**Informacja prasowa**

08/2013

Strona 1

**BMW i8 (wybrane rozdziały).**

**Spis treści**

**1. Najlepsze z obu światów:**

**BMW i8 – jednostka napędowa, lekka konstrukcja**

**i wrażenia z jazdy.** ................................................................................................. 2

**2. Specyfikacja techniczna.** .............................................................................. 12

Uwaga: Cała specyfikacja techniczna zamieszczona w tej informacji prasowej ma charakter wstępny. Opisane wyposażenie odnosi się do specyfikacji przeznaczonej na rynek niemiecki.

**BMW Informacja prasowa**

08/2013

Strona 2

**1. Najlepsze z obu światów:**

**BMW i8 – jednostka napędowa,**

**lekka konstrukcja**

**i wrażenia z jazdy.**

Marka BMW i jest synonimem wizjonerskich pomysłów odnośnie mobilności oraz nową definicją jakości klasy premium, silnie ukierunkowaną na zrównoważony rozwój. Po światowym debiucie pierwszego modelu produkcyjnego, BMW i3, następnym krokiem BMW Group będzie rozszerzenie rewolucyjnej odpowiedzi na wyzwania transportu przyszłości o segment samochodów sportowych. Podczas wydarzenia na torze testowym BMW Group Miramas we Francji, marka BMW i zaprezentuje prototyp drugiego produkcyjnego pojazdu – BMW i8. Ten hybrydowy model jest najbardziej postępowym samochodem sportowym naszych czasów, rozszerzając podstawową filozofię zrównoważonego rozwoju BMW i o nowy segment pojazdów.

BMW i8 uosabia charakterystyczną przyjemność z jazdy BMW w rewolucyjnej i łamiącej stereotypy formie. Znajduje to odzwierciedlenie w bardzo emocjonującym wyglądzie, dynamicznych osiągach samochodu sportowego oraz zużyciu paliwa i emisji spalin małego samochodu. BMW i8 stanowi kolejny etap w ewolucji strategii Efficient Dynamics. Łączy wyjątkowo lekkie, aerodynamicznie zoptymalizowane nadwozie z najnowocześniejszą technologią BMW eDrive, kompaktowym, wysoce doładowanym 1,5-litrowym silnikiem benzynowym BMW TwinPower Turbo oraz inteligentnym zarządzaniem energią. Dzięki rewolucyjnemu podejściu udało się osiągnąć niespotykaną równowagę między osiągami a zużyciem paliwa. Kabina pasażerów wykonana z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem węglowym (CFRP) sprawia, że BMW i8 wyznacza nowe standardy dla pojazdu typu plug-in hybrid w zakresie niskiej wagi. Pojazd może działać na samym napędzie elektrycznym, co oznacza brak emisji spalin przy dynamicznych osiągach samochodu sportowego, z oczekiwanym przy- spieszeniem 0 – 100 km/h (62 mph) w 4,5 sekundy.

BMW i8 został zaprojektowany od samego początku jako sportowy samochód typu plug-in hybrid, z naciskiem położonym na elastyczne osiągi i znakomitą wydajność. Charakterystyczna architektura BMW i LifeDrive jest najlepszą możliwą podstawą do lekkiego projektu. Jej główne składniki to aluminiowy moduł Drive, który łączy silnik spalinowy i silnik elektryczny, akumulator, elektronika zasilania oraz elementy podwozia, wraz z funkcjami strukturalnymi i zderzeniowymi oraz moduł Life, na który zasadniczo składa się kabina pasażerska z CFRP w układzie 2+2. Architektura ta zapewnia także BMW i8 bardzo nisko umieszczony środek ciężkości i prawie idealne rozłożenie nacisku na osie w stosunku 50:50. Obie te cechy zwiększają zwinność pojazdu System plug-in hybrid zastosowany w BMW i8 jest specyficzny dla tego modelu.

