

El BMW M6 Cabrio. Índice.



1. Estreno mundial del BMW M6 Cabrio. (Versión resumida)	3
2. Imagen imponente: El diseño, la carrocería y el equipamiento.	9
3. Perfección: El chasis.	20
4. Soltura fascinante: El propulsor.	26
5. Datos técnicos.	33
6. Diagramas de potencia y par motor.	34

1. Estreno mundial del BMW M6 Cabrio. (Versión resumida)



Dinamismo incomparable, apertura insuperable, seducción inigualable: El BMW M6 Cabrio es un automóvil de ensueño, hecho para entusiastas que disfrutan conduciendo un coche muy potente con la capota abierta. BMW M GmbH ha creado un automóvil único en su género. Su motor de 373 kW/507 CV tiene un par motor de 520 Nm y llega a revolucionar por encima de las 8.000 vueltas. Junto con el chasis de excelentes cualidades y la caja de cambios secuencial M (SMG) con Drivelogic, este propulsor consigue que el gran descapotable de M se transforme en un coche abierto francamente deportivo, capaz de detener el cronómetro en tan sólo 4,8 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h. El BMW M6 Cabrio conjuga su impresionante potencial dinámico con una exquisita estética de marcada elegancia. Con el espacio y confort propios de un gran deportivo de 2+2 asientos y con su equipamiento digno del segmento de máximo lujo automovilístico, el BMW M6 Cabrio consigue que conducir con la capota abierta sea una experiencia muy especial.

El BMW M6 Cabrio es inconfundible, ya que combina diversas cualidades de modo completamente nuevo. Se trata de la variante descapotable del deportivo de altas prestaciones BMW M6. Y, al mismo tiempo, es la versión más deportiva del BMW Serie 6 Cabrio. Pero, antes que nada, el BMW M6 Cabrio es uno de los automóviles más fascinantes y exclusivos que jamás se fabricaron. Sus cualidades dinámicas fueron optimizadas en circuitos, tal como es usual en todos los modelos M. Gracias a su gran confort, su equipamiento muy completo y su exclusiva imagen, permite disfrutar en cualquier época del año. Adicionalmente, el BMW M6 Cabrio se distingue por la moderación que es propia de todos los modelos M.

Único a simple vista.

La suma de sus propiedades hace que el BMW M6 Cabrio no tenga competencia. Dado que lleva los genes de la competición automovilística de la empresa M y, además, la elegancia y el confort del BMW 650i Cabrio, se trata de un coche que, sin duda alguna, es incomparable. Es, en todos los sentidos, un descapotable de alto rendimiento que despierta grandes emociones. Comparado con otros descapotables potentes de cuatro asientos, el BMW M6 Cabrio es el que más se acerca al concepto ideal de este tipo de coches.

Con sus 4.871 milímetros de largo, este nuevo descapotable de prestaciones extraordinarias es algo más de cinco centímetros más largo que el BMW Serie 6 Cabrio, lo que se debe principalmente a la optimización del faldón aerodinámico posterior. Así, su silueta es más imponente. Los marcados faldones laterales le confieren un aspecto deportivo y veloz. En la zaga llaman la atención las cuatro salidas de escape, típicas en los modelos M, que sobresalen del faldón de acentuado diseño. En términos generales se puede afirmar que el BMW M6 Cabrio tiene una estética acuñada por dinamismo y exclusividad, con la capota abierta o cerrada.

Prolongaciones laterales posteriores con la capota abierta y cerrada.

La capota del BMW M6 Cabrio tiene tres capas. Entre la capa exterior impermeable y el guarnecido interior, tiene una capa de aislamiento acústico y térmico de espuma de poliuretano (PUR). Gracias a su especial diseño con prolongaciones laterales, la capota tiene formas dinámicas que armonizan con el diseño del coche. El ancho montante C recoge el ángulo trasero inferior de las ventanas traseras que distingue a todos los modelos de la marca. Aunque la capota cubre un habitáculo sumamente amplio y generoso, cuando se pliega apenas ocupa espacio. La luneta, de posición vertical, puede abrir y cerrarse independientemente del accionamiento de la capota. De esta manera puede entrar aire fresco al habitáculo sin que se produzcan molestas corrientes de aire. La capota se abre y cierra eléctricamente mediante el mando a distancia o pulsando una tecla que se encuentra en el tablero de instrumentos. Ambas operaciones se ejecutan en menos de 25 segundos.

El habitáculo: carácter de coche deportivo de visible exclusividad.

También el habitáculo del BMW M6 Cabrio es sumamente atractivo. Tiene ese toque de exclusividad que buscan los amantes de coches descapotables excepcionales. La nobleza del diseño interior empieza por los cómodos asientos y la amplitud del ambiente y llega hasta el completísimo equipamiento de confort. Los materiales de escogida calidad se combinan armoniosamente para crear un ambiente de elegante deportividad.

El tablero de instrumentos, orientado hacia el conductor, incluye mandos ergonómicos para la activación de las funciones esenciales, todos ellos dispuestos en el volante o alrededor de él. Los elementos de mando que también puede utilizar el acompañante se encuentran en la zona de la consola central. Allí también está el botón de control del sistema iDrive, con el que se utilizan las funciones de confort que aparecen en la pantalla. El botón de mando «Controller» se diferencia de aquél utilizado en el BMW 650i Cabrio por su diseño y sus características al tacto. La pantalla «Control Display» presenta un menú más amplio, incluyendo la gestión del sistema MDrive. El velocímetro y el cuentarrevoluciones tienen anillos cromados. Las esferas son negras, las cifras son blancas y las manecillas son del tradicional color rojo de M.

El sistema de pantalla virtual Head-up-Display (HUD) permite que el conductor vea las informaciones más importantes, pudiendo elegir entre las informaciones estándar o las informaciones específicas que propone M.

Asientos perfectos para una conducción deportiva.

Los asientos delanteros fueron optimizados especialmente para el BMW M6 Cabrio, en la medida en que son apropiados para un estilo de conducción decididamente deportivo, ya que ofrecen mayor sujeción lateral. Considerando que se trata de un coche descapotable, también los ocupantes de los asientos posteriores pueden sentirse cómodos. Al igual que en todos los modelos M, también en éste la batería y el sistema para solventar pinchazos se encuentran en el maletero. Este compartimiento tiene un volumen que varía entre 300 y 350 litros, lo que significa que caben una maleta dura grande y otra pequeña o, también, una maleta dura de mediano tamaño y dos bolsas de golf de 46 pulgadas.

Descapotable con motor V10: apostando por prestaciones radicalmente deportivas.

Con su motor V10 de 373 kW/507 CV, el BMW M6 Cabrio apuesta abiertamente por máximas prestaciones. Pero la potencia del motor no lo es todo. La conducción fascinante es el resultado de la impresionante capacidad de aceleración y la sensacional entrega de la potencia a cualquier velocidad y régimen. En el caso del BMW M6 Cabrio, esta combinación ideal de par y relación de las marchas redunda en una imponente capacidad de recuperación en cualquier situación. Las características del motor V10 de altas revoluciones del BMW M6 Cabrio permiten una relación óptima de la caja de cambios y del diferencial, por lo que es óptima la dosificación de la potencia transmitida a las ruedas posteriores.

El concepto de la generación de potencia se atiene a criterios aplicados en el deporte de competición automovilística. Para obtener un rendimiento máximo, el propulsor V10 alcanza 8.250 r.p.m.; un nivel que, en realidad, es más propio de un coche de carreras. También la potencia con respecto a la cilindrada es excepcional para un motor atmosférico, ya que es superior a los 100 CV por 1.000 cc. El sistema de regulación variable de los árboles de levas «doble VANOS» se ocupa de una adaptación óptima a cualquier cambio de la posición del acelerador. Con las mariposas reguladas electrónicamente en cada cilindro, el motor V10 dispone de una cualidad más que corresponde a un coche de competición.

Motor de altas revoluciones y caja secuencial SMG de siete marchas.

El propulsor de altas revoluciones entrega suficiente potencia en cualquier situación. Considerando que para acelerar con vehemencia es necesario que se cambie de marcha con gran precisión, se optó por dotar al BMW M6 Cabrio de la caja de cambios secuencial (SMG) con Drivelogic. Esta caja SMG de siete marchas transmite la potencia del motor de modo ideal en las ruedas posteriores. La caja permite cambiar de marchas manualmente y, si lo desea el conductor, con tiempos de cambio extremadamente cortos. Además, la función Drive automatizada también logra que el conductor disfrute de una conducción relajada y confortable, aunque también marcadamente dinámica. Con la caja SMG se cambia de marchas utilizando la palanca selectora o las levas que se encuentran en el volante. Tanto estando activada la función manual como la modalidad automatizada, la interrupción del flujo de la fuerza es mínima al cambiar de marchas.

El sistema Drivelogic de la caja SMG permite que el conductor disponga, en total, de once programas de conducción, con los que puede adaptar las características del cambio de marchas a sus preferencias individuales. Seis de los once programas puede seleccionarse previamente estando activa la función de cambio manual (modalidad S). En ese caso, el conductor cambia de marchas a mano. La única excepción es la activación de la función Launch Control, con la que es posible acelerar al máximo desde cero kilómetros por hora. En ese caso, los cambios de marcha están a cargo de la caja, que selecciona los momentos ideales con regulación óptima del resbalamiento de los neumáticos sobre el asfalto. Además puede activarse la modalidad D, en la que se cuenta con cinco programas automatizados.

Con «M» de máximo.

