

Na finiszu przygotowań do produkcji seryjnej: nowe BMW M8.

Wersja długa.



BMW M GmbH przygotowuje otwarcie nowego rozdziału w historii swoich fascynujących samochodów sportowych i prezentuje prototyp przyszłego topowego modelu na torze Grand Prix w Estoril w Portugalii. 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*) ma wyznaczać nowe standardy pod względem dynamiki, zwinności i precyzji w samochodzie sportowym.

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.

Przygotowanie do produkcji seryjnej przenosi samochód z toru wyścigowego bezpośrednio na drogi. Wykorzystywany jest przy tym obszerny know-how dywizji BMW M GmbH w dziedzinie sportów motorowych, a także doświadczenia zebrane przy tworzeniu koncepcji BMW M8 GTE. Równoległy rozwój z BMW M8 GTE, które startuje obecnie w wyścigach wytrzymałościowych Mistrzostw Świata Endurance Championship (WEC) i IMSA WeatherTech SportsCar Championship (IWSC) w Ameryce Północnej, umożliwił konsekwentne dostosowanie koncepcji pojazdu, technologii napędu i układu jezdnego nowego BMW M8 do najwyższych osiągnięć i nieograniczonej przydatności do jazdy na torach wyścigowych.

Nowe BMW M8 jest napędzane wysokoobrotowym silnikiem V8 z technologią M TwinPower Turbo o mocy ponad 440 kW / 600 KM i wyposażone w zaadaptowany do tego modelu nowy napęd na cztery koła M xDrive.

Rozwój nowego BMW M8 ma na celu połączenie maksymalnej dynamiki, maksymalnej stabilności i doskonałej trakcji. BMW serii 8 Coupé jako baza koncepcyjna tworzy ku temu idealne warunki. Pod względem optymalizacji masy, położenia środka ciężkości, rozkładu masy na osie, rozstawu osi i kół koncepcja ta oferuje doskonałe warunki dla uzyskania maksymalnej dynamiki wzdłużnej i poprzecznej. Również wyjątkowo wysoka sztywność karoserii, elementów zawieszenia oraz jego punktów mocowania do karoserii stanowi optymalny fundament dla przełożenia niezwykle wysokiej mocy na maksymalne osiągi.

Specyficzne dla M zestrojenie układu jezdnego dla zapewnienia maksymalnej dynamiki.

Gruntowna modyfikacja układu jednego obejmującego oś przednią z podwójnymi wahaczami poprzecznymi i pięciowahaczową oś tylną daje nowemu BMW M8 wyjątkową zwinność i precyzję. Wszystkie elementy zaprojektowano przy tym pod kątem właściwości kinematycznych i elastokinematycznych specyficznych dla samochodów ze znacznikiem M. Zwiększony rozstaw kół na przedniej osi podnosi stabilność jazdy. Na tylnej osi zastosowano specjalne wahacze podłużne ze sztywniejszymi łożyskami gumowymi, twardsze stabilizatory i sztywniejsze wahacze poprzeczne. Gwarantuje to neutralną samosterowność aż po limit oraz liniowy przyrost sił poprzecznych w całym zakresie przyspieszeń bocznych. Dodatkowe drążki i łożysko elastomerowe w ramie tylnego zawieszenia zwiększają sztywność mocowania układu jezdnego. Sztywność przedniej części pojazdu istotnie zwiększa też nowa płyta wzmacniająca połączona z progami.

Znany już w BMW M5 elektromechaniczny układ kierowniczy M Servotronic pomaga nowemu BMW M8 w uzyskaniu niezwykle precyzyjnych właściwości jezdnych nawet podczas dynamicznej jazdy. Oferuje doskonałą precyzję kierowania przy wchodzeniu w zakręt, zapewnia kierowcy zawsze optymalną informację zwrotną i odpowiedni moment wspomagania w każdej sytuacji. Do parkowania i manewrowania wystarcza bardzo niewielki nakład sił. W ruchu miejskim spontaniczna reakcja zwiększa zwrotność nowego BMW M8. Wysoki komfort prowadzenia i stabilna jazda na wprost podkreślają charakterystyczną dla samochodów BMW M funkcjonalność w codziennej eksploatacji i na długich trasach. Aby spełnić indywidualne wymagania w zakresie komfortu kierowania i wyczucia samochodu, dostępne są tryby Comfort i Sport oferujące dwie różne charakterystyki.