Opracowany i wyprodukowany przez BMW Group stanowi kolejny etap w ewolucji programu Efficient Dynamics. Zwarty trzy-cylindrowy silnik benzynowy z technologią BMW TwinPower Turbo został połączony z elektrycznym układem napędowym i akumulatorem litowo-jonowym, który może być ładowany ze standardowego domowego gniazdka elektrycznego. Silnik benzynowy przekazuje 170 kW/231 KM mocy na tylne koła, a silnik elektryczny o mocy 96 kW/131 KM napędza koła przednie. Ta konfiguracja oferuje możliwość jazdy na samym silniku elektrycznym o zasięgu do 35 km (ok. 22 mil) oraz prędkość maksymalną 120 kilometrów na godzinę (ok. 75 mph). Przy wykorzystaniu obu systemów napędowych oferuje osiągi napędu na cztery koła o znakomitej przyczepności, potężnym przyspieszeniu oraz dynamicznym sterowaniem momentem napędowym podczas sportowego pokonywania zakrętów. Mocniejsza z dwóch jednostek napędowych napędza tylne koła. System hybrydowy uzupełnia ją o moc z silnika elektrycznego aby dostarczyć typową przyjemność z jazdy BMW w połączeniu z przełomową wydajnością. Gdy model zostanie wprowadzony na rynek, średnie zużycie paliwa BMW i8, obliczone przy zastosowaniu testowego cyklu UE dla pojazdów hybrydowych, wynosić będzie mniej niż 2,5 l/100 km (ponad 113 mpg) przy emisji CO poniżej 59 gramów na kilometr.

**Optymalna równowaga pomiędzy osiągami a zużyciem paliwa: BMW i8 jako ekscytująca ewolucja strategii Efficient Dynamics.**

Minęło już więcej niż dziesięć lat od momentu, gdy BMW Group wprowadziła strategię rozwoju pojazdu Efficient Dynamics. Jej celem jest znaczna poprawa zarówno osiągów jak i wydajności nowych modeli BMW Group. Efficient Dynamics łączy ewolucyjne postępy wśród istniejących technologii z rozwojem nowych i rewolucyjnych koncepcji napędu. Rozwiązania Efficient Dynamics to m.in. efektywna lekka konstrukcja oraz koncepcje aerodynamiczne, wysokosprawne układy napędowe oparte o technologię TwinPower Turbo i BMW eDrive, a także inteligentne zarządzanie wszystkimi przepływami energii w pojeździe. Nowe, rewolucyjne technologie wprowadzane obecnie w modelach marki BMW i będą następnie znajdywać swoje miejsce w pojazdach głównych marek BMW Group.

BMW i tworzy również standardy w dążeniu do zerowej emisji CO w ruchu miejskim. Prace badawczo-rozwojowe prowadzone od 2007 roku w ramach projektu i dało podstawy do rewolucyjnych rozwiązań mobilnych, będących pod silnym wpływem zmian gospodarczych, społecznych i środowiska naturalnego na całym świecie. BMW Group prezentuje zintegrowane podejście, zawarte w nowej marce BMW i, której celem jest osiągnięcie niezbędnej równowagi pomiędzy indywidualnymi potrzebami i wymaganiami globalnej mobilności w przyszłości. BMW i skupia się na rozwiązaniach całkowicie elektrycznych oraz hybrydowych typu plug-in. Przełomowy projekt, inteligentna lekka konstrukcja, typowa przyjemność z jazdy BMW przy zerowej emisji, inteligentne zarządzanie energią oraz procesy produkcyjne oszczędzające zasoby i energię są połączone w innowacyjną całość o najwyższej jakości.