La conjunción de motor V10 y caja secuencial SMG permite disfrutar al máximo de la conducción. Para acelerar de cero a cien kilómetros por hora apenas son necesarios 4,8 segundos. Transcurridos 22,9 segundos, el BMW M6 Cabrio recorre un kilómetro desde parado. La velocidad punta de 250 km/h, limitada electrónicamente, pone punto final a la vehemente aceleración.

Las vueltas rápidas en el trazado clásico del circuito Nürburgring, muy similares a las del BMW M6 Coupé, demuestran cuán deportivamente se puede conducir este descapotable. Gracias a un minucioso trabajo en todos los detalles, los ingenieros lograron que el BMW M6 Cabrio se conduzca de forma algo más confortable, lo que se hace notar especialmente en el tráfico normal. El BMW M6 Cabrio absorbe cualquier irregularidad de la calzada de modo asombrosamente impasible. Únicamente trascienden las características del asfalto que debe conocer el conductor al optar por una conducción francamente deportiva.

Diferencial M con bloqueo variable y DSC con M Dynamic Mode.

El diferencial M, con bloqueo variable en función de la diferencia de giro de las ruedas, le confiere al Cabrio una gran estabilidad y una tracción óptima, especialmente saliendo de las curvas. Incluso en situaciones extremas, puede ofrecer una ventaja de capacidad de tracción que puede ser decisiva para superar situaciones difíciles, como por ejemplo, coeficientes de fricción diferentes en las ruedas motrices. El bloqueo variable del diferencial M consigue que, al aumentar la diferencia de giro, se produzca de inmediato un momento de bloqueo creciente. De esta manera siempre se mantiene la capacidad de propulsión necesaria.

El BMW M6 Cabrio está equipado con el sistema de control dinámico de la estabilidad (DSC) de última generación. Mientras que la versión anterior fue concebida para ofrecer un máximo nivel de seguridad al conducir, la versión M Dynamic-Mode fue ideada para los conductores que gustan de la conducción deportiva. Además, el DSC se puede desconectar completamente. También el sistema de control electrónico de la amortiguación ofrece varias alternativas. Disponiendo de tres programas, el conductor puede variar las características del chasis entre duro y deportivo hasta relativamente confortable.

La gran potencia del motor V10 no se necesita siempre. Por ejemplo, transitando por la ciudad o al conducir rápidamente aunque de modo relajado, la opción ideal es el programa de rendimiento P400. Este programa se activa automáticamente al poner en marcha el motor, lo que significa que el motor dispone automáticamente a 400 CV. Pero basta que el conductor pulse la tecla «Power» para que pueda recurrir a toda la potencia del propulsor de diez cilindros. Este plus de potencia resulta evidente de inmediato, porque las respuestas son más rápidas.

Frenos de altas prestaciones, como en coches de carreras.

Considerando su gran potencia, el BMW M6 Cabrio cuenta con un sistema de frenos de altas prestaciones, con discos perforados compuestos y de peso optimizado. Partiendo de una velocidad de 100 kilómetros por hora, el Cabrio es capaz de detenerse en un tramo de 36 metros. Partiendo de 200 km/h, necesita menos de 140 metros para frenar completamente.

La luz de freno de activación en dos fases contribuye a evitar choques en cadena. Al frenar con vehemencia, se enciende una superficie mayor de las luces de freno que frenando con normalidad. De esta manera, el conductor que va detrás se percata de la intensidad de frenado del BMW que va delante, por lo que también frena con mayor fuerza. Otro factor de seguridad está constituido por las luces de freno de diodos luminosos más brillantes, que reaccionan con mayor velocidad, que no exigen mantenimiento alguno y que no se desgastan.

Calidad en vez de cantidad: óptima mezcla de materiales.

Las extraordinarias características dinámicas del BMW M6 Cabrio también se explican por el reparto equilibrado del peso. Este equilibrio se basa en una mezcla inteligente de materiales utilizados en la carrocería en bruto, recurriendo también a materiales sintéticos de avanzada tecnología. Sin embargo, estos materiales son más rígidos y sólidos que los materiales convencionales usualmente utilizados en los componentes correspondientes. Estas mezclas redundan en reacciones dinámicas muy precisas y, además, en una óptima supresión de vibraciones y un excelente comportamiento en caso de choque.

Sistemas de seguridad controlados electrónicamente.

Los cinturones de seguridad de los cuatro asientos llevan limitadores de tensión. Los cinturones integrados en los asientos delanteros, incluyen adicionalmente pretensores. Los airbag frontales y laterales consiguen reducir el riesgo de sufrir daños físicos. Los componentes de seguridad se controlan mediante el sistema de seguridad e información Advanced Safety Electronics (ASE), que detecta con gran exactitud la fuerza del impacto para activar los sistemas de retención de modo rápido y selectivo.

2. Imagen imponente: El diseño, la carrocería y el equipamiento.



- **Descapotable de altas prestaciones con cuatro asientos y capota flexible.**
- **Capota textil con prolongaciones laterales posteriores.**
- **Materiales exclusivos y colores para satisfacer las expectativas más exigentes.**

¿Elegir entre coche superdeportivo o descapotable de lujo? Quien opta por el BMW M6 Cabrio, no tiene que decidir. Este descapotable de altas prestaciones conjuga gran potencia con un diseño sensacional. Las formas de este coche logran mostrar la potencia sin ostentación.

Un coche M siempre es capaz de entregar sus cualidades sin restricciones. En el caso del BMW M6 Cabrio, ello significa que se experimenta una gran satisfacción al volante conduciendo deportivamente, llegando hasta los límites que dicta la física, y que se disfruta plenamente al llevar el coche con la capota abierta. Prescindiendo de soluciones intermedias que no llegan a satisfacer, el BMW M6 Cabrio es excepcional en el segmento de los descapotables de altas prestaciones y de cuatro asientos.

Capota clásica de forma innovadora.

La capota textil de tipo clásico tiene una forma innovadora, especialmente concebida para el BMW Serie 6 Cabrio. La nueva forma con las prolongaciones laterales posteriores también saca a relucir sus ventajas estéticas y técnicas en el caso del BMW M6 Cabrio. La capota textil marca la misma silueta dinámica que distingue al Coupé. Los anchos montantes C marcan el ángulo típico de BMW en la parte posterior de las ventanas laterales posteriores, igual que en la versión Coupé.

Luneta vertical entre las prolongaciones laterales posteriores de la capota.

El excepcional diseño de la parte posterior de la capota permite que la luneta tenga también una forma poco común. En vez de montar una luneta de tipo convencional, que habría resultado muy grande debido la línea muy prolongada del techo hacia la tapa del maletero y que, por lo tanto, habría exigido un espacio enorme al abrir la capota, se optó por una luneta vertical, mucho más pequeña. Esta luneta se puede abrir y cerrar independientemente de la capota. De esta manera, si la capota está cerrada, puede permitirse la entrada de aire fresco, sin que se produzcan molestas corrientes de aire. El efecto es comparable con el de un techo corredizo, aunque, en este

caso, los ruidos son menores. Si la capota está abierta y la luneta elevada, evita que la corriente de aire moleste a los ocupantes de los ergonómicos asientos posteriores. Y la luneta vertical también ofrece ventajas en invierno, ya que es difícil que se depositen en ella nieve y hielo. Se sobreentiende que se trata de una luneta térmica.

Aunque la capota cubre un habitáculo muy espacioso, se pliega en un espacio mínimo. El varillaje tampoco ocupa apenas espacio. Además, el sistema prescinde del arco tensor, usual en las capotas textiles, ya que las prolongaciones laterales posteriores de la capota asumen esa función tensora. Ello significa que el maletero sigue teniendo un volumen considerable de 300 litros, aunque la capota esté abierta. A cerrarla y, además, al plegar la caja que acoge la capota abierta, el maletero tiene un volumen considerable de 350 litros.

Gran confort gracias a avanzada tecnología.

La capa exterior impermeable tiene debajo una capa de espuma de poliuretano (PUR) para conseguir un resultado óptimo en términos de aislamiento acústico y térmico, comparable perfectamente con un techo duro retráctil. Este innovador sistema de aislamiento entre la capa exterior e interior aísla de modo más eficiente que una capa textil convencional.

El mecanismo de accionamiento eléctrico de la capota se activa mediante el mando a distancia o con una tecla que se encuentra en el tablero de instrumentos. La capota, al abrirla, desaparece en una caja especial que se encuentra en el maletero. La secuencia completa del accionamiento de la capota, incluyendo el accionamiento de las ventanas laterales posteriores y de la luneta y, además, de la tapa de la caja que acoge la capota, se ejecuta en menos de 25 segundos. La capota también puede abrirse o cerrarse con el coche en movimiento a una velocidad máxima de 30 km/h.

Si sólo se ocupan los asientos delanteros, puede recurrirse opcionalmente a un deflector de formas optimizadas en el túnel de viento. Este deflector se monta tapando los asientos posteriores y es de una red muy densa tensada en un marco de barras de aluminio perfiladas y recubiertas con polvo sinterizado, unidas entre sí mediante escuadras y bisagras de material sintético. Plegándolo dos veces, cabe perfectamente en una bolsa que se guarda en el maletero.

Exterior sin ostentación.

El BMW Serie 6 Cabrio es uno de los automóviles más atractivos del mundo. La mayor potencia del BMW M6 Cabrio también se expresa en el diseño, lo que acentúa la belleza del diseño de este automóvil. Pero las ligeras modificaciones siempre son moderadas, exentas de cualquier afán de

ostentación, muy de acuerdo con el estilo que impera en los modelos M. Y los pequeños detalles que sí llaman la atención, no hacen más que subrayar el aplomo y la elegancia del coche. Ello significa que el BMW M6 Cabrio es fiel expresión de la filosofía de M, que le concede prioridad al rendimiento, al buen diseño y al placer de conducir. El BMW M6 Cabrio fascina por su estética dinámica, exclusiva e inconfundible y por sus extraordinarias prestaciones.

