

# Az új BMW M6 világpremierje

Az új M6 útnak indításával a BMW M GmbH büszkén mutatja be a 6-os luxus-kupé legdinamikusabb és legsportosabb interpretációját. Az M6 formájában a világ legszebb autóinak sorába emelkedett a BMW nagy kupéja – ugyanakkor minden idők legkifinomultabb és legerősebb 6-os sorozatú modellje is: motorja ötliteres, tízhengeres, teljesítménye 507 lóerő (373 kW), nyomatéka 520 newtonméter, fordulatszáma túllépi a 8000-et.

A megalkuvás nélkül sportos képességekre tervezett, kiváló futóművel együtt telivér szuper-sportkocsivá avatja a BMW M6-ost ez a nagyszerű hajtómű. Ugyanakkor, eltérően a rendszerint csupán kétüléses vetélytársaktól, a BMW M6 a tipikus 2+2 üléses kocsik kényelmét és férőhelyét kínálja, kiegészítve egy jellegzetes nagyteljesítményű BMW fényűző részleteivel.

## **A sikerrecept: igazi erő, diszkrét csomagolásban**

A BMW M6 ugyanazt a fantasztikus hajtóművet kapta, mint a BMW M5. Az M5 bemutatása óta abszolút mércének számít ez a motor, ahogy maga az M5 is a sportlimuzin kvintesszenciája.

A most bemutatkozó, még nagyszerűbb képességekkel büszkélkedő BMW M6 új standardot állít fel a nagyteljesítményű 2+2 üléses luxus-sportkocsik körében. E rendkívüli modell létrehozásakor nemcsak a pusztán motorteljesítményre összpontosítottak a BMW M GmbH tervezőmérnökei, hanem a kocsi súlyára is, hogy minél kisebb tömeget lehessen minél dinamikusabban gyorsítani. Minimumra leszorított súlyával az M6-nak megvan a versenypályán szükséges dinamikája, utazási kényelme és felszereltsége viszont eszményi utazóautóvá teszi a világ bármely útján. Nem utolsó sorban említésre méltó, hogy a BMW M6-nak az elegáns BMW Coupéhoz képest csupán diszkréten módosított karosszériája megvalósítja azt a tartózkodó visszafogottságot, amely alapvető jellemzője valamennyi M modellnek.

A hétfokozatú SMG sebességváltóval együttműködő pompás, nagy fordulatszámú, tízhengeres motor, a futómű, az elegáns karosszéria újszerű, könnyűszerkezetes konstrukciója és a fényűző felszereltség egészen új dimenziókat nyit meg az autós előtt. Csakugyan nehéz az M6-tal összemérhető igazi vetélytársat találni, mert a többiek vagy egyoldalú szuper-sportkocsik, vagy dinamikában messze elmaradó sportlimuzinok. Így, figyelembe véve az autó innovatív hajtóművét, még az M5-ösét is felülmúló teljesítmény-súly arányát és páratlanul kezes viselkedését, illetve azt, hogy mindez kiváló mindennapi használhatósággal ötvöződik, joggal állítja a BMW M GmbH, hogy külön klasszis az új BMW M6.

### **Versenygépként pörgő V10-es motor**

A BMW V10-esén osztozó M5 és M6 motorja egyike a személyautók és kupék világában ritkaságnak számító nagyfordulatszámú gépeknek. A teljes BMW családon belül a V10 a legigényesebb konstrukció, és kétségkívül minden tekintetben a csúcst képviseli.

A teljesítmény azonban nem minden. Sőt, még jobban számít az autó gyakorlati gyorsulása és menetdinamikája. Ez pedig egyrészt a súlyától, másrészt a hajtókerekekre jutó erőtől függ – amelyet viszont a motor nyomatéka és az áttétel befolyásol. A BMW nagy fordulatszámú motorkonceptiója lehetővé teszi bármilyen élethelyzetre megfelelő váltó- és végáttétel választását, így mindenkor lélegzetelállítóan gyorsul az autó.

### **A legjobb választás: a nagy fordulatszámú koncepció**

Maximális teljesítmény eléréséhez a kompakt építésű, magas fordulatszámú szívómotor a legjobb: a percenként 8250-et pörgő V10-es már a telivér versenymotorok birodalmába hatol be. Ennek köszönhetően könnyedén túlteljesíti a mágikus 100 lóerőt literenként, ami megint csak nem fordul elő másutt, mint az autósport világában.

