

Endspurt auf dem Weg zur Serienreife: Der neue BMW M8. Kurzfassung.



Von der Rennstrecke auf die Straße: Das neue BMW M8 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,8 – 10,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 246 – 243 g/km*) tritt zum Endspurt auf dem Weg zur Serienreife an. Auf der Grand-Prix-Rennstrecke im portugiesischen Estoril testet die BMW M GmbH einen frühen Prototyp ihres künftigen Topmodells.

„Der neue BMW M8 wird in seinem Segment die erlebbare Dynamik, Agilität und Präzision auf ein neues Niveau heben“, sagt Markus Flasch, Vorsitzender der Geschäftsführung der BMW M GmbH. Einen entscheidenden Beitrag dazu leiste das umfassende Motorsport-Knowhow der BMW M GmbH, das im Rahmen der Serienentwicklung des BMW M8 genutzt werde.

Ideale Voraussetzungen für den neuen BMW M8 bietet die konzeptionelle Basis, die mit dem BMW 8er Coupé geschaffen wurde. Hinsichtlich Gewichtsoptimierung, Schwerpunktlage, Achslastverteilung, Radstandlänge und Spurweitengröße sowie mit der hohen Steifigkeit von Karosserie und Fahrwerk weist das BMW 8er Coupé bereits perfekte Bedingungen für höchste längs- und querdynamische Fahreigenschaften auf.

M spezifische Fahrwerksabstimmung für maximale Dynamik.

Dennoch haben die Ingenieure der BMW M GmbH tiefgreifende Arbeit geleistet, um für den neuen BMW M8 die typischen Charaktereigenschaften eines BMW M Modells zu erzielen. Beispiel Fahrwerk: Eine grundlegende Überarbeitung der Fahrwerkskonstruktion gewährleistet herausragende Agilität und Präzision. Sämtliche Bauteile wurden in Hinblick auf M spezifische Kinematik- und Elastokinematik-Eigenschaften neu ausgelegt.

Auch die elektromechanische M Servotronic Lenkung verhilft dem neuen BMW M8 selbst bei hochdynamischer Fahrweise auf der Rennstrecke zu extrem präzisen Handlingeigenschaften. Sie bietet eine hervorragende Zielgenauigkeit beim Einlenken, liefert dem Fahrer jederzeit optimale Rückmeldung und stellt in jeder Fahrsituation die passenden Lenkmomente bereit.

Neben einem optimierten Gewicht bietet die im neuen BMW M8 serienmäßige M Compound Bremsanlage hohen Bremskomfort, eine exakte Dosierbarkeit und eine auch bei hoher Beanspruchung stabile

Alle Fahrleistungs-, Verbrauchs- und Emissionswerte vorläufig.

* Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und Reichweite wurden auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet, abhängig vom gewählten Reifenformat. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Daten, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Verzögerungsleistung. Die optionale M Carbon-Keramik Bremse zeichnet sich durch eine nochmals gesteigerte Bremsleistung, noch höhere Fading-Stabilität, maximale thermische Standfestigkeit und eine besonders hohe Verschleißfestigkeit aus.

Die serienmäßigen 19 Zoll großen M Leichtmetallräder des neuen BMW M8 werden ebenso wie die optionalen 20 Zoll großen M Leichtmetallräder mit Mischbereifung kombiniert. Dadurch und dank einer Ultra-High-Performance-Bereifung lassen sich besonders hohe Seitenführungskräfte für ein hochdynamisches Kurvenfahrverhalten nutzen.

V8-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie und mehr als 600 PS.

Für standesgemäße Leistung sorgt die jüngste Ausführung des von der BMW M GmbH entwickelten V8-Motors. Das Hochdrehzahl-Triebwerk verfügt über M TwinPower Turbo Technologie und entwickelt eine Höchstleistung von mehr als 440 kW/600 PS. Der charakterstarke Sound des V8 wird durch eine klappengesteuerte Abgasanlage zusätzlich betont. Selbstverständlich ist die Abgasanlage in den relevanten Märkten mit einem Otto-Partikelfilter ausgestattet.

Allradsystem M xDrive sorgt für perfekte Traktion.

Die spontan einsetzende und sich bis in hohe Drehzahlbereiche linear entfaltende Kraft des V8-Motors wird an ein 8-Gang M Steptronic-Getriebe übertragen. Auf die Straße gelangt das Antriebsmoment über den im BMW M5 erstmals vorgestellten Allradantrieb M xDrive mit agiler, hinterradbetonter Auslegung. Es versorgt die Vorderachse nur dann mit Antriebskraft, wenn die Hinterräder an die Grenzen ihrer Möglichkeiten zur Kraftübertragung gelangen.

Der M Dynamic Modus ermöglicht dabei auch kontrollierte Drifts. Darüber hinaus lässt sich bei deaktivierter Fahrstabilitätsregelung DSC der Modus 2WD für reinen Hinterradantrieb und ein maximal puristisches Fahrerlebnis ohne einschränkende Regelsysteme aufrufen.

Für höchste Agilität und zugleich bestmögliche Traktion unter allen Fahrbahn- und Wetterbedingungen sorgt auch das Aktive M Differenzial im Hinterachsgetriebe, das ebenfalls vollvariabel ausgelegt ist und eine Sperrwirkung zwischen null und 100 Prozent erzeugt.

BMW M8 mit M typischem Design, drei Karosserievarianten geplant.

Ebenso wie die Antriebs- und Fahrwerkstechnik befindet sich auch das Exterieurdesign des neuen BMW M8 in der finalen Phase des Serienentwicklungsprozesses. Mit großen, funktional bedingten Lufteinlässen

an der Fahrzeugfront, M spezifischen Merkmalen für optimierte Aerodynamik-Eigenschaften und vier in die Heckschürze integrierten Abgasendrohren tragen die getarnten Prototypen bereits die klassischen Designelemente eines BMW M Modells.

Das neue BMW M8 Coupé ist Vorreiter für eine komplette Familie von Hochleistungssportwagen. Neben dem BMW M8 Coupé befinden sich aktuell mit dem BMW M8 Cabrio und dem BMW M8 Gran Coupé zwei weitere Modellvarianten in der Entwicklungsphase.

Alle Fahrleistungs-, Verbrauchs- und Emissionswerte vorläufig.

Zum Zeitpunkt der Publikation standen noch nicht alle technischen Daten zur Verfügung, um alle notwendigen Angaben über Verbrauch und Emissionen in der Schweiz zu berechnen.

Der Durchschnittswert der CO₂-Emissionen aller immatrikulierten Neuwagen beträgt für das Jahr 2018 133 g/km.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 2007/715 in der jeweils zur Genehmigung des Fahrzeugs gültigen Fassung ermittelt. Die Angaben beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland, die Spannen berücksichtigen Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße und können sich während der Konfiguration verändern. Die Werte sind bereits auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Bei diesen Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO₂-Ausstoss abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Die CO₂-Effizienzangaben ergeben sich aus der Richtlinie 1999/94/EG und der Pkw-EnVKV in ihrer aktuellen Fassung und verwenden die Verbrauchs- und CO₂-Werte des NEFZ zur Einstufung.

Informationen zum Treibstoffverbrauch und zu den CO₂-Emissionen, inklusive einer Auflistung aller angebotenen Neuwagen, sind kostenlos an allen Verkaufsstellen erhältlich oder im Internet unter www.energieetikette.ch abrufbar. Der Treibstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs sind auch vom Fahrstil, vom gewählten Reifenformat sowie von anderen nicht technischen Faktoren abhängig.