



Mi az, amit száz százalék, hogy nem hozhatott eddig az angyal? Páros számjeggyel kezdődő öröm-BMW-t. Közel nyolc éve már ez sem igaz, hiszen annak, aki igazán jó volt (és megfelelően duzzad a bankszámlája), az égi hírnök egy méretes hatos kupét is csúszthatott a karácsonyfa alá.

A történet tovább bonyolódott, amikor színre lépett a kupé és terepöszvér hibridje, az **X6**. A sorozatra a képzeletbeli koronát pedig a nemrég kivesézett, 2+2 ajtós

[Gran Coupé](#)

teszi fel. Úgy látszik, a közel negyvenéves átok és babona a történelemkönyvekbe vonul, és természetessé válnak majd a páros számjeggyel brandelt BMW-k.



Eddig csak a high-end szakosztály vásárlói részesülhettek a „realtív prim plusz egy” felállásban, de a következő nagy(obb) durranásával a középosztályba is leköltözteti az újítás. Egyelőre csak tanulmány formájában mutatkozik meg a négyes szakosztály, de mivel nagyon földhözragadtnak tűnik a dizájn, nem kizárt, hogy a már közel végleges típusban gyönyörködhetünk.

$$3 + 1 = 3 - 2$$

Nem fogok bonyolult matematikai eszmefuttatásba bonyolódni, sőt az elméleti fizika határait sem fogjuk súrolgatni, de ha képletben kéne ábrázolni, hogyan képzelte el a BMW az új jövevény nevét, akkor a fenti ákombákom az.

Az új négyes igazából egy hármas, azaz majdnem. A bajorok a sportosabb modelleket ezentúl páros számmal jelölik, a mezeinek egyáltalán nem elkönnyvelhető de „hagyományos” szekereknek pedig maradna a régi elnevezés. Leegyszerűsítve: a 4-es bömös egy kétajtós hármas. Szerencsére a dolog nem éppen ennyire egyszerű, nem álltak meg a két ajtó lehegesztésénél, hanem teljesen új vonalvezetésű, egyedi kasztnit alkottak.

Ezt az orrot láttuk már valahol

A négyes nóziját attól a hármas BMW-től öröklí, amely F30 gyári kódjelzéssel jelenleg is fut. Az új keletű, számomra csak csipás szemű, bömös nagyon dögös. Minden szempontból nagyot ütött a szegmensben a közepes méretű bajor szedán. Egyszerre lett kasszasiker és etalon a lépcsős hátú divízióban, ráadásul hátul kapar, formás, és „nagyon bikául megy”.



Nem japán rizsrakéta, nem francia fostalicska, igazi sportos, vezetőorientált, jól összerakott német. Bár az olasz gépcsodák felé húzott mindig is a szívem, fejet kell hajtanom a hármas BMW előtt, kevesen érnek a nyomába. Mielőtt bárki azt hinné, hogy ez fizetett reklám, és csak az ingyen tesztautóért készül (bárcsak így lenne), térjünk a tárgyra, kanyarodjunk vissza a hármas, azaz négyes kupéhoz.

Sokkal futurisztikusabb az orrész, mint, a fajazonos négyajtósnál, de egy tanulmány esetében ez el is várt. **A szemekből a LED-sor ráfolyt a lökhárítóra,** de szerencsére pofásan, a méretes légbeömlők köré tekerték. Az F30-as sorozat meredeken zuhanó orrkiképzése kifejezetten jól áll a kupénak, főleg hogy íveltebb, rövidebb a tetővonal, ami nagyon harmonikus összhatást kelt.

Látszik, hogy már betegesen odafigyeltek a részletekre, az oldalnézet felér egy szobrászati műremekkel. A határozott izomdomborulat a gépháztetőn, a befelé elkeskenyedő küszöbidom, és a hármaskupében tökéletesített tetővonal olyan formai egyensúlyt teremt, amelyet ritkán találunk meg az elmúlt évek négykerekűiben.



Még olyan apróságokkal is kényeztetnek, mint az első sárvédőbe süllyesztett kopoltyúk, amelyek krómházban pihennek. Az ablakfelületeket körülfutó csillogást és a „kacsafarok”, íves hátsó spoilert már meg sem említem. **Gyönyörű, elképesztő és nagyon ízléses a formaterv,** ilyet régen csak a taljánok tudtak.

A farrésznek is megvan a maga romantikája: újratervezték a hátsó világító elemeket, futurisztikus diffuzort csaptak a szoknya alá, és összedolgozták a dupla kipufogócsővel az egészet. Mestermunka, a formavilág teljesen levett a lábamról.

A maradék két ajtót kinyitva

a klasszikus hármaskupé beltere tárul elénk, egy kis csavarral. A négyes sorozat különleges(ebb) anyagokat kap, sőt a színösszeállítás is merészebb lehet majd. Hogy viszonyítási alapunk legyen: a hatos GP esetén a barna bőrt kombinálhattuk fehér elemekkel, sőt akár a fa- és fémbetéteket is kedvünk szerint szelektálhattuk.

A technika marad a régi, de ez erény. A hármaskupé motor váltós és technikai választéka sokszínű, bőséges és nagyon modern. Az olajkályhák közül az erősebb erőforrások kerülnek majd a motortérbe, benzines fronton pedig a 328i-ből ismert turbós, négyhengeres fölött érdemes kalandozni majd.



Szinte kötelezőnek érzem, hogy a tökéletes ZF váltó szerelődjön az erőforrások után, el kell fogadni, hogy nemcsak jobban vált, villámgyors és gondolatolvasó, mindezek mellett takarékosabb is, mint a manuális egység. Elképzelhető, hogy lesz xDrive négy kerék meghajtásos kiadás is, de ez még egyelőre a jövő muzsikája.

Elképezető masina hihetetlen formavilággal és BMW-technikával. Kell ennél több? Igen, de sajnos még nincs ingyen az üzemanyag a tankba.