

BMW 亮相 2006 年巴黎车展

目录



①

这份宣传材料介绍了在 2006 年巴黎车展中即将展出的 BMW。
公司保留对产品及其装备和技术规范未经通知进行修改的权利。
某些车型可能在中国无法提供。
最新信息请参考您所在市场中可以获得的媒体更新信息并访问以下网址：
www.press.bmwgroup.com

1. BMW 亮相 2006 年巴黎车展 (短文本)	3
2. 亮点一览	5
3. BMW 亮相 2006 年巴黎车展 (长文本)	
3.1 优雅和性能集于一身： BMW 全新 3 系双门轿车	7
3.2 登峰造极的动力水平： BMW 全新 X3.....	14
3.3 无可比拟的动感、开阔性和吸引力： BMW M6 Convertible.....	21
3.4 卓越的效率带来卓越的性能： BMW 3 系轿车和 BMW 3 系旅行车中 所配备采用双涡轮和高精度喷射技术的 新款直列 6 缸汽油发动机	26
3.5 功率强大、扭矩强劲、经济性佳： BMW 3 系中配备的新款直列 6 缸 柴油发动机.....	30
3.6 对能量的有效利用进一步增强了驾驶动态： 智能发电机控制和制动能量回收技术	32

1. BMW 亮相 2006 年巴黎车展 (短文本)



凭借三款新推出的车型以及引人注目的动力系统创新技术，BMW 再一次在 2006 年巴黎车展 (Mondial de l'Automobile) 上大放光彩：在这一本年度欧洲最重要的车展上，BMW 不仅推出了 BMW 全新 3 系双门轿车、BMW 全新 X3 以及 BMW M6 Convertible，用于 3 系汽车的全新直列 6 缸汽油和柴油发动机系列也首次面世。

2006 年巴黎车展于 9 月 30 日至 10 月 15 日在巴黎的国际展览中心举办，主办方预计将有来自世界各地的约 150 万参观者参加这一盛会。

在 2006 年巴黎车展上，BMW 全新 3 系双门轿车将首次向大众揭开神秘的面纱。这款集优雅和运动性于一身的双门轿车是 BMW 3 系中一名独特的新成员，与它一同推出的还有轿车和旅行车款。除了拥有时尚的外形，这款双门轿车更是凭借 BMW 的智能 xDrive 全轮驱动系统提供的出色驾驶动态而备受瞩目。

来自世界各地的驾驶者和车迷们也可以在巴黎一睹刚推出的 BMW 全新 X3 的尊容。目前推出的这款大获成功的运动型多功能车 (SAV) 的设计经过了精心的改进和润色，内饰完美精致，装备了强劲的全新发动机，这一切都令它具有了更大的吸引力。

随着 BMW 全新 X3 以及多款使用 xDrive 的 3 系双门轿车的推出，BMW 集团在不断拓展它作为高档车细分市场中世界领先的全轮驱动车辆制造商地位。

独特的 M6 Convertible 无疑是巴黎车展上另一个引人注目的焦点。这款敞篷四座汽车融合了超级跑车的动态性能以及豪华敞篷车的尊贵特性，其 5.0 升 10 缸动力单元能够产生 373 千瓦的输出功率，确保汽车时刻发挥出色的性能。

这款高速动力单元最近又一次斩获“ 年度最佳发动机 ” 大奖，使 BMW M6 Convertible 的百公里加速仅需 4.8 秒。

除 V10 动力单元之外，BMW 的直列 6 缸发动机也凭借卓越的性能、堪称典范的精确性以及出色的经济性在世界范围内赢得了广泛的赞誉。现在，BMW 在巴黎车展上推出了用于 3 系的新款 6 缸汽油和柴油发动机，其中特别值得一提的是采用双涡轮技术、直接喷射汽油的高精度喷射技术以及全铝曲轴箱

的 3.0 升 6 缸发动机，这些特点确保发动机能够获得最佳性能。这款 225 千瓦动力单元在 BMW 335i Coupé 中率先采用，未来还将用于 BMW 3 系轿车和 BMW 3 系旅行车。

巴黎车展上的另一个亮点当属同样可以在 3 系中配备的 BMW 新一代直列 6 缸柴油发动机。全铝曲轴箱、涡轮增压以及最新一代共轨燃油直喷技术使得新款柴油发动机成为高效动力的出色典范。

新一代发动机中的顶级动力单元显然是采用可调式双涡轮增压 (VTT) 技术的新款 3.0 升发动机，其最大输出功率为 210 千瓦，峰值扭矩为 580 牛顿米。这一世界上最强劲的直列 6 缸柴油机装备在 BMW 3 系双门轿车、BMW 3 系轿车以及 BMW 3 系旅行车上。

BMW 的第二款全新直列 6 缸柴油机装备在 BMW 325d 中。这款动力单元能够产生 145 千瓦的最大输出功率以及 400 牛顿米的峰值扭矩，同样采用了可变涡轮几何尺寸涡轮增压器，能够提供惊人的动力以及堪称典范的效率：在欧盟测试循环中，新款 BMW 325d Saloon 的百公里油耗仅为 6.4 升柴油，而新款 BMW 325d Touring 的百公里油耗不高于 6.6 升。

在探索高效动力的过程中，BMW 并没有仅仅将注意力放在动力单元的开发上。相反，涉及发动机辅助单元的创新技术可以进一步降低耗油量，同时又能增强驾驶乐趣。这其中一个典型的示例是 BMW 在 2006 年巴黎车展上公布的智能发电机控制系统，其中包含制动能量回收系统。采用这种系统的目的是使发电机只在超速模式下以及施加制动时产生车载网络所需要的电能，因此发动机在驱动车辆时无需为驱动发电机产生任何能量。实际上，这意味着燃油能量的利用率更高，能够在加速时提供更大的驾驶动态和动力。

制动能量回收是确保获得更高燃油效率的另一个方法，以前因为制动盘散热而浪费掉的能量现在可以转化为电能并供给汽车的车载网络。



2. 亮点一览

● 首次面世 : **BMW 全新 3 系双门轿车**

凭借其独特的车身设计和卓越的驾驶动态 , BMW 全新 3 系双门轿车是那些真正追求个性的驾驶者的不二选择。第一眼看去 , 这款集运动性和优雅于一身的双门轿车灵动的轮廓线条便能让人体会到追求动感驾驶的真正激情。3 系顶级车型 BMW 335i Coupé 配备的全新 3.0 升发动机采用了双涡轮技术、高精度燃油喷射技术以及全铝曲轴箱 , 能够提供 225 千瓦的卓越输出功率。并且 , BMW 全新 3 系双门轿车首次采用了 BMW 的智能 xDrive 全轮驱动系统。

● 全球首次亮相 : **BMW 全新 X3**

凭借独特的灵活性、时尚现代的车身设计、卓越的机动性以及汽车内部高档的环境 , BMW 全新 X3 在运动型多功能车 (SAV) 细分市场中占据了极为突出的地位。动力强劲的发动机配上 BMW 恒时电控 xDrive 全轮驱动技术 , 确保 BMW 全新 X3 不仅在公路上具备出色的性能 , 在越野地形中也具有不受限制的动力水平。并且 , BMW 全新 X3 中首次出现了柴油发动机的身影。BMW X3 3.0sd 中装备了采用可调式双涡轮增压技术的 3.0 升直列 6 缸发动机 , 能够提供 210 千瓦的出色动力。

● 难以抗拒的魅力 : **BMW M6 Convertible**

BMW M6 Convertible 是 BMW 推出的最具魅力、最高档的汽车之一 , 这款高性能敞篷轿车融合了跑车的性能、全面的豪华配置以及无可比拟的气质。BMW M6 Convertible 配备 373 千瓦 V10 发动机 , 这款荣获多项大奖的发动机从低转速直到最高转速始终能够提供卓越的动力和性能 , 使 BMW M6 Convertible 从 0 加速到 100 公里 / 小时仅需 4.8 秒。

● 更多的动力 : 采用双涡轮技术的 **6 缸汽油发动机**

BMW 3 系引以为傲的全新顶级动力单元在 BMW 335i Coupé 中首次面世 , 它是世界上首款采用双涡轮技术、高精度汽油直喷技术以及全铝曲轴箱的 3.0 升直列 6 缸发动机。由于具有如此出众的品质 , 这款 225 千瓦动力单元显然也会用在 BMW 3 系轿车和 BMW 3 系旅行车上。

● 另一项世界首创 : 新款 **6 缸柴油发动机**

现在 , BMW 3 系轿车和 BMW 3 系旅行车中也可以装备世界上运动性和动力水平最高的直列 6 缸柴油机 : 得益于可调式双涡轮增压 (VTT) 技术 , 这款新开发的 3.0 升动力单元能够提供 210 千瓦的最大输出功率以及 580 牛顿米的最大扭矩。另一款全新动力单元是采用可变涡轮几何尺寸 (VTG) 技术的 3.0 升直列 6 缸柴油机 , 它的最大输出功率为 145 千瓦 , 峰值扭矩为 400 牛顿米。这两款全新发动机共有的特点包括全铝曲轴箱以及最新一代共轨燃油直喷技术。

- 创新：智能发电机控制和制动能量回收技术

BMW 在 2006 年巴黎车展上还会为您骄傲展示另一项重大技术创新。即通过进一步改进发动机辅助系统来增强经济性和驾驶动态：全新智能发电机控制系统主要用来在超速及施加制动阶段为汽车的车载网络提供电能。这意味着，当发动机正全力驱动汽车（例如加速）时，可以将更多的能量用于增强驾驶动态。智能发电机控制系统还包括一个用于回收制动能量的系统。因此，日后施加制动时在制动盘上产生的热量不会再被浪费掉，而是被转化为电能，然后供给车载网络。

3. BMW 亮相 2006 年巴黎车展

(长文本)

3.1 优雅和性能集于一身： BMW 全新 3 系双门轿车



在 2006 年巴黎车展上首次公开亮相的 BMW 全新 3 系双门轿车比以前更为时尚、更加动感。实际上，这款全新双门轿车延续了 BMW 的悠久传统，同时也在高档车细分市场中设立了全新标准。