**Architektura LifeDrive z aluminiową obudową układu napędowego i kabiną pasażerską z CFRP: więcej emocji, mniejsza waga**

**i zoptymalizowany opór powietrza.**

Architektura LifeDrive opracowana specjalnie dla pojazdów BMW i oferuje idealną platformę pomocną przy redukcji wagi i jednocześnie osiągnięciu charakterystycznej stylizacji BMW i. Dzięki długości 4689 mm, szerokości 1942 mm i wysokości 1293 mm, BMW i8 ma proporcje typowego samochodu sportowe- go. Jego dynamiczna osobowość podkreślona jest również przez długą maskę, rzucające się w oczy elementy aerodynamiczne, wydłużoną linię dachu, krótkie zwisy i szeroki rozstaw osi wynoszący 2800 mm. Charakterystyczna dla BMW i forma zamyka to przełomowe połączenie sportowych osiągów i wydajności w charyzmatycznym projekcie pojazdu o układzie siedzeń 2+2.

BMW i8 łączy współczynnik oporu powietrza (oznaczanego Cd) o wartości 0,26 z wyjątkową równowagą aerodynamiczną. Precyzyjnie dopracowany przepływ powietrza wokół wszystkich części nadwozia pojazdu odpowiada za znakomity stosunek siły nośnej do oporu, gwarantując doskonałą dynamikę jazdy i stabilność.

**Inteligentna lekka konstrukcja - od ogólnej koncepcji do najdrobniejszych szczegółów.**

Dzięki połączeniu aluminiowego modułu Drive i przedziału pasażerskiego

z CFRP (moduł Life), BMW i8 jest również doskonałym przykładem inteligentnej lekkiej konstrukcji – jednej z naczelnych zasad strategii Efficient Dynamics. Zastosowanie lekkiego, zaawansowanego technologicznie materiału CFRP, który jednocześnie oferuje doskonałe zachowanie zderzeniowe, przynosi oszczędności w wadze pojazdu rzędu 50 procent w porównaniu do stali i około 30 procent w porównaniu do aluminium, przy zachowanej lub lepszej wytrzymałości. Oszczędności te niwelują skutki masy silnika elektrycznego i akumulatora wysokiego napięcia, dając BMW i8 masę własną poniżej 1490 kilogramów. Architektura LifeDrive przynosi również korzyści w zakresie rozkładu ciężaru. Akumulator znajduje się w dolnej środkowej części pojazdu, co prowadzi do niskiego i centralnie umiejscowionego środka ciężkości, co zwiększa bezpieczeństwo. Żaden obecny model BMW Group nie posiada tak nisko osadzonego środka ciężkości.

Niemal idealny rozkład obciążenia pomiędzy przednią i tylną oś w stosunku

50:50 pozwala osiągnąć maksymalną zwinność. Kompaktowy silnik elektryczny wraz z przekładnią i układami przekształcania mocy, znajduje się blisko elektrycznie napędzanej osi przedniej. Wysoce doładowany silnik benzynowy, który znajduje się wraz z przekładnią z tyłu BMW i8, również przekazuje swoją moc najkrótszą możliwą drogą, czyli na tylne koła. Jako wykończenie tego doskonałego rozłożenia masy, akumulator litowo-jonowy jest położony centralnie, nieco z przodu w pojeździe. W zakresie bezpieczeństwa podczas zderzenia, to idealne miejsce dla akumulatora, który jest zamocowany w aluminiowej obudowie.

Drzwi składają się z wewnętrznej struktury z CFRP oraz zewnętrznej aluminiowej powłoki. Zmniejsza to ich ciężar o 50 procent w stosunku do tradycyjnej konstrukcji. Wysokiej jakości, naturalnie wyprawiana skóra siedzeń podkreśla przyjazną środowisku filozofię „next premium” BMW i.

Magnezowy wspornik deski rozdzielczej zmniejsza masę na dwa sposoby

– po pierwsze przez inteligentną konstrukcję, co prowadzi do około 30 pro- centowych oszczędności w porównaniu z, na przykład, BMW serii 6. Ponadto, wysoka sztywność konstrukcji zapewnia efekt wzmacniający, który pozwala na redukcję liczby elementów a tym samym obniżenie masy o dalsze 10 procent. Zastosowane innowacyjnego spienionego plastiku w przewodach klimatyzacyjnych przynosi zmniejszenie wagi o 60 procent w stosunku do tradycyjnych elementów, a także poprawia akustykę dzięki jego właściwościom dźwiękochłonnym.

