Série 6 intègre un régulateur de vitesse automatique avec fonction de freinage. Il est activé pour maintenir constante la vitesse pré réglée – au moins 30 km/h – par le conducteur, indépendamment du profil de la route. En fonction du besoin, il augmente la puissance débitée par le moteur ou bien veille à réduire la vitesse. Contrairement au régulateur de vitesse conventionnel, ce système peut réduire la vitesse non seulement en exploitant le couple résistant du moteur ou, si la voiture est à boîte automatique, en rétrogradant, mais aussi en intervenant sur les freins. Il est ainsi capable de maintenir la vitesse constante même lors de la descente d'un col ou lorsque la voiture tracte une remorque. En virage, le régulateur de vitesse avec fonction de freinage peut aussi réduire la vitesse à une valeur inférieure à celle réglée par le conducteur, si l'état dynamique du véhicule l'exige. A cet effet, le système est interconnecté avec le contrôle dynamique de la stabilité DSC dont les capteurs fournissent des informations sur l'accélération transversale et l'angle de braquage. En cas de besoin, la voiture est ralentie de sorte à ne pas dépasser une accélération transversale définie. A la sortie du virage, la BMW Série 6 réaccélère pour reprendre la vitesse présélectionnée par le conducteur.

Le conducteur commande le régulateur de vitesse par le biais d'un levier sur la colonne de direction. Il peut reprendre la vitesse momentanée comme vitesse sélectionnée, puis la modifier à son gré en tirant sur le levier ou en le poussant. Un repère s'allumant sur la graduation du compteur de vitesse informe sur la vitesse actuellement sélectionnée. Pour désactiver le système, le conducteur utilise le levier de commande ou actionne la pédale de frein. La touche «Resume» permet de le réactiver avec la dernière vitesse mémorisée. De plus, le conducteur a la possibilité d'utiliser le levier de commande pour accélérer ou réduire la vitesse selon deux modes dynamiques sans devoir appuyer sur l'accélérateur.

### **Régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go.**

Le régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go apporte un soutien encore plus important au conducteur. Le système innovant qui est désormais disponible en option sur les nouvelles BMW Série 6 dotées d'une boîte automatique, comprend aussi un régulateur automatique de la distance qui permet d'évoluer confortablement dans une circulation fluide sur autoroute ou route, tout en veillant à une distance convenable par rapport au véhicule qui précède lorsque la circulation bouchonne et que la vitesse tombe. L'utilisation du système dans une telle situation que le conducteur trouve souvent gênante, procure un net gain de confort.

Le conducteur peut régler la distance par rapport aux véhicules qui précèdent sur quatre paliers. Si la distance par rapport au véhicule qui précède tombe en dessous du seuil pré réglé, le système adapte la vitesse aux conditions régnantes en intervenant sur la gestion moteur et en établissant la pression de freinage requise. Dès que la voie est dégagée, il réaccélère jusqu'à la vitesse présélectionnée. La balade sans stress atteint ainsi un nouveau niveau de confort à bord de la nouvelle BMW Série 6. Le conducteur est soulagé de manière intelligente, et tout en gagnant en souveraineté, il peut encore plus savourer l'expérience de conduite. Si la situation routière l'exige, le système ralentit aussi la voiture automatiquement jusqu'à l'arrêt complet et la maintient dans cette position.

La décélération maximale que le régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go commande est de 4 m/s<sup>2</sup>. Au cas où l'intervention du conducteur serait indispensable parce que le véhicule qui précède ralentit violemment, il y est invité par des signaux optiques et acoustiques.

Le régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go fait appel à des capteurs radar de la toute dernière génération balayant un champ de vision agrandi et se distingue, entre autres, par une excellente couverture de la zone directement devant la voiture. Pour y arriver, il combine un capteur longue distance d'une portée atteignant 150 mètres avec deux capteurs courte distance détectant les véhicules qui précèdent dans un rayon maximal de 20 mètres. Les capteurs radars épousent la ligne de la partie avant du véhicule dans laquelle ils s'intègrent discrètement.

Dans une circulation en accordéon, le système assiste le conducteur en maintenant une distance appropriée par rapport au véhicule qui précède. Ainsi, le conducteur est par exemple libéré des freinages à répétition requis dans une telle situation. Il garde toutefois toute sa responsabilité, car par exemple pour redémarrer après un arrêt de plus de 3 secondes, il doit donner l'instruction d'accélérer par une petite impulsion sur la pédale d'accélérateur

ou par actionnement de la touche «Resume». Même lorsque le système est activé, le conducteur peut cependant varier la vitesse à tous moments en accélérant ou en freinant. L'actionnement du frein interrompt la régulation.

Lorsque le système est activé, le conducteur peut commuter entre le régulateur actif vitesse-distance avec fonction stop & go et le régulateur de vitesse avec fonction de freinage en donnant une impulsion prolongée sur la touche à bascule servant à fixer le palier de distance. Il a ainsi la possibilité d'utiliser le régulateur de vitesse même au-delà d'une vitesse de 180 km/h.

### **Toujours le bon cap : l'alerte de dérive.**

Pour aider le conducteur à rester vigilant, les nouvelles BMW Série 6 Coupé et BMW Série 6 Cabriolet peuvent recevoir un système d'aide de conception nouvelle qui contribue à éviter les écarts involontaires de la voie empruntée. Appelé alerte de dérive, le système reconnaît tout écart du véhicule par rapport au tracé de la voie et en informe le conducteur par un signal discret, mais sensible là où la réaction est requise : au volant. Le système d'alerte de dérive comprend une caméra fixée sur le pare-brise au niveau du rétroviseur intérieur, un boîtier électronique assurant la comparaison des données et un générateur de signaux déclenchant la vibration discrète, mais non équivoque dans le volant. Lorsque le conducteur a signalé son intention de changer de file ou de direction par actionnement du clignotant, l'alerte de dérive en tient compte : elle supprime son signal d'alerte.

La caméra du système reconnaît les marquages au sol au moins sur un côté de la voie empruntée ainsi que leur distance par rapport à la voiture. Le boîtier électronique analyse ces données et en comparant la voie reconnue par la caméra et le cap effectivement suivi par le véhicule, il distingue les écarts insignifiants des dérives potentiellement dangereuses. Le système est anticipatif et permet ainsi au conducteur de corriger souverainement le cap. La caméra produit des images de haute définition particulièrement précises. Elle a une portée d'environ 50 mètres et peut aussi servir de nuit, dès que les phares sont allumés.

L'alerte de dérive se distingue de plus par son fonctionnement asservi à la vitesse de la voiture. Plus la voiture roule vite et plus la tolérance acceptée par le système est réduite. La distance minimale par rapport au marquage au sol, déclenchant le signal en cas de non-respect, est alors automatiquement relevée. Le système est conçu pour les gros rouleurs et peut être activé à partir de 70 km/h. Le signal vibratoire s'éteint automatiquement dès que le conducteur a corrigé le cap de sa voiture.

### **Confort et sécurité sur toutes les places.**

Structures porteuses supportant des contraintes élevées, zones de déformation programmées généreuses à l'avant comme à l'arrière, protection antichoc latérale intégrée aux portes et aux panneaux latéraux arrière, habitacle extrêmement rigide conservant sa fonction d'espace de survie même en cas de collision grave – voilà la base de la sécurité passive exemplaire qui distingue la BMW Série 6. L'équipement sécuritaire de série comprend de plus une colonne de direction se déformant selon une courbe définie en cas de choc avant violent, ainsi que des systèmes de retenue hautement efficaces.

