

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



Die BMW M GmbH bereitet den Beginn eines neuen Kapitels in der Geschichte ihrer faszinierenden Hochleistungssportwagen vor und präsentiert auf der Grand-Prix-Rennstrecke im portugiesischen Estoril einen frühen Prototyp des künftigen Topmodells ihrer Produktpalette. Das neue BMW M8 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,8 – 10,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 246 – 243 g/km\*) tritt an, um die in einem Seriensportwagen erlebbare Dynamik, Agilität und Präzision auf ein neues Niveau zu heben.

Sein Serienentwicklungsprozess führt ihn von der Rennstrecke direkt auf die Straße. Dabei fließen sowohl das umfassende Motorsport-Knowhow der BMW M GmbH als auch die bei der Konzeption des BMW M8 GTE gesammelten Erfahrungen ein. Durch die parallele Entwicklung mit dem aktuell bereits bei den Langstreckenrennen der FIA World Endurance Championship (WEC) und in der IMSA WeatherTech SportsCar Championship (IWSC) in Nordamerika eingesetzten BMW M8 GTE konnten Fahrzeugkonzept, Antriebs- und Fahrwerkstechnik des neuen BMW M8 konsequent auf höchste Performance und uneingeschränkte Rennstreckentauglichkeit ausgerichtet werden.

Der neue BMW M8 wird von einem V8-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie und Hochdrehzahlkonzept angetrieben, der eine Höchstleistung von mehr als 440 kW/600 PS entwickelt, und nutzt zur Kraftübertragung das neue, modellspezifisch abgestimmte Allradsystem M xDrive.

Die Entwicklung des neuen BMW M8 zielt darauf ab, maximale Fahrdynamik, höchste Fahrstabilität und perfekte Traktion miteinander zu vereinen. Ideale Voraussetzungen dafür bietet die konzeptionelle Basis, die mit dem BMW 8er Coupé geschaffen wurde. Hinsichtlich Gewichtsoptimierung, Schwerpunktlage, Achslastverteilung, Radstandlänge und Spurweitengröße weist das Fahrzeugkonzept perfekte Bedingungen für höchste längs- und querdynamische Fahreigenschaften auf. Auch die extrem hohe Steifigkeit der Karosseriestruktur, der Fahrwerkskomponenten sowie der Anbindung des Fahrwerks an die Karosserie stellt eine optimale Grundlage dar, um eine

Alle Fahrleistungs-, Verbrauchs- und Emissionswerte vorläufig.

\* Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

außergewöhnlich hohe Antriebsleistung für jederzeit souveräne Performance zu nutzen.

### **M spezifische Fahrwerksabstimmung für maximale Dynamik.**

Eine grundlegende Überarbeitung der aus einer Doppelquerlenker-Vorderachse und einer Fünflenker-Hinterachse bestehenden Fahrwerkskonstruktion verhilft dem neuen BMW M8 zu herausragender Agilität und Präzision. Dabei wurden sämtliche Bauteile in Hinblick auf die M spezifischen Kinematik- und Elastokinematik-Eigenschaften neu ausgelegt. Eine nochmals vergrößerte Spurweite an der Vorderachse erhöht die Fahrstabilität. An der Hinterachse kommen spezifische Spurlenker mit steiferen Gummilagern, härtere Stabilisatoren und in der Steifigkeit optimierte Querlenker zum Einsatz. Auf diese Weise werden ein neutrales Eigenlenkverhalten bis in den fahrdynamischen Grenzbereich hinein sowie ein linearer Aufbau von Querkräften über den gesamten Querschleunigungsbereich gewährleistet. Zusätzliche Streben und ein Elastomerlager am Hinterachsträger erhöhen die Steifigkeit der Fahrwerksanbindung. Zudem wird die Vorderwagensteifigkeit mittels einer neuen Dom-Stirnwand-Strebe und einem neuentwickelten Schubfeld mit integrierter Schwelleranbindung deutlich erhöht.

Auch die aus dem BMW M5 bekannte und spezifisch abgestimmte elektromechanische M Servotronic Lenkung verhilft dem neuen BMW M8 selbst bei hochdynamischer Fahrweise zu extrem präzisen Handlungseigenschaften. Sie bietet eine hervorragende Zielgenauigkeit beim Einlenken und liefert dem Fahrer jederzeit eindeutige Rückmeldung. Darüber hinaus stellt sie in jeder Fahrsituation die passenden Lenkmomente bereit. Zum Parken und Rangieren sind besonders geringe Lenkkräfte erforderlich. Im Stadtverkehr fördert die spontane Reaktion die Wendigkeit des neuen BMW M8. Ein hoher Lenkkomfort mit stabilen Geradeauslaufeigenschaften unterstreicht die für BMW M Automobile charakteristische Alltags- und Langstreckentauglichkeit des neuen Hochleistungssportwagens. Um individuelle Anforderungen hinsichtlich Lenkungscomfort und Rückmeldung zu erfüllen, stehen in den Modi Comfort und Sport zwei unterschiedliche Kennlinien zur Auswahl.

Die serienmäßige Fahrwerkstechnik des neuen BMW M8 umfasst darüber hinaus elektronisch geregelte Dämpfer. Das modellspezifisch abgestimmte Adaptive Fahrwerk passt die Dämpferregelung permanent an den Fahrstil und die Fahrbahnbeschaffenheit an. Die Grundabstimmung der Dämpfer lässt sich in den drei Modi Comfort, Sport und Sport Plus auf die persönlichen Vorlieben des Fahrers ausrichten.