Fakt, że przekształtniki energoelektroniczne i silnik elektryczny są podłączone bezpośrednio zmniejsza ilość wymaganego okablowania, a wykorzystanie przewodów wykonanych częściowo z aluminium przynosi dalszą redukcję masy. Lekka konstrukcja jest również cechą systemów podwozia BMW i8 – w tym kół, gdzie standardowo montowane są 20-calowe obręcze kół z kutego aluminium łączą aerodynamiczny design z redukcją wagi. Rygorystyczne stosowanie strategii lekkiej konstrukcji obejmuje nawet śruby aluminiowe i nakrętki, które są około 45 procent lżejsze od odpowiednich elementów stalowych, przy tej samej mocy i funkcjonalności.

BMW i8 to również pierwszy na świecie pojazd produkowany seryjnie wyposażony w szkło wzmacniane chemicznie. Ta innowacyjna technologia, dotychczas stosowana głównie w produkcji smartphonów, skutkuje uzyskaniem bardzo wysokiej wytrzymałości. Przegroda pomiędzy kabiną pasażerską i bagażnikiem BMW i8 składa się z dwóch warstw szkła wzmacnianego chemicznie, z których każda ma zaledwie 0,7 mm grubości, z folią akustyczną umieszczoną pomiędzy nimi. Oprócz dobrych właściwości akustycznych, zaletą tego rozwiązania jest zmniejszenie masy o około 50 procent w porównaniu z konwencjonalnym szkłem laminowanym.

**Dla maksymalnej radości z jazdy i wydajności:**

**Silnik BMW TwinPower Turbo i silnik elektryczny opracowany przez BMW Group.**

System hybrydowy Plug-in BMW i8, który składa się z silnika BMW TwinPowerTurbo w połączeniu z technologią BMW eDrive, oferuje to najlepsze z obu światów: znakomity potencjał poprawy efektywności i ekscytujące, sportowe właściwości jezdne. BMW Group nie tylko sama stworzyła silnik spalinowy i silnik elektryczny, ale również zastosowane urządzenia energoelektroniczne i aku- mulator. Gwarantuje to, że wszystkie te elementy spełniają wysokie standardy produkcji i jakości, w oparciu o wybitne zdolności BMW Group w dziedzinie badań i rozwoju układu napędowego.

Rewolucyjny charakter BMW i8 podkreśla kolejna innowacja: zastosowanie nowego silnika spalinowego, który debiutuje w tym modelu. BMW i8 to pierwszy model BMW zasilany przez trzycylindrowy silnik benzynowy. Ta wysoce doła- dowana jednostka wyposażona jest w technologię najnowszej generacji BMW TwinPower Turbo. Jest wyjątkowo zwarta i rozwija maksymalną moc 170 kW/231 KM. Daje to moc 113 kW/154 KM na litr pojemności skokowej silnika, która jest porównywalna do wyczynowych silników samochodów sportowych i jest najwyższa ze wszystkich silników produkowanych przez BMW Group.

Nowy trzycylindrowy silnik wywodzi swoją charakterystykę z sześciocylin-

drowych rzędowych silników BMW, z którymi jest ściśle związany a które

to znane są z chętnego oddawania mocy, wysokich obrotów i dopracowania. Trzycylindrowa technologia BMW TwinPower Turbo składa się z wysokiej jakości układu turbodoładowania i bezpośredniego wtrysku benzyny z precyzyjnych wtryskiwaczy umieszczonych pomiędzy zaworami, wraz z systemem sterowania VALVETRONIC, który poprawia wydajność i reakcję, dzięki płynnej regulacji skoku zaworu ssącego. Tak jak w przypadku silnika sześciocylindrowego, trzycylindrowa jednostka wolna jest od sił bezwładności pierwszego i drugiego rzędu. Niski opór toczenia, typowa cecha trzycylindrowego silnika, dodatkowo zmniejszony jest przez wałek wyrównoważający, a wielostopniowa przepustnica zintegrowana z automatyczną skrzynią biegów zapewnia bardzo gładką i wyrafinowaną pracę przy niskich obrotach. Technologia BMW TwinPower Turbo i niskie tarcie wewnętrzne zmniejsza zużycie paliwa i poprawia charakterystykę momentu obrotowego. Reakcja na pedał gazu jest ostra i trzycylindrowa jednostka szybko osiąga maksymalny moment obrotowy 320 Nm.

