

Na finiszu przygotowań do produkcji seryjnej: nowe BMW M8.

Wersja skrócona.



Z toru wyścigowego na drogę: nowe BMW M8 Coupé (zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 10,8 – 10,7 l/100 km; emisja CO₂ w cyklu mieszanym: 246 – 243 g/km*) znajduje się na finiszu przygotowań do produkcji seryjnej. Na torze Grand Prix w Estoril w Portugalii BMW M GmbH testuje wczesny prototyp swojego przyszłego topowego modelu.

Wszystkie dane tymczasowe.

* Wartości zużycia i emisji CO₂, zużycia energii i zasięgu oraz zasięgi zostały ustalone na podstawie nowego cyklu testowego WLTP i przeliczone na NEDC, aby umożliwić ich porównanie; wartości zależą od wybranego rozmiaru opon. W tych pojazdach podatki i inne opłaty samochodowe uwzględniające (również) emisję CO₂ mogą być obliczane na podstawie innych wartości niż podane.

„Nowe BMW M8 będzie oferować zupełnie nowy poziom dynamiki, zwinności i precyzji w tym segmencie”, mówi Markus Flasch, Prezes Zarządu BMW M GmbH. W znacznie mierze będzie to zasługą wykorzystania przy tworzeniu BMW M8 obszernego know-how dywizji BMW M GmbH w dziedzinie sportów motorowych.

BMW serii 8 Coupé jako baza koncepcyjna stworzyła idealne warunki dla nowego BMW M8. Pod względem optymalizacji masy, położenia środka ciężkości, rozkładu masy na osie, rozstawu osi i kół oraz wysokiej sztywności karoserii i układu jezdnego BMW serii 8 Coupé oferuje doskonałe warunki dla uzyskania maksymalnej dynamiki wzdłużnej i poprzecznej.

Specyficzne dla M zestrojenie układu jezdnego dla zapewnienia maksymalnej dynamiki.

Inżynierowie BMW M GmbH włożyli wiele pracy, aby w nowym BMW M8 uzyskać typowe cechy modelu BMW M. Na przykład w układzie jezdny: gruntowna modyfikacja konstrukcji zapewnia wybitną zwinność i precyzję. Wszystkie elementy zaprojektowano na nowo pod kątem właściwości kinematycznych i elastokinematycznych specyficznych dla samochodów ze znacznikiem M.

Również elektromechaniczny układ kierowniczy M Servotronic pomaga nowemu BMW M8 w uzyskaniu niezwykle precyzyjnych właściwości jezdnych nawet podczas dynamicznej jazdy na torze wyścigowym. Oferuje doskonałą precyzję kierowania przy wchodzeniu w zakręt, zapewnia kierowcy zawsze

optymalną informację zwrotną i odpowiedni moment wspomagania w każdej sytuacji.

Układ hamulcowy M z pływającymi tarczami montowany seryjnie w nowym BMW M8 oprócz zoptymalizowanej masy oferuje wysoki komfort hamowania, precyzyjne dozowanie i stabilną efektywność nawet przy intensywnych obciążeniach. Opcjonalne hamulce węglowo-ceramiczne M charakteryzują się jeszcze wyższą skutecznością, jeszcze większą odpornością na zanik siły hamowania, maksymalną wytrzymałością termiczną i bardzo wysoką odpornością na zużycie.

Standardowe 19-calowe obręcze kół M ze stopów lekkich nowego BMW M8, jak również opcjonalne 20-calowe obręcze kół M ze stopów lekkich wyposażone są w ogumienie mieszane. To w połączeniu z oponami Ultra High Performance umożliwia uzyskanie bardzo wysokiej trakcji, a tym samym niezwykle wysokiej dynamiki na zakrętach.

Silnik V8 M TwinPower Turbo o mocy ponad 600 KM.

Odpowiednią moc zapewnia najnowsza wersja silnika V8 opracowanego przez BMW M GmbH. Wysokoobrotowy silnik wyposażony jest w technologię M TwinPower Turbo i rozwija moc ponad 440 kW (600 KM). Soczyste brzmienie V8 dodatkowo wzmacnia układ wydechowy ze sterowanymi klapami. Oczywiście układ wydechowy wyposażony jest w benzynowy filtr cząstek stałych.

Idealna trakcja z napędem na cztery koła M xDrive.

Spontaniczna i utrzymująca się liniowo aż po wysokie obroty moc silnika V8 przekazywana jest do 8-stopniowej skrzyni M Steptronic. Moment napędowy przenoszony jest na drogę przez zaprezentowany po raz pierwszy w BMW M5 napęd na cztery koła M xDrive z większą transmisją mocy na tył. Układ przenosi napęd na przednią oś dopiero wtedy, gdy tylne koła osiągną maksymalną trakcję.

Tryb M Dynamic umożliwia przy tym kontrolowany drift. Ponadto przy wyłączonym układzie kontroli stabilności DSC można aktywować tryb 2WD w celu uzyskania klasycznego napędu na tylną oś i maksymalnie purystycznych wrażeń z jazdy bez restrykcyjnych systemów regulacji.

Najwyższa zwinność i maksymalna trakcja na każdej nawierzchni i w każdych warunkach to także zasługa aktywnego dyferencjału M na osi tylnej, który również działa całkowicie adaptacyjnie, oferując moment blokujący w zakresie od 0 do 100 procent.

BMW M8 w typowej stylistyce M; planowane trzy warianty karoserii.

Oprócz układu napędowego i jezdnego w finalnej fazie przygotowań do produkcji seryjnej znajduje się również wygląd zewnętrzny nowego BMW M8. Duże wloty powietrza z przodu, elementy aerodynamiczne charakterystyczne dla modeli M oraz cztery końcówki rur wydechowych zintegrowane z tylnym zderzakiem zakamuflowanych prototypów mają klasyczne elementy stylistyczne modelu BMW M.

Nowe BMW M8 Coupé jest prekursorem całej rodziny wyczynowych samochodów sportowych. Oprócz BMW M8 Coupé w fazie przygotowawczej znajdują się jeszcze dwa warianty modelowe: BMW M8 Cabrio i BMW M8 Gran Coupé.

Wartości zużycia paliwa, emisji CO₂ i zużycia energii ustalane są zgodnie z obowiązującą procedurą pomiarową VO (UE) 2007/715 w jej aktualnie obowiązującym brzmieniu. Podane wartości dotyczą pojazdów z wyposażeniem podstawowym oferowanym w Niemczech, a zakresy uwzględniają różnice wynikające z wybranego rozmiaru kół, opon oraz wyposażenia dodatkowego i mogą się zmienić w trakcie konfiguracji.

Wartości zostały już ustalone zgodnie z nowym cyklem testowym WLTP i przeliczone na NEDC, aby umożliwić ich porównanie. W tych pojazdach podatki i inne opłaty samochodowe uwzględniające (również) emisję CO₂ mogą być obliczane na podstawie innych wartości niż podane.

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa oraz oficjalnej emisji CO₂ nowych samochodów osobowych uzyskać można we wszystkich salonach sprzedaży BMW.