这是 BMW 3 系第三次通过填补了轿车与旅行车之间空白的双门轿车得到升级。需要强调的一点是，BMW 全新 3 系双门轿车与以前相比更为独特、更具个性。

第一眼看上去，您便能体会到 BMW 全新 3 系双门轿车的个性特征，几乎每个参观者都会赞叹沿全新车身每个角度延伸的舒展并富有运动气质的线条。发动机盖下隐藏的全新 BMW 3.0 升直列 6 缸发动机凭借双涡轮技术、高精度喷射技术和全铝曲轴箱火爆登场。这款 225 千瓦的高性能动力单元赋予了 BMW 335i Coupé 极其出色的性能和令人惊叹的燃油效率。

此外，客户还可以选择另外两款汽油发动机以及两款柴油发动机。后轮驱动、优化的重量、和谐的车桥负载分配以及该细分市场中要求最为苛刻的悬架进一步确保了真正独具魅力的驾驶体验。BMW 全新 3 系双门轿车的另一个亮点是首次采用了 BMW 的智能 xDrive 全轮驱动技术。

精雕细琢的完美设计

虽然在技术上来说，双门轿车与轿车和旅行车关系紧密，然而 BMW 全新 3 系双门轿车在外形上比以前更为独特：无论从哪个角度看，它都是一款纯正的 BMW，然而它的双门车身却专为那些真正追求个性的客户而打造。汽车的设计决无半点夸张与浮华，处处都给人留下了永恒的美好印象。就其整体外观而言，BMW 全新 3 系双门轿车将完美的平衡、流畅、和谐以及成熟稳重的特点发挥到了极致。

BMW 全新 3 系双门轿车在其极为现代、前卫的外形中渗透出优雅的气质，灵动的轮廓线条直接表现了追求动态驾驶的强大热情。长轴距、尽量后移的乘客舱以及向车尾逐渐下行的低车顶线形成了新款双门轿车舒展的轮廓特征，饱满的超大车轮拱罩给人以动力强劲、牢固可靠的感觉。

带光环外圈的双氙气前灯作为标准装备提供

BMW 全新 3 系双门轿车的前导流板、大灯单元以及发动机盖上的轮廓线同样经过了全新设计，看上去更为独特。从前面看上去，车身低而宽。位置较低

的双圆形大灯巧妙安装在发动机盖下方，看上去似乎顶部被切了一刀，形成一种紧凑而自信的外观。

BMW 全新 3 系双门轿车标准装备了带有光环外圈的双氙气前灯，作为白天行车灯。实际上，这些夺目的光圈具有双重效果，一是能够让双门轿车的前脸更显眼，第二就是让人们一眼就能看出这是一辆货真价实的 BMW。

尾灯组中的条形 LED 灯也赋予了 BMW 全新 3 系双门轿车真正独特的外观。与后围和侧围平齐地融为一体 的车灯单元被分成两部分，向下一直延伸到后行李箱盖边缘。而一组纤细的水平线条则构成了整个尾部的特色，凸显出汽车的宽轮距和运动魅力。

汽车内部也极具个性风格和高档气质

对个性风格、动感和高档品质的密切关注延伸到了汽车内部，通过灯光效果、色彩组合以及材料选择为 BMW 全新 3 系双门轿车营造了独特的内饰氛围。作为选择装备安装在车门内侧和侧面衬里上的照明条为汽车内部增添了一个特别亮点。照明条的顶部被盖住，在扶手上方位置从前车门铰链一直延伸到乘客舱后部，为汽车内部提供柔和的直射光线。经常使用的开关和控制元件，例如车门开启器和换档杆都采用具有高档金属质感的表面，不仅美观，而且触摸时感觉极为特别舒适。

可提供高效动力的直列 6 缸动力单元

BMW 全新 3 系双门轿车可以配备的发动机包括三款汽油发动机和两款柴油发动机。纵向前置直列 6 缸发动机向后轮传输动力延续了成熟的传动概念，在 BMW 拥有悠久的光荣传统。目前，BMW 全新 3 系双门轿车首次可以配备采用双涡轮、高精度喷射技术和全铝曲轴箱的 3.0 升直列 6 缸动力单元。这款独特的发动机可以提供 225 千瓦的最大输出功率，具备 6 缸发动机的典型特点，采用双涡轮增压器提供更多动力和性能，并且首次采用了第二代直接汽油喷射技术，在实际使用过程中可以显著改善燃油经济性。

这种组合的结果是实现了极其特别的高效动力：BMW 335i Coupé 的动力单元在发动机转速仅为 1300 转/分钟时便可以提供 400 牛顿米的最大扭矩，与传统涡轮增压发动机相比，它能够更自然地提供动力和性能。最后，这款发动机可以顺畅、强劲地一直加速到 7000 转/分钟。

BMW 335i Coupé 的驾驶体验正如技术数据所暗示的那样惊人，从 0 加速到 100 公里/小时仅需 5.5 秒。而最高车速则被电子限速装置限制在 250 公里/小时。除了拥有令人惊叹的性能外，BMW 直列 6 缸发动机系列中的这款顶级动力单元还具备同样令人惊叹的经济性。根据欧盟综合测试循环，BMW 335i Coupé 的耗油量仅为 9.5 升高级燃油/100 公里。

优化的重量、更多的动力

BMW 全新 3 系双门轿车中可以装备的另外两款 6 缸自然吸气式发动机同样在动力、重量和燃油经济性之间提供更好的平衡：BMW 330i Coupé 中的动力单元可提供 200 千瓦的最大输出功率以及 315 牛顿米的峰值扭矩。确保车辆从 0 加速到 100 公里/小时仅需 6.1 秒，而最高车速则被电子限速装置限制在 250 公里/小时。

3.0 升自然吸气式动力单元除了拥有令人赞叹的性能和卓越的精确性外，还具有更高水平的全面效率：根据欧盟测试循环，新款 BMW 330i Coupé 的耗油量仅为 8.8 升/100 公里，其燃油效率比前代车型提高了约 12%。

由于在曲轴箱、底座和气缸盖罩中使用了镁铝合金，配上轻质凸轮轴，从而大大减轻了发动机的重量。此外，BMW 的完全可变式 VALVETRONIC 气门管理系统进一步确保了更高的效率。

这些特点同样在功率为 160 千瓦最大扭矩为 250 牛顿的 2.5 升直列 6 缸发动机上得到应用，使得 BMW 325i Coupé 拥有同样出色的道路行驶性能：从 0 加速到 100 公里/小时仅需 6.9 秒，并且汽车的最高车速达到了 247 公里/小时。在欧盟综合测试循环中的平均耗油量为 8.4 升/100 公里，是其在同级车型中最高效率的终极证明。

双门轿车中的柴油发动机更具有吸引力

在 BMW 全新 3 系双门轿车中装备柴油发动机无疑是另一个极具吸引力的方案，BMW 335d Coupé 和 BMW 330d Coupé 提供的两款极具吸引力的发动机都采用了这一出色的技术。这些发动机的主要优点包括超强动力、独特的燃油经济性、得益于全铝曲轴箱的较轻的重量以及标准装备的微粒过滤器。

尤其是 BMW 335d Coupé 在许多方面都设立了新基准，这款世界上最具运动性和动感的 6 缸柴油机为其所属细分市场内的汽车设立了独特的动力和性能标准。采用可调式双涡轮增压技术的 3.0 升直列 6 缸柴油发动机的最大输出功率为 210 千瓦，并且在发动机转速仅为 1750 转/分钟时便可提供 580 牛顿米的峰值扭矩。在发动机转速为 4,400 转/分钟时产生最大输出功率，最高转速高达 5,000 转/分钟，在柴油机上相当罕见。

始终连续提供澎湃的动力确保在整个转速区间内都能实现真正的动感加速性能：BMW 335d Coupé 从静止加速到 100 公里/小时仅需 6.1 秒，而最高车速则被电子限速装置限制在 250 公里/小时。

在燃油经济性方面，BMW 335d Coupé 也绝对是佼佼者。在欧盟测试循环中的耗油量仅为 7.5 升柴油/100 公里，清楚地证明了高效动力原理在公路上会具有何等的吸引力。

这种卓越特性首先应归功于 BMW 的两级涡轮增压器技术，该技术在发动机转速较低时使用小型涡轮增压器，而在发动机转速较高时使用一个较大的涡轮增压器。另一个关键因素是采用压电式喷油器的第三代共轨燃油喷射技术，能够快速供应精确计量的燃油。

BMW 3.0 升直列 6 缸柴油机第二种变型的最大输出功率为 170 千瓦。加上高达 500 牛顿米的峰值扭矩，这款动力单元同样保证了出色的道路驾驶动态性能。车辆从 0 加速到 100 公里/小时仅需 6.6 秒，而最高车速则被电子限速装置限制在 250 公里/小时，如此惊人的动力表现突出了这款非常特殊的柴油发动机的运动特点。

凭借全新涡轮增压器和最新一代共轨燃油喷射技术，BMW 330d Coupé 中的动力单元也在燃油效率和燃油经济性方面设立了新标准。它在欧盟测试循环中的百公里油耗仅为 6.5 升柴油。

为热衷运动的驾驶者提供灵活的选择空间：手动或自动变速箱

作为标准装备 6 档手动变速箱的替代选项，BMW 全新 3 系双门轿车也可以选装速度极快、极具动感、效率极高的自动变速箱：由于具有高效的液压控制功能、包括一体式扭转减振器的新变矩器以及效率极高的管理软件，BMW 335d Coupé 上标准装备的新开发的 6 档自动变速箱能够确保极为迅速精确地响应驾驶者的命令，尤其是在加速时更为突出。

新款自动变速箱的换档反应时间仅约为 100 毫秒，无论驾驶者一次变换一个档位还是多个档位均是如此。由于可以精确选择档位，当以稳定、恒定的车速驾驶汽车时，新款自动变速箱还有助于优化燃油经济性。最后但也同样重要的是，驾驶者也可以通过操作方向盘上的拨片进行手动换档，从而获得真正的运动体验。