A V10-es gép két öthengeres része 90 fokos szöget zár be egymással, ami éppen megfelelő a forgattyús hajtómű csekély rezgésre és fokozott komfortra optimalizált kiegyensúlyozása szempontjából. A merevség érdekében, illetve az égési nyomásból, a fordulatszámból és a vibrációkból adódó nagy terhelések felvétele érdekében csapágylétrát alkalmaztak. A rendkívül merev főtengelyt hat csapágy hordozza.

A változó bi-VANOS szelepvezérlés optimális gázcserét tesz lehetővé, és nagyon rövid idő alatt állítható. A gyakorlatban ez növeli a teljesítményt, teltebbé teszi a nyomatékgörbét, élénkíti a reakciókat, valamint csökkenti a fogyasztást és az emissziót. Minden hengernek külön fojtószelepe van, mint a versenyautókban. A hengersonként külön fojtószelep-működtetés elektronikus felügyeletű.

### **Kettős kipufogócsonk, rozsdamentes acélból**

A rozsdamentes acélból, varratok nélkül készült kipufogócsonk egészen a hangtompítóig duplacsövű. A kipufogógáz végül négy csővégen lép ki a szabadba – ez teszi oly jellegzetessé az M-autók hátulját. A kipufogórendszer megfelel az európai EU4, illetve az amerikai LEV2 emissziós szabványnak, ugyanakkor teltebb és sportosabb hangjával is megkülönbözteti az M6-ot az M5-től.

A kiváló teljesítmény és emisszió jórészt a központi motorfelügyelet érdeme. Ennek, a nagyon magas fordulatszám és a sokféle vezérlési, illetve felügyeleti funkció miatt rendkívül szigorú követelményeket kell kielégítenie, ezért az alkalmazott processzorok a legnagyobb teljesítményűek az autók világában.

Műszaki különlegesség a kopogás, a gyújtáskihagyás és az égéskimaradás felderítésére szolgáló ionáram-mérés. Az intelligens rendszer az egyes hengerek gyújtógyertyájának segítségével észleli a kopogást, ellenőrzi a gyújtás korrektségét, és állapít meg bármiféle rendellenességet, így mindig az elméleti határok közelében, optimális teljesítménnyel üzemeltethető a motor. A gyújtógyertya feladata tehát kettős: – egyrészt beindítja az égést, másrészt megfigyeli az égésfolyamatot.

### **Hétfokozatú SMG sebességváltó továbbítja az M-erőt**

Valamennyi képességének maradéktalan kibontakoztatásához megfelelő sebességváltó kell egy magas fordulatszámú motorhoz. Nyomatéka és teljesítménye csak megfelelő áttételeken keresztül alakítható át hajtóerővé.

A BMW M hétfokozatú SMG sebességváltója tökéletesen illik a V10-eshez. Ez a világ egyetlen soros váltóműve, hét fokozattal és Drivelogic funkcióval. A korábbi hatfokozatúhoz képest tovább tökéletesített hétfokozatú SMG váltó rendkívül gyors fokozatváltási időkkel tesz lehetővé manuális kapcsolást, illetve komfortos közlekedést kínál az automatizált működéssel. Az eggyel több fokozat jóvoltából csökkennek az áttételi lépcsők, az egyik fokozat szinte „átfolyik” a másikba.

A hétfokozatú SMG sebességváltó a középalagúton elhelyezett váltókarral vagy a kormánykeréken elhelyezett gombokkal kapcsolható. A kapcsolási idők húsz százalékkal rövidültek le az első SMG erőátvitelhez képest. Szinte észrevehetetlen a hajtóerő megszakadása – az M5 rángatás nélkül gyorsít álló helyzetből egészen a csúcsebességig.

### **Drivelogic: a vezető határozza meg az SMG fokozatváltási karakterisztikáját**

A BMW M6 SMG Drivelogic funkciójának jóvoltából tizenegyféle fokozatváltási opcióból választhat a vezető, ezáltal saját stílusához illesztheti az SMG karakterisztikáját.

E programok közül hat előválasztható a szekvenciális (S) üzemmódban; a skála a kiegyensúlyozottan dinamikustól a nagyon sportosig terjed. Az S állásban mindig kézzel kell váltani. A Launch Control (rajtautomatika) funkcióban viszont röviddel a fordulatszám-határ elérése előtt, pontosan a megfelelő pillanatban és

optimális kuplungcsúsztatással vált fel az SMG Drivelogic, míg csak el nem éri csúcssebességét az autó.