Los faros dobles, con la línea inferior ondulada, consiguen que el descapotable parezca aún más presto a lanzarse, una cualidad que de por sí ya tiene gracias a sus proporciones, con un ancho de 1.855 milímetros y una altura de apenas 1.377 milímetros. Los anillos luminosos que hacen las veces de luces de posición y los faros de luz de cruce y largas indican, sin lugar a dudas, que se trata de un BMW. Además, los faros le confieren una personalidad especial al coche, ya que parecen ojos con pupilas. Las luces intermitentes estrechas y alargadas que se extienden por encima de los faros hasta los pasos de rueda abombados, parecen ser las líneas superiores de los ojos.

El amplio faldón delantero, típico de los modelos M, tiene formas muy marcadas y está provisto de grandes entradas de aire para que el potente motor respire con holgura. Los flaps (las pequeñas pestañas aerodinámicas del faldón) consiguen reducir las fuerzas aerodinámicas ascendentes que actúan sobre el eje delantero. De esta manera, el coche mantiene su impecable estabilidad a altas velocidades.

Musculoso, deportivo y elegante.

Con sus 4.871 milímetros, el BMW M6 Cabrio es algo más de cinco centímetros más largo que el BMW 650i Cabrio. Esta mayor longitud se explica fundamentalmente por el faldón posterior optimizado aerodinámicamente. De esta manera, la silueta lateral del coche parece más estirada. Al igual que en el caso de la silueta lateral del coupé, el frontal tiene una línea ascendente casi vertical para luego continuar ascendiendo suavemente a lo largo del capó. El montante A, ligeramente desplazado hacia atrás y el ancho montante C le confieren al coche con la capota cerrada una estética deportiva y elegante. Las ventanas laterales completamente abatibles y que ni siquiera dejan visible el canto superior del cristal, consiguen que la silueta adquiera un toque de gran ligereza. La línea continúa hasta llegar hasta el corto alerón integrado en la tapa del maletero. Este alerón acentúa el diseño escultural de la zaga, algo que también consiguen los grupos ópticos posteriores que se prolongan hacia los lados. El canto superior de estas luces traseras está limitado por la línea de la cintura del coche, que con un suave arco dirigido hacia la parte inferior concluye con la forma en V del diseño lateral.

Sofisticación aerodinámica hasta en los más mínimos detalles.

Los marcados y aerodinámicos faldones laterales acentúan la imagen deportiva y dinámica del coche. Incluso la forma de los espejos retrovisores exteriores, diseñados según los resultados obtenidos en el túnel de viento, contribuyen a reducir las fuerzas ascendentes que actúan sobre el eje delantero. En la zaga, llaman la atención las cuatro salidas de escape. El difusor y los flaps que se encuentran en ambos lados, disminuyen las fuerzas ascendentes que actúan sobre el eje posterior. Adicionalmente, el difusor guía el flujo de aire refrigerante proveniente del diferencial.

En comparación con las unidades ópticas posteriores del BMW 650i Cabrio, las del BMW M6 Cabrio se encuentran ligeramente desplazadas hacia arriba y la matrícula está integrada en el faldón de la zaga. Gracias a las pestañas aerodinámicas, también los grupos ópticos posteriores contribuyen a mejorar las cualidades aerodinámicas del coche. Pero, antes que nada, consiguen mejorar la seguridad de modo muy eficiente. Las luces de freno de activación en dos fases previenen posibles choques en cadena, ya que al frenar con vehemencia aumenta la superficies luminosa. Así, el conductor que va detrás se percata mejor de la situación y también frena con mayor fuerza. La gran eficiencia de las demás luces en la parte trasera del coche se explica por el uso de diodos luminosos muy brillantes, de rápida respuesta, que no exigen de mantenimiento alguno y exentos de desgaste.

Calidad en vez de cantidad: óptima mezcla de materiales.

Las extraordinarias características dinámicas del BMW M6 Cabrio también se explican por la repartición equilibrada del peso. Además de aplicarse el método de «tailored rolled blanks», con el que es posible adaptar por tramos el grosor de las chapas según las necesidades en cada caso, se utilizan aluminio y materiales sintéticos, logrando así una combinación inteligente de materiales. Concretamente, la parte delantera de este coche el peso se ha optimizado con aluminio (GRAV, según las siglas en alemán) y pesa unos 45 kilogramos menos que la misma solución, pero de acero. Además, el apoyo que acoge al eje delantero y los amortiguadores, es de aleación de aluminio de fundición inyectada. Las puertas y el capó son de aluminio, las aletas delanteras son de termoplástico, la tapa del maletero y la tapa de la caja que acoge la capota son de plástico SMC (Sheet Moulding Compound). Los paragolpes son de material sintético reforzado con fibra de carbono. Estos componentes se fabrican exclusivamente en la planta de BMW de Landshut. El material trenzado se aplica por capas sobre un molde, se agrega resina y se deja endurecer. A continuación, se retira el molde. De este modo se obtiene un soporte hueco perfilado altamente resistente, que por sus cualidades y eficiencia es comparable con un soporte de acero o de aluminio.

La extraordinaria rigidez de este descapotable de cuatro asientos se debe a unas estructuras portantes especiales, incluyendo, por ejemplo, tirantes y soportes y, también, los así llamados elementos de duplicación de la resistencia de los umbrales. Adicionalmente se utilizan barras de refuerzo, especialmente concebidas para los bajos del BMW M6 Cabrio. Además, se reforzaron los tirantes y los soportes del eje delantero y del motor, para conseguir resultados aún mejores al optar por un estilo de conducción muy exigente. Estas medidas son más que suficientes para que el coche responda a sus características más dinámicas (teniendo en cuenta que el motor tiene 140 CV más que el propulsor del BMW 650i Cabrio). A fin de cuentas, la rigidez del descapotable de cuatro asientos es similar a la de un descapotable biplaza extremadamente rígido. Pero ello no solamente redundará en reacciones dinámicas más precisas, sino que, también, logra reducir las vibraciones y consigue un altísimo nivel de seguridad en caso de choques.

Considerando el peso en orden de marcha de 2.005 kilogramos (según UE), el BMW M6 Cabrio pesa 220 kilogramos más que el coupé M de altas prestaciones. Esta diferencia se explica casi exclusivamente por el techo. Aunque el BMW M6 Cabrio tiene una capota textil, también lleva un varillaje muy sólido y un motor eléctrico para su accionamiento. Pero el BMW M6 Cabrio apenas pesa 80 kilogramos más que el BMW 650i Cabrio. Los ingenieros de M lograron repartir de modo muy homogéneo el mayor peso del motor más potente, con lo que consiguieron un armonioso equilibrio. Por lo tanto, también el caso del BMW M6 Cabrio, el peso sobre los ejes se reparte casi exactamente por mitades.

Máxima seguridad, también en caso de volcar.

Disponiendo de una carrocería de estructura muy sólida, el BMW M6 Cabrio también satisface las expectativas más exigentes en relación con la seguridad pasiva. Las estructuras portantes extremadamente resistentes aprovechan de modo óptimo las zonas de deformación programada en la parte delantera y en la zaga del coche. La estructura delantera ha sido concebida para ofrecer la mejor protección posible a los ocupantes en caso de una colisión.

La utilización inteligente de una mezcla de materiales que incluye aceros de diversas calidades extremadamente resistentes, aluminio, termoplásticos y placas de materiales sintéticos mixtos moldeados y endurecidos con resina SMC (Sheet Moulding Compound), también tiene un efecto positivo en términos de seguridad. Concretamente, en las puertas hay dos tirantes de aluminio dispuestos en V, moldeados por extrusión, que evitan intrusiones en el habitáculo en caso de choques laterales.

El marco del parabrisas es de estructuras perfiladas obtenidas con el método de deformación mediante alta presión interior (IHU según las siglas en alemán) para que los perfiles resistan esfuerzos máximos de modo óptimo. Junto con los montantes A de acero altamente resistente y el sistema antivuelco detrás de los apoyacabezas de los asientos posteriores, se obtiene una estructura básica para proteger al máximo el habitáculo en caso de cualquier tipo de accidente. Los «tailored rolled blanks» en el soporte posterior, en los soportes de los asientos y en los largueros, aumentan la resistencia a los esfuerzos de las chapas laterales. Los aceros altamente resistentes aumentan la rigidez en la parte interior y central del bastidor lateral y en la prolongación de los umbrales. Además, el sistema antivuelco de barras de aleación de aluminio altamente resistente, cubre casi todo el ancho del coche. Este sistema incluye un travesaño macizo que acoge las barras antivuelco como tales, aumentando así la rigidez del coche junto con la chapa de separación entre el habitáculo y el maletero.

En caso de volcar, se activan en fracciones de segundo las barras antivuelco que salen del módulo que se encuentra detrás de los apoyacabezas de los asientos posteriores. Una vez activadas, las barras se bloquean en esa posición. El sistema es controlado por ASE (siglas en inglés de «electrónica avanzada de seguridad»). Este sistema activa preventivamente las barras antivuelco y los sensores de los cinturones de seguridad en función del ángulo de inclinación del coche y de los cambios que experimenta dicho ángulo. De esta manera se ofrece una protección fiable, incluso antes de que el coche se encuentre realmente en una situación de peligro. Si no se produce el vuelco, se desactivan los sensores de los cinturones y las barras antivuelco vuelven a sus posiciones iniciales.

ASE: protección óptima en el momento preciso.