Standardowy układ jezdny nowego BMW M8 obejmuje również elektronicznie regulowane amortyzatory. Specjalnie przystosowany do tego modelu adaptacyjny układ jezdny stale dostosowuje regulację amortyzatorów do stylu jazdy i nawierzchni. Podstawowe ustawienie amortyzatorów można dostosować do preferencji kierowcy w trzech trybach: Comfort, Sport i Sport Plus.

Zastosowany w nowym BMW M8 układ hamulcowy M z pływającymi tarczami zapewnia doskonałą skuteczność hamowania. Oprócz zoptymalizowanej masy nieresorowanej w stosunku do zwykłych hamulców oferuje wysoki komfort hamowania, precyzyjne dozowanie i stabilną efektywność nawet przy intensywnych obciążeniach. Koła przednie mają perforowane wentylowane tarcze hamulcowe o średnicy 395 mm i sześciotłoczkowe zaciski stałe, natomiast koła tylne wyposażone są w jednotłoczkowe zaciski pływające i tarcze hamulcowe o średnicy 380 mm. Opcjonalne hamulce węglowo-ceramiczne M (średnica tarcz 400 mm z przodu i 380 mm z tyłu) charakteryzują się jeszcze wyższą skutecznością, jeszcze większą odpornością

na zanik siły hamowania, wytrzymałością termiczną i bardzo wysoką odpornością na zużycie.

Nowe BMW M8 wyposażone jest standardowo w 19-calowe obręcze kół M ze stopów lekkich. Podobnie jak 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 dla tego auta 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. Kolektor wydechowy łączący oba rzędy cylindrów zapewnia optymalną reakcję obu turbosprężarek umieszczonych w przestrzeni pomiędzy rzędami. Zoptymalizowany dla tego modelu układ chłodzenia jest przewidziany również na ekstremalnie wysokie obciążenia termiczne na torach wyścigowych.

Emocjonujące brzmienie V8 dodatkowo wzmacnia układ wydechowy ze sterowanymi klapami. Ma typowy dla samochodów BMW M podwójną konstrukcję z charakterystycznymi podwójnymi rurkami tylnymi po obu stronach tylnego zderzaka. 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. Charakteryzuje się bardzo wysoką dynamiką zmiany biegów i umożliwia ręczny wybór przełożeń za pomocą dźwigni wybieraka biegów M lub łopatek kierownicy.

Moc przenoszona jest na drogę poprzez nowy napęd na cztery koła M xDrive, konsekwentnie nastawiony na intensywne odczuwanie osiągów auta. Napęd na cztery koła nowego BMW M8 charakteryzuje się większym przeniesieniem mocy na tylną oś. W ten sposób łączy przewagę w pełni adaptacyjnego napędu na cztery koła z bardzo dynamiczną, sportową jazdą klasycznego napędu na tył.

M xDrive składa się z centralnej skrzyni rozdzielczej ze sprzęgłem wielotarczowym, która odpowiednio do potrzeb w pełni adaptacyjnie rozdziela napęd na oś przednią i tylną. Układ przenosi napęd na przednią oś dopiero wtedy, gdy tylne koła osiągną maksymalną trakcję. Dzięki temu umożliwia przełożenie osiągów silnika V8 na maksymalną dynamikę jazdy oraz bezproblemowe panowanie nad nowym BMW M8 nawet przy bardzo sportowym stylu jazdy.

W trybie M Dynamic napęd na cztery koła kieruje jeszcze większą moc na tył, umożliwiając kontrolowany drift. Przy wyłączonej kontroli stabilności DSC

można aktywować również tryb 2WD. Kierowca może w ten sposób cieszyć się samym napędem na tylne koła bez restrykcyjnych systemów regulacji, a tym samym z maksymalnie purystyczną jazdą.

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. Dynamicznie wydłużone linie BMW serii 8 Coupé łączą się tu oryginalnymi, funkcjonalnymi elementami stylistycznymi. Duże wloty powietrza z przodu oraz charakterystyczne dla modeli M elementy aerodynamiczne zakamuflowanych prototypów nowego BMW M8 mają klasyczne elementy stylistyczne modelu BMW M.

Nowe BMW M8 Coupé jest prekursorem całej rodziny wyczynowych samochodów sportowych BMW M GmbH. 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.