Automatikus Drive (D) üzemmódban önműködően kapcsolgatja a hét fokozatot a váltómű, mégpedig a választott programnak, a menethelyzetnek, a sebességnek és a gázpedál állásának megfelelően.

### **Az SMG fokozza a biztonságot és a komfortot**

A hétfokozatú SMG sebességváltó, amellyel, hogy támogatja a sportos autózást, szolgálja a biztonságot is. Ha például síkos úton kapcsol vissza a vezető, a másodperc töredéke alatt kioldja a tengelykapcsolót, nehogy megcsússzon az autó a hátsó kerekeken ébredő túlzott féknyomaték miatt. Emelkedőn elindulásakor megakadályozza a visszagurulást, érzékeli az emelkedőt, illetve lejtőt, és ehhez módosítja a kapcsolási pontokat, elkerülve az idegesítő fel- és visszakapcsolást. Lejtmenetben megtartja az alacsonyabb fokozatot, hogy hatásos legyen a motorfék.

Végül, de nem utolsó sorban, a V10-es motor hanghatásához is jelentősen hozzájárul az SMG: hogy egy szakértőt idézzünk, egyszerűen hátborzongató a „rövid, dübörgő felmordulás”, amikor visszakapcsolás közben gázfröccsöt ad az elektronika.

### **Legnagyobb vezetési élmény**

A V10-es motor és a hétfokozatú SMG sebességváltó együttműködése a legmagasabb rendű vezetési gyönyört garantálja a BMW M6 Coupé pilótájának: az autó 4,6 másodperc alatt gyorsul százra, alig 14 másodpercig tart a 200 km/óra elérése, hogy dinamikusabban növelje tovább a sebességet az elektronikusan lehatárolt 250-ig. A sebességmérőre vetett pillantás elárulja, mennyit menne határolás nélkül az autó – lélegzetelállító 330 km/órát!

### **Nyolcperces kör a Nürburgring északi részén**

A menetdinamika megmérettetésének tökéletes színhelye a legendás Nürburgring versenypálya északi része. A világnak ez a legnehezebb pályája évtizedek óta választja el az őrült a korpától. Nincs még egy hely, ahol ennyire jól megfigyelhetők lennének a határhelyzetig igénybe vett járműkomponensek. Nyolc perc körüli köridővel az BMW M6 ragyogóan teljesített, állja a versenyt a telivér sportkocsikkal, és messze maga mögött hagyja vetélytársait.

### **M futómű: hab a tortán**

Egy ilyen köridő világosan tanúsítja az M6 képességeit. Amelyek persze nem meglepők, ha figyelembe vesszük, hogy mind a BMW 6-os sorozat eleve kiváló futóművét, mind a vezetőt támogató elektronikus rendszereket külön adaptálták

az M6 igazán páratlan jellemzőihez. Az M5-höz képest viszont rövidebb a tengelytáv és alacsonyabb a súlypont, ezért agilisabb az autó. Futóművét és annak beállítását tekintve abszolút extraklasszis az M6!

### **Változó M differenciálzár**

Az M6 változó, nyomatékérzékelő M differenciálzárja kiváló menetstabilitást és optimális trakciót eredményez, különösen, amikor kanyarból gyorsít ki az autó. Szélsőségesen nehéz helyzetben, például ha jelentősen eltér a két kerék tapadása, határozottan javítja az útfogást. További előnye, hogy azonnal zár, amint nő a kerekek fordulatszámának különbsége, így mindig optimális előrehaladást tesz lehetővé.

### **DSC, kétféle választható menetdinamikai programmal**

A BMW M6 elektronikus menetstabilizálója (Dynamic Stability Control – DSC) az új nemzedéket képviseli. Az első DSC üzemmód a maximális menetbiztonságot helyezi előtérbe, az M Dynamic üzemmód viszont a sportos beállítottságú autós nagyrebecsülését vívja ki. A DSC rendszer, ha úgy tetszik, kikapcsolható a váltókar burkolatán elhelyezett gombbal.

### **EDC: a feszestől az extra kényelmesig**

A BMW M6 elektronikus csillapítás-felügyelete (Electronic Damper Control – EDC) háromféle program közül kínál választási lehetőséget (komfort, normál és sport), és ennek megfelelően állítja be a futómű karakterisztikáját feszes, illetve – viszonylag – lágy és komfortos között. A vezető a volánon található MDrive gombbal vagy az SMG váltókar melletti nyomógombbal működtetheti az EDC funkciót.