Herausragende Verzögerungswerte erzielt die im neuen BMW M8 eingesetzte M Compound Bremsanlage. Neben einem optimierten Gewicht und deutlich reduzierten ungefederten Massen im Vergleich zu herkömmlichen Bremsanlagen bietet sie einen hohen Bremskomfort, eine exakte Dosierbarkeit und eine auch bei hoher Beanspruchung stabile Verzögerungsleistung. An den Vorderrädern werden gelochte und innenbelüftete, 395 Millimeter im Durchmesser messende Bremsscheiben mit Sechs-Kolben-Festsätteln kombiniert, hinten kommen Einkolben-Faustsättel und 380 Millimeter große Bremsscheiben zum Einsatz. Die optionale M Carbon-Keramik Bremse (400 Millimeter vorne, 380 Millimeter hinten) zeichnet sich durch eine nochmals gesteigerte Bremsleistung, eine noch höhere Fading-Stabilität und thermische Standfestigkeit sowie durch eine besonders hohe Verschleißfestigkeit aus.

Serienmäßig wird der neue BMW M8 mit 19 Zoll großen M Leichtmetallrädern ausgestattet. Sie werden ebenso wie die optionalen 20 Zoll großen M Leichtmetallräder mit Mischbereifung kombiniert. Dadurch und dank der M spezifischen 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. Ein zylinderbankübergreifender Abgaskrümm器 gewährleistet das optimale Ansprechen der beiden im V-Raum zwischen den Zylinderbänken angeordneten Turbolader. Das modellspezifisch optimierte Kühlsystem ist auch auf extrem hohe thermische Belastungen im Rennstreckeneinsatz ausgelegt.

Der emotionsstarke V8-Sound wird durch eine klappengesteuerte Abgasanlage zusätzlich betont. Sie weist die für BMW M Automobile typische zweiflutige Ausführung mit charakteristischen Doppelendrohren auf beiden Seiten der Heckschürze auf. Selbstverständlich ist die Abgasanlage in den relevanten Märkten mit einem Otto-Partikelfilter ausgestattet.

### **Allradssystem 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 mit Drivelogic übertragen. Es zeichnet sich durch eine besonders hohe Schaltdynamik aus und ermöglicht manuelle Eingriffe in die Fahrstufenwahl, wahlweise über den M Wählhebel oder mittels Schaltwippen am Lenkrad.

Auf die Straße gelangt das Antriebsmoment über den neuen, konsequent auf intensiv erlebbare Performance ausgerichteten Allradantrieb M xDrive. Das Allradsystem des neuen BMW M8 weist eine agile, hinterradbetonte Auslegung auf. Es vereint damit die Souveränität einer vollvariablen Kraftübertragung zwischen Vorder- und Hinterachse mit der hochdynamischen Sportlichkeit des klassischen Hinterradantriebs.

M xDrive besteht aus einem zentralen Verteilergetriebe mit Lamellenkupplung und verteilt das Antriebsmoment jeweils bedarfsgerecht zwischen den Vorder- und den Hinterrädern. Dabei wird die Vorderachse nur dann mit Antriebskraft versorgt, wenn die Hinterräder an die Grenzen ihrer Möglichkeiten zur Kraftübertragung gelangen. Damit sorgt das System dafür, dass die Leistung des V8-Motors in höchste Dynamik verwandelt werden kann und der neue BMW M8 auch bei besonders sportlicher Fahrweise mühelos kontrollierbar bleibt.

Im M Dynamic Modus leitet der Allradantrieb nochmals mehr Antriebskraft an die Hinterräder und ermöglicht damit auch kontrollierte Drifts. Bei deaktivierter Fahrstabilitätsregelung DSC lässt sich auch der Modus 2WD aufrufen. Damit aktiviert der Fahrer reinen Hinterradantrieb ohne einschränkende Regelsysteme und damit ein maximal puristisches Fahrerlebnis.

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. Die dynamisch gestreckte Linienführung des BMW 8er Coupé wird mit eigenständigen, funktionalen Gestaltungselementen kombiniert. Mit großen Lufteinlässen an der Fahrzeugfront und M spezifischen Merkmalen für optimierte Aerodynamikeigenschaften tragen die getarnten Prototypen des neuen BMW M8 bereits die klassischen Designmerkmale eines BMW M Modells.

Das neue BMW M8 Coupé ist Vorreiter für eine komplette Familie von Hochleistungssportwagen der BMW M GmbH. 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen aller immatrikulierten Neuwagen beträgt für das Jahr 2018 133 g/km.

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Ausstoss abstellen, andere als die hier angegebenen Werte gelten.

Die CO<sub>2</sub>-Effizienzangaben ergeben sich aus der Richtlinie 1999/94/EG und der Pkw-EnVKV in ihrer aktuellen Fassung und verwenden die Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Werte des NEFZ zur Einstufung.

Informationen zum Treibstoffverbrauch und zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen, inklusive einer Auflistung aller angebotenen Neuwagen, sind kostenlos an allen Verkaufsstellen erhältlich oder im Internet unter [www.energieetikette.ch](http://www.energieetikette.ch) abrufbar. Der Treibstoffverbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs sind auch vom Fahrstil, vom gewählten Reifenformat sowie von anderen nicht technischen Faktoren abhängig.