Drugim źródłem napędu BMW i8 jest hybrydowy synchroniczny silnik elektryczny specjalnie opracowany i wyprodukowany przez BMW Group dla BMW i. Silnik elektryczny rozwija moc maksymalną 96 kW/131 KM i wytwarza maksymalny moment obrotowy ok. 320 Nm od początku pracy. Elastyczna moc jest natychmiast dostępna od uruchomienia silnika i pozostaje do dyspozycji przez cały czas, również przy wyższych zakresach obciążenia, co jest typową cechą silnika elektrycznego. Liniowe oddawanie mocy, które rozciąga się aż do wysokiego zakresu obrotów, jest zasługą specjalnych zasad projektowania silników ekskluzywnych dla BMW i. Technologia BMW eDrive technologia poprawia i ulepsza stale wzbudzony silnik synchroniczny przez specjalny układ i wielkość komponentów tworzących moment obrotowy. Powoduje to efekt własny magnesowania, zwykle ograniczony do silników reluktancyjnych. To dodatkowe wzbudzenie zapewnia to, że generowane pole elektromagnetyczne pozostaje stabilne nawet przy wysokich prędkościach obrotowych.

Poza zapewnieniem dodatkowego zastrzyku mocy wspomagającej pracę silnika benzynowego podczas przyspieszania, silnik elektryczny może również zasilać pojazd samodzielnie. Prędkość maksymalna wynosi wówczas 120 kilometrów na godzinę (ok. 75 mph). W tym bezemisyjnym, praktycznie bezgłośnym, całkowicie elektrycznym trybie BMW i8 ma maksymalny zasięg jazdy do 35 km (ok. 22 mil). Silnik czerpie energię z akumulatora litowo-jonowego, który jest centralnie umieszczony pod podłogą pojazdu. Specyficzna dla modelu wersja akumulatora wysokiego napięcia została opracowana i wyprodukowana przez BMW Group. Akumulator posiada system chłodzenia cieczą i może być ładowany z konwencjonalnego domowego gniazdka elektrycznego, stacji ładowania BMW i WALLBOX lub publicznej stacji ładowania. Pełne ładowanie trwa mniej niż trzy godziny z gniazdka domowego i mniej niż dwie godziny z BMW i WALLBOX.

Zamysł pojazdu i układ sterowania napędem BMW i8 wyróżnia go jako postępowy, rewolucyjny wręcz samochód sportowy. BMW i8 zawsze osiąga optymalną równowagę między wydajnością i osiągami, niezależnie od sytuacji na drodze. Gdy zapotrzebowanie na moc na to pozwala, akumulator wysokiego napięcia jest ładowany przez silnik elektryczny. Rozrusznik, odpowiedzialny za uruchomienie silnika, może być również używany jako generator do ładowania akumulatora, niezbędne zasilanie jest dostarczane przez silnik BMW TwinPower turbo. Akumulator może być ładowany za pomocą silnika elektrycznego podczas jazdy wybiegiem. Te różne procesy zapobiegają rozładowaniu akumulatora BMW i8 w celu utrzymania mocy napędu elektrycznego. Zasięg jazdy wyłącznie na napędzie elektrycznym jest wystarczający do pokrycia większości wymagań jazdy miejskiej. Poza miastem, BMW i8 oferuje naprawdę imponujące sportowe osiągi, która są również bardzo wydajne dzięki dodatkowemu zastrzykowi mocy z silnika elektrycznego wspierającego silnik spalinowy. Przy takiej wszechstronności, BMW i8 należy do nowej generacji samochodów sportowych, która łączy wysokie osiągi z nowatorską wydajnością – w celu zwiększenia zarówno radość z jazdy jak i zrównoważonego rozwoju.