Tous les sièges sont dotés d'une ceinture de sécurité à trois points et enrouleur automatique ainsi que limiteur d'effort des sangles. A l'avant, les prétensionneurs de sangle se déclenchent si besoin est. Le conducteur et son passager avant sont aussi protégés par des airbags frontaux et des airbags latéraux. Les airbags frontaux bigénérateurs se déploient en deux temps, en fonction de l'intensité du choc. En cas de collision grave, le double déclenchement est géré de sorte que le coussin d'air se gonfle plus rapidement à son volume maximum qu'en cas de collision moins violente.

La BMW Série 6 Coupé possède aussi des airbags protège-tête du type AHPS (Advanced Head Protection System) qui assurent une protection particulièrement efficace en se tendant sur toute la longueur des vitres latérales. La BMW Série 6 Cabriolet dispose d'arceaux de sécurité antiretournement à déclenchement automatique. En cas de tonneau, ceux-ci jaillissent en quelques fractions de seconde du module qui les abrite derrière les appuie-tête arrière pour se verrouiller en position déployée. La protection antiretournement du cabriolet est complétée par les montants avant en acier à haute résistance et un cadre de pare-brise en des profilés réalisés par hydroformage pour optimiser leur forme en vue d'une capacité de charge maximale.

BMW Série 6 Coupé ou BMW Série 6 Cabriolet, tous les éléments de sécurité passive sont gérés par le système sécuritaire innovant Advanced Crash Safety Modul (ACSM). L'ACSM analyse tous les signaux transmis par les capteurs pour identifier et localiser l'impact avec précision et activer les systèmes de retenue – et les arceaux de sécurité sur le cabriolet – de manière ciblée en une toute petite fraction de seconde.

### **Des appuie-tête actifs protégeant encore mieux les occupants.**

En dotation standard, la BMW Série 6 Coupé et la BMW Série 6 Cabriolet possèdent des sièges avant à réglage électrique et triple fonction mémoire côté conducteur. Les sièges sport proposés en option sont également à réglage électrique ; ils sont plus fermes, soutiennent encore mieux le corps surtout en cas de conduite particulièrement dynamique et offrent de plus un appuie-cuisses réglable. Les sièges avant de la BMW Série 6 Cabriolet intègrent les ceintures de sécurité, sur la BMW Série 6 Coupé l'ancrage des ceintures est conçu de sorte à assurer une manipulation confortable de ce système de retenue. Grâce à l'accès assisté équipant les sièges avant, les passagers arrière montent à bord dans le confort, les deux sièges individuels sont séparés l'un de l'autre par un coussin rehaussé. Les contours sportifs des dossiers assurent un excellent maintien latéral.

Les nouveaux appuie-tête actifs équipant les sièges avant augmentent encore le niveau de sécurité passive de la BMW Série 6. Ils déploient leur effet protecteur en cas de choc arrière en se rapprochant automatiquement de la tête, prévenant ainsi une rotation ou la projection rapide de la tête vers l'arrière. Ils réduisent ainsi sensiblement le risque de blessure des vertèbres cervicales encouru par le conducteur et le passager avant. Pour atteindre cet effet, les appuie-tête se voient avancés de 60 millimètres et rehaussés de 40 millimètres dès que le boîtier électronique des airbags enregistre un impact sur la partie arrière de la voiture et envoie un signal d'activation pyrotechnique du système. A la réception du signal, deux ressorts se détendent pour positionner les parties capitonnées des appuie-tête. La tête des occupants avant est ainsi retenue rapidement pour amortir le brusque mouvement déclenché par l'énergie libérée dans l'impact. Les contraintes agissant au niveau de la nuque peuvent ainsi être minimisées. Le risque de subir un traumatisme crânien, blessure également connu sous le nom de coup de lapin, est ainsi sensiblement réduit pour les occupants.

## 7. Dotation : l'exclusivité sous sa forme la plus moderne.



- **Options exclusives pour un surplus de plaisir au volant et de sécurité : affichage tête haute, assistant pleins phares, BMW Night Vision.**
- **Eclairage directionnel adaptatif avec faisceau à portée et répartition variables.**
- **Sellerie cuir avec technologie SunReflective pour la BMW Série 6 Cabriolet.**

Tradition oblige, c'est vrai aussi pour le concept automobile sur lequel repose la BMW Série 6. Sa technique est néanmoins placée sous le signe de la modernité et du progrès continu. Il n'y a aucune contradiction dans ce fait. Après tout, les devanciers des deux modèles ont déjà montré la voie à bien des égards. Dans le domaine des liaisons au sol, des aides à la conduite et des fonctions dédiées au confort, les nouvelles BMW Série 6 Coupé et BMW Série 6 Cabriolet se voient proposer des équipements séduisants que seul BMW offre dans ce segment pourtant exclusif. Il s'agit d'innovations réservées dans un premier temps aux catégories automobiles supérieures, et donc par exemple à la BMW Série 7 ou bien justement à la BMW Série 6. Cette dernière satisfait ainsi de manière idéale les attentes auxquelles doivent répondre les automobiles de sa catégorie. L'expérience a montré que les amateurs de voitures s'intéressant à un grand tourisme particulièrement dynamique ou à un cabriolet ultrasportif du segment de luxe sont toujours très réceptifs aux nouveautés techniques.

Dynamisme accru, sécurité accrue, confort accru – avec sa dotation standard bien nantie et de nombreux autres éléments high-tech proposés en option, la BMW Série 6 offre un plaisir de conduire intense, mêlé à une fascination et une exclusivité incomparables. Le coupé et le cabriolet reflètent ainsi à la perfection la force d'innovation de la marque BMW.

### **Eclairage parfait, géré avec intelligence.**

Une visibilité maximale dans toutes les conditions météorologiques et lumineuses est un facteur important pour la sécurité et l'agrément de conduite. La BMW Série 6 reçoit des phares bi-xénon de série qui plongent la route dans une lumière très intense. Les phares ronds doubles sont cernés d'anneaux en couronne conçus pour assurer la fonction d'éclairage de jour. Grâce à ces quatre anneaux guide-lumière marquants, le coupé et le cabriolet sont perçus facilement et, de plus, reconnaissables entre mille comme des

BMW. Les aides à la conduite innovantes offrent par ailleurs la possibilité de gérer les systèmes d'éclairage de manière particulièrement intelligente. En option, la nouvelle BMW Série 6 peut se doter de l'éclairage directionnel adaptatif. Il garantit l'éclairage de la route suivant le tracé de celle-ci. L'orientation des phares est déterminée par le braquage du volant, le taux de lacet et la vitesse de la voiture.

La visibilité est aussi optimisée en ligne droite, grâce au faisceau à portée et répartition variables, inauguré sur la nouvelle BMW Série 6. Cette commande innovante est asservie à la vitesse de la voiture et permet d'agrandir automatiquement le champ de vision en modulant le faisceau lumineux de manière ciblée. Ainsi par exemple, en mode urbain à des vitesses inférieures à 50 km/h, elle facilite l'identification d'objets se trouvant sur le côté gauche de la route en élargissant le faisceau. En mode autoroute, le champ de vision est agrandi par augmentation de la portée du faisceau et éclairage plus intense du côté gauche. Dans la plage des vitesses allant jusqu'à 70 km/h, l'activation des antibrouillards se traduit par un élargissement du faisceau lumineux et un éclairage plus intense de la zone proche. A vitesse supérieure, l'élargissement du faisceau se voit doublé d'une augmentation de sa portée.