确保最大精度的现代底盘和悬架技术

在 BMW 全新 3 系双门轿车中，发动机动力向路面的传输同样令人着迷，凭借其卓越的性能表现同样提供了与动力单元相同的优越性。首先，发动机前置后轮驱动的标准驱动方式能够确保汽车在任何速度下都具有最大的灵活性、方向稳定性以及安全操控性。其次，车辆采用了主要由铝制成并且配备先进减震支柱的双节横拉杆前桥以及五连杆后桥，为 BMW 全新 3 系双门轿车提供了同级车型中当前最为先进现代的悬架。最后，BMW 全新 3 系双门轿车较低的重心、非常出色的车桥负载分配以及特殊的减震器设置也有助于为这款新车型提供非常独特的动态驾驶品质。

带液压助力的齿条齿轮转向系统可以提供卓越的转向精确度，并且能够根据路况做出准确的反馈。专为 BMW 全新 3 系双门轿车量身打造的主动转向系统作为选择装备提供，能够根据转向角度和行驶速度改变转向力。BMW 全新 3 系双门轿车标准装备高性能制动系统，该系统具有强大的减速性能和无衰减

可靠性，并且磨损程度降到了最低。同时，BMW 是全球首家在汽车上安装实时磨损指示器的制造商，该指示器可以随时提供有关制动蹄摩擦片及其状况的信息。

DSC 功能进一步增强，提供额外安全性和动态性能

BMW 的动态稳定控制系统 (DSC) 的各种创新功能进一步增强了制动系统的效率和性能：最新一代动态稳定控制系统不仅在 ABS 模式下控制制动器并且帮助稳定在湿滑路面上行驶的汽车，还会对极高制动器温度下最轻微的制动衰减进行补偿。

制动系统的另一项特定是制动器定期干燥功能，同样可以在湿滑路面上确保最佳减速性能。制动蹄摩擦片预制动能够在需要时增强制动预备功能；而动态制动控制 (DBC) 可在驾驶者需要极高的制动力时提供最大制动压力。

弯道制动控制 (CBC) 能够消除车辆在转弯过程中轻微制动时出现的意外过度转向。在摩擦系数不断变化的路面上行驶时，DSC 与主动转向系统相配合，还可以凭借对转向操作的快速干预以及极高的精确度为汽车提供额外的稳定性。

在松软路面上行驶时，系统中集成的自动稳定控制系统 (ASC) 可以始终确保最佳的牵引力。动态牵引力控制系统 (DTC) 则用来提高 DSC 的响应阈值，以便汽车在松软的雪地等路面驾驶时，通过刻意允许驱动轮稍微空转来平稳加速。动态牵引力控制系统甚至有助于提供更具有运动性的主动驾驶风格，允许驱动轮轻微打滑，以便在过弯时实现可控的漂移或动力漂移。

在双门轿车上装备智能 xDrive 全轮驱动系统

BMW 全新 3 系双门轿车首次采用了 BMW 的智能 xDrive 全轮驱动系统。作为标准驱动方式 (发动机前置后轮驱动) 的可选替代方案，全轮驱动系统还可以在湿滑或松软的路面上提供甚至更高的牵引力和行车稳定性。前桥和后桥之间的电控可变驱动力分配不仅能够优化低摩擦系数路面上的动力传输，而且可以通过消除任何转向过度或转向不足的趋势提高动态驾驶标准。

BMW 全新 3 系双门轿车标准装备了 17 英寸轻质合金轮圈和 225/45R17 失效保护轮胎。与此相关的另一个标准功能是胎压报警指示灯，能够持续监视轮胎气压，并且在轮胎气压低于理想水平超过 30% 时立即警告驾驶者。

超现代车身结构：更轻更安全

创新技术与经过检验的材料的智能组合，配合现代生产技术，赋予 BMW 全新 3 系双门轿车极轻但刚度极高的车身外壳，与 4 门轿车车身相比，BMW 全新 3 系双门轿车的重量减少了大约 10 千克。

双门轿车上引入的创新塑料侧围用来优化汽车前端的重量，这一改进对于增强动态性能极为重要。与传统的钢板相比，前部塑料侧围的重量减轻了 50% 之多。

双门轿车上的 B 柱首次采用从一侧延伸到另一侧的超强钢管加固，并且采用热成型工艺制造。配合车门、座椅以及 A 柱之间的座椅和仪表板，这些加固钢管确保了最大稳定性和车身刚度。它的另一个优点是，侧面碰撞时产生的力会通过地板总成转移到汽车的另一侧。

前围支撑件由极其坚固的创新多相钢制成，而位于汽车前端的动态撞击吸能区可以和其他部件一起确保在前部碰撞中为乘员提供最大程度的保护。最后但也同样重要的是，纵向支架、特殊加强件以及超稳定行李箱地板、后围和侧围都有助于最大限度地减小后部碰撞造成的后果。

全方位的乘员安全性

新款双门轿车的承载结构、碰撞吸能盒以及变形区的布置和尺寸都经过精心构思，能够可靠地将碰撞能量从乘客舱转移。而在汽车内部，约束和减震系统可以确保每个乘客的安全，这些系统包括前置气囊、胸部气囊以及帘式头部安全气囊、安全带束紧装置和安全带限力器，它们之间的相互作用都经过仔细的研究，并且采用集中控制方式，通过由传感器控制地安全电子元件根据碰撞类型和严重程度启动。

为了在夜间也能够安全驾驶，BMW 全新 3 系双门轿车标准装备了双氙气前灯。选装随动控制大灯和弯道照明功能能够进一步增强这些极为明亮、高效的大灯的功能。

特别值得一提的是，凭借条形灯醒目的外观，尾灯组也可以在夜间提供更多的安全性，而两级制动信号灯有助于将来自后方的碰撞风险降至最低：驾驶者用力踩下制动器时，制动信号灯会大面积亮起，以便紧急提醒后方的其他驾驶者同样全力制动。

四个座椅，宽敞的空间：内部

BMW 全新 3 系双门轿车按照真正的四座汽车构思设计，为所有四个座椅上的乘员的舒适驾乘体验提供了理想的条件。一直延伸到后部的中央控制台将后排座椅再分为两个独立的座椅，并且通过较低的座椅位置为乘客提供了宽敞的头部空间。

得益于前排座椅提供的舒适上车功能，进入后排两个座椅十分方便，前排座椅释放杆布置在座椅靠背外侧的顶部，位置非常适当。

行李箱容积高达 440 升 (BMW 335i Coupé 的行李箱容积为 430 升)，在其所属的细分市场中再次设立了新基准。车门内的可折叠杂物盒也提供可观的

容量，这是BMW 3系双门轿车中首次采用的装备。存放在杂物盒中的所有物品可以避免他人窥视，提供了最高私密性这一重大优势。

提供额外舒适性的创新技术：自动安全带进给器

即使在长途驾驶过程中，BMW 3系双门轿车中的前排座椅也能提供出色的舒适性，并且在曲折道路上进行动感驾驶时能够提供同样出色的侧面支持。佩戴安全带的操作也通过新开发的安全带进给器被极大简化，当驾驶者和前座乘客关闭车门并且驾驶者将方形无线钥匙插入位于方向盘右侧的起动马达轴中时，安全带进给器会立即将以典型双门轿车风格卷收在B柱中的安全带送到驾驶者和乘客的后方。

车门开启器、拉手杆、换档杆支架、通风格栅调节器以及运动型真皮方向盘上的嵌入饰件支架都作为标准装备提供，并且采用专为BMW全新3系双门轿车开发的珍珠灰镀铬表面。

起动按钮的装饰圈也具有这种独特外观，无论是汽油发动机还是柴油发动机车型，驾驶者仅需点按起动按钮便可以起动发动机。最后但也同样重要的是，驾驶区域的所有设计元素都突出了BMW全新双门轿车的运动风格以及以驾驶者为导向的设计特点。

个性和高档元素

除了丰富的标准装备，BMW全新3系双门轿车还提供了同样丰富的高技术音响、导航和移动信息系统解决方案，这些最初为豪华汽车开发的功能现在也可以应用在这一细分市场的汽车上。显而易见，这些高档功能再一次突出了BMW 3系双门轿车的尊贵气质。

综上所述，BMW全新3系双门轿车的巨大魅力无疑会让人一见钟情，进而一世钟情。动力单元和传动系统将卓越的输出功率和性能表现与堪称典范的效率相结合。底盘和悬架则将卓越的发动机动力转化为道路驾驶时的动态性能，并且完美融合了运动性和安全性。最后，BMW全新3系双门轿车会随时随地为您享受最高水平的纯粹驾驶乐趣创造最佳条件。

3.2 登峰造极的动力水平： BMW 全新 X3

BMW 全新 X3 提供独特的功能组合和丰富的功能，延续了其前代车型的成功传奇。

动感十足、动力强劲的发动机、全新的设计以及完美精致的内饰使得 BMW 的运动型多功能车 (SAV) 盛名远播，其出色的灵活性对那些真正的鉴赏家和爱好者更加具有吸引力。采用镁铝合金曲轴箱的 6 缸汽油发动机以及全铝 6 缸柴油发动机（包括采用可调式双涡轮增压技术、最大输出功率为 210 千瓦的 BMW 新款 3.0 升柴油机），使得 BMW 全新 X3 在各个方面都具备令人印象深刻的性能表现。

换档功能经过重大升级的新款自动变速箱也有助于增强这款出色的 SAV 的运动潜力。经过前端、后部和侧面的适当改进，BMW 全新 X3 的动感特点更为突出，而内饰因其完美精致的材料、流畅的线条以及充满时尚气息的色彩组合显得不同凡响。

具有可变动力分配功能的 BMW 恒时全轮驱动技术能够将新款发动机的澎湃动力转化为道路和越野驾驶时的出色性能表现，确保在乡村公路、城镇或越野驾驶时提供额外的驾驶动态。而 BMW 一体式底盘管理系统 (ICM) 优化的计算机控制功能确保 xDrive 与动态稳定控制系统 (DSC) 以及目前增添了多项新功能的发动机管理系统之间实现更加快速有效的互动。