### **„Power” gomb mozgósítja igény szerint a motorteljesítményt**

Gyakran, például városban közlekedve, nincs szükség a BMW M6 minden képességére és teljes agilitására – ezért aktiválódik minden motorindításkor önműködően a 400 lóerős motorteljesítményt biztosító P400 program. A váltókar burkolatán elhelyezett „Power” gomb megnyomására viszont a tízhengeres gép maximális teljesítménye áll a vezető rendelkezésére. A gázpedál kinematikája spontánabb reakciókra áll át, így a P500 programban megalkuvás nélkül élvezheti ki a versenyautózás örömét a sportos vezető.

### **Az autósportból származó, nagyteljesítményű fék**

Az óriási teljesítménynek megfelelően bőséges méretezésű, nagyteljesítményű fékrendszert kapott a BMW M6, perforált, könnyített féktárcsákkal. A minimális súlyra és maximális merevségre optimalizált két dugattyús, alumínium, úszó féknyergék (azonosak a BMW 7-es sorozatával) segítségével úgy lassul az autó,

ahogy korábban elképzelni sem lehetett volna: 100 km/órától alig 36 méteren áll meg, 200-ról pedig 140 méteren belül.

### **Nagyteljesítményű sportgép, gyönyörű karosszériában**

A BMW 6-os eleve szembeötlően gyönyörű autó, az M6 pedig tovább fokozza e hatást. Különleges designelemei még erőteljesebbnek és dinamikusabbnak mutatják, megőrizve azonban tartózkodóan elegáns, diszkrét fellépését.

A legfeltűnőbb részlet az igazán mutatós első légbeömlő, amely a BMW M autók valamennyi design-megoldásához hasonlóan sajátos funkciót hordoz: a V10-es motornak körülbelül kétszer annyi hűtőlevegőre van szüksége, mint a BMW 645Ci V8-asának. A tőle jobbra és balra elhelyezett másodlagos beömlőnyílások még több levegőt juttatnak a gépnek, egyben gondoskodnak a fékek hűtéséről is. Ez a design ugyanakkor természetesen hozzájárul az M6 sportos karakteréhez.

### **A könnyű építés és a gyönyörű design tökéletes harmóniája**

Az ajtók alól aerodinamikai okból határozottan kidomborodó küszöbök tovább erősítik e sportkupé dinamikus hatását, de közben nyúlánkabbnak, karcsúbbnak mutatják, így még alacsonyabbnak és dinamikusabbnak találjuk a BMW M6-ot. A külön e típus részére, öt filigrán duplaküllővel tervezett, 19 colos, kovácsolt könnyűfém kerekek rendkívül kis súlyúak és pompásan látni engedik a nagy tárcsafékeket. Az összehasonlítható kerekekhez képest darabonként 1.8 kiló a súlynyereség.

A jellegzetes M logo már messziről elárulja az ínyencnek, hogy itt a BMW M-család kiemelkedő atlétájáról van szó. Akárcsak a többi M-modellen, különlegesen, sportosan a külső tükrök.

A hátsó kötény, a karakterisztikus diffuzorral, szintén elsősorban aerodinamikai feladatot lát el, ugyanakkor hozzájárul az autó látványának sportosságához. Kialakítása javítja a légáramlást a kocsi alatt, és csökkenti a felhajtóerőt. A diffuzort két oldalról keretbe foglaló négy kipufogóvég egyike a BMW M autók jellegzetességeinek.

### **Az első sorozatgyártású karbontető**

Az első karbontetős autó a BMW M3 CSL volt. Ezt a korlátozott darabszámú kis sorozatban előállított speciális modellt követve mutatja be most a BMW M GmbH az M6 Coupé karbontetejét, a sorozatgyártás új dimenziójába emelve az intelligens könnyűszerkezetes építési mód ezen koncepcióját.

Az acéltetőével megegyező szilárdságú és ütközésbiztonságú szénszálas anyag az autósportból származik, jelentősen könnyebb az alumíniumnál, nem is

beszélve az acélról. Komoly mértékben csökkenti az autó súlyát, lejjebb viszi a tömegközéppontot, mérsékli a gyorsításhoz, illetve lassításhoz szükséges erőt.

