



Egy sportautónak gallonszámmra kell nyelnie a legdrágább benzint, ha lehet, mértéktelenül, és közben eufórikus állapotba juttatnia a józan eszével harcoló pilótát. A recept nem sokat változik, ha az egyenletbe két ajtóval többet iktatunk be, illetve az alapokat egy business csatahajó szolgáltatja.



Egymagában az M előtag is kötelezi a BMW-t, hogy a fizika határait feszegetve próbálja a legtöbbet kihozni egy négy keréken guruló pléhdobozból. Legyen szó az izomtörpe M1-ről vagy a megalomániás M6-os sportautóról, a Motorsport szakosztályt mindig is

felsőbbrendű fajként kezelték a bajor berkekben.

Az M betűs gépcsodák a szériamodellek legelvetemültebb, leggonoszabb és legkeményebb

alteregójaként szerepeltek a kínálatban. A legkomolyabb német exportjárművek a magas oktánszámú, aranyárga nedűt szippantották magukba, de ennek a legendás korszaknak lassan leáldozik a csillaga. Újabb trónkövetelők érkeznek.

Nem házon belüli konkurenciaként kell tekinteni a sportos vagy sportdízelt kivitelekre, inkább alternatívaként. Inkább hiánypótló, mintsem cseretermék. A benzingőz fanatikusainak megnyugtatóra: **nem minden M betűs örömrakéta fog vastag koromfelhőbe burkolva rajtolgatni kereszteződéstől kereszteződésig**, de lesznek kivételek.

A kivételek kifejezés természetesen nem a piacon vásárolt, gazdagon nikkelezett, állehúzózt viselő bömösökre értendő, hanem a valódi, izomtól duzzadó, gazdaságos örömmasinákra.

A típuskód bonyolult, de nem lehetetlen megfejteni

Az igazi újdonság maga a fenomenális aggregát, amit a bajorok steril boszorkánykonyhájukban ütöttek össze. Mivel az erőforrás először az ötös széria sportlimuzinjában mutatkozik be, érdemes az M5 perspektívájából megközelíteni.

A legsportosabb dízellimuzin pontos megnevezése: **M550d xDrive**. A név egy valódi endorfinbombát takar. Technikai szempontból érthető, honnan, azaz miből fakad a folyamatos mosolyfaktor. A legegyszerűbben az M értelmezhető: az adott típusosztály legsportosabb tagja komoly felfüggesztéssel, pizzalapnyi féktárcsákkal, úthenger gurigákkal, feltűnő spojlerszettel, illetve a legtöbb földi jóval teletömött utastérrel.



A rendszer borzaszón intelligens,

tele van elektronikával, és a legzordabb körülmények között is az úton tartja a fizika törvényeinek ellenszegülő vasdarabot. A váltó nyolc gangos automata, nem is számíthatunk másra.

A látható különbség a benzines és a gázolajos kivitel között csak a felirat a csomagtartó fedelén. A gázolajos ikerteső is valódi M-es hacukát visel. A külső domináns, impozáns és sportos, jól látható a különbség a sport- és a mezei kivitelek között. A belteret a pazarlósabb, típusazonos kivittől kapta, csak a fordulatszámérő skálázása, illetve igénybevétel esetén a fogyasztási értékek térnek el.

Mindennek a titka

a három literes, soros, hathengeres dízelszív. Maga a blokk már adott volt, csak a kiegészítő elemeket kellett újragondolni. Az alap aggregátot már gyárilag két turbó feltöltő lélegeztette, de hiába próbálták optimalizálni a motorvezérlést, a befecskendezést és a turbónyomást, a várt eredmény elmaradt.

A legnehezebb megoldást választották: a két ipari hajszáritó mellé ragasztottak még egyet.

Igen, az 550d három turbós

. Maga a megoldás is műszaki kuriózum, de az elvárt teljesítménymutatókat csak így lehetett kiszorítani a már létező motorblokkból. A beavatkozás eredménye 381 zabolázatlan ló, amihez teherautókat megszégyenítő forgatónyomaték társul.

Gázolajoshoz képest elég **későn érkezik az igazi nagy hátbavágás**: a nyomatékcsúcsot 2 és 3 ezer percenkénti főténgely-fordulaton adja le. A számadat impozáns, ahogyan maga az autó is: 730 Nm a száraz érték, amelyet egy három literes hathengeresből csiholtak elő. Az egyetlen koromkázán, ami az említett értékek közelébe ér, az Audi négy literes, V12-es aggregátja, de ugye az egy literrel öblösebb blokkból gazdálkodik.



A laikusok számára mégis a gyorsulási értékek és a végsebesség a legfontosabbak. A gázolajos csúcs-BMW 4,7 másodperc alatt katapultálja magát 100 km/óra-ra, a száguldás 250-ig tart, itt szabályoz le a hiperintelligens számítógép. Korlátozás nélkül könnyedén átlépné a háromszáz-as átomhatárt, és majd az autós hackereknek orvosolják ezt a problémát is.

Az üzemanyagot csak szűrcsölni szabad

Az izomtól duzzadó aggregátoknak a nagy teljesítmény ellenére sem szabad sokat fogyasztania. A gyári adat meglehetősen alacsony, az étvágya eszerint hihetetlenül alacsony. Vegyes üzemmódban, ha csak pöcögtetjük a gázt, híg tojáskészítőt teszünk a pedál alá, és csak lejtőn lefele közlekedünk, akkor beéri 6,4 literrel száz kilométeren.

Értelmetlen, de ígérik, hogy érkezik egy még takarékosabb kivitel, igaz, csak hátsó kerék meghajtással, de 70 kilóval kisebb önsúllyal. A csodamotorból kapnak a nagyobb testű, SUV divíziós konszerntestvérek is. Az X6 M50d és azonos motorkódú X5-ös testvér is részesül az aggregát nyújtotta teljesítménymutatókból.

A feketelevest a végére

A „mezei” M5 sem olcsó mulatság, felextrázva könnyedén átrepül a százezer eurós álomhatáron. A gázolajos kivitel annak ellenére, hogy csak 4 századmásodperccel lassabban teljesíti a százasként sprintet, mégis jelentősen kevesebbe kerül. **A móka nyolcvanezer eurótól indul**, de könnyedén ráköltethetünk még tízezret a kényelmet és dinamikát szolgáló kutyákra.

Ha a magasabb felépítésű gépeket kedveljük, de közben nem mondanánk le a három tüdővel ellátott sportszívről, akkor típustól függően két-háromezer euróval megtoldhatjuk a nyolcvan rugót, és máris X5-össel és X6-ossal furikázhatunk. A presztízst és az élményt nem méri olcsón.