其结果是，BMW 全新 X3 具备了进一步增强其在所属细分市场中的顶级车型领导地位所必需的所有装备和技术。

BMW 全新 X3 中还配备了全球动力最强劲的第二代柴油机系列中的顶级动力单元：BMW X3 3.0sd 中配备了新开发的 3.0 升直列 6 缸发动机，采用可调式双涡轮增压 (VTT) 技术，提供 210 千瓦的最大输出功率（比第一代 VTT 柴油机提高了 10 千瓦），并且峰值扭矩达到 580 牛顿米（提高了 20 牛顿米）。

新一代直列 6 缸汽油发动机的排量有 3.0 升和 2.5 升两款，两者都将 BMW 全新 X3 各方面的性能提高到了一个前所未有的水平。这两款动力单元都采用镁铝合金曲轴箱、VALVETRONIC 电子气门和双 VANOS 技术，分别提供 200 千瓦（比以前的发动机提高了 30 千瓦）和 160 千瓦（提高了 19 千瓦）的最大输出功率。

充满个性的设计 - 与动力性能完美匹配

BMW X3 前端和后部的创新细致而又引人注目：前端和后部的保险杠在外观上分为两层，并且主要采用车身颜色，再一次凸显出 BMW 全新 X3 精致、运动而又优雅的外观。只有特意暴露在外的保护性元件是由坚固的黑色塑料制成。

从侧面看上去，较低的特征线进一步突出了稳重的楔形设计，下部轮廓线条一直延伸到前后导流板处，令车辆极具动感的舒展侧面线条以及圆润的外形更加具有视觉冲击力。

所有 BMW X 车型共有的一个特点是所谓的“六眼前脸”，BMW 全新 X3 通过全新双圆形大灯令这一特点更为突出，双圆形大灯的光源和反光器均安全地装在透明玻璃罩后面。雾灯位于从主大灯一直对角延伸到车轮的线条上，进一步增强了这种外观风格。另一方面，这种特别的外观增强了汽车贴近道路的印象，而外侧保险杠下涂漆的前导流板为车辆增添了一种动感格调。

BMW 双肾型进气格栅的尺寸有所增加，并且可根据车型提供不同颜色的格栅条，极为引人注目。

全新尾灯单元包含带透明玻璃罩的条形 LED 灯，令 BMW 全新 X3 的尾部在夜色中极为引人注目，这一设计在白天也可作为全新车型的独特标志。

内饰采用精致材料，并且经过精心设计

乘客舱内也汲取并延续了 BMW 全新 X3 和谐的线条，车内造型以及各个部位之间的过渡平滑、流畅。精心设计和强大功能融为一体，目光所及、随手可触的每个细节无不体现着材料选择及雕琢时所秉持的高档品质标准。事实上，这种对极高标准的不懈追求反映了这样一种生活方式：即现代的驾驶者无论出于何种目的使用，都希望随时享受最精致的环境。

不下 4 种装备版本、10 种车身颜色、6 种内装色彩以及 5 种内饰表面为那些眼光独到的客户在定制 BMW 全新 X3 时提供了广阔的选择空间。除基本型座椅外，客户也可以在 BMW 全新 X3 上选装运动型或舒适型座椅。

另一项首创：顶级柴油机

BMW 发动机系列中首次出现了顶级柴油发动机的身影，遵循了追求最高发动机动力的原则：采用可调式双涡轮增压 (VTT) 技术的全新 3.0 升直列 6 缸柴油机在 BMW X3 3.0sd 中首次面世，是量产车中有史以来配备的最具运动性的 6 缸柴油机。

BMW 顶级柴油机的第二代产品目前可提供 210 千瓦的最大输出功率，采用了 BMW 于 2004 年率先应用于 BMW 535d 中的可调式双涡轮增压 (VTT)

技术。这项技术也称为两级涡轮增压，采用两个涡轮增压器，小型涡轮增压器在发动机低速运转时工作，而当发动机高速运转并且用力踩下油门踏板时，大型涡轮增压器可用来提供更多的动力。现在发动机可在 1,750 至 2,250 转/分钟转速区间内稳定提供 580 牛顿米的最大扭矩。

如此出色的功率和扭矩在 BMW 全新 X3 3.0sd 的性能上得到了明确证明，汽车从 0 加速到 100 公里/小时仅需 6.6 秒，最高车速可达 240 公里/小时。而欧盟测试循环中的平均耗油量却保持了较低的水平，为 8.7 升柴油/100 公里。最后，微粒过滤器以及氧化物催化转换器确保发动机具有高效的排放控制水平。

新款 3.0 升柴油机：动力强劲、重量更轻

由于重量减轻了 25 千克，并且采用了带压电式喷油器的最新一代共轨燃油直喷技术，证明了这款顶级柴油机堪称典范的工作效率。

BMW X3 3.0d 的 3.0 升直列 6 缸发动机也具备这两个特点，还配备了全铝曲轴箱，并且在燃油喷射系统中采用了压电式喷油器。而喷射压力升高到不低于 1,600 巴，能够非常快速有效地为燃烧室供给燃油，配合采用可变涡轮几何尺寸 (VTG) 技术的涡轮增压器，可产生 160 千瓦的最大输出功率，峰值扭矩达到了 500 牛顿米。

新款 BMW X3 3.0d 从 0 加速到 100 公里/小时需要 7.4 秒，最高车速为 210 公里/小时。选装原厂的 V 级轮胎时，汽车的最高车速甚至可以达到令人惊叹的 220 公里/小时。

凭借 7.9 升柴油/100 公里 (欧盟标准循环) 的平均油耗，BMW 全新 X3 3.0d 在经济性方面也堪称典范。此外，新款 X3 在靠近发动机的位置标准装备了微粒过滤器，以优化排放控制，从而进一步提高了环境保护作用。

新款 BMW X3 2.0d 在经济性方面更胜一筹，其 4 缸共轨燃油喷射动力单元可产生 110 千瓦的最大输出功率，并且能够在 2,000 至 2,500 转/分钟的转速区间内稳定提供 330 牛顿米的峰值扭矩。

BMW X3 2.0d 从 0 加速到 100 公里/小时需要 10.2 秒，最高车速为 198 公里/小时。平均耗油量仅为 7.2 升/100 公里，当然，这款 BMW 4 缸柴油机上也标准装备了微粒过滤器。

汽油发动机：动力更强、重量更轻

BMW 全新 X3 中配备的 BMW 超轻高速直列 6 缸汽油发动机有两种不同尺寸和输出功率的版本。这两种发动机变型的共同特点是镁铝合金曲轴箱、可变 VALVETRONIC 气门管理系统以及一个仅在需要时启动的冷却液泵。这两款

仅重 165 千克的发动机对平衡的车桥负载分配也非常有利，从而对 BMW X3 出色的灵活性和驾驶动态特性也大有裨益。

新款 BMW X3 3.0si 配备 3.0 升 6 缸发动机，最大输出功率为 200 千瓦，峰值扭矩为 315 牛顿米。这意味着从 0 加速到 100 公里/小时仅需 7.2 秒，最高车速为 210 公里/小时，选装原厂 V 级高速轮胎时，最高车速可达 232 公里/小时。最后，新款 BMW X3 3.0si 在欧盟标准循环中的平均耗油量为 10.1 升/100 公里，与同级车型相比具备相当出色的全面经济性。

新款 BMW X3 2.5si 中配备 2.5 升 6 缸发动机，可产生 160 千瓦的最大输出功率以及 250 牛顿米的峰值扭矩，汽车从 0 加速到 100 公里/小时需要 8.5 秒，最高车速可达 210 公里/小时（选装 V 级轮胎时，最高车速可达 221 公里/小时）。而在欧盟标准循环中的平均耗油量为 9.9 升/100 公里。

新款 BMW X3 2.0i 作为入门级车型，配备 2.0 升动力单元，输出功率为 110 千瓦，峰值扭矩为 200 牛顿米。BMW X3 2.0i 中配备的这款发动机实际上是世界上唯一一款采用可变 VALVETRONIC 气门管理系统的 4 缸发动机。

其它同样出色的功能包括可变双 VANOS 凸轮轴管理系统以及 BMW 的 DISA 可切换式进气歧管。

得益于这些尖端技术，BMW X3 2.0i 具备了在 4 缸发动机车型中极高的性能水平，从 0 加速到 100 公里/小时需要 11.5 秒，最高车速可达 198 公里/小时。最后，在欧盟标准循环中的平均耗油量为 9.3 升/100 公里。

新款自动变速箱提高了性能、效率和舒适性

除了 BMW X3 3.0sd，全新 BMW SAV 系列的各种车型均标准装备了 6 档手动变速箱。作为选择装备提供的带手动换档方式的自动变速箱也具有 6 个档位，能够实现更大的灵活性。这款变速箱在 BMW SAV 系列中的全新顶级车型 BMW X3 3.0sd 上作为标准装备，专门针对与高功率发动机的匹配进行了专门开发，确保始终能够选择正确的档位。新款 6 档自动变速箱能够以无与伦比的速度处理这项任务，并且具有独特的精确性和出色的效率。

与传统的自动变速箱相比，带有一体式扭转减振器的新变矩器技术以及效率、性能极高的软件最多可将响应和换档时间减少 50%。得益于直接的档位分配，换低档时，即便跳过一个或数个档位，也不需要花费过多的时间。

凭借极其出色的换档动态性能以及与发动机非同寻常的直接通讯，新款 6 档自动变速箱以令人惊叹的方式增强了 BMW X3 3.0sd 的运动特性，同时，它能够在发动机低转速时提供更舒适、放松、经济的巡航驾驶。

智能型恒时全轮驱动：BMW xDrive

新款BMW X3全面的卓越潜力在很大程度上要归功于恒时智能BMW xDrive全轮驱动技术，这项技术提供极为快速精确的响应，可确保前后桥之间的动力分配实现无级调节。通过带有电控多片式联轴器的分动器，BMW xDrive可以将发动机动力精确地供给动力使用效率最高的车轮。这不仅使车辆在恶劣路况下驾驶时具有最佳的牵引力，而且凭借BMW xDrive带来的增强的驾驶动态，能够从一开始就消除转弯时的转向不足或转向过度。对于即将滑转的车轮则通过制动干预施加横向锁止功能。