De série, la commande automatique des codes accroît la sécurité lorsqu'on roule dans des conditions extérieures changeantes. Cette fonction comporte deux capteurs disposés dans le pare-brise, grâce auxquels l'électronique embarquée vérifie les conditions de luminosité pour allumer automatiquement les codes dès que nécessaire – par exemple dans un tunnel ou à la tombée du jour. Le capteur de pluie, également de série, est un complément idéal à cette commande. Grâce à une mesure optique, il reconnaît automatiquement les précipitations et leur intensité. En cas de besoin, il enclenche automatiquement les essuie-glace et gère leur fréquence de balayage en conséquence.

### **Mieux voir et percevoir : assistant pleins phares, BMW Night Vision.**

La nouvelle BMW Série 6 est aussi la seule représentante de son segment à pouvoir se doter d'un assistant pleins phares. Ce système coupe automatiquement les feux de route lorsqu'il détecte un véhicule qui précède ou arrive en sens inverse ou que la route est suffisamment éclairée – comme par exemple en agglomération. De la même manière, il repasse automatiquement des codes aux feux de route. Le système est piloté par une caméra intégrée dans le rétroviseur intérieur qui surveille la luminosité et la circulation.

BMW Night Vision est un système optionnel qui accroît encore la sécurité lors des trajets nocturnes. Élément clé de ce système unique en son genre : une caméra thermique qui saisit les personnes, les animaux ainsi que tout objet rayonnant de la chaleur à une distance de 300 mètres déjà sur la route et

le bas-côté et envoie une image contrastée sur l'écran de contrôle central utilisé aussi par le système de navigation. L'attention du conducteur est ainsi attiré sur des situations à risque éventuel avant qu'il puisse les détecter à l'œil nu.

### **Ergonomie parfaite : système de commande iDrive et affichage tête haute.**

Le poste de conduite de la BMW Série 6 est axé sur le conducteur et regroupe toutes les fonctions essentielles dans une position ergonomique idéal sur le volant ou dans sa périphérie directe. Les éléments de commande de toutes les fonctions intéressant aussi le passager avant sont concentrés au niveau de la console centrale. C'est là que se trouve aussi le bouton multicommandes du système iDrive qui sert à activer et à piloter, sur l'écran de contrôle, les systèmes de divertissement et de climatisation ainsi que les fonctions des systèmes de navigation et de télécommunication optionnels. Les nouvelles touches d'appel favorites à programmation libre placées en dessous du lecteur de CD rendent la commande de ses fonctions encore plus intuitive. Pour mémoriser une fonction, il suffit d'une pression prolongée sur la touche choisie, pour l'appeler, il suffit d'une brève impulsion. Par ailleurs, les touches sont de type tactile. Cela signifie que dès que le conducteur effleure la touche, la fonction qui lui est attribuée est affichée avant qu'elle ne soit activée.

Les boutons rotatifs sur la façade de commande de la climatisation automatique à fonction étendue intègrent également des touches supplémentaires. Celles-ci permettent d'accéder directement aux programmes automatiques de répartition de l'air et des modes de climatisation. Il suffit de les effleurer pour obtenir une représentation graphique du réglage momentané du système sur l'écran de contrôle.

En option, la BMW Série 6 Coupé et la BMW Série 6 Cabriolet peuvent aussi se doter d'un affichage tête haute qui projette des informations importantes pour le conducteur, telles que la vitesse ou les indications de navigation, sur le pare-brise, dans le champ de vision direct du conducteur et, donc, dans une position ergonomique particulièrement avantageuse. Les informations souhaitées sont sélectionnées via iDrive. Des réglages personnalisés, tels que la luminosité de base de l'affichage, peuvent être mis en mémoire grâce à la fonction Key-/Car-Memory. L'intensité lumineuse des informations affichées s'adapte automatiquement aux conditions de luminosité extérieures. L'affichage tête haute accroît la sécurité de conduite, parce que le conducteur peut assimiler des informations importantes sans devoir détourner son regard de la route. Ses yeux fatigueront moins, parce qu'ils sont nettement moins sollicités par l'accommodation.

### **Système de navigation Professional avec saisie vocale du type mots entiers.**

Raffinement particulier au service du confort, le système de navigation Professional à nouveau optimisé est disponible en option sur les nouvelles BMW Série 6 Coupé et BMW Série 6 Cabriolet. Il offre, entre autres, une représentation graphique perfectionnée sur l'écran de contrôle de 8,8 pouces. S'y ajoute une saisie vocale particulièrement fiable, disponible en exclusivité pour les automobiles BMW. Pour entrer une destination de voyage, celle-ci permet de saisir des mots entiers, ce qui est une solution aussi conviviale que rapide.

Grâce au pré-équipement pour téléphones mobiles avec interface bluetooth disponible sur demande, de nombreux téléphones mobiles courants sur le marché peuvent être interconnectés sans câble avec l'électronique embarquée de la BMW Série 6. Il est ainsi possible de commander les téléphones mobiles à bord de la voiture de manière fort conviviale et en toute sécurité, via le dispositif mains libres et les touches multifonctions sur le volant. Annuaire téléphonique, listes d'appels et d'autres données sont automatiquement synchronisés avec le système embarqué. Le téléphone mobile est relié avec l'antenne via un adaptateur snap-in qui assure en même temps le rechargement.

### **Pour un plaisir d'écoute inaltéré : des chaînes audio de grande classe.**

Des systèmes audio et fonctions télématiques haut de gamme permettent d'accroître encore le confort en voyage et le plaisir à bord de la nouvelle BMW Série 6. C'est surtout la nouvelle chaîne audio haut de gamme BMW Individual qui garantit un plaisir d'écoute hors du commun. La technologie Dirac Live, une technologie avant-gardiste de traitement des signaux, constitue le cœur du système. L'amplificateur numérique à 9 canaux avec processeur numérique des signaux (DSP) produit une puissance de sortie maximale de 825 watts. Complété par le réglage du volume et l'égalisation asservis à la vitesse et doté de haut-parleurs très haut de gamme, le système fixe les références en matière de restitution du son. Sa qualité sonore sublime garantit un plaisir musical inaltéré à tous les occupants de la nouvelle BMW Série 6.

La connexion auxiliaire (AUX-In) de série offre une possibilité supplémentaire pour brancher des sources audio externes. Une interface USB facilitant tout particulièrement l'utilisation de lecteurs MP3 externes à bord de la voiture, est disponible en option. Elle permet d'intégrer par exemple tous les modèles de l'Apple iPod dans le système audio de la BMW Série 6 et de les piloter à l'aide du système iDrive ou des touches multifonctions au volant.

Le programme multimédia est complété par le portail Internet mobile BMW Online et les services télématiques BMW Assist. Ainsi par exemple, le service «météo cabrio» permet de savoir si la sortie cheveux au vent programmée pour le lendemain avec la BMW Série 6 Cabriolet est probable ou s'il faut plutôt s'attendre à des averses dans la région. De plus, la nouvelle BMW Série 6 peut s'équiper des BMW TeleServices, grâce auxquels le BMW Group propose à ses clients des services universels. Condition préalable : la voiture doit être équipée d'un téléphone et du système de navigation. Via l'appel BMW Teleservice Call, le véhicule envoie automatiquement toutes les informations nécessaires pour une révision au garage au partenaire BMW.

### **Sellerie cuir avec technologie SunReflective pour le cabriolet.**

Parmi les raffinements particuliers de la dotation de la BMW Série 6 Cabriolet, il faut compter une nuance de cuir de conception nouvelle pour les sièges et autres habillages intérieurs. Sur ce nouveau matériau, des pigments dits cool incorporés au cuir lors de sa fabrication, veillent à la réflexion des rayons infrarouges du soleil. Ces pigments de couleur différente évitent très efficacement l'échauffement excessif des assises de la voiture décapotée – se produisant justement lorsque le temps se prête à merveille aux virées à ciel ouvert.