**Kontrola wrażeniami z jazdy i przycisk eDrive: Wybór charakterystyk wydajności i osiągów - za jednym naciśnięciem przycisku.**

Tylne koła BMW i8 napędzane są silnikiem benzynowym poprzez sześciobiegową automatyczną skrzynią biegów. Przednie koła napędzane są przez silnik elektryczny za pośrednictwem zintegrowanej dwustopniowej przekładni automatycznej. W połączeniu maksymalna moc i moment obrotowy o wartościach odpowiednio 266 kW/362 KM i 570 Nm dostarczają osiągi napędu na wszystkie koła, które są zarówno dynamiczne jak i skuteczne. Inteligentny system sterowania układem napędowym BMW i8 zapewnia doskonałą koordynację obu źródeł zasilania. Zmienny podział pomocy pomiędzy silnikiem spalinowym a silnikiem elektrycznym pozwala kierowcy cały czas odczuwać sportowy temperament BMW i8, przy okazji maksymalizując wydajność energetyczną całego systemu. Wykorzystując oba silniki, przyspieszenie 0 – 100 km / h (62 mph) zajmuje mniej niż 4,5 sekundy. Przyspieszenie liniowe jest zachowana nawet przy wyższych prędkościach, ponieważ wzajemna zależność pomiędzy dwoma źródłami zasilania skutecznie absorbuje jakiekolwiek zakłócenia przepływu mocy podczas zmiany biegów. BMW i8 posiada elektronicznie ograniczoną prędkość maksymalną 250 km/h (155 mph), która może być osiągnięta i utrzymana, kiedy pojazd działa na samym na silniku benzynowym. Zmienne rozkład mocy na przednią i tylną oś, zgodnie ze zmieniającymi się warunkami jazdy umożliwia emocjonująco dynamiczne pokonywanie zakrętów. Po wejściu w zakręt, podział mocy przesunięty jest z korzyścią dla tylnych kół, aby zwiększyć precyzję skrętu. W celu energicznego przyspieszenia po wyjściu z łuku sterownik układu napędowego przywraca oryginalny rozkład mocy gdy tylko kąt skrętu się zmniejszy. BMW i8 oferuje niezwykły zakres regulacji układu napędowego i zawieszenia pojazdu w celu dostosowania wrażeń z jazdy do indywidualnych preferencji. Kierowca może używać elektronicznej dźwigni zmiany biegów przekładni automatycznej oraz z przełącznika Driving Experience – przełącznika sterowania trybami jazdy znanego z najnowszych modeli BMW – lub przycisku eDrive, obecnego wyłącznie w BMW i8.

Za pomocą dźwigni skrzyni biegów, kierowca może wybrać pozycję D w celu automatycznego wyboru biegu, lub też może włączyć tryb SPORT. Tryb SPORT oferuje ręczny, sekwencyjny wybór biegów i jednocześnie zmienia ustawienia pojazdu i zawieszenia do bardzo sportowej jazdy. W trybie SPORT, silnik spalinowy i elektryczny działają ostro, reakcja na pedał gazu jest szybsza a impuls energii z silnika elektrycznego jest zwiększony do maksimum. W celu zachowania maksymalnego naładowania akumulatora tryb SPORT aktywuje również maksymalne odzyskiwanie energii podczas hamowania i jazdy wybiegiem: w tym celu generator silnika elektrycznego, który ładuje akumulator za pomocą energii kinetycznej, przełącza się na bardziej wydajne ustawienie. W tym samym czasie, czasy zmiany biegów są skrócone a Dynamiczne Sterowanie Przepustnicą (Dynamic Damper Control) otrzymuje ekstra-sportowe ustawienie. Dodatkowo, w tym trybie na programowalnym zestawie wskaźników wyświetlane są dodatkowe informacje związanych z prowadzeniem pojazdu, oprócz wyświetlacza obrotomierza.