Los cinturones de seguridad de los cuatro asientos están provistos de limitadores de tensión. Los cinturones integrados en los asientos delanteros disponen, adicionalmente, de pretensores. Los respaldos reforzados de los asientos delanteros logran desviar las fuerzas hacia los bajos del coche. El anclaje superior de los cinturones está unido a los apoyacabezas, por lo que los cinturones se amoldan perfectamente a la estatura de los ocupantes de los asientos. De esta manera, la geometría de los cinturones es óptima y, por lo tanto, la protección alcanza un nivel máximo.

Los airbag delanteros para el conductor y su acompañante se activan en dos fases, ya que su volumen varía en función de la fuerza del impacto. Los airbag laterales consiguen reducir el riesgo de sufrir daños físicos en la zona del tórax y de la cadera. Todos los sistemas de seguridad son asistidos por el innovador sistema inteligente de electrónica de seguridad

«Advanced safety Electronics» (ASE). ASE es una red de control de los airbag con conductores de fibra óptica que, mediante sus sensores, detecta exactamente el tipo de choque, con lo que activa de modo muy rápido los sistemas de retención que son necesarios en cada caso. El sistema se completa mediante la función de llamada de emergencia automática o manual BMW Assist.

Colores exteriores y equipamiento del habitáculo: exclusividad personalizada.

Los modelos M tienen tradicionalmente colores exteriores exclusivos. En el caso del BMW M6 Cabrio, el coche adquiere un toque estético muy especial con los colores M metalizados rojo Indianápolis, bronce Sepang, azul Interlagos y Silverstone. Además, también se ofrece la variante blanco Alpina. Pero el BMW M6 Cabrio también puede adquirirse en uno de los colores correspondientes a los modelos de la serie 6 de BMW, es decir, negro zafiro, gris plateado metalizado, azul Mónaco y gris Stratos. El logotipo M6 que se encuentra en las molduras embellecedoras laterales, en la zaga y en los listones iluminados de los umbrales de las puertas.

En el habitáculo del descapotable de cuatro plazas también predomina una distinguida elegancia. El BMW M6 Cabrio irradia aquella nobleza que exigen los amantes de los coches descapotables de carácter exclusivo, empezando por la amplitud de los asientos, pasando por lo espacioso del habitáculo y llegando hasta el selecto equipamiento de confort. Llama la atención la exclusividad de los materiales combinados con un gusto exquisito. El interior está determinado por superficies y líneas que expresan solidez y dinamismo. Las líneas largas y ligeramente curvas se extienden a lo largo de todas las superficies del coche, tanto en la consola central como también en la zona de los recubrimientos interiores de las puertas. De esta manera, el conductor y su acompañante están circundados de formas que se proyectan hacia delante. Por ello, la estética del habitáculo irradia el mismo dinamismo que expresa el exterior del coche. Las formas y los colores del habitáculo se prolongan hasta la caja que acoge la capota. Así, el BMW M6 Cabrio ofrece una imagen armoniosa en su conjunto.

Los asientos del BMW M6 Cabrio conjugan exclusividad con funcionalidad. El equipamiento ampliado de piel, ofrecido de serie, cumple tanto criterios de diseño como, también, de resistencia a las inclemencias del tiempo si la capota está abierta. El equipamiento de piel de calidad Merino exclusiva, que puede adquirirse en los colores negro, Silverstone y Sepang, incluye los asientos, la consola central, el fuelle del freno de mano, los recubrimientos de las puertas, los apoyabrazos y los parasoles. Detrás, los recubrimientos laterales también son de piel. La capota que exteriormente es de color negro

o gris basalto, tiene un recubrimiento de color negro en el interior. Otra peculiaridad de los modelos M está constituida por las exclusivas costuras visibles en todos los asientos y, además, por los apoyacabezas, que llevan el logotipo M.

Opcionalmente se puede optar por un equipamiento de piel aún más completo, que se ofrece en cinco colores diferentes. A los tres colores de serie se suman el rojo Indianápolis y el marrón natural Portland. En este equipamiento más completo, también el tablero de instrumentos, los montantes A, el listón superior del deflector en lo alto del marco del parabrisas, los parasoles, los interiores de las puertas, los laterales interiores posteriores y los mecanismos para cerrar la capota también están forrados de piel. Los listones y embellecedores del habitáculo pueden ser opcionalmente de color laca negra Piano o de madera noble Madeira o Carrara, o, también, en versión de fibra de carbono.

Asientos perfectos para la conducción deportiva.

Los asientos delanteros fueron optimizados especialmente para el BMW M6 Cabrio. En comparación con los asientos del BMW 650i Cabrio, fueron modificados los rellenos de espuma de los respaldos en la zona de los hombros. Ello tiene ventajas especialmente al conducir por carreteras reviradas a alta velocidad, ya que los asientos ofrecen una excelente sujeción lateral. Los asientos se pueden regular en el plano horizontal, vertical y, además, puede ajustarse la inclinación de la banqueta y del respaldo. Un apoyo lumbar de accionamiento eléctrico consigue aumentar aún más el confort y, además, facilita la adaptación del asiento al cuerpo. El sistema de cámaras de aire de regulación continua permite conseguir un ajuste especialmente ergonómico de los asientos, con el debido apoyo de la musculatura de la espalda para aliviar el esfuerzo que sufre la columna vertebral. La calefacción de tres niveles de los asientos calienta las superficies de la banqueta y del respaldo, incluyendo sus resaltes laterales.

Disfrutar de una conducción dinámica en cualquiera de los asientos.

Hasta cuatro personas pueden disfrutar de la conducción a bordo de un BMW M6 Cabrio. Y los ocupantes de los asientos posteriores pueden sentirse muy cómodos. Los asientos de piel de formas marcadamente ergonómicas, están separados por un apoyabrazos acolchado y tienen, también, excelentes cualidades de sujeción lateral. El acceso a cualquiera de los asientos traseros es muy sencillo gracias al sistema de desplazamiento de los asientos delanteros.

Al igual que en todos los modelos M, la batería y los componentes del sistema para solucionar pinchazos se encuentran en el maletero. Éste tiene un volumen de 300 litros, con lo que el BMW M6 Cabrio ofrece un espacio generoso. Una vez que se cierra la capota y se abate la caja que la acoge cuando está abierta, el volumen disponible en el maletero aumenta a 350 litros, por lo que caben perfectamente una maleta dura grande y otra pequeña o una maleta dura mediana y dos bolsas de golf de 46 pulgadas. Las cuatro argollas de amarre que se encuentran en el piso del maletero permiten fijar bultos de equipaje para que no estén sueltos en el maletero. El sistema de paso del maletero al habitáculo, que puede equiparse opcionalmente con una bolsa para objetos largos, permite llevar fácilmente dos pares de esquís de hasta 2,05 metros de largo o un snowboard. El maletero se abre con el mando a distancia o con una manilla que está integrada en el logotipo de BMW en la tapa del maletero.

También los vanos portaobjetos disponibles en el habitáculo son muy amplios. La guantera, por ejemplo, tiene un volumen de 4,8 litros, con lo que es más espaciosa que usualmente. Detrás de este compartimiento se monta el cambiador de CD y, además, allí se encuentran todos los fusibles del coche.

Instrumentos orientados hacia el conductor, con un toque de Fórmula 1.

El ergonómico tablero de instrumentos, que está orientado hacia el conductor, incluye todas las funciones esenciales con mandos repartidos entre el volante y las zonas cercanas a él. Los elementos de mando que activan funciones que también puede utilizar el acompañante, se encuentran en la zona de la consola central. Allí también está el botón de mando («Controller») del sistema iDrive, con el que se pueden seleccionar y regular las funciones de confort utilizando la pantalla («Control Display»). Este Controller tiene un diseño purista de aluminio, con lo que se diferencia ópticamente y al tacto de aquél utilizado en el BMW 650i Cabrio. En el Control Display aparecen las funciones que pueden activarse y ajustarse, y el menú se ha ampliado incluyendo las funciones del MDrive Management.

La iluminación y el indicador de la posición de la palanca selectora siempre están activos apenas se conecta la llave de encendido. Junto a la palanca selectora de la caja de cambios SMG se encuentran cuatro pulsadores para controlar las funciones Power, DSC, EDC y Drivelogic.

El velocímetro y el cuentarrevoluciones están circundados por anillos cromados. Las cifras son de color blanco sobre esferas negras y las manecillas resaltan por su color rojo, ya tradicional en los modelos M. La iluminación blanca circular de fondo siempre está encendida. Otro detalle típico de los

modelos M es el margen cambiante de la escala del cuentarrevoluciones. La zona de advertencia de color amarillo y la zona límite de color rojo cambian en función del margen recomendado de revoluciones, considerando la temperatura del aceite del motor. Ello significa que, también en el caso del BMW M6 Cabrio, cuando aumenta la temperatura del aceite, también crece la escala de revoluciones admisibles para aprovechar toda la potencia del motor. Tal como corresponde a un coche deportivo, entre el velocímetro y el cuentarrevoluciones se encuentran los chivatos, el indicador del nivel de aceite, el cuentakilómetros y, además, la pequeña pantalla de la caja de cambios secuencial SMG con indicación de la marcha que está puesta y de las funciones de Drivelogic.

La pantalla virtual Head-Up-Display (HUD) opcional ofrece al conductor diversas informaciones esenciales, colocándolas en el centro de su campo visual. La pantalla virtual HUD está estructurada de tal modo que el conductor puede elegir si prefiere ver las indicaciones estándar o si más bien desea ver las informaciones M específicas. La pantalla específica de M permite ver un cuentarrevoluciones de mayor tamaño que, además, indica con una luz de cambio de marcha (shift-light) cuándo debe cambiarse de marcha óptimamente. Esta función proviene de la Fórmula 1. Adicionalmente, en la pantalla aparecen siempre las informaciones sobre la marcha que está puesta y sobre la velocidad.