Pour limiter l'échauffement des sièges et des accoudoirs, BMW est le premier constructeur automobile au monde à faire appel au traitement spécifique des surfaces en cuir selon la technologie SunReflective. Sur les habillages de couleur foncée, la différence de température obtenue par ce nouveau cuir peut atteindre 20 degrés. En présence de teintes claires, l'échauffement des garnitures est également sensiblement moindre. Quant aux autres qualités propres au cuir, elles ne sont pas touchées par le traitement.

A bord de la BMW Série 6 Cabriolet, s'exposer directement aux rayons de soleil et au vent se transforme en un plaisir automobile franchement céleste. Or, la BMW Série 6 Coupé n'est pas en reste : elle aussi ouvre un regard sublime vers le ciel. En effet, le toit panoramique relevable en verre proposé en option inonde l'habitacle du coupé de lumière, créant ainsi une ambiance généreuse et rayonnante. Ce grand toit de verre ne se distingue pas seulement par sa surface transparente de 806 x 578 millimètres, mais aussi par un ciel de pavillon à coulissement électrique qui, grâce à sa structure en sandwich d'aluminium, garantit un confort climatique et acoustique élevé tout en gardant presque entièrement la garde au toit pour les occupants de la voiture.

### **Un style personnalisé au plus haut niveau : BMW Individual.**

Les options de la gamme BMW Individual offrent des conditions parfaites pour affiner encore le look et la dotation. Peintures, bandeaux décoratifs et variantes d'habillage exclusifs – voilà ce qui permet d'exprimer son style personnel dans l'aménagement du coupé et du cabriolet. Les nouvelles peintures proposées dans ce contexte s'appellent noir diopside, gris aventurine et blanc brillant et sont toutes métallisées. Le blanc brillant est apposé selon une nouvelle méthode à quatre couches et effet de perle et déploie un jeu particulièrement séduisant avec la lumière du jour. Le nouveau bandeau décoratif en frêne olivier brun roux ajoute une touche intéressante à l'intérieur.

La finition Virtuoso offre une composition exquise de composants extérieurs et intérieurs pris dans la gamme BMW Individual. Elle comprend, entre autres, une peinture BMW Individual couleur pierre de lune métallisé ou noir rubis métallisé, enrichie de la Shadow Line brillant, des roues en alliage léger BMW Individual au look à branches en V, une sellerie cuir intégrale Merino dont la teinte, platine ou brun Criollo, est adaptée à la couleur de la carrosserie. S'y ajoute un ciel de pavillon BMW Individual. Le coupé et le cabriolet reçoivent aussi des bandeaux décoratifs enduits de vernis piano noir et ornés d'une marqueterie style cordes d'instrument, un volant gainé cuir BMW Individual avec bague en bois enduit de vernis piano noir, des tapis de sol velours avec broderie style clé de sol ainsi qu'un bouton iDrive en aluminium orné d'une gravure laser au look clé de sol. Quant à la sono accordée à l'allure exclusive, elle est assurée par la chaîne audio haut de gamme BMW Individual.

## Fiches techniques. BMW 630i, 650i Coupé.

<b>Carrosserie</b>		<b>630i Coupé</b>	<b>650i Coupé</b>
Nombre de portes/de places		2/2+2	2/2+2
Longueur/largeur/hauteur (à vide)	mm	4820/1855/1374	4820/1855/1374
Empattement	mm	2780	2780
Voie AV/AR	mm	1558/1596	1558/1596
Diamètre de braquage	m	11,4	11,4
Capacité réservoir	env. l	70	70
Syst. de refroidissement, chauffage inclus	l	10,0 (10,5)	13,8 (14,2)
Huile moteur	l	6,5	8,0
Huile de B.V./de différentiel AR	l	Remplissage à vie	Remplissage à vie
Poids à vide selon UE <sup>1</sup>	kg	1605 (1615)	1725
Charge utile selon DIN	kg	450	450
PTMA selon DIN	kg	1980 (1990)	2100
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	980/1090	1060/1130
Poids remorquable freiné (12%/non freiné)	kg	-	-
Charge autorisée sur toit/crochet d'attelage	kg	-	-
Volume du coffre selon VDA	l	450	450
Coeff. de traînée x maître-couple	c <sub>x</sub> x S	0,30 x 2,15	0,30 x 2,15
<b>Moteur</b>			
Type/nombre de cylindres/de soupapes		en ligne/6/4	en V 90/8/4
Gestion moteur		MSD80	ME9,2,3
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	2996	4799
Alésage/course	mm	85,0/88,0	93,0/88,3
Rapport volumétrique	/l	12,0	10,5
Carburant	RON	91 à 98	91 à 98
Puissance	kW/ch	200/272	270/367
à un régime de	tr/mn	6700	6300
Couple	Nm	320	490
à un régime de	tr/mn	2750 à 3000	3400
<b>Système électrique</b>			
Capacité batterie/position	Ah/-	90/coffre	90/coffre
Puissance alternateur	AW	155/2170	180/2520
<b>Train de roulement</b>			
Suspension AV	Essieu AV en aluminium à jambes de suspension à articulation double et tirants ; compensation des forces latérales, effet antiplongée		
Suspension AR	Essieu AR multibras en aluminium du type Integral IV ; suspension à action tridimensionnelle avec effet anticabrage et antiplongée		
Freins AV	Freins à disque à étrier flottant à piston unique		
Diamètre	mm	348 x 30, ventilé	348 x 36, ventilé
Freins AR	Freins à disque à étrier flottant à piston unique		
Diamètre	mm	345 x 24, ventilé	345 x 24, ventilé
Systèmes d'aide à la conduite	DSC/DTC avec, entre autres, les sous-fonctions ABS, CBC, DBC, ASC, MSR ; en option : antiroulis actif du type Dynamic Drive		
Direction	assistée à crémaillère avec fonction Servotronic ; en option : direction active		
Démultiplication totale direction	/l	14,4	14,4
Type de B.V.	B.V.M. à 6 rapports (B.V.A. sport à 6 rapports avec palettes au volant)		
Démultiplication B.V.	I	/l	4,350 (4,171)
	II	/l	2,496 (2,340)
	III	/l	1,665 (1,521)
	IV	/l	1,230 (1,143)
	V	/l	1,000 (0,867)
	VI	/l	0,851 (0,691)
	AR	/l	3,926 (3,403)
Démultiplication pont AR	/l	3,385 (3,909)	3,231 (3,462)
Pneumatiques AV		245/50 R 17 99W RSC	245/45 R 18 96W RSC
Pneumatiques AR		245/50 R 17 99W RSC	245/45 R 18 96W RSC
Jantes AV		7,5 J x 17 alliage léger	8 J x 18 alliage léger
Jantes AR		7,5 J x 17 alliage léger	8 J x 18 alliage léger
<b>Performances routières</b>			
Rapport poids/puissance selon DIN	kg/kW	7,7	6,1
Puissance au litre	kW/l	66,8	56,3
Accélérations	0 à 100 km/h	s	6,2 (6,4)
	1000 m D.A.	s	25,8 (26,1)
Reprise	80 à 120 km/h en	s	6,5/- (-)
Vitesse maxi.	km/h	250	250
<b>Consommation selon cycle UE</b>			
Cycle urbain ECE	l/100 km	11,2 (11,0)	17,8 (15,9)
Cycle extra-urbain EUDC	l/100 km	6,0 (5,8)	8,1 (7,4)
Moyenne ECE+EUDC	l/100 km	7,9 (7,7)	11,7 (10,5)
CO <sub>2</sub>	g/km	188 (184)	279 (249)
<b>Autres</b>			
Norme antipollution respectée		Euro 4	Euro 4

<sup>1</sup>Poids du véhicule en ordre de marche (selon DIN) plus 75 kg pour le conducteur et les bagages.