正常驾驶条件下的动力分配比例为 40:60

在正常驾驶条件下，分配给前轮和后轮的发动机动力比例为 40:60。一旦路况和行驶状态发生变化（哪怕是极其微小的变化），xDrive 都会通过相应改变动力分配在瞬间对发生的变化做出响应。例如，当前轮和后轮之间的摩擦系数存在很大差异时，xDrive 能够将几乎所有发动机动力迅速传递给一个车桥，而当汽车快速过弯时 xDrive 还能够帮助克服转向过度。在上述情况下，多片式离合器会接合更紧密，以便为前轮供应更多的动力，优化这一过程中的行车稳定性。

提高到一个更高的标准：一体式底盘管理系统

为了确保汽车根据当前的驾驶条件做出恰当的响应，xDrive 全轮驱动系统、动态稳定控制系统（DSC）以及发动机管理系统全部与一体式底盘管理系统联网。底盘管理传感器还为 xDrive 提供确定当前驾驶条件所需的数据，以便 xDrive 根据提前做出响应，从而稳定车辆。

凭借新的控制哲学，一体式底盘管理系统确保了 xDrive 和 DSC 之间更快和更精确的协调配合。虽然时至今日控制车辆转向特性的发动机和制动管理系统仍然独立于纵向管理系统之外，但是现在这三种控制循环可以平行运行：纵向管理系统控制前后桥之间的驱动力分配，而制动管理系统单独干预车轮制动器以便增强牵引力和驾驶动态。必要时，发动机管理系统可以降低或提高发动机本身的动力输出。

功能更多的动态稳定控制系统（DSC）

新款BMW X3配备了一个更为先进的动态稳定控制系统，它新增了多项功能：新的动态稳定控制系统不仅增强了行车稳定性和牵引力，而且还优化了制动效果，在制动器温度极高时，它可以通过相应减小制动力来消除甚至是轻微的制动衰减趋势。另一个功能是在提前适当建立制动压力，以便在需要自然地施加制动时增强制动效果（制动预备）。

而普通的干燥制动功能则会在驾驶者开启风挡玻璃刮水器时立即启动，优化在潮湿路面上行驶时的制动效果，而动态制动控制（DBC）可在需要特别大的制动力时自动使制动力达到最大。最后但也同样重要的是，坡道辅助功能使汽车在坡道上更容易起步。

动态稳定控制系统 (DSC) 还包括防抱死制动系统 (ABS) 、自动稳定控制系统 (ASC) 、下坡控制 (HDC) 、拖车稳定控制以及弯道制动控制 (CBC) ，当驾驶者在弯道中稍微施加制动时， CBC 用来防止汽车出现转向过度。

DTC 功能首次装备在 BMW X 车型上

新的 DSC 系统中还包括动态牵引力控制系统 (DTC) ，同样可以增强 BMW 全新 X3 的驾驶动态。 DTC 会将发动机和制动器的响应阈值提高到高于正常值的水平，它通过在必要时刻允许驱动轮稍微空转，使 BMW X3 在松软的雪地等路面上顺畅起步。

DTC 还允许在弯道中将较高的横向加速度变为轻微可控的动力漂移，从而增强运动和主动驾驶体验。 DSC 体现了 BMW 一贯的哲学，它可以在需要时完全启动，仅横向锁止功能通过对即将滑转的车轮进行制动干预维持。

BMW 全新 X3 标准配备了 17 英寸轻质合金轮圈，而 BMW X3 3.0sd 的标准配备为 18 英寸轮圈。此外，还可以选装 18 英寸和 19 英寸的其它一系列轻质合金轮圈，而胎压报警指示灯作为标准装备提供，可以在轮胎压力下降时及时提醒驾驶者。

宽敞安全：BMW 全新 X3 的车身

凭借其坚固的车身结构以及由中央电子“大脑”控制的全面的防护和减震系统，BMW 全新 X3 可以提供最高水平的被动安全性。超强纵向支撑件和横梁以及用螺栓固定在车身上的吸能元件可用来转移和吸收正面碰撞时产生的碰撞能量，而由高强钢型材制成的车门对角加强件可以将侧面碰撞的后果降至最低。这些特殊的车身元件可以通过车门中的卡钩与侧车架连接，能够进一步将碰撞能量从车辆中转移出去，从而在最大程度上确保乘客舱即使在严重碰撞中也不会受到严重损害。

除了前置和侧面安全气囊，汽车内部还标准装备了帘式头部安全气囊。如果出现非常严重的事故，帘式头部安全气囊可从 A 柱和车顶衬上的盖板充气，保护前排和后排乘员免受伤害。

BMW 全新 X3 长 4,569 毫米，宽 1,853 毫米，高 674 毫米，对于这种级别的五门汽车来说，这在许多方面看都是非常理想的尺寸。作为 BMW 的 SAV 车型系列中更为紧凑的成员，BMW 全新 X3 组合了卓越的灵活性和操控性、宽敞灵活的内部空间以及理想的实用性。

整个行李箱的容积为 480 升，宽大的尾门可以一直向上翻到车顶，而较低的装载槛使大件物品的装卸更加方便。折倒不对称分开式后排座椅后，还可以获得更大的行李箱空间，最高可达 1560 升。

装备和功能：丰富而高档

除了种类繁多的颜色、内饰选项和内饰表面外，众多极具吸引力的选择装备为您个性化定制 BMW 全新 X3 提供了最大自由度。高品质的先进导航和音响系统还将 BMW 全新 X3 的旅途舒适性提高到了一个新的标准。最后但也同样重要的是，您也可以在 BMW 的新款 SAV 上选装 BMW 在线支持移动信息系统服务。

大灯单元中带有驻车光环外圈的双氙气前灯确保在夜间提供最佳视野，并且可以配合随动控制大灯以及可旋转的大灯，照亮前方的道路，从而在蜿蜒曲折的道路上提供最佳照明。最后但也同样重要的是，雾灯提供的弯道照明功能便于在夜间顺畅转向以及在低速行驶时更好地挪车。

驻车距离报警器 (PDC) 测量汽车与障碍物之间的距离。因此，驻车时，驾驶者会接收到一个声响警告，得知车辆与附近障碍物之间的距离。

热衷于敞篷驾驶的车迷也可以在 BMW X3 中体验到驾驶乐趣，有两部分组成的全景式天窗面积达 0.65 平方米，可以提供宽阔的天空视野。

延续独特的成功传奇

BMW 全新 X3 是已经在全球汽车市场上大获成功的汽车概念基础上持续开发而成的。作为一款非常灵活的运动型多功能车 (SAV)，BMW 全新 X3 将道路驾驶的动态驾驶特性与 BMW 智能 xDrive 全轮驱动系统提供的越野驾驶牵引力优势组合在了一起。

BMW X3 已经在国际汽车市场上被证明是一款出色的汽车，并且在全球众多国家中是最为畅销的全轮驱动汽车之一，在仅两年半的时间内销量已经超过了 260,000 辆。

现在，BMW 全新 X3 已经为延续这一成功传奇做好一切准备。它的全新动力单元所能提供的动力已经远远超过了所属细分市场中的现有基准。并且凭借其独特的动感、全新的设计以及独具品位的内饰，吸引了那些生活方式主动自然的眼光独到的驾驶者，这些驾驶者追求坚固、灵活而又功能丰富的车辆提供的独特驾驶体验，同时也重视真正的高档汽车所具备的品质和能力。

3.3 无可比拟的动感、开阔性和吸引力： BMW M6 Convertible

BMW M6 Convertible 对于真正的汽车爱好者 - 寻求令人惊叹的驾驶动态与时尚敞篷驾驶完美组合的鉴赏家来说无疑是一款梦寐以求的车辆。这款车装备了风格独特的超强发动机，拥有 10 个气缸，排量为 5 升，能够产生 373 千瓦的最大输出功率以及 520 牛顿米的最大扭矩，最高转速达 8000 转/分钟。

这款独特的动力单元配合提供卓越动感的出色底盘和悬架以及带有驾驶逻辑功能的 BMW 顺序换档手动变速箱 (SMG)，使得 BMW M GmbH 设计的这款大型敞篷轿车从 0 加速到 100 公里/小时仅需 4.8 秒，带来了令人兴奋的敞篷驾驶体验。同时，BMW M6 Convertible 集出色的驾驶动态、高档品质及美学风格于一身，尤其体现出动感而优雅的特色。最后，BMW M6 Convertible 中的所有 4 个座椅都能提供充足的空间和舒适性，配上顶级车辆的豪华座椅蒙面，能够提供真正令人难以忘怀的敞篷驾乘体验。

由于以前所未有的方式组合了诸多品质，BMW M6 Convertible 绝对是一款真正独特的汽车。它是高性能 BMW M 跑车的敞篷车型。同时，它将 BMW 6 系敞篷轿车的运动性和动感发挥到了极致。

特别值得一提的是，BMW M6 Convertible 是 BMW 有史以来生产的最具魅力、最高档的汽车之一。由于延续了 BMW M 汽车一贯的设计政策，BMW M6 Convertible 的动态驾驶品质也在赛道上得到了优化。但是，凭借其高水平的驾驶舒适性、种类繁多的装备以及独特的功能，BMW M6 Convertible 能够适应世界各地的所有道路。

质量上乘的软车顶确保在一年四季、任何天气条件下都可以获得不同凡响的驾驶乐趣。最后但也同样重要的是，BMW M6 Convertible 还凭借 BMW M 汽车典型的含蓄外观胜人一筹。

一眼即明的独特个性

由于具备如此丰富的功能及高档的品质，BMW M6 Convertible 在市场中绝对高居首位，没有任何直接竞争对手。由于融合了 BMW M 的赛车基因以及 BMW 650i Convertible 以舒适性为导向的优雅气质，BMW M6 Convertible 明显表现出了有别于其它级别车型的独特韵味：无论从哪个方面来说，它都是一款迷人的高性能敞篷轿车。

BMW M6 Convertible 的长度为 4,871 毫米，比 BMW 6 系敞篷轿车增加了 5 厘米，这主要是因为后导流板进行了空气动力学优化，使得汽车的轮廓更为圆润。而明显外张的侧门槛板更是为 M6 Convertible 增添了几分动感，使得汽车仿佛蜷伏于路面上随时准备突袭的猛兽。