El volante M forrado de piel es la interface perfecta entre el conductor que gusta de la conducción deportiva y este coche de altas prestaciones. Con este volante, el conductor no solamente puede dirigir su coche con gran precisión, sino que, utilizando las teclas de funciones múltiples, también puede activar numerosas funciones de modo muy sencillo. Además, el volante también incluye las levas de la caja secuencial SMG, con lo que el conductor puede cambiar de marchas simplemente pulsándolas con los dedos. Ello significa que no tiene que retirar las manos del volante para hacerlo, lo que supone que se trata de una solución ergonómica que no solamente aumenta el placer de conducir, sino que, también, contribuye a elevar el nivel de seguridad en el tráfico vial.

La función MDrive es nueva y se activa con la tecla MDrive que se encuentra en el volante. Esta función permite al conductor transformar al comfortable descapotable en un coche deportivo de pura sangre y viceversa, simplemente pulsando una tecla. Utilizando el sistema MDrive, se activan los ajustes de los sistemas dinámicos que han sido previamente seleccionados con iDrive. Estos ajustes se refieren a la tecla Power, a SMG Drivelogic, al sistema de control dinámico de la estabilidad (DSC), al sistema de control electrónico de la amortiguación (EDC y, también, a la pantalla virtual Head-up-Display. Los ajustes se guardan también en las memorias de las llaves (Key-Memory-System).

El exclusivo equipamiento de serie del BMW M6 Cabrio es, de por sí, muy completo. Pero si el cliente desea individualizar aún más su coche, puede recurrir a la amplia gama de equipos opcionales de la serie 6 de BMW y del BMW M6 para equipar su automóvil según sus preferencias. Cabe mencionar de modo especial el sistema de luces de adaptación automática en curvas, con el que los faros se anticipan a la curva como por arte de magia, o el sistema de regulación de la velocidad. En el caso de la versión descapotable pueden adquirirse, además, diversos sistemas de audio especialmente adaptados a las peculiaridades del coche y, también, numerosos equipos de confort. Todos estos equipos resultan muy convincentes por su alto rendimiento y su avanzada tecnología, muy de acuerdo con el coche que los puede llevar.

3. Perfección: El chasis.



- **Chasis perfecto, típico de M.**
- **Gran confort y excelentes cualidades dinámicas.**
- **Diferencial M con bloqueo variable.**

Ningún otro descapotable de 2+2 asientos es tan versátil como el BMW M6 Cabrio, con el que se puede viajar relajadamente disfrutando de la brisa con la capota abierta, aunque también permite arañar segundos en vueltas rápidas. Por un lado, basta acariciar el acelerador para que salgan a relucir los genes deportivos del BMW M6, pero, por otro lado, este descapotable de cuatro plazas también brilla por sus cualidades de descapotable de lujo muy exclusivo y confortable.

La inigualable vivencia que se experimenta al volante de un BMW M6 Cabrio, está determinada por el confort y la suavidad del motor y, también, por el carácter francamente deportivo que sale a flote con pasmosa facilidad. En el tráfico cotidiano, el BMW M6 Cabrio se limita a insinuar sus cualidades altamente dinámicas. Su aplomo no deja lugar a dudas: tiene suficientes reservas, incluso cuando es conducido a altas velocidades, por lo que estar al mando del BMW M6 Cabrio siempre es algo muy especial. Esta versatilidad tan amplia se debe al ingenio de los especialistas de M GmbH en materia de chasis. Ellos lograron que el BMW M6 Cabrio disponga de un amplio margen dinámico, apropiado tanto para el exigente trazado clásico del circuito Nürburgring como para las carreteras reviradas de los Alpes, aunque, también, para ir con el gas a fondo en la recta final de cualquier circuito o para pasearse tranquilamente por el largo bulevar La Croisette.

Reglaje magistral del chasis.

El reglaje de la suspensión, de la amortiguación y de las estabilizadoras fue concebido de tal manera que los ocupantes puedan conocer las cualidades francamente deportivas que distinguen a la versión coupé, y también para que disfruten de una conducción relajada y tranquila. Ello significó compaginar criterios, en realidad, opuestos. Por un lado, el imponente rendimiento del coche exige una suspensión bastante dura, pero para pasear tranquilamente es necesaria más bien una suspensión de reglaje confortable. El chasis del BMW M6 Cabrio es capaz de ofrecer ambas cosas. Mientras que al conducir deportivamente siempre mantiene informado al conductor sobre las condiciones dinámicas del coche, cuando se opta por un estilo de conducción relajado, el suave contacto con la calzada se transforma en un deleite.

En términos generales se puede constatar que el BMW M6 Cabrio es una obra de arte de reglaje de chasis, ya que la suspensión puede ser lo suficientemente dura como para transmitir sus 507 CV sobre el asfalto y, a la vez, puede ser lo suficientemente suave como para estar a la altura de lo que se exige de un descapotable de gran lujo de cuatro plazas.

Además, el chasis es el más ligero de su segmento. Éste es un factor importante, ya que el descapotable inevitablemente pesa 220 kilogramos más que el coupé con su carrocería cerrada de materiales ligeros. Pero el peso adicional pudo colocarse en zonas que no inciden negativamente en el dinamismo del coche. Al concebir el BMW M6 Cabrio, los ingenieros de M consiguieron que el centro de gravedad sea más bajo que en el caso del coupé. Gracias a la configuración del varillaje de la capota y del motor eléctrico necesario para su accionamiento, el peso se desplaza hacia atrás. De esta manera, el 49,8 por ciento del peso total del coche descansa sobre el eje posterior. Además, también impresiona la relación peso/potencia. De acuerdo con los cálculos realizados según la norma DIN, el BMW M6 Cabrio tiene una relación de 3,8 kg/CV. Por ello, en el circuito clásico Nürburgring, en el que M prueba todos sus coches, este modelo descapotable es capaz de hacer vueltas rápidas muy similares a las del coupé.

Sin embargo, en el tráfico cotidiano, el BMW M6 Cabrio da la sensación de adherirse a la calzada con más soltura. El chasis filtra todas las irregularidades del asfalto, no sintiéndose los golpes duros y cortos. El conductor sólo se percató de lo que es importante para reaccionar correctamente en cada situación. En resumen, este descapotable resulta convincente sobre cualquier tipo de calzada y ofrece un alto nivel de confort. El conductor disfruta de un coche que permite ejecutar maniobras extremadamente precisas y, al mismo tiempo, goza de un confort excepcional.

Poca masa, gran rigidez, maniobrabilidad muy precisa.

El eje delantero de dos articulaciones y columnas telescópicas del BMW M6 Cabrio es completamente de aluminio, exceptuando algunos pocos elementos sometidos a grandes esfuerzos, como las barras de acoplamiento, los cojinetes de las ruedas o las rótulas. El soporte del eje delantero en forma de U acoge al mecanismo de la dirección, la estabilizadora, las barras transversales y los tirantes. El soporte de aluminio del eje delantero tiene una rigidez máxima, lo que redundó en respuestas especialmente precisas. Esta geometría tiene unas entradas NACA, tal como se utilizan en la competición automovilística o en aeronáutica. Con ellas, el aire de refrigeración se guía, entre otros, hacia la caja de cambios, sin que por ello se afecte la aerodinámica de los bajos. Las entradas de aire en forma de ranuras que se

van estrechando uniformemente con el fin de aumentar el flujo de aire, fueron concebidas originalmente para la aeronáutica y llevan su nombre por el National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), una organización predecesora de la NASA.

Servotronic con dos mapas característicos.

El sistema de la dirección del superdeportivo BMW M6 Cabrio es capaz de satisfacer las expectativas más exigentes. La Servotronic regula la servodirección mediante mapas característicos en función de la velocidad y las revoluciones del motor. De este modo se obtiene un efecto de dirección asistida para maniobrar fácilmente el coche a velocidades muy bajas y, a la vez, para mantener imperturbable el coche a gran velocidad. En estas condiciones, resulta muy sencillo aparcar el coche. Al conducir a altas velocidades, el sistema evita que un volantazo hecho para esquivar algún obstáculo redunde en la pérdida de control del coche.

Gracias a los dos mapas característicos de la Servotronic, que dependen de la modalidad EDC seleccionada, la sensación que se tiene al volante siempre es la misma. Aún así, activando el mapa característico deportivo, la dirección es muy directa, con lo que el conductor siempre recibe informaciones muy concretas y precisas sobre el estado dinámico del coche. Con el otro mapa característico se da preferencia a un ajuste más confortable, apropiado para viajar con la capota abierta.

Eje posterior de reglaje óptimo y de construcción ligera inteligente.

El eje posterior integral IV también es casi completamente de aluminio y es ejemplar en relación con la fidelidad de la trayectoria y el confort. Con las ranuras de refrigeración en la tapa del diferencial, se reducen las temperaturas pico en hasta 15 °C en comparación con una caja convencional. De esta manera disminuye considerablemente el esfuerzo térmico al que se someten las piezas. El diferencial está unido a la caja de cambios secuencial SMG mediante un eje articulado de dos partes, dotado de un disco Hardy delante, articulación homocinética detrás y apoyo central. Los árboles secundarios son tubos ligeros y resistentes a la torsión, con el fin optimizar el peso.

Diferencial M con bloqueo variable, para mayor seguridad y disfrutar más de la conducción.