Przełącznik Sterujący Doznaniami z Jazdy (Driving Expirience Control swith)

na konsoli centralnej oferuje wybór dwóch ustawień. Po uruchomieniu aktywny jest tryb COMFORT, który zapewnia równowagę pomiędzy sportowymi osiągami i zużyciem paliwa, z nieograniczonym dostępem do wszystkich funkcji udogodnień. Alternatywnie, po naciśnięciu przycisku, można włączyć tryb ECO PRO, który w BMW i8, podobnie jak w innych modelach, wspiera styl jazdy zoptymalizowany pod względem wydajności. Sterownik układu napędowego koordynuje współpracę między silnikiem benzynowym i silnikiem elektrycznym aby uzyskać maksymalną oszczędność paliwa. Przy hamowaniu silnikiem, inteligentny system zarządzania energią automatycznie zdecyduje, odpowiednio do sytuacji na drodze i stanu pojazdu, czy odzyskać energię hamowania czy też swobodnie toczyć się z odłączonym napędem. W tym samym czasie tryb ECO PRO programuje elektryczne funkcje udogodnień, takie jak klimatyzacja, ogrzewanie siedzenia i podgrzewanie lusterek do pracy przy minimalnym zużyciu energii - bez uszczerbku dla bezpieczeństwa. Maksymalny zasięg jazdy BMW i8 przy pełnym zbiorniku paliwa i w pełni naładowanym akumulatorze to ponad 500 km (310 mil) w trybie COMFORT. W trybie ECO PRO, to może on zostać wydłużony 20 proc.

Tryb ECO PRO w BMW i8 może być również używany podczas pracy na samym silniku elektrycznym. Pojazd jest wtedy napędzany wyłącznie przez silnik elektryczny. Tylko wtedy, gdy poziom naładowania akumulatora spadnie poniżej określonego poziomu, lub w przypadku nagłego intensywnego wciśnięcia pedału gazu (kick-down), silnik spalinowy zostanie automatycznie aktywowany.

Wybrany w danym momencie tryb prowadzenia pojazdu sygnalizowany jest kierowcy na programowalnym zestawie wskaźników za pomocą charakterystycznego koloru i zestawu informacji specyficznych dla danego trybu. Trójwymiarowy wygląd wyświetlacza wzmacnia futurystyczny wygląd i odczucia pojazdu jako całości.

**Wysokiej jakości technologia podwozia, DSC i Dynamic Damper**

**Control w standardzie.**

Na wysokiej klasy technologię podwozia i zawieszenia BMW i8 składają się podwójny wahacz poprzeczny na przedniej osi i pięcioczłonowa oś tylna, których aluminiowe komponenty i geometria są specjalnie skonfigurowane, aby inteligentnie redukować wagę. Elektromechaniczne wspomaganie kierownicy oferuje łatwe manewrowanie w mieście i typową dla samochodów sportowych precyzję kierowania przy dużych prędkościach. Standardem jest układ Dynamic Damper Control: elektronicznie sterowana przepustnica zmienia swoje właściwości w zależności od wybranego trybu jazdy, aby dostarczyć żądaną dynamikę pojazdu.

System stabilizacji toru jazdy DSC (Dynamic Stability Control) obejmuje układy ABS, sterowanie hamulca w zakrętach (Cornering Brake Control – CBC), dynamiczne sterowanie hamulców (Dynamic Brake Control), Brake Assist, Brake Standby, Start-Off Assistant, kompensację zaniku hamowania (Fading Compensation) oraz funkcję osuszania hamulców. Aktywowany przyciskiem układ Dynamic Traction Control (DTC) podnosi progi DSC, dzięki czemu umożliwia do pewnego stopnia kontrolowany poślizg koła napędowego w celu łatwiejszego ruszania na śniegu lub luźnej ziemi lub też bardzo dynamicznego pokonywania zakrętów.