汽车尾部最引人注目的莫过于排气系统，沿用了 BMW M 典型的四排气管设计，排气管从强劲的后导流板中探出。总之，无论车顶升起还是降下，BMW M6 Convertible 都是一款真正的美学作品，能够提供同样动感独特的震撼体验。

无论开启或关闭都保持鳍形外观的车顶

BMW M6 Convertible 的软车顶分为三层，一层由聚亚安酯 (PUR) 泡沫材料制成的隔音隔热层夹在外橡胶层和内部车顶衬之间。得益于独特的鳍形外观，使得软车顶拥有了与双门轿车同样充满活力的车顶轮廓线条。

BMW M6 Convertible 宽阔的 C 柱也采用了著名的“ Hofmeister kick”，这是所有 BMW 汽车共有的典型设计特色。虽然车顶展开时覆盖了乘客舱上方的广大区域，但收起时也会折叠成非常紧凑的形状，将占用的空间降至最低。垂直后窗可以电动升降，不受车顶开启或关闭的影响。

由于后窗可以单独操作，因此可以向车内供应新鲜空气，同时又不会产生乱流，而车顶本身可以使用遥控器或仪表板中的按钮电动开启和关闭，无论采用哪种方法，整个过程的时间都不会超过 25 秒。

内饰：明确展示出华丽的跑车元素

BMW M6 Convertible 在乘客舱中提供了一场让人眼花缭乱的视觉盛宴，明确展现了这样一款高级敞篷轿车所应具备的高档品质和独特风格，完全符合那些鉴赏家们的期望。无论宽敞的座椅和空间，还是最具吸引力的舒适装备，无不令人惊叹。另一个亮点是高档材料与融合运动和优雅气质的内饰设计形成了独具品位的组合。

在以驾驶者为核心的驾驶区域，所有主要功能都按照人体工程学原理精心布置在方向盘上或方向盘附近。与前座乘客相关的所有功能的操纵装置则布置在中央控制台中，其中还包括通过控制显示屏启动及控制舒适性功能的 iDrive 控制器。

由于采用了简洁的设计，与 BMW 650i Convertible 中的“普通”单元相比，iDrive 控制器缝的外观及感觉都大为不同，而控制显示屏本身采用了功能更强大的菜单向导，还提供了 MDrive 管理系统。车速表和转速表带镀铬镶边，仪表表盘为黑色，数字为白色，而指针则采用了传统的 BMW M 红色。

选装平视显示系统 (HUD) 直接在驾驶者的视线范围内提供重要信息。驾驶者可以通过按钮选择接收普通标准信息还是特殊的 M 数据。

最适合运动驾驶的座椅

前排座椅专门针对 BMW M6 Convertible 进行了优化，以便在动态驾驶过程中提供出色的支持。考虑到驾驶敞篷轿车时的通常情况，后排的两位乘客也能享受到高水准的全面舒适性。

与所有 M 汽车一样，蓄电池和轮胎修理系统都放置在行李箱中。车顶开启及关闭时，行李箱分别提供 300 升和 350 升的容积，能够方便携带一个大号和一个小号硬壳行李箱或者一个中号硬壳行李箱加两个 46 英寸高尔夫袋。

配备 V10 动力单元的敞篷轿车：自信展现卓越的性能

373 千瓦 V10 动力单元无疑是 BMW M6 Convertible 发挥卓越性能的最好保证。即便如此，仅仅具备强大的动力是不够的。这款动力单元的迷人潜力在于：它在任何发动机转速及车速下都能够提供卓越的加速性能和出色的扭矩。

在 BMW M6 Convertible 上，这种发动机扭矩与传动比的理想组合确保驱动轮在任何情况下都能够提供令人惊叹的推动力，V10 高转速发动机的出色性能与传动比和主减速比的完美组合能够将强大的发动机动力准确地传输给后轮。

这种概念直接源自赛车运动：为了提供最大功率，V10 动力单元的转速可以一直提高到 8,250 转/分钟，如此高的发动机转速通常只有在赛车中才能看到。此外，对于一款自然吸气式发动机来说，能达到 100 马力/升以上的比输出功率的确不同凡响。

可变双 VANOS 凸轮轴调节能够始终确保最佳气体循环，而每个气缸上全电子控制的独立节气门也是赛车中的另一个典型特色。

高转速发动机技术和 7 档顺序换档手动变速箱

在这款高速动力单元上，驾驶者绝对无法忽略的便是它的超强输出功率和扭矩。但是，由于出众的加速性能还需要快速而又精确的换档操作，BMW M6 Convertible 配备了 BMW 的顺序换档手动变速箱 (SMG) 及驾驶逻辑功能，这款 7 档 SMG 变速箱能够将发动机动力以理想的方式通过传动轴传输给后轮，此外，它还提供换档时间极短的手动换档方式。

自动驱动功能则为高速行驶提供了舒适性和高性能兼具的出色体验，顺序换档手动变速箱允许驾驶者通过换档杆或方向盘上的拨片进行换档。无论是在手动还是自动模式下，换档时的动力中断现象都被减少到了最小程度。

BMW 顺序换档手动变速箱中的驾驶逻辑功能可以为驾驶者提供多达 11 种行驶程序，可以允许驾驶者根据个人的驾驶风格选择 SMG 换档方式。在这 11

种行驶程序中，有 6 种可以在手动换档功能 (S 模式) 下预先选定，允许驾驶者手动选择档位。

唯一例外的是从静止起步时提供最大加速度的起步控制功能。在这种情况下，所有换档操作完全由变速箱在理想换档点通过最佳滑转控制独立完成。

除了手动自由换档外，D 模式提供另外 5 种采用自动换档的行驶程序。

“ M” 代表了最强劲的性能

V10 动力单元和 7 档顺序换档手动变速箱之间相互作用的结果是始终为驾驶者提供无尽的驾驶乐趣：BMW M6 Convertible 从 0 加速到 100 公里/小时仅需 4.8 秒，从静止状态起步行驶 1 公里只需 22.9 秒。这种源源不绝的澎湃功率和扭矩最终被电子系统所限制，最高车速达到了 250 公里/小时。

在纽伯格林的 Nordschleife 和北环赛道上试车时，BMW M6 Convertible 的单圈成绩几乎和 BMW M6 Coupé 一样快，这清楚地证明了它的运动性能。而凭借在悬架开发方面的不懈努力，BMW M 的工程师们成功地使得这款敞篷轿车在道路上的行驶更加平稳而精确。实际上，BMW M6 Convertible 出色的行驶舒适性也主要是在远离赛道的“普通”道路上获得的，而在赛道上行驶时需要凭借悬架的卓越性能征服更加颠簸的路面。在实际中这意味着，以运动风格驾驶车辆时，乘员只会感觉到一些重要的适当路面反馈。

可变 M 差速锁以及带 M 动态模式的动态稳定控制系统

可变的速度感应式 M 差速锁带给了这款敞篷轿车出色的行车稳定性和最佳的牵引力，特别是在加速驶出弯道的时候。因此，即使在最苛刻的环境下，汽车也能从起着决定性作用的牵引力优势中获益，例如，当驱动轮在摩擦系数差别非常大的路面上行驶时。在这种情况下，M 差速锁会根据两侧驱动轮的速度差立即建立不断增加的锁止力，从而时刻安全保持超强的推动力和驱动 力。

BMW M6 Convertible 上配备了 BMW 的最新一代动态稳定控制系统 (DSC)。动态稳定控制系统的第一阶段用来确保最大程度的行驶安全性，而 M 动态模式则主要受到了运动型驾驶者的欢迎，驾驶者还可以选择完全关闭动态稳定控制系统。

电控减震系统 (EDC) 也提供了灵活的选择空间，它提供 3 种程序，能够使悬架和底盘从运动而又不失舒适的设置模式向相对舒适的设置模式变化。

显然，驾驶者并非在任何情况下都需要使用 V10 动力单元的全部动力。无论是在市区行驶还是高速巡航，P400 性能程序都是一个非常理想的选择。

P400 在发动机起动时便会自动启动，并且正如名字所指出的那样，能够使发动机输出功率限制在 400 马力。如果想让 10 个气缸发挥全部性能，驾驶者

只需按下“ Power” (动力) 按钮 , 由此获得的额外动力能够立即确保发动机具有显著增强的自然响应。

可与赛车相媲美的高性能制动器

为了与发动机的澎湃动力相匹配 , BMW M6 Convertible 配备了高性能制动系统 , 采用经过重量优化的交叉钻孔复合制动盘。其结果是 , 敞篷轿车在 100 公里 / 小时车速下制动时的制动距离仅为 36 米 , 在 200 公里 / 小时车速下的制动距离不到 140 米。

车尾的两级制动信号灯有助于避免追尾事故 : 当驾驶者用力踩下制动踏板时 , 制动信号灯的点亮区域比正常情况下要大 , 以便紧急提醒后方车辆的驾驶者同样全力制动。另一个安全特点是采用了亮度极高、响应迅速的发光二极管 , 并且这些二极管不会磨损 , 无需保养。

追求最高品质 : 优质材料的完美融合

BMW M6 出色的重量平衡对于车辆的卓越驾驶特性起到了重要作用。实际上 , 近乎完美的重量平衡主要是由于在车身壳体上对各种材料进行了巧妙组合 , 其中包括在适当的部位使用现代塑料。同时 , 与传统材料相比 , 使用这些先进材料制成的部件硬度更高、更坚固 , 这不仅有助于增强汽车的驾驶动态 , 而且还确保了出色的震动控制 , 同时还拥有了极高的碰撞安全性。

电子控制安全系统

所有四个座椅上的安全带都配备了安全带限力器 , 前排座椅上的一体式防护系统还带有安全带束紧装置。两级前置和侧面安全气囊也有助于降低事故中乘员受伤的风险。

所有这些部件都通过先进安全电子控制系统 (ASE) 进行控制 , 这套安全和信息系统能够准确判定碰撞的强度 , 并且快速启动合适的防护系统 , 提供所需的防护效果。