El eje posterior está dotado de un diferencial M con bloqueo variable. En caso necesario se produce un bloqueo completo, lo que aumenta la estabilidad y la tracción, especialmente al acelerar saliendo de las curvas. El bloqueo es completo cuando, por ejemplo, una rueda amenaza con patinar. Los conductores que prefieren un estilo deportivo, saben apreciar el bloqueo

del diferencial, ya que subraya las cualidades positivas de la tracción trasera al conducir sobre calzadas con coeficiente de fricción relativamente alto. El sistema variable del bloqueo del diferencial M contribuye a aumentar la seguridad y el placer de conducir.

En el caso de los sistemas de bloqueo del diferencial convencionales, el momento de tracción transmitido depende del momento que es capaz de aplicar la rueda del lado de la calzada con menor coeficiente de fricción. Las calzadas cubiertas de nieve, gravilla o hielo limitan considerablemente la capacidad de tracción. El sistema de diferencial M de bloqueo variable con detección de giro, es capaz de ofrecer una ventaja de tracción decisiva y, en casos extremos, consigue transmitir todo el par a la rueda que tiene mayor capacidad de tracción. Por ello, el BMW M6 Cabrio es un automóvil de excelentes cualidades en invierno. El diferencial M con bloque variable genera de inmediato un mayor momento de bloqueo al aumentar la diferencia de giro de las ruedas. Así, la rueda de menor tracción (por ejemplo, la rueda interior en una curva cerrada) ya no provoca una reducción de todo el par cuando el sistema evita que empiece a patinar. El efecto de bloqueo se regula más bien en función de cada situación específica, con lo que siempre se mantiene la capacidad de impulsión.

La configuración M del sistema DSC ofrece más seguridad.

El chasis de cualquier modelo de BMW ofrece el dinamismo y la seguridad necesarios en cualquier situación cotidiana. En caso de situaciones excepcionales al borde de lo que dicta la física, interviene el sistema de BMW de regulación dinámica de la estabilidad DSC para optimizar las condiciones dinámicas del coche. El DSC controla el estado del automóvil en todo momento. Cuando procede, interviene en el sistema de gestión del motor y, si es necesario, reduce el par o activa el freno de la rueda que corresponda. De esta manera, el DSC aumenta el nivel de seguridad al conducir, por ejemplo cuando el asfalto está resbaladizo, al efectuar maniobras repentinas para esquivar algún obstáculo o cuando el coche empieza a perder estabilidad en una curva.

En el caso del BMW M6 Cabrio, el DSC se ajusta a las características específicas del coche, determinadas por su peso y su centro de gravedad. Adicionalmente incluye una configuración M especial, con la que es posible recurrir con MDrive a programas dinámicos definidos previamente. Mientras que el primer nivel del DSC corresponde, básicamente, a aquél del BMW 650i Cabrio, el nivel M Dynamic Mode (MDM) es más apropiado para una conducción decididamente deportiva. Esta exclusiva función adicional activa un nivel dinámico complementario, ya que con MDM el conductor no tiene más que pulsar la tecla MDrive que se encuentra en el

volante para aprovechar al máximo las aceleraciones longitudinales y laterales que admite el coche. Quien activa esta opción, efectivamente puede llegar hasta los límites que únicamente dicta la física. Con esta modalidad, el DSC sólo interviene en situaciones límite, con lo que el conductor puede girar el volante en sentido contrario dentro del margen máximo aún controlable. Un indicador en el tablero de instrumentos le avisa al conductor si está activa la función M Dynamic. Además, el conductor puede desconectar completamente la función DSC, como es usual en todos los modelos de BMW.

La tecla «Power» controla las características del motor según sea necesario.

El BMW M6 Cabrio se distingue por permitir una conducción rápida y, a la vez, relajada. Con frecuencia, el conductor no necesita toda la potencia del V10 para disfrutar al volante. Por ello, cuando se pone en marcha el motor, se activa automáticamente el programa P400, más confortable, con el que es posible disponer de 400 CV de potencia del motor. Al pulsar una de las teclas «Power» que se encuentran en el volante y en la consola de la palanca de cambios, el motor de diez cilindros puede entregar toda su potencia de 507 CV. De esta manera cambia la cinemática del pedal del acelerador, siendo más rápida la respuesta. Estando activos el programa P500 y el programa P500-Sport, el conductor puede dar rienda suelta a sus ambiciones automovilísticas deportivas.

EDC: regulación desde dura y deportiva hasta confortable.

El sistema de control electrónico de la amortiguación (EDC) es un sistema de control electrónico de regulación continua de la amortiguación que permite al conductor elegir entre tres programas (amortiguación confortable, mediana o deportiva), utilizando tecla MDrive. En comparación con el BMW M6 Coupé, el margen de la regulación de la amortiguación es más amplio en la zona de ajuste más confortable, acentuándose así el carácter lujoso del descapotable. Pero activando el programa deportivo, las características del chasis corresponden a aquellas del coupé. Otra ventaja del sistema EDC consiste en que los movimientos de la carrocería son siempre mínimos e iguales durante toda la vida útil del coche y sin importar la carga que lleva.

Frenos de alto rendimiento, como los de un coche de carreras.

Considerando la enorme potencia del BMW M6 Cabrio, su sistema de frenos es de alto rendimiento, con discos compuestos de óptimo bajo peso, provenientes del deporte de competición automovilística. Los discos de las ruedas delanteras son de 374 x 36 milímetros, mientras que los de las ruedas traseras son de 370 x 24 milímetros. Con los frenos de disco con pinzas flotantes de dos émbolos de aluminio, se reducen las masas no amortiguadas, aumentando así tanto la agilidad como, también, la seguridad y el confort.

El sistema de frenos del coche permite obtener resultados impresionantes: para frenar desde 100 km/h, el BMW M6 Cabrio apenas necesita 36 metros y para detenerlo desde 200 km/h, el recorrido de frenado es inferior a 140 metros.

La constancia de la eficiencia de los frenos se controla mediante el sistema de vigilancia de desgaste de las pastillas. Un sensor detecta en determinados puntos de medición el desgaste de las pastillas y transmite los datos a la unidad de control del sistema DSC. Esta unidad procesa los datos del desgaste real de las pastillas y, considerando el estilo de conducción, pronostica el kilometraje hasta su sustitución. Esta información se aprovecha en el sistema Condition Based Service (CBS) que propone fechas lógicas para efectuar el servicio de mantenimiento.

Las llantas: menos peso, excelente diseño.

El BMW M6 Cabrio lleva llantas de grandes dimensiones, lo que también es necesario debido al gran diámetro de los discos de freno. El descapotable lleva de serie llantas de aluminio forjado de 19 pulgadas. Con sus cinco radios perfilados dobles, las llantas no solamente tienen un diseño muy fino, sino también son 1,8 kilogramos más ligeras que una llanta de fundición de aluminio de tipo convencional. El descapotable también puede ser equipado opcionalmente con las llantas de aluminio de radios del BMW M5.

Al conducir sobre asfalto mojado o seco, los neumáticos de 255/40 ZR 19 (delante) y de 285/35 ZR 19 (detrás) son apropiados para soportar con precisión las grandes fuerzas laterales y longitudinales. A pesar de sus características confortables, los neumáticos siempre mantienen informado al conductor para que éste pueda acercarse a los límites que dicta la física.

Prescindir de la rueda de repuesto con el sistema de seguridad en caso de pinchazo.

El sistema de seguridad en caso de pinchazo consiste en el indicador de pinchazos (RPA) y el M Mobility System (MMS). Este sistema avisa al conductor óptica y acústicamente si la presión de uno o varios neumáticos baja paulatinamente o de modo repentino. Gracias al diseño especial de la garganta de las llantas, un neumático sin presión no se desprende de la llanta, de modo que siempre se puede detener el coche con seguridad.

El sistema M Mobility se guarda en el maletero del BMW M6 Cabrio, donde ocupa muy poco espacio. Con este kit es posible reparar orificios de hasta seis milímetros en los neumáticos. Ello significa que permite solucionar casi cualquier pinchazo sin tener que cambiar necesariamente la rueda. Por lo tanto, fue posible renunciar a una rueda de repuesto o de emergencia, con lo que se consiguió ahorrar más de 20 kilogramos de peso.

4. Soltura fascinante: El propulsor.



- **Motor V10 de altas revoluciones.**
- **Caja de cambios secuencial SMG de siete marchas.**
- **Tecnología de Fórmula 1 para el tráfico normal.**

El motor de diez cilindros de BMW M GmbH es el propulsor más fascinante que jamás se montó en un descapotable de cuatro asientos fabricado de serie. A fin de cuentas, se trata de un motor que se basa en el propulsor de diez cilindros utilizado por BMW en la Fórmula 1 hasta que se produjo el cambio de reglamento en 2006, es decir, el motor que fue considerado el más potente de la categoría reina de la competición automovilística. El V10 del BMW M6 Cabrio y el propulsor de F1 no solamente tienen en común la cantidad de cilindros, sino también el concepto técnico de altas revoluciones. Este principio de funcionamiento permite alcanzar una aceleración enorme y es característico en todos los motores atmosféricos de altas prestaciones de BMW M GmbH. Este propulsor tiene diez cilindros, 5.000 cc y 507 CV (373 kW), su par motor es de 520 Nm y gira hasta 8.250 r.p.m. Estos datos son, de por sí, impresionantes, pero causan verdadero entusiasmo cuando se experimentan sobre el asfalto. Basta acariciar el pedal del acelerador para que el motor del BMW M6 Cabrio saque a relucir sus dotes deportivas y para disfrutar de un sonido que se asemeja al del propulsor de Fórmula 1 de la temporada anterior.

La tecnología de la Fórmula 1 para el tráfico normal.