Az M6 belül is eltér az „alapmodelltől”. Kifinomult Merino bőrkárpitozása háromféle színben kapható, és felárért rendelkezésre áll a legkényesebb ízlést is kielégítő teljes bőrborítás.

### **Sportkocsi, mindennapi autózásra**

Megdöbbenő teljesítménye ellenére a BMW M6 nem ismer megalkuvást sem a tágasság, sem a legmagasabb szintű aktív és passzív biztonság terén. Még a menetkényelme is gyakorlatilag azonos a „rendes” modellével. Ami pedig a fogyasztást és a környezet kíméletét illeti, ezekben is példamutató az M6 – akárcsak az összes többi BMW autótípus.

## Műszaki adatok

Típus	M6	
Ajtók / ülések száma	2/2 + 2	
Hosszúság / szélesség / magasság (terheletlenül)	mm	4,871/1,855/1,377
Tengelytáv	mm	2,781
Nyomtáv elől / hátul	mm	1,567/1,584
Fordulókör	m	12.5
Tank űrtartalma	kb. liter	70
Hűtőrendszer űrtartalma	liter	15.0
Motorolaj	liter	13.0
Erőátviteli folyadék	liter	1.2
Differenciál olaj	liter	2.6
Saját tömeg, terheletlenül (EU1)	kg	1,785
Teherbírás (DIN)	kg	415
Max. össztömeg (DIN)	kg	2,200
megengedett tengelyterhelés e/h	kg	1,090/1,200
Max. utánfutó súly <sup>2</sup>		
fékezett (12%) / fékezetlen	kg	–
Max. tető- / vonóhorog-terhelés	kg	–
Csomagtartó térfogata VDA	liter	450
Légellenállási alaktényező	cX x A	0.32 x 2.15
Motor		
Felépítés / henger- / szelepszám		V 90/10/4
Motorfelügyelet		MS S65
Lökettérfogat	cm <sup>3</sup>	4,999
Furat / löket	mm	92.0/75.2
Sűrítés	:1	12.0
Benzin	RON	95–98
Max. teljesítmény	kW/LE	373/507
Fordulatszámnál	1/min	7,750
Nyomaték	Nm	520
Fordulatszámnál	1/min	6,100
Elektromos berendezés		
Akkumulátor / elhelyezés	Ah/–	90/Boot
Generátor	A/W	1,70/2,380
Futómű		
Első futómű	Kettős csuklós, rugóstagos első futómű, alumíniumból; bólintás- és felágaskodás-kiegyenlítés	
Hátsó futómű	Integrált híd (alumínium), bólintás- és felágaskodás-kiegyenlítés	
Fék, elől	Egydugattyús, úszónyerges, tárcsafék	
Átmérő	mm	348, hűtött
Fék, hátul	Egydugattyús, úszónyerges, tárcsafék	
Átmérő	mm	345, hűtött
Menetstabilizálás	ABS, DSC, CBC	
Kormány	Fogasléces szervokormány, Servotronic	
Áttétel	:1	12.4
Erőátvitel típusa	SMGIII	
Áttételek	I	3.985
	II	2.652
	III	1.806
	IV	1.392
	V	1.159
	VI	1
	VII	0.833
	R	3.985
Végáttétel	:1	3.62
Gumiméret, elől	255/40 ZR19	
Gumiméret, hátul	285/35 ZR19	
Kerékméret, elől	8,5J x 19 EH 2 IS 12 Alu	
Kerékméret, hátul	9,5J x 19 EH 2 IS 28 Alu	
Menetteljesítmények		
Teljesítménysúly (DIN)	kg/kW	4.6
Fajlagos teljesítmény	kW/l	74.6



Gyorsulás 0–100 km/h	s	4.6
Csúcssebesség	Km/h	2502
Fogyasztás (EU ciklus)		
Városi	l/100 km	22.7
Országúti	l/100 km	10.2
Átlag	l/100 km	14.8
CO2	g/km	357

A zárójelbe tett adatok az automatikus erőátvitelre vonatkoznak.

<sup>1</sup> Menetkész jármű súlya (DIN) plusz 75 kg a vezető és a poggyász figyelembevételére.

<sup>2</sup> Bizonyos körülmények között eltérések lehetségesek.

<sup>3</sup> A menetteljesítmények és a fogyasztási adatok RON 98-as benzinre vonatkoznak.