<b>Carrosserie</b>		<b>635d Coupé</b>
Nombre de portes/de places		2/2+2
Longueur/largeur/hauteur (à vide)	mm	4820/1855/1374
Empattement		2780
Voie AV/AR	mm	1558/1596
Diamètre de braquage		m 11,4
Capacité réservoir		env. l 70
Syst. de refroidissement, chauffage inclus		l 9,8
Huile moteur		l 8,5
Huile de B.V./de différentiel AR		l Remplissage à vie
Poids à vide selon UE <sup>1</sup>		kg 1725
Charge utile selon DIN		kg 450
PTMA selon DIN		kg 2100
Charge autorisée sur essieu AV/AR		kg 1060/1140
Poids remorquable		
freiné (12%/non freiné)		kg -
Charge autorisée sur toit/crochet d'attelage		kg -
Volume du coffre selon VDA		l 450
Coeff. de traînée x maître-couple		c <sub>x</sub> x S 0,30 x 2,15
<b>Moteur</b>		
Type/nombre de cylindres/de soupapes		en ligne/6/4
Gestion moteur		DDE6.2.6
Cylindrée		cm <sup>3</sup> 2993
Alésage/course		mm 84,0/90,0
Rapport volumétrique		/1 17,0
Carburant		gazole
Puissance		kW/ch 210/286
à un régime de		tr/mn 4400
Couple		Nm 580
à un régime de		tr/mn 1750 à 2250
<b>Système électrique</b>		
Capacité batterie/position		Ah/- 90/coffre
Puissance alternateur		AW 180/2520
<b>Train de roulement</b>		
Suspension AV		Essieu AV en aluminium à jambes de suspension à articulation double et tirants ; compensation des forces latérales, effet antiplongée
Suspension AR		Essieu AR multibras en aluminium du type Integral IV ; suspension à action tridimensionnelle avec effet anticabrage et antiplongée
Freins AV		Freins à disque à étrier flottant à piston unique
Diamètre		mm 348 x 36, ventilé
Freins AR		Freins à disque à étrier flottant à piston unique
Diamètre		mm 345 x 24, ventilé
Systèmes d'aide à la conduite		DSC/DTC avec, entre autres, les sous-fonctions ABS, CBC, DBC, ASC, MSR ; en option : antiroulis actif du type Dynamic Drive
Direction		assistée à crémaillère avec fonction Servotronic ; en option : direction active
Démultiplication totale direction		/1 14,4
Type de B.V.		B.V.A. sport à 6 rapports avec palettes au volant
Démultiplication B.V. I		/1 4,171
II		/1 2,340
III		/1 1,521
IV		/1 1,143
V		/1 0,867
VI		/1 0,691
AR		/1 3,403
Démultiplication pont AR		/1 3,154
Pneumatiques AV		245/50 R 17 99W RSC
Pneumatiques AR		245/50 R 17 99W RSC
Jantes AV		7,5 J x 17 alliage léger
Jantes AR		7,5 J x 17 alliage léger
<b>Performances routières</b>		
Rapport poids/puissance selon DIN		kg/kW 7,9
Puissance au litre		kW/l 70,2
Accélération 0 à 100 km/h		s 6,3
1000 m D.A.		s -
Reprise 80 à 120 km/h en		s 25,4
Vitesse maxi.		km/h 250
<b>Consommation selon cycle UE</b>		
Cycle urbain ECE		l/100 km 9,2
Cycle extra-urbain EUDC		l/100 km 5,6
Moyenne ECE+EUDC		l/100 km 6,9
CO <sub>2</sub>		g/km 183
<b>Autres</b>		
Norme antipollution respectée		Euro 4

<sup>1</sup>Poids du véhicule en ordre de marche (selon DIN) plus 75 kg pour le conducteur et les bagages.

<b>Carrosserie</b>		<b>630i Cabriolet</b>	<b>650i Cabriolet</b>
Nombre de portes/de places		2/2+2	2/2+2
Longueur/largeur/hauteur (à vide)	mm	4820/1855/1374	4820/1855/1374
Empattement	mm	2780	2780
Voie AV/AR	mm	1558/1596	1558/1596
Diamètre de braquage	m	11,4	11,4
Capacité réservoir	env. l	70	70
Syst. de refroidissement, chauffage inclus	l	10,0 (10,5)	13,8 (14,2)
Huile moteur	l	6,5	8,0
Huile de B.V./de différentiel AR	l	Remplissage à vie	Remplissage à vie
Poids à vide selon UE <sup>1</sup>	kg	1815 (1825)	1935 (1935)
Charge utile selon DIN	kg	400	400
PTMA selon DIN	kg	2140 (2150)	2260
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	1020/1210	1100/1250
<b>Poids remorquable</b>			
freiné (12%/non freiné)	kg	-	-
Charge autorisée sur toit/crochet d'attelage	kg	-	-
Volume du coffre selon VDA	l	300 à 350	300 à 350
Coeff. de traînée x maître-couple	cx x S	0,31 x 2,15	0,31 x 2,15
<b>Moteur</b>			
Type/nombre de cylindres/de soupapes		en ligne/6/4	en V 90/8/4
Gestion moteur		MSD80	ME9.2.3
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	2996	4799
Alésage/course	mm	85,0/88,0	93,0/88,3
Rapport volumétrique	/l	12,0	10,5
Carburant	RON	91 à 98	91 à 98
Puissance	kW/ch	200/272	270/367
à un régime de	tr/mn	6700	6300
Couple	Nm	320	490
à un régime de	tr/mn	2750 à 3000	3400
<b>Système électrique</b>			
Capacité batterie/position	Ah/-	90/coffre	90/coffre
Puissance alternateur	AW	155/2170	180/2520
<b>Train de roulement</b>			
Suspension AV	Essieu AV en aluminium à jambes de suspension à articulation double et tirants ; compensation des forces latérales, effet antiplongée		
Suspension AR	Essieu AR multibras en aluminium du type Integral IV ; suspension à action tridimensionnelle avec effet anticabrage et antiplongée		
Freins AV	Freins à disque à étrier flottant à piston unique		
Diamètre	mm	348 x 30, ventilé	348 x 36,
Freins AR	Freins à disque à étrier flottant à piston unique		
Diamètre	mm	345 x 24 , ventilé	345 x 24,
Systèmes d'aide à la conduite	DSC/DTC avec, entre autres, les sous-fonctions ABS, CBC, DBC, ASC, MSR ; en option : antiroulis actif du type Dynamic Drive		
Direction	assistée à crémaillère avec fonction Servotronic ; en option : direction active		
Démultiplication totale direction	/l	14,4	14,4
Type de B.V.	B.V.M. à 6 rapports (B.V.A. sport à 6 rapports avec palettes au volant)		
Démultiplication B.V.	I	/l	4,350 (4,171)
	II	/l	2,496 (2,340)
	III	/l	1,665 (1,521)
	IV	/l	1,230 (1,143)
	V	/l	1,000 (0,867)
	VI	/l	0,851 (0,691)
	AR	/l	3,926 (3,403)
Démultiplication pont AR	/l	3,385 (3,909)	3,462
Pneumatiques AV	245/50 R 17 99W RSC		245/45 R 18 96W RSC
Pneumatiques AR	245/50 R 17 99W RSC		245/45 R 18 96W RSC
Jantes AV	7,5 J x 17 alliage léger		8 J x 18 alliage léger
Jantes AR	7,5 J x 17 alliage léger		8 J x 18 alliage léger
<b>Performances routières</b>			
Rapport poids/puissance selon DIN	kg/kW	8,7 (8,8)	6,9
Puissance au litre	kW/l	66,8	56,3
Accélérations	0 à 100 km/h	s	6,7 (7,0)
	1000 m D.A.	s	26,6 (26,8)
Reprise	80 à 120 km/h en	s	7,3/- (-)
Vitesse maxi.	km/h	250	250
<b>Consommation selon cycle UE</b>			
Cycle urbain ECE	l/100 km	11,8 (11,6)	19,2 (16,5)
Cycle extra-urbain EUDC	l/100 km	6,3 (6,0)	8,8 (7,7)
Moyenne ECE+EUDC	l/100 km	8,3 (8,1)	12,6 (10,9)
CO <sub>2</sub>	g/km	198 (192)	299 (258)
<b>Autres</b>			
Norme antipollution respectée		Euro 4	Euro 4