高技术定制选项

即使采用“ 标准” 配备 , BMW M6 Convertible 也是一辆绝对独特的汽车。为了使 M6 Convertible 更加个性化 , 客户可以选择 BMW 6 系和 BMW M6 中的所有装备对车辆进行定制。其中的亮点包括使大灯始终指向前方道路的随动控制大灯以及自动巡航控制系统。其它功能包括音响系统以及一系列专为敞篷轿车量身打造的通讯单元。与汽车本身一样 , 这些特殊的选择装备融合了顶级性能和卓越的技术水平。

3.4 卓越的效率带来卓越的性能：

BMW 3 系轿车和 BMW 3 系旅行车中 配备的采用双涡轮和高精度喷射技术的 新款直列 6 缸汽油发动机

现在，BMW 的直列 6 缸发动机系列中加入了一个新成员 - 采用双涡轮增压技术
和直接汽油喷射技术的系列顶级动力单元。

这款新的顶级发动机将在 BMW 全新 3 系双门轿车中首次面世，同时 BMW
还会在 2006 年巴黎国际车展上推出装备这款发动机的 BMW 3 系轿车和
BMW 3 系旅行车。新款发动机能够产生 225 千瓦的最大输出功率和 400 牛
顿米的峰值扭矩，凭借其自然而出色的动力输出，甚至能满足最挑剔的驾驶
者的要求。

作为首款采用双涡轮增压技术、高精度燃油喷射系统以及全铝曲轴箱的直列
6 缸动力单元，新款发动机在整个转速范围内都具备在涡轮增压发动机中前所
未见的高标准响应率和动态以及极高的扭矩和牵引力。同时，这款全新涡轮
增压动力单元还具有 BMW 直列 6 缸发动机所特有的出色平顺性和精确性。

这种卓越动力和超高效率的完美组合要归功于 BMW 的高精度喷射技术。
通过采用新一代直接汽油喷射技术，这款涡轮增压动力单元的全面经济性得
到了显著改善。BMW 的工程师们通过引入以上组合，在涡轮增压发动机发明
100 多年后的今天又写下了独具魅力的新篇章。

久经考验的基础：BMW 的直列 6 缸动力单元

通过在汽油发动机上引入涡轮增压器技术，BMW 以一种将魅力和效率合而为
一的概念提供了额外的动力和性能。特别值得称道的是，BMW 选择的这一概念
使得涡轮增压技术不仅保留了久经考验的传动系统品质，同时又焕发了新的
魅力。

新动力单元基于 BMW 当前一代具有出色潜能的 3.0 升直列 6 缸发动机，其最
大输出功率为 200 千瓦。现在，为了获得更多的动力（特别是扭矩），BMW
采用了双涡轮技术，与 3.0 升自然吸气式发动机相比，输出功率增加了 10 千
瓦，最大扭矩更是增加了约 30%。

225 千瓦的最大输出功率以及 400 牛顿米的峰值扭矩足以证明这种先进技术
的作用，实际上，这一技术可以保证发动机在低转速时就能发挥令人赞叹的性
能。例如，配备这种双涡轮增压动力单元的 BMW 全新 335i 从 0 加速到
100 公里/小时仅需 5.5 秒，以次高档从 80 加速到 120 公里/小时只需 6.2 秒。

如果保留自然吸气概念，要实现如此高的动力和性能，唯一的方法便是采用更大的发动机，然而这也意味着发动机的重量更大，从而会对汽车的平衡带来不利的影响。另一方面，涡轮增压技术与精确度极高的汽油喷射技术的组合是一种极为有效的方式，在输出功率和扭矩方面甚至能够满足更高的需求。与此相对，新款直列 6 缸双涡轮增压发动机与功率相当的 4.0 升 8 缸自然吸气式发动机相比，重量轻了约 70 千克。同时，与功率相当的歧管喷射型涡轮增压发动机相比，这款配备高精度燃油喷射系统的动力单元的耗油量减少了约 10%。

除了其较低的重量和本级别中最为出色的燃油经济性外，新型双涡轮增压发动机还能够提供另一项 BMW 直列 6 缸发动机专有的独特品质：即出色的平顺性和精确性。正是这项品质使得 BMW 直列 6 缸动力单元成为了高级驱动技术的世界基准。

仅气缸配置一项就给发动机带来了自由惯性力的卓越平衡，即使在高发动机转速下，也几乎不会出现振动。同时，BMW 的 6 缸涡轮增压发动机配备了已经在自然吸气式发动机上得到应用的超轻凸轮轴、可变双 VANOS 凸轮轴调节以及仅在需要时工作的电动冷却液泵。

涡轮“间隙”：已经成为过去

通过推出这款全新的动力单元，BMW 的工程师们成功消除了传统涡轮增压发动机所固有的缺点。因此，这款 BMW 新型涡轮增压 6 缸发动机完全没有当前其它涡轮增压发动机通常存在的缺点：输出功率时的延迟（“涡轮滞后”）以及传统涡轮增压发动机的高耗油量。

特别是双涡轮增压概念，提供了更为迅速的功率响应，由两个较小的涡轮增压器各为三个气缸供给压缩空气，而不再仅采用一个大的涡轮增压器为所有气缸同时供给压缩空气。这些较小的涡轮增压器的最大优点是惯性较低，驾驶者只需轻踩油门踏板，发动机就能迅速产生强大的动力。

这就消除了传统涡轮增压动力单元的一个常见缺点——“涡轮滞后”，即涡轮增压器经过短暂的延迟后才开始提供额外的动力。因此，新款涡轮增压发动机的性能几乎与更大排量的自然吸气式发动机完全相同：在 1,300 至 5,000 转/分钟的转速范围内，3.0 升发动机均可在没有明显延迟的情况下提供 400 牛顿米的最大扭矩。不仅如此，发动机的转速可以一路攀升到 7,000 转/分钟。

在道路上行驶时，它能为车辆提供超高水平的动态性能标准，使驾驶者能够极为放松地进行全力加速。

双重进步：高功率、高效率

为了确保卓越性能与出色的燃油经济性之间保持理想的平衡，BMW 开发出了全球首款采用双涡轮增压技术、直接汽油喷射技术和全铝曲轴箱的直列 6 缸汽油发动机。

涡轮增压概念是耗油量得以降低的一个重要因素：涡轮用高耐热特殊钢材料制成，可承受高达 1,050 °C 的高温，因此无需再通过供应更多的燃油达到冷却效果。特别是再满负荷状态下，这意味着耗油量将显著降低：BMW 335i Coupé 在欧盟标准循环中的平均耗油量仅为 9.5 升/100 公里，在同级车辆中设立了独特的燃油经济性标准。

然而，使发动机的燃油经济性达到最佳的关键还在于高精度燃油喷射系统。这种新一代直接汽油喷射技术甚至满足了人们在实践中对燃油经济性的最严格的要求，同时，在动态性能和驾驶质量方面又没有丝毫妥协。实际上，高精度喷射技术能够实现更为准确的燃油/空气混合比以及更高的压缩比，这是提高发动机效率及显著减少耗油量的理想前提。

所有这些通过位于气门之间中心位置的压电喷油器实现。创新的外开式喷油器能够以圆锥油流形式使喷出的燃油在燃烧室内均匀地分布。

通过开发这款采用双涡轮增压技术和燃油直喷技术的全新直列 6 缸动力单元，BMW 令这个历史悠久的发动机理念再次焕发了青春：去年是涡轮增压发动机诞生 100 周年。涡轮增压器技术由瑞士工程师 Alfred Büchi 于 1905 年 11 月注册专利，并对航海和航空发动机输出功率的提升起到了非常重要的作用。直到很久以后，量产汽车上才开始装备涡轮增压动力单元，欧洲首款采用这种技术的量产汽车是 1973 年生产的 BMW 2002 turbo。

BMW - F1 历史上第一个采用涡轮增压技术的世界冠军

在涡轮增压器 100 年的历史中，BMW 设立了几个重要的里程碑：早在上世纪 60 年代后期，BMW 就成为首家在房车赛事中采用涡轮增压发动机的制造商。1983 年，由巴西赛车手 Nelson Piquet 驾驶的一辆 BMW Brabham 成为首个赢得 F1 世界冠军的涡轮增压 F1 赛车。

而在此之前，BMW 的发动机专家们就已经使一款排量仅为 1.5 升的发动机达到了远远超过 1,000 马力的输出功率。在赛车领域，利用涡轮增压技术来增加发动机输出功率几乎具有无限的潜力，然而，出于安全考虑，也正是这一原因迫使赛车运动最高管理层作出决定，不再允许采用增压技术。

另一方面，在系列化生产中，迄今为止所采用的所有涡轮增压器概念都有一个令人讨厌的缺点，即耗油量增加。这种利益冲突长期以来一直无法克服。实际上，最新的发动机结构开发成果已经找到了解决这一问题的新方法，这

就是 BMW 所坚持的双涡轮增压技术与高精度喷射技术相结合，这无疑是实现高效动力的最理想途径。

BMW 直列 6 缸发动机系列中最先进的高性能动力单元有力地证明了这种理念及其最重要部件所具备的巨大潜力。凭借其快速的响应以及卓越的驱动力，新款发动机开创了驾驶动感的崭新局面。并且，随着高精度喷射技术的引入，BMW 的发动机开发专家们甚至进行了其它更多改进，通过新的喷射技术首次为客户真正提供了稀薄燃烧技术的所有优点，即强大的热力学潜力。

这是通过喷油器的中心位置与火花塞共同作用形成一个燃烧系统来实现的。在燃烧室中形成及点火的燃气雾完全被纯净的空气所包围，避免了燃油附在燃烧室壁上造成的燃油损失。

因此，高精度喷射技术为稀薄燃烧直接喷射概念奠定了基础，从而进一步显著降低了耗油量。

通过这一成就，BMW 再次证明了自己在发动机结构及开发最新现代驱动概念方面的领先地位，同时将 Sheer Driving Pleasure 的理念提升到了更高的标准。

