



Már nemcsak a VAG csoport csapathajói utaznak négyajtós kupéként, hanem a bajor vetélytárs, a BMW is ráértett a magamutogató, álutazó sportkocsi ízére.



Maga a koncepció pofonegyszerű: végy alapnak egy klasszikus, kétajtós kupét, dobod fel a nyújtópadra, a nyomtávnövekedést rejtse el plusz két ajtóval, de úgy, hogy közben a tetővonal megtartsa sportos ívelttségét. A Mercit-másolatok egyre nagyobb számban árasztják el a piacot.

A BMW is megpróbálkozik egy anti CLS-el

Egyetlen és egyben legnagyobb kétajtós bajor kupé a hatos széria. Az alapmodellből létezik klasszikus kétajtós sportoló, vászontetős, villogós kabrió és természetesen a nem állehúzó M Motorsport kiadás. Stílusosan a Grand Coupé keresztnevet kapta a két ajtóval gyarapított, sportos szedán, nem térhetek el a BMW megszokott, számkód szerinti megnevezéseitől.



A megszokott kupéforma megmaradt: végtelennek tűnő, lapos orrész, alacsony, íves tető és a suta, rövid fenék. Ezt kellett úgy megtartani, hogy közben az ajtók gyarapodása ne rontson az összképen.



A bajorok megközelítése konzervatívabb

A képeket nézegetve semmi drámai nem tűnik fel a Grand Coupé megjelenésében. Nem egy A7-es Audi vagy egy Porsche Panamera, de még a CLS csatahajó avangárd vonalvezetését sem követi. Inkább egy, a hatos széria stíluselemeit, lámpáit viselő ötös/hetes sorozat képviselőjét ismerjük fel benne.

Enyhén látszik, hogy kényszermegoldásként szülték meg a GC-t (Grand Coupé). Ennek ellenére nagyon ízléses az összkép, hűvösen elegáns a nagy bálna, mégis lendületes a vonalvezetés pontosan az alacsony, íves tető miatt.

Aki már látott – legalább képeken – új, hatos szériás BMW kupét, annak ismerős lesz a GC

méretes orcája. Elegáns, mégis dinamikus az orrész, elől nincs különbség a kétajtós és a szedán kivitel között. Minden világítóelem a jól megszokott LED-es technológiát vonultatja fel, a lapított angyalszem nappali fény még egyedibbé teszi az összképet.



A farrész is egy az egyben a kupé kivitelről származik. Dupla lapított kályhacső kipufogó, még a két hátsó lámpatestnek is olyan gonosz a tekintete, mintha sejtetné, hogy a nagyon hosszú motorháztető alatt nem egy Singer varrógép muzsikál. Nem érdemes megjegyeznünk a hátsó fertályt, nagy valószínűséggel csak a vörösén izzó hátsó lámpák fognak integetni nekünk.



A drámai változást az oldalnézet hozza.

Itt szembetűnő az eltérés a két iker között. Egyáltalán nem zavaró a gyarapodott beszállási lehetőségek jelenléte, a vonalvezetés ugyanolyan dinamikus. Egyetlen negatívum, amelyet a boldog tulajdonos/sofőr sohasem fog tapasztalni, az a mérsékelt fejtérkínálat hátul.



Azt hiszem, senki nem fogja megzavarni, hogy a BMW az egész élelét egy helyre rakta, a kényelmet és a minőséget. A kényelem és a minőség egy helyre rakta, a kényelmet és a minőséget.

Kupé, szedán: belül egykutya

A fenti kijelentés csak féligazság. A kezelőelemek, a felhasznált anyagok, a kiváló minőség és összeszerelés érzete megegyezik mindkét modellnél, egyetlen dologban viszont teljesen eltérnek. Nem jelenthető ki egyértelműen, hogy a kétajtós kivitelben hátul csak egy golftáskát lehet kényelmesen elhelyezni, de jelentősen kisebb a hely, mint a négy férőhelyes kivitelben.

A színekombinációk és az extrafelszerelések listája szinte végtelen, csak a bankszámlánk bírja szusszal, amikor elkezdjük pipálgatni az opcionális ingyencségeket. Van Google alapú navigáció, éjjel, nappal, ködben látó segéd, jobban körbekamerázták a kasztnit, mint egy katonai raktárt, és akár a fejtámlákat is szervomotor mozgathatja. Egyértelműen luxusautó, főleg megemlíteni még a légzsákok számát is.



Elhanyagolható, de a négyajtós kupévilág része, hogy a Grand Coupé csomagteréről is szó kell essen. A befogadóképessége 460 liter. Összehasonlításképpen egy Skoda Octavia akár több mint ötszáz liternyi csomagot is el tud nyelni a puttonyában.

□

Mitől duruzsol a nagymacska?

A motorválaszték sem okoz meglepetést annak, aki jártas a bajorok kínálatában. A leggyengébben doromboló szív a 640i. Soros hathengeres turbós az aggregát, a maga 320 lóerejével 5,4 másodperc alatt repíti százra a könnyűnek nem mondható kasztnit.



Akinek kevéske a beszálló motor, annak rögtön a 650i-t nyomják az orrába. A 4,4 literes, duplaturbós, nyolc hengeres, kasztnit rengető motor 450 kergült ló erejével csavarja a főtengelyt. Ezzel a motorral akár 4,6 másodperc alatt is búcsút inthetünk a 100 km/h-nak, de rosszabb esetben a jogosítványunknak is.

A gázolaj megszállottjaira is gondoltak a bajorok. Akinek bűdös a benzingőz, annak megváltás lehet a 640d. Szintén soros és hathengeres, mint hasonló kódjelű benzines társa, de hét lóerővel kevesebbet tud, viszont ugyanazokkal a teljesítmény-mutatókkal rendelkezik.



Mennyibe kerül a BMW 6 Grand Coupé? A válasz: 80 ezer euró alatt. A BMW 6 Grand Coupé a legújabb BMW modellek közül a legkisebb, de a legizgalmasabb. A BMW 6 Grand Coupé a legújabb BMW modellek közül a legkisebb, de a legizgalmasabb.

Mennyibe fáj a vaklovas móka?

Az angyal, Santa Claus, Père Noël de még a Jézuska sem tudja elhozni az új hatos szedánt, még a legjobban viselkedő, feltörekvő üzletembernek sem. Jövő év tavaszára tervezték hivatalosan piacra dobni, addig kell várni a kívánságlistával, és a csekkfüzet is nyugodtan pihenhet a fiókban.

Ha már szóba került a vételár, akkor érdemes nagyon komolyan megfontolni a vásárlást. A legmezeibb kivitel, amelyen a festék is néhány mikron vastagságú, leheletnyivel 80 ezer euró alatt indul. BMW-éknél a határ a csillagos ég, amikor az extra felszereltségről beszélünk. Könnyedén megduplázhatjuk az alapárat a lehető legkisebb erőfeszítés nélkül.

Aki a megfelelő tőkeállománnyal a konzervatívabb villogást választja, annak ideális megoldást nyújt a BMW 6 Grand Coupé.