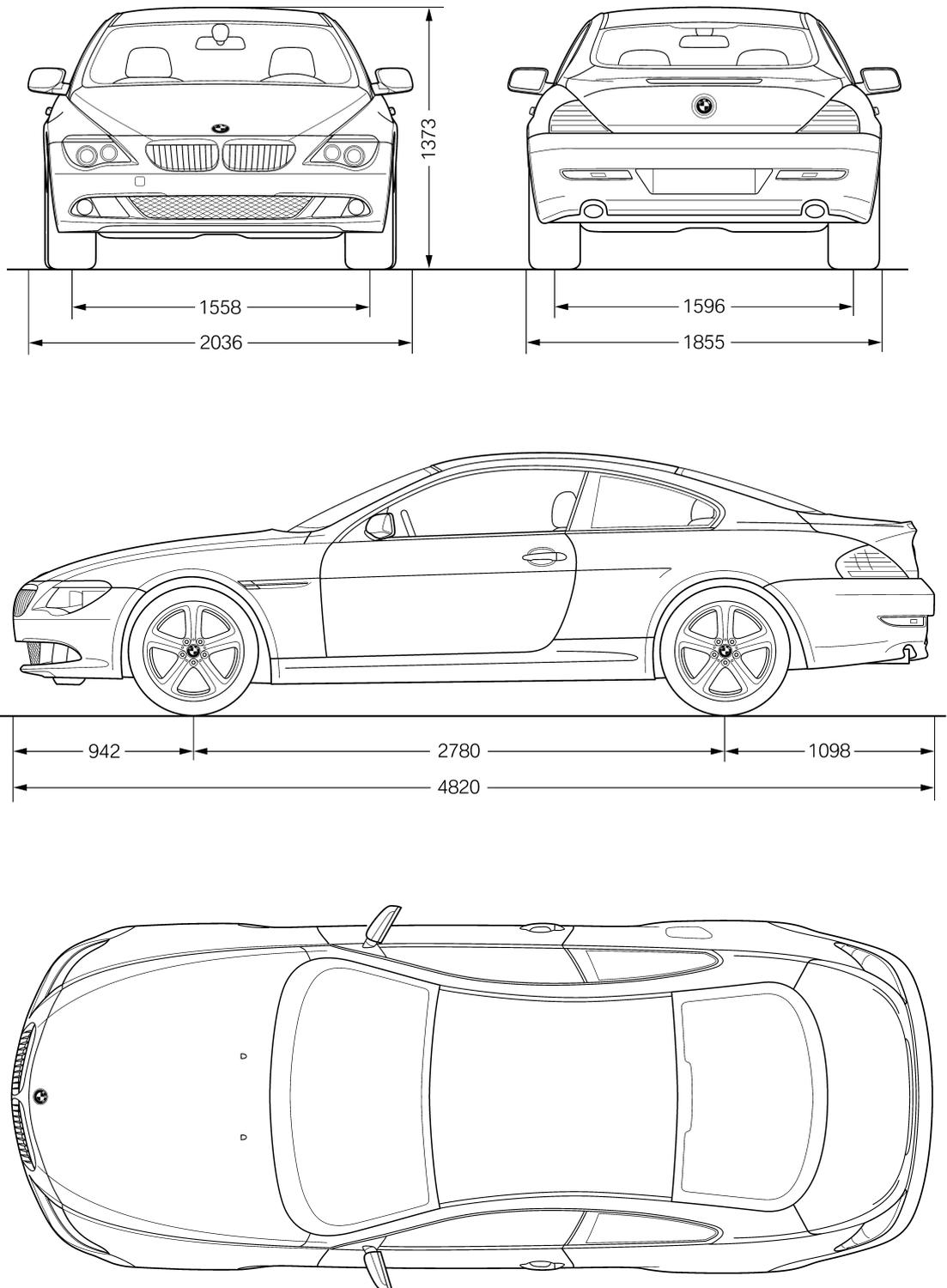
<sup>1</sup>Poids du véhicule en ordre de marche (selon DIN) plus 75 kg pour le conducteur et les bagages.

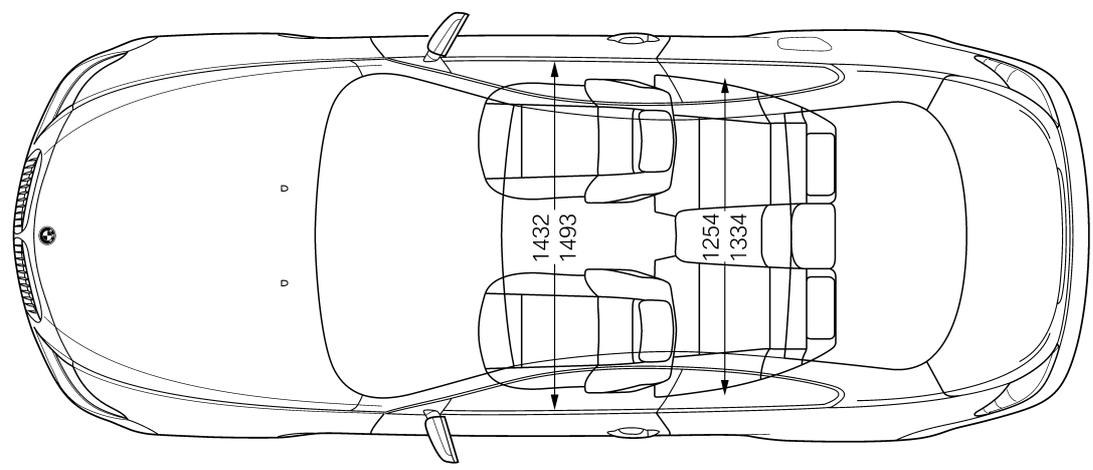
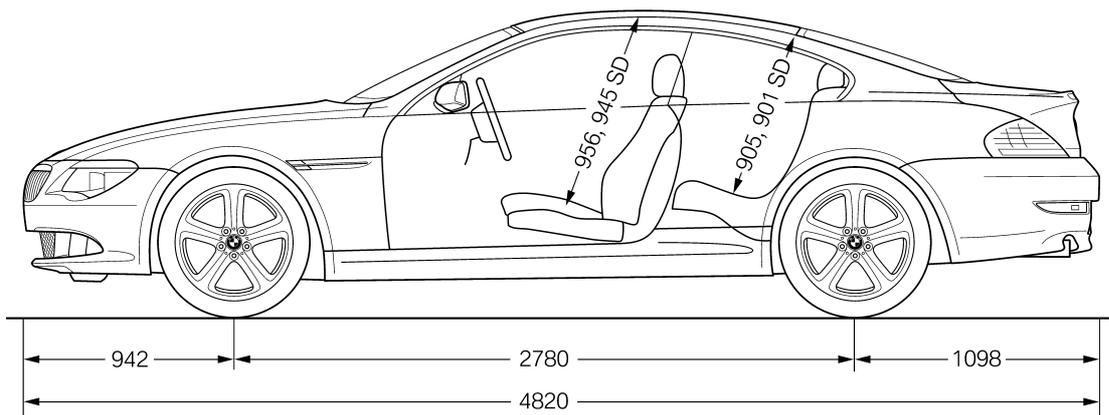
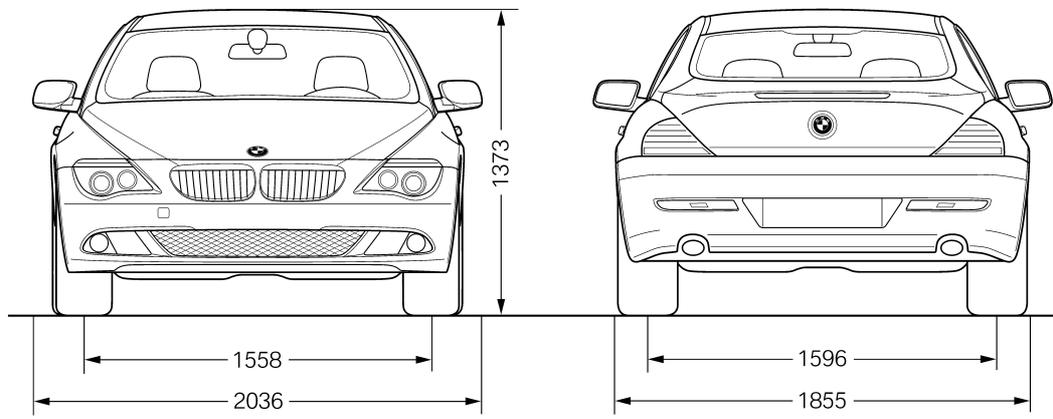
## BMW 635d Cabrio.