BMW M tradicionalmente ha optado por motores de altas revoluciones, que consiguen una mayor potencia al subir las revoluciones. Y el motor V10 llega a niveles de revoluciones que antes eran considerados inalcanzables en motores de serie debido a los esfuerzos que deben soportar los materiales. Si el cigüeñal gira a 8.000 r.p.m., cada uno de los diez pistones recorre un trayecto de aproximadamente 20 metros cada segundo, casi tanto como los pistones de un motor de Fórmula 1. Pero un motor M tiene que durar lo que dura el automóvil, en cualquier región climática, en cualquier tipo de tráfico y con conductores de estilos muy variados.

El concepto de altas revoluciones alberga ventajas decisivas: por un lado, se obtiene una potencia específica de 101 CV por 1.000 cc, nivel propio de coches de competición, ya que los 507 CV (373 kW) provienen de una cilindrada relativamente pequeña de 4.999 cc; por otro lado, el motor es más compacto, por lo que pesa menos. Concretamente, este propulsor de

altas prestaciones apenas pesa 240 kilogramos. A diferencia de otros motores de similar potencia, pero de otro tipo, el motor de M de altas revoluciones permite la utilización de un grupo propulsor más ligero y una caja de relaciones más cortas. En resumen, con esta solución tienen que acelerarse pesos y masas menores. Estas ventajas redundan directamente en el extraordinario dinamismo del BMW M6 Cabrio. La impresionante capacidad de aceleración es el resultado del gran par motor a altas revoluciones y de las relaciones de la caja de cambios. El V10 de altas revoluciones es más apropiado que otros motores para optimizar las relaciones de la caja de cambios y del diferencial, obteniéndose así una fuerza de impulsión sensacional en las ruedas de tracción.

El motor tiene reservas de sobra con su par motor de 520 Nm a 6.100 r.p.m. Ya a partir de 3.500 r.p.m. entrega un par de 450 Nm. En un margen muy amplio de 5.500 r.p.m. se dispone del 80 por ciento del par máximo. Estos datos son excepcionales, incluso para un motor de carácter deportivo, y el conductor se beneficia mucho de estas características, ya que el BMW M6 Cabrio resulta convincente, tanto forzando la conducción como paseando relajadamente disfrutando del paisaje. Y los datos así lo confirman: el BMW M6 Cabrio detiene el cronómetro en apenas 4,8 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h, cruza la marca de los 1.000 metros transcurridos tan sólo 22,9 segundos y tiene una capacidad de recuperación de 4,7 segundos al subir de 80 a 120 km/h estando puesta la cuarta marcha.

Diez cilindros, el concepto deportivo ideal.

Considerando las dimensiones y la cantidad de piezas, el motor de diez cilindros es óptimo. Además, ya que cada cilindro tiene 500 cc, se obtienen las dimensiones ideales para unas cámaras de combustión altamente eficientes. En el caso del motor M de diez cilindros, el ángulo entre las bancadas de cinco cilindros es de 90 grados y el desfase es de 17 mm, por lo que el propulsor es especialmente compacto. Se optó por un ángulo de 90 grados porque ofrece ventajas en términos de supresión de vibraciones y compensación de masas, resolviéndose así de modo óptimo el antagonismo entre mínimas vibraciones y solidez de las piezas.

Las altas revoluciones, las elevadas presiones en la cámara de combustión y las altas temperaturas significan esfuerzos extremos para el bloque de cilindros. Por lo tanto, los ingenieros lo diseñaron de modo especialmente compacto y extraordinariamente resistente a deformaciones torsionales, utilizando un cárter de cigüeñal. El cigüeñal, extremadamente rígido y sometido a un proceso de equilibrado de precisión, es de acero altamente resistente, tiene seis apoyos y pesa tan sólo 21,8 kilogramos. Los pistones

son de una aleación fundida de aluminio termorresistente y tienen un tratamiento férrico superficial. Tan sólo pesan 481,7 gramos, incluyendo el bulón y los segmentos. El peso de las bielas trapezoidales de acero altamente resistente también es mínimo.

Las culatas de aluminio de una sola pieza tienen cuatro válvulas por cilindro, una solución ya típica en BMW. El accionamiento de las válvulas está a cargo de taqués esféricos con compensación hidráulica de la holgura de las válvulas (HVA, según las siglas en alemán). Los vástagos de las válvulas de admisión son muy delgados ya que tienen un diámetro de cinco milímetros, de modo que casi no interfieren en el flujo que se produce en el conducto de admisión.

El sistema de flujo transversal de refrigeración garantiza una distribución homogénea de la temperatura en la culata, reduce los picos de temperatura en las zonas críticas y minimiza las pérdidas de presión en el sistema de refrigeración. Cada cilindro está circundado homogéneamente de la cantidad óptima de líquido refrigerante. Para conseguirlo, el líquido fluye transversalmente desde el bloque de cilindros por el lado de escape a través de la culata y por el lado de la admisión hacia el termostato y el radiador.

Alimentación fiable del aceite, también en curvas trazadas a gran velocidad.

En el caso de la versión descapotable del BMW M6, el motor V10 permite que el coche tenga prestaciones extraordinarias. Teniendo en cuenta las fuerzas de aceleración longitudinal y lateral que surgen en estas condiciones, la fuerza centrífuga provoca que el aceite lubricante sea presionado fuertemente en dirección a la bancada que se encuentra en el lado exterior de las curvas, por lo que podría faltar aceite en el cárter. A partir de una fuerza lateral de 0,6g, se aspira aceite proveniente de la culata del lado exterior de la curva, para dirigirlo hacia el depósito de aceite en el cárter. Al frenar con mucha fuerza, podría interrumpirse el flujo en el circuito de retorno de aceite. El «sistema de cárter casi-seco» con dos depósitos de aceite, uno pequeño delante del soporte del eje delantero y otro grande detrás, evita este peligro. Una bomba de retorno que se encarga de aspirar el aceite del depósito delantero para transportarlo al depósito posterior.

Doble VANOS de alta presión y mariposas individuales.

El sistema de control variable del árbol de levas «doble VANOS» se ocupa de una adaptación perfecta al cambio de solicitudes con tiempos de regulación extremadamente cortos. En la práctica, esta solución ofrece las siguientes ventajas para el conductor: más potencia, mejor recorrido de la curva del par motor, respuesta óptima, menos consumo y gases de escape menos contaminantes.

Tal como es usual en la competición automovilística, cada cilindro tiene su propia mariposa y la regulación electrónica está a cargo de un actuador eléctrico en cada bancada. Este sistema tiene una mecánica sumamente sofisticada, pero no existe un sistema mejor si se quiere obtener una respuesta realmente rápida del motor. Para que, por un lado, sea posible que el motor reaccione suavemente a bajas revoluciones y, por el otro, para que entregue mucha potencia al acelerar con fuerza, las mariposas se accionan eléctricamente. Para ello, se detecta la posición del acelerador mediante sensores.

Hasta que se abren completamente las mariposas transcurren apenas 120 milésimas de segundo, es decir, más o menos el tiempo que necesita un conductor experimentado para pisar el acelerador a fondo. Así, el conductor nota que la reacción de su coche es inmediata. Además, el sistema de accionamiento electrónico de las mariposas permite que los pasos de deceleración a media carga y viceversa, sean armoniosos.

El motor V10 obtiene el aire que necesita de dos colectores y a través de diez embudos de aspiración de aerodinámica optimizada. El colector y los embudos son de material compuesto ligero que contiene un 30 por ciento de fibra de vidrio.

Sistema de escape doble de acero inoxidable.

Aunque el lado de admisión es fundamental para el excelente rendimiento del motor, no debe pasarse por alto la importancia de lado de escape. Los dos colectores de 5 en 1 de acero inoxidable son el resultado de sofisticados cálculos, habiéndose así conseguido que su longitud sea la misma. Los tubos de acero inoxidable sin costuras de soldadura se fabrican según el método de deformación por aplicación de alta presión interior (IHU, según las siglas en alemán) de hasta 800 bar, por lo que el diámetro interior de los tubos es muy preciso. Además, el grosor del acero de los colectores es de tan sólo aproximadamente 0,8 mm, otra evidencia del esmero puesto por los ingenieros en los más mínimos detalles.

El sistema de escape del BMW M6 Cabrio es doble hasta los silenciosos; detrás de ellos, los gases salen al exterior a través de cuatro salidas de escape, una configuración ya característica en los modelos M. En total, cuatro catalizadores de recubrimiento trimetálico se ocupan de descontaminar los gases del motor de diez cilindros en concordancia con los criterios definidos en la norma UE4.

Unidad de control del motor, única en todo el mundo.

Considerando las altas revoluciones del motor y teniendo en cuenta la cantidad de tareas de control y regulación, la unidad de control tiene que ser especialmente eficiente. Por ello, la unidad dispone de tres procesadores de 32 bit que pueden ejecutar 200 millones de operaciones individuales por segundo. La centralita calcula para cada cilindro y para cada ciclo, el punto de encendido óptimo, el llenado ideal de la cámara de combustión, la cantidad a inyectar y el momento de la inyección. Al mismo tiempo se calcula y ajusta el ángulo óptimo del árbol de levas y, además, la posición de cada una de las mariposas individuales.

Mediante la tecla «Power», el conductor puede activar un programa deportivo que aprovecha toda la potencia. Para ello se activa un mapa característico más progresivo que incide en el recorrido del pedal del acelerador y en la apertura de las mariposas y que, a través de la centralita del motor, redunda en una respuesta más rápida. Con MDrive es posible configurar y activar el cambio de programas.