3.5 功率强大、扭矩强劲、经济性佳： BMW 3 系中配备的新款直列 6 缸 柴油发动机

在 BMW 335d Coupé 中率先应用后不久，采用可调式双涡轮增压 (VTT) 技术的新款 3.0 升 210 千瓦发动机也开始为 BMW 3 系轿车和 BMW 3 系旅行车提供。凭借 580 牛顿米的最大扭矩，这款世界上动力最强劲的直列 6 缸发动机提供了所属细分市场中前所未有的动力水平。

同时推出的另一款全新发动机是 BMW 325d 配备的动力单元，排量也是 3.0 升，能够产生 145 千瓦的最大输出功率以及 400 牛顿米的峰值扭矩，进一步完善了轿车和旅行车的 6 缸柴油机系列。

整个细分市场中最具吸引力的柴油机系列

与大获成功的 BMW 330d 中的 170 千瓦动力单元相同，这两款发动机都采用了全铝曲轴箱和新一代燃油直喷技术，能够产生令人赞叹的扭矩、动力和效率。这两款全新发动机的推出意味着 BMW 3 系轿车和 BMW 3 系旅行车的客户拥有了更大的发动机选择余地，他们可以选择 3 款 6 缸柴油机和 2 款 4 缸柴油机，这使得 BMW 3 系提供了同级车型中最具吸引力的柴油发动机系列。

BMW 3 系中的新一代直列 6 缸柴油发动机是高效动力的出色典范。凭借其超强的动力和扭矩，发动机能够确保道路驾驶时的出色运动性能，而发动机重量的减轻也有助于增强汽车的灵活性，精确的燃油喷射可使耗油量降至最低。

高效动力和堪称典范的排放控制

通过采用全铝曲轴箱，BMW 的工程师们成功地减轻了 6 缸柴油发动机的重量 - 与前一代发动机相比减轻了 20 公斤。新的 MV 喷油器以及通过共轨原理优化的燃油供应确保燃油喷射更加精确，进而提高了发动机效率以及运转平稳性。靠近发动机安装的柴油微粒过滤器能够有效地减少尾气排放。

得益于可调式双涡轮增压技术的快速动力响应

BMW 335d 中的动力单元的出色性能主要归功于可调式双涡轮增压技术。这种技术在发动机转速较低时首先启动较小的涡轮增压器，由于小涡轮增压器的惯性较小，因此能够迅速产生增压效果，并且能够无任何延迟地响应油门踏板的每次移动。然后，随着发动机转速提高，较大的涡轮增压器也获得动力，开始增压，使发动机在转速仅为 1,750 转/分钟即可提供 580 牛顿米的最大扭矩，并且一直到约 5,000 转/分钟的转速始终保持这种扭矩水平。

两个涡轮增压器之间的相互作用由高效发动机电子控制系统控制。

2004 年，BMW 成为全球首家采用这种技术的制造商，在 BMW 535d 中，这一技术也被称为两级涡轮增压。现在，凭借喷射系统以及排气歧管上的改进，BMW 全新顶级柴油机的最大输出功率再次提升了 10 千瓦。

在两个涡轮增压器上使用新转子后，VTT 涡轮增压技术的效率也得到了增强，由此产生的额外动力使 BMW 335d Coupé、BMW 335d Saloon 和 BMW 335d Touring 都大大获益。

VTT 技术将 BMW 335d 的驾驶动态提高到了一个新的高度：BMW 335d Coupé 从静止加速到 100 公里/小时只需 6.1 秒，而它的轿车兄弟车型完成同样的加速也只需 6.2 秒，BMW 335d Touring 则需要 6.3 秒。最高车速被电子系统限制在 250 公里/小时。

在欧盟标准循环中，BMW 335d Coupé 和 BMW 335d Saloon 的平均耗油量为 7.5 升/100 公里，而 BMW 335d Touring 为 7.7 升/100 公里。此外，BMW 动力最强劲的运动型柴油机还具备令人赞叹的效率和燃油经济性。

最新一代共轨燃油直喷技术

涡轮增压技术和最新一代共轨燃油直喷技术还有助于使 BMW 325d 的动力单元保持快速持久的动力响应。可变涡轮几何尺寸 (VTG) 则用来根据驾驶者个人的需求控制新款发动机的性能特性。

BMW 325d 中的柴油发动机在发动机转速仅为 1,300 转/分钟时就能产生 400 牛顿米的最大扭矩，从而使轿车从 0 加速到 100 公里/小时仅需 7.4 秒 (BMW 325d Touring 为 7.6 秒)，而轿车和旅行车的最大车速则分别为 235 公里/小时以及 233 公里/小时。最后，在欧盟标准循环中，BMW 325d Saloon 和 BMW 325d Touring 的耗油量分别为 6.4 升/100 公里和 6.6 升/100 公里。

3.6 对能量的有效利用进一步增强了 驾驶动态： 智能发电机控制和制动能量回收技术

BMW 的发动机开发专家们一直追求的目标是最大限度地提升每升燃油所产生的动力性能。而实际上，与前代车型中的动力单元相比，BMW 最新车型中配备的发动机能够提供更高的燃油使用效率，耗油量更少，而动力更强劲、性能更高。

然而，事实上我们今天仍然只能利用燃油中所含能量的 25% 至 30% 来驱动汽车。尽管燃烧的燃料有一部分也用于为车载网络发电，但大部分消耗的能量仍然会转化成热量。

为了使汽车中电能的产生更加有效，BMW 开发了仅在超速和驾驶者施加制动时才发电的智能发电机控制系统 (IAC)。这意味着，当发动机全力驱动汽车（例如加速）时，可以将更多的能量用于增强驾驶动态。此外，为了将驾驶效率提高到一个更高的水平，IAC 还配备了一个用来回收制动能量的系统。

现代汽车对电能的需求与日俱增。空调、通讯、娱乐以及用来增强安全性和驾驶动态的新部件（例如悬架管理系统、主动转向系统、发动机管理系统和防抱死制动系统）都需要消耗大量的电能。因此，为车载网络发电会消耗越来越多的发动机动力。正是出于这一原因，BMW 开发了 IAC，以便更有效地在汽车中发电，并将产生的能量用于更广泛的目的和功能。

能量流智能管理已经成为现实

在此过程中，BMW 始终追求两个目标：首先，在不牺牲任何功能的情况下，限制整体能量消耗。其次，控制从燃油到电能的能量转化过程，增强燃油使用效率，将整个能量守恒过程中的能量损耗降至最低。

BMW 目前已经采用了一些重要功能和技术来实现上述两个目标，能量流的智能管理已经在系列化生产中得以实现。其中一个示例是，BMW 直列 6 缸动力单元中新的电子冷却液泵已经可以仅在需要时操作，这意味着它们仅在发动机转速较高和非常高时产生最大输出功率和性能，同时能够在发动机刚刚启动后保持待机状态，以确保发动机迅速预热。

在欧盟标准测试中，仅此一项技术便能使耗油量减少约 2%。

BMW 还开发了更进一步的能量管理系统，用来在更多的车型系列中监控蓄电池的状态：即智能蓄电池传感器 (IBS)，能够确保蓄电池始终拥有起动及重新起动车辆所需的充足电量，以防止供电过载和蓄电池亏电。

传感器遵循明确定义的优先级，专门用于增强驾驶舒适性的功能（例如座椅加热或空调）所获得的能量可能会减少，以便随时为那些与安全息息相关的功能提供足够的能量，并保持足够的发动机起动能量储备。

有控制地发电，防止能量损耗

除耗油量之外，智能发电机控制技术还能缩短能量转化时间，以便达到最大能量转化效率。目前，发电是在各种驾驶条件下不断进行的，发电机由曲轴上的传动皮带永久驱动。

将来，主要是在汽车本身不需要发动机动力的情况下，即发动机超速或施加制动时才会驱动发电机；当汽车需要动力时，发动机“牵引”车辆，发电机保持“待机”。这会使更多的燃油能量用于驱动车辆，例如加速时；而在这两种情况下，车载网络专门由蓄电池供电。发电机则仅在发动机超速或蓄电池电量不足时才会再次启动。

制动能量回收系统：将制动器转变为能源

这项开发的目的是为了在不使用发动机动力（即不通过消耗燃油产生能量）的情况下产生电能。这种“便宜”的电能不仅可以在超速时通过发电机产生，也可以在施加制动时通过回收制动过程中释放的能量产生。制动系统中直接安装了一个电能转换器，可以将施加制动时产生的能量转化为电能，从而将以前制动盘上浪费掉的能量供给车载网络。仅在少数例外情况下才会直接将燃油转化为电能。

使能量管理适合当前驾驶条件的一个重要前提条件是，根据特定的要求控制蓄电池的充电。因此，根据环境条件的不同，发动机驱动汽车时，蓄电池仅充电 80% 左右，始终保持车辆静止或起动时所需的足够电量储备。只有当汽车超速或施加制动时充电水平才会高于 80%，这是与更好的能量平衡相协调的。

在这些特定控制功能的作用下，蓄电池的充电循环次数得以增加。因此，BMW 将智能发电机控制与现代 AGM（吸收性玻璃隔板）蓄电池组合在了一起，能够承担远远高于传统铅/酸蓄电池（在铅层之间的玻璃微纤维中注入酸液）的负载。即便频繁地充电和放电，这种蓄电池也能够长时间地储存能量。

施加制动产生电能，踩踏油门踏板产生动态性能

组合制动能量回收系统的智能发电机控制技术在实际应用中具备以下两个重要优点。首先，按需产生电能使欧盟标准测试中的耗油量减少了大约 4%。其次，在发动机正常运行状态下，由于发电机断开，驾驶者能够直接获益，此时有更多的功率用于加速及动态驾驶。因此，高效动力不仅意味着经济性增强，而且还意味着能够获得更大驾驶乐趣。

电能的智能管理为增强现代汽车的全面经济性提供了一个重要途径。这种策略旨在将能量损耗降至最低，提高能量回收效率，改善机械转化流程，为动态、运动性能提供尽可能最高的能量转化率。

为实现这一目的而采取的每个步骤都能够显著减少耗油量，而多种策略的恰当组合还有助于增强驾驶乐趣。另外，带制动能量回收系统的智能发电机控制技术现在已可用于 BMW 的整个车型系列，从而为更多的客户提供高效动力。