**BMW Informacja prasowa**

08/2013

Strona 10

**2. Specyfikacja techniczna.**

**BMW i8.**

**BMW i8**

**Nadwozie**

Liczba drzwi/siedzeń 2 / 4

Długość/szerokość/wysokość

(bez ładunku)

mm 4689 / 1942 / 1293

Rozstaw osi mm 2800

Waga, bez ładunku (DIN) kg < 1490

Opór powietrza C

 0.26

 d

**Układ napędowy**

Technologia silnika spalinowego BMW TwinPower Turbo: turbosprężarka, High Precision Direct Petrol Injection, VALVETRONIC

Układ /Liczba cyl./zaworów Rzędowy / 3 / 4

Pojemność skokowa cm3 1499

Moc kW/hp 170 / 231

Moment obr. Nm 320

Technologia silnika elektrycznego BMW eDrive: hybrydowy synchroniczny silnik elektryczny z energoelektroniką, zintegrowanym modułem ładującym i trybem odzyskiwania energii podczas hamowania

Moc kW/hp 96 / 131

Moment obr. Nm 250

Moc układu kW/hp 266 / 362

Moment obr. Nm 570

**Akumulator wysokiego napięcia**

Technologia Litowo-jonowy

**Dynamika jazdy**

Koncepcja napędu Specyficzny, hybrydowy napęd na wszystkie koła, silnik spalinowy napędza tylną oś, silnik elektryczny oś przednią

Opony przód/tył 195/50 R20 /

215/45 R20

Obręcze kół przód/tył 7J x 20 stopy lekkie /

7.5J x 20 stopy lekkie

**Przełożenie napędu**

Typ przekładni silnik spalinowy

Typ przekładni silnik elektryczny

6-biegowa automatyczna

Automatyczna, dwustopniowa

**Osiągi**

Przyspieszenie 0–100 km/h s </= 4.5

80–120 km/h s < 4.5

Prędkość maksymalna km/h 250

Prędkość maksymalna nap. elektryczny

km/h 120

Zasięg km >500

Zasięg nap. elektryczny km ok. 35

Zasięg nap. elektryczny km

 2

Wszystkie dane techniczne są wstępne.

|  |  |
| --- | --- |
| **Zużycie paliwa w cyklu EU** |  |
| cykl mieszany | ltr/100 km | </= 2.5 |
| CO | g/km | </=59 |

**BMW Group**

BMW Group, reprezentująca marki BMW, MINI i Rolls-Royce, jest jednym z wiodących producentów samochodów i motocykli w segmencie premium na świecie. Ten międzynarodowy koncern posiada 28 zakładów produkcyjnych i montażowych w 13 krajach oraz międzynarodową sieć dystrybutorów z przedstawicielstwami w ponad 140 krajach.

W roku 2012 firma BMW Group sprzedała ponad 1,85 mln samochodów oraz ponad 117 000 motocykli na całym świecie. Dochód przed opodatkowaniem za rok finansowy 2011 wyniósł 7,38 mld euro, a obroty wyniosły 68,82 mld euro. Na dzień 31 grudnia 2011 r. globalne zatrudnienie w przedsiębiorstwie wynosiło ok. 100 000 pracowników.

Sukces BMW Group od samego początku wynika z myślenia długofalowego oraz podejmowania odpowiedzialnych działań. Dlatego też przedsiębiorstwo stworzyło politykę równowagi ekologicznej i społecznej w całym łańcuchu dostaw, pełnej odpowiedzialności za produkt i jasnych zobowiązań do oszczędzania zasobów, które to działania stanowią stanowi integralną część strategii rozwoju. Dzięki temu BMW Group już od ośmiu lat jest liderem branży w Indeksie Zrównoważonego Rozwoju Dow Jones.

[www.bmw.pl](http://www.bmwgroup.com/)

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: [http://googleplus.bmwgroup.com](http://googleplus.bmwgroup.com/)

**W przypadku pytań prosimy o kontakt z:**

Katarzyna Gospodarek, Corporate Communications Manager

Tel.: +48 728 873 932, e-mail: katarzyna.gospodarek@bmw.pl