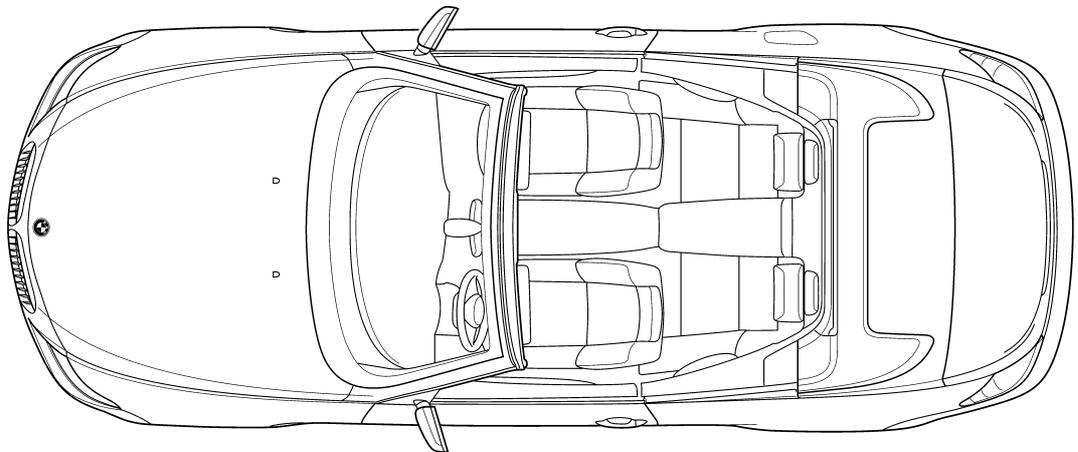
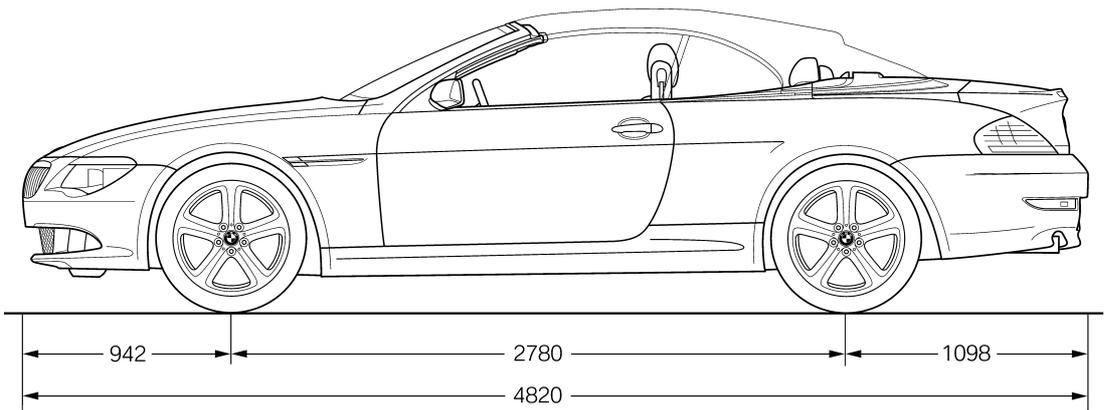
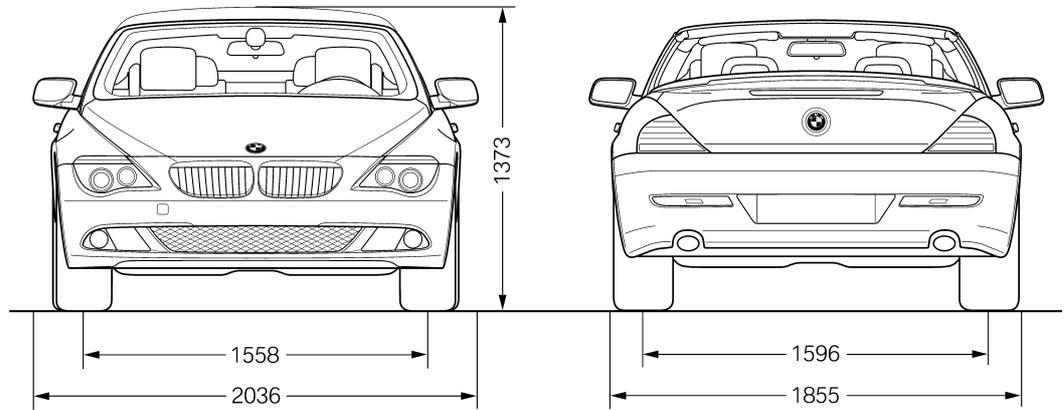
<b>Carrosserie</b>		<b>635d Cabriolet</b>
Nombre de portes/de places		2/2+2
Longueur/largeur/hauteur (à vide)	mm	4820/1855/1374
Empattement	mm	2780
Voie AV/AR	mm	1558 / 1596
Diamètre de braquage	m	11,4
Capacité réservoir	env. l	70
Syst. de refroidissement, chauffage inclus	l	9,8
Huile moteur	l	8,5
Huile de B.V./de différentiel AR	l	Remplissage à vie
Poids à vide selon UE <sup>1</sup>	kg	1935
Charge utile selon DIN	kg	400
PTMA selon DIN	kg	2260
Charge autorisée sur essieu AV / AR	kg	1100/1250
Poids remorquable freiné (12%) / non freiné	kg	-
Charge autorisée sur toit/crochet d'attelage	kg	-
Volume du coffre selon VDA	l	300 à 350
Coeff. de traînée x maître-couple	c <sub>x</sub> x S	0,31 x 2,15
<b>Moteur</b>		
Type/nombre de cylindres/de soupapes		en ligne/6/4
Gestion moteur		DDE6.2.6
Cylindrée	cm <sup>3</sup>	2993
Alésage/course	mm	84,0/90,0
Rapport volumétrique	/l	17,0
Carburant		gazole
Puissance	kW/ch	210/286
à un régime de	tr/mn	4400
Couple	Nm	580
à un régime de	tr/mn	1750 à 2250
<b>Système électrique</b>		
Capacité batterie/position	Ah/-	90/coffre
Puissance alternateur	AW	180/2520
<b>Train de roulement</b>		
Suspension AV		Essieu AV en aluminium à jambes de suspension à articulation double et tirants ; compensation des forces latérales, effet antiplongée
Suspension AR		Essieu AR multibras en aluminium du type Integral IV ; suspension à action tridimensionnelle avec effet anticabrage et antiplongée
Freins AV		Freins à disque à étrier flottant à piston unique
Diamètre	mm	348 x 36, ventilé
Freins AR		Freins à disque à étrier flottant à piston unique
Diamètre	mm	345 x 24, ventilé
Systèmes d'aide à la conduite		DSC/DTC avec, entre autres, les sous-fonctions ABS, CBC, DBC, ASC, MSR ; en option : antiroulis actif du type Dynamic Drive
Direction		assistée à crémaillère avec fonction Servotronic ; en option : direction active
Démultiplication totale direction	/1	14,4
Type de B.V.		B.V.A. sport à 6 rapports avec palettes au volant
Démultiplication B.V.	I	/1 4,171
	II	/1 2,340
	III	/1 1,521
	IV	/1 1,143
	V	/1 0,867
	VI	/1 0,691
	AR	/1 3,403
Démultiplication pont AR	/1	3,154
Pneumatiques AV		245/50 R 17 99W RSC RRSC
Pneumatiques AR		245/50 R 17 99W RSC
Jantes AV		7,5 J x 17 alliage léger
Jantes AR		7,5 J x 17 alliage léger
<b>Performances routières</b>		
Rapport poids/puissance selon DIN	kg/kW	8,9
Puissance au litre	kW/l	70,2
Accélérations	0 à 100 km/h	s 6,6
	1000 m D.A.	s 26,2
Reprise	80 à 120 km/h en 4e/5e	s -/
Vitesse maxi.	km/h	250
<b>Consommation selon cycle UE</b>		
Cycle urbain ECE	l/100 km	9,6
Cycle extra-urbain EUDC	l/100 km	5,8
Moyenne ECE+EUDC	l/100 km	7,2
CO <sub>2</sub>	g/km	190
<b>Autres</b>		
Norme antipollution respectée		Euro 4