La regulación electrónica de las mariposas respeta la voluntad del conductor, expresada a través de la posición del pedal del acelerador. La unidad de control ejecuta los ajustes necesarios, considerando los momentos de fuerza de los accesorios, por ejemplo del compresor del climatizador o del alternador. Además, se consideran otras funciones, como la regulación del ralentí, la descontaminación de los gases de escape y la detonación, para coordinarlas de modo apropiado. Adicionalmente, se produce una coordinación con los momentos máximos o mínimos del sistema de control dinámico de la estabilidad (DSC) y del sistema de regulación del momento de arrastre del motor (MSR). Además, la centralita también asume funciones de diagnóstico y de control de los periféricos.

La tecnología de flujo iónico, una guinda en materia de control del motor.

Una de las guindas más resaltantes de la unidad de control del motor es la tecnología de flujo iónico, especialmente concebida para la detección de la detonación. Bajo detonación se entiende la explosión por presión del combustible en el cilindro, una situación que debe evitarse. La tecnología de flujo iónico no solamente permite detectar y evitar la detonación en cada cilindro, sino que también consigue controlar la calidad del encendido y, por tanto, detectar posibles fallos de encendido. Los datos son transmitidos a la unidad de control del motor, donde se procesan. En caso necesario, la unidad de control interviene selectivamente en cada cilindro, por ejemplo para adaptar de modo ideal el punto de encendido al proceso de combustión, recurriendo para ello a la regulación de detonación. La doble función que asumen las bujías también simplifica el diagnóstico necesario para realizar trabajos de reparación y mantenimiento.

La pareja ideal de la gran potencia: la caja de cambios secuencial SMG de siete marchas.

La idea de un motor de altas revoluciones consiste en que el par se transforme de modo óptimo en fuerza de impulsión mediante una caja de cambios de relaciones cortas. La caja secuencial M (SMG) de siete marchas y función Drivelogic es ideal para que el BMW M6 Cabrio sea capaz de aplicar con máxima eficiencia la potencia del motor en las ruedas de tracción. Esta caja permite cambiar de marchas de modo muy rápido manualmente con las levas, aunque también ofrece la posibilidad de circular tranquilamente activando la modalidad de cambio automático.

Las marchas de la caja secuencial SMG de siete velocidades se cambian utilizando la palanca selectora que se encuentra en la consola central o las levas del volante. Además, el conductor no tiene que pisar un embrague. Al cambiar de marchas, incluso puede seguir pisando el acelerador. Al bajar de marchas, el motor automáticamente da un toque al acelerador. Los cambios de marcha se producen de forma muy fluida, mucho más rápidamente; incluso pilotos experimentados no podrían hacerlo en menos tiempo con una caja manual. Así, ya casi no se perciben las inevitables interrupciones del flujo de la fuerza que se producen al cambiar de marchas. De esta manera, aumenta el placer de cambiar de marcha.

Pero cambiar de marchas con la caja secuencial SMG también significa conducir con mayor seguridad. Los cambios siempre se realizan a la misma velocidad y con la misma precisión, con lo que la operación es completamente reproducible. Así, el conductor ya no tiene que concentrarse tanto en elegir la marcha óptima en cada caso. Por ello, con la caja secuencial SMG se conduce de modo más preciso, seguro y relajado.

Drivelogic: el conductor determina las características de la caja secuencial SMG.

La función Drivelogic de la caja SMG ofrece al conductor en total once opciones para definir las características del cambio de marchas en función de sus preferencias. En principio, estos programas de conducción se diferencian entre sí por la modificación del tiempo necesario para realizar la operación de cambio de marcha. Cuanto más altos son el número del programa, las revoluciones y la solicitud a las que se produce el cambio, tanto menor es el tiempo necesario para esta operación. Seis de las once opciones de cambio puede preseleccionarse estando activa la modalidad de cambio manual (modalidad S). Sus características abarcan desde una opción confortable y equilibrada hasta una opción francamente deportiva. En la modalidad S, el conductor siempre cambia de marchas manualmente. Única excepción: la función Launch Control, disponible en la modalidad S. Se trata de un

complemento que se suma al programa S6, preferido por los puristas de la conducción deportiva. El Launch Control permite aprovechar al máximo la capacidad de aceleración del coche. El conductor no tiene que ocuparse de cambiar de marchas hasta alcanzar la velocidad punta, porque la caja se ocupa de ello automáticamente hasta poco antes de alcanzar las revoluciones máximas en cada una de las siete marchas. El conductor siempre recibe la información sobre la marcha que está puesta en cada momento.

Cinco de las once opciones de Drivelogic pueden activarse en la así llamada modalidad automatizada (modalidad D). En esta modalidad D, la caja de cambios cambia las siete de marchas de modo automático. Ello sucede en función del programa elegido, de la situación del tráfico, de la velocidad y de la posición del pedal del acelerador. Los programas activables en la modalidad D también se diferencian entre sí por el mayor o menor dinamismo de la operación de cambio de marchas.

Pero el conductor también puede incidir en el cambio automático en modalidad «D» retirando ligeramente el pie del acelerador para determinar él mismo el momento del cambio a una marcha superior. Y viceversa: pisando a fondo el acelerador provoca que la caja baje de marchas. Tanto en la modalidad S como en la modalidad D, la caja pone la primera marcha al detener el coche. Para seguir conduciendo, no hay más que pisar el acelerador.

Diversas funciones especiales aumentan la seguridad y el confort.

La caja de cambios secuencial de siete marchas SMG no solamente ayuda al conductor para que pueda conducir de modo francamente deportivo, sino que también ofrece una serie de funciones de seguridad. Por ejemplo, al bajar de marchas sobre calzadas resbaladizas, desembraga rápidamente para que el coche no derrape repentinamente debido al momento de arrastre que actúa sobre las ruedas motrices.

El sistema de detección de conducción en cuesta logra modificar los puntos de cambio de marcha al conducir cuesta arriba o abajo. Ello significa que, subiendo por una cuesta, se evita que la caja cambie de marchas constantemente. Bajando, se mantiene puesta la marcha inferior durante más tiempo, con el fin de aprovechar el efecto de frenado del motor. Estando puesta la modalidad D, el sistema selecciona la marcha en función del ángulo de la cuesta.

Datos técnicos. BMW M6 Cabrio.

Carrocería		M6 Cabrio
Puertas/Asientos		2/2+2
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	4.871/1.855/1.377
Distancia entre ejes	mm	2.781
Distancia entre ruedas delante/detrás	mm	1.567/1.584
Radio de giro	m	12,5
Capacidad del depósito	aprox l	70
Sistema de refr. incl. calef.	l	15
Aceite del motor	l	13
Aceite de la caja de cambios	l	2,6
Aceite del diferencial, eje posterior	l	1,2
Peso según UE ¹	kg	2005
Carga útil según DIN	kg	450
Peso total admisible según DIN	kg	2.380
Carga admisible sobre ejes delante/detrás	kg	1.120/1.290
Peso admisible de remolque ²		
con freno (12%)/sin freno	kg	–
Cargas admisibles techo/gancho	kg	–
Volumen del maletero según DIN	l	300–350
Coefficiente aerodinámico	c _x x A	0,731
Motor		
Tipo/Cilindros/Válvulas		V/10/4
Unidad de control del motor		MS S65
Cilindrada	cc	4.999
Diámetro/Carrera	mm	92,0/75,2
Compresión	:1	12,0 : 1
Combustible	RON	95–98
Potencia	kW/CV	373/507
a revoluciones	r.p.m.	7.750
Par motor	Nm	520
a revoluciones	r.p.m.	6.100
Sistema eléctrico		
Batería / Lugar de montaje	Ah/–	90/Maletero
Alternador	A/W	170/2.380
Chasis		
Suspensión delantera		Columnas telescópicas con brazos inferiores oblicuos y barra estabilizadora; Eje de pivote ligeramente positivo, compensación de fuerzas laterales y de hundimiento en frenada
Suspensión trasera		Eje integral de aluminio con un trapecio inferior y dos brazos superiores Compensación de extensión en frenada y de compresión en aceleración
Frenos delanteros		Frenos autoventilados de discos compuestos, de dos bombines y pinza flotante
Diámetro	mm	374 x 36, autoventilados y perforados
Frenos posteriores		Frenos de discos compuestos de un bombín
Diámetro	mm	370 x 24, autoventilados y perforados
Sistemas de estabilización		ABS, CBC, DSC; diferencial M con bloqueo variable
Dirección		De cremallera, asistida hidráulicamente y con Servotronic
Relación total de la dirección	: 1	13,0
Tipo de caja de cambios		SMG III
Desarrollos de la caja I	: 1	3,985
II	: 1	2,652
III	: 1	1,806
IV	: 1	1,392
V	: 1	1,159
VI	: 1	1,000
VII	: 1	0,833
R	: 1	3,985
Relación del diferencial	: 1	3,620
Neumáticos delante/detrás		255/40 ZR19/285/35 ZR19
Llantas delante/detrás		8,5J x 19 EH 2 IS 12 Al forjado/9,5J x 19 EH 2 IS 17 Al forjado
Prestaciones		
Relación peso/potencia según DIN	kg/kW	5,2
Relación potencia por 1000 cc	kW/l	74,6
Aceleración 0–100 km/h	s	4,8
0–1000 m	s	22,9
en cuarta 80–120 km/h	s	4,7
Velocidad máxima	km/h	250 ³
Consumo según ciclo UE		
Urbano	l/100 km	22,8
Interurbano	l/100 km	10,7
Combinado	l/100 km	15,2
CO ₂	g/km	366
Otros		
Clasificación según emisiones		UE4

¹ Peso en orden de marcha (según DIN), más 75 kg para conductor y equipaje.

² Es posible un peso superior bajo determinadas condiciones.

³ Limitada electrónicamente.

6. Diagramas de potencia y par motor.