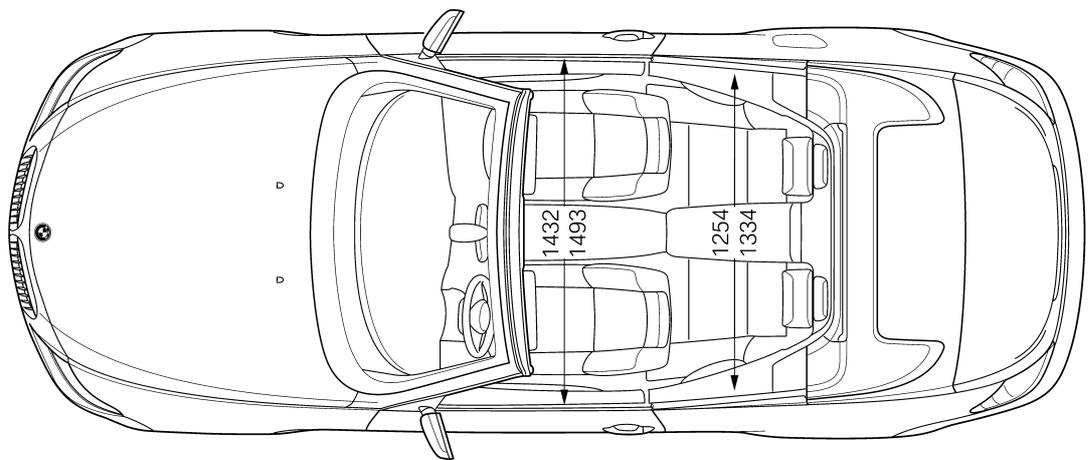
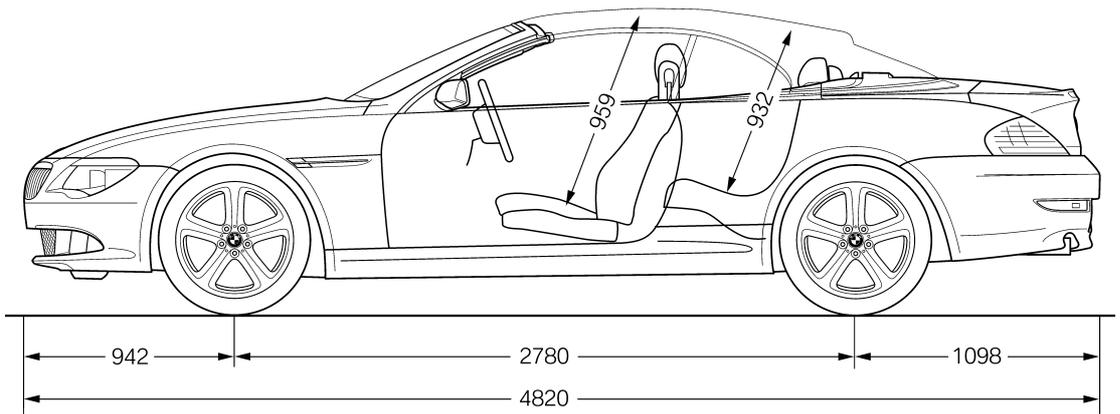
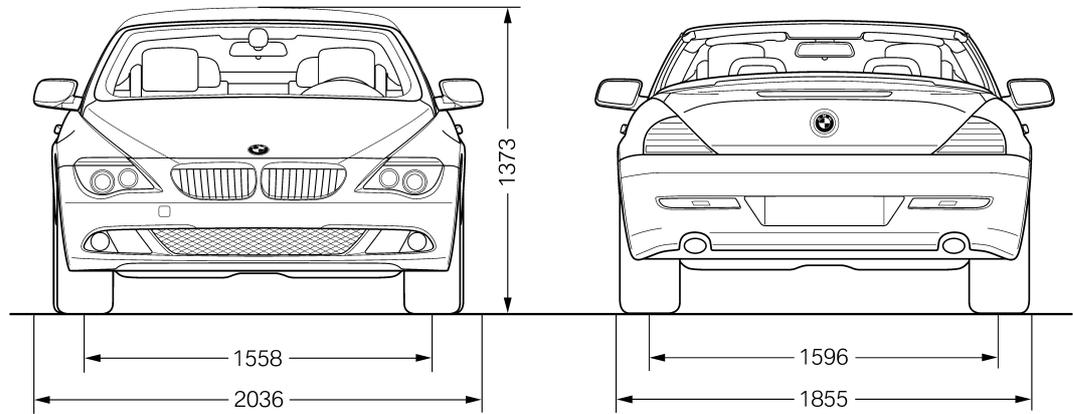
<sup>1</sup>Poids du véhicule en ordre de marche (selon DIN) plus 75 kg pour le conducteur et les bagages.

## 9. Dimensions extérieures et intérieures.









# 10. Caractéristiques de puissance et de couple.

