

Der BMW X5 M. Der BMW X6 M. Inhaltsverzeichnis.



1. Der BMW X5 M. Der BMW X6 M. Steckbrief.	2
2. High Performance neu erleben: Der BMW X5 M. Der BMW X6 M. (Kurzfassung)	6
3. High Performance neu erleben: Der BMW X5 M. Der BMW X6 M. (Langfassung)	13
4. Technische Daten.	35
5. Leistungs- und Drehmomentdiagramme.	37
6. Außen- und Innenabmessung.	38

1. Der BMW X5 M. Der BMW X6 M. Steckbrief.



- Mit dem BMW X5 M und dem BMW X6 M wird der High-Performance-Charakter von Automobilen der BMW M GmbH erstmals in das Segment der BMW X Modelle übertragen. Das Verschmelzen der M Philosophie mit diesem innovativen Konzept ebnet den Weg zu einem exklusiven Fahrerlebnis. Beide Modelle setzen in ihrer Fahrzeugklasse Maßstäbe für Dynamik, die durch Bestwerte in den auch beim Motorsport relevanten Kriterien Beschleunigung, Querdynamik und Lenkverhalten, Bremsweg und Effizienz definiert wird.
- Die überlegenen Fahreigenschaften des BMW X5 M und des BMW X6 M werden durch ein BMW M spezifisches Design visualisiert. Der BMW X5 M bringt Kraft und Exklusivität zum Ausdruck, im Design des BMW X6 M spiegeln sich Dynamik und Athletik wider. Übereinstimmende Designelemente an der Fahrzeugfront weisen auf das gemeinsame fahrdynamische Potenzial hin. Im Innenraum verbindet sich das luxuriöse Ambiente mit der für BMW M Automobile typischen Cockpitgestaltung. Souveräne Beherrschung eines herausragend dynamischen Potenzials ist das Leitmotiv der Interieur-Gestaltung.
- Für den BMW X5 M und den BMW X6 M wurde ein neuer V8-Hochleistungsmotor entwickelt, dessen Leistungsmerkmale präzise auf den Charakter der beiden Modelle zugeschnitten wurden. Aus einem Hubraum von 4.395 Kubikzentimetern wird eine Höchstleistung von 408 kW/555 PS bei 6.000 min⁻¹ erzeugt. Der neue M TwinPower Turbo ist das weltweit erste Antriebsaggregat mit zylinderbank-übergreifendem Abgaskrümmern und Twin Scroll Twin Turbo Technologie. Turbolader und Katalysatoren sind im V-Raum zwischen den Zylinderbänken positioniert. Diese Konfiguration führt zu M typischem, spontanem Ansprechverhalten sowie zu linearer Leistungsentfaltung und ermöglicht einen konstanten Drehmomentverlauf. Das maximale Drehmoment von 680 Newtonmetern steht zwischen 1.500 und 5.650 min⁻¹ zur Verfügung.
- Beide Modelle weisen neben der überlegenen Fahrdynamik auch die mit Abstand besten Effizienzwerte im Wettbewerbsumfeld auf. Zusätzlich zum wirkungsgradoptimierten Motor mit Benzin-Direkteinspritzung - High Precision Injection werden bewährte und neu entwickelte BMW - EfficientDynamics Maßnahmen eingesetzt. Dazu gehören die Bremsenergie-

Rückgewinnung sowie die bedarfsgerechte Steuerung der elektrischen Kraftstoffpumpe, des abkoppelbaren Klimakompressors und der erstmals beim neuen BMW 7er vorgestellten, volumenstromgeregelten Hydraulikversorgung der Wankstabilisierung. Beide Modelle entsprechen den Abgasnormen EU5 beziehungsweise LEV II.

- Die M Sport-Automatic mit sechs Gängen, zusätzlich optimierter Schaltdynamik und hervorragendem Schaltkomfort unterstreicht die sportliche Ausprägung beider Modelle. Extrem kurze Schaltzeiten werden über die neuartige Momentenreduzierungsanforderung mittels Einspritz- und Zündausblendung realisiert. Die Bedienung erfolgt über einen elektronischen Gangwahlschalter oder wahlweise über M spezifische Aluminium-Schalt-paddles am Lenkrad. Ein spontaner Eingriff in die Gangwahl ist jederzeit durch Betätigung eines Paddles auch im D-Modus möglich. Die Launch Control Funktion zur Erzielung maximaler Beschleunigungswerte ist im M-Modus aktivierbar. Motor- und Getriebesteuerung können über den Power-Modus beeinflusst werden. Dabei stehen die Fahrprogramme „Sport“ und „Effizient“ zur Auswahl.
- Fahrleistungen und Verbrauchswerte BMW X5 M und BMW X6 M: Beschleunigung [0–100 km/h]: 4,7 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (275 km/h mit optionalem M Driver's Package), Durchschnittsverbrauch nach EU: 13,9 Liter/100 Kilometer, CO₂-Emission nach EU: 325 g/km.
- BMW X5 M und BMW X6 M sind die ersten allradgetriebenen Modelle der BMW M GmbH. BMW xDrive und Dynamic Performance Control werden mit der klaren Zielsetzung eines High Performance Fahrverhaltens M spezifisch abgestimmt. Charakteristische Merkmale sind eine herausragende Fahrdynamik bei höchster Fahrstabilität und hervorragender Traktion. Ebenso wird die Fahrfreude durch eine in diesem Segment unerreichte Agilität und das außergewöhnlich neutrale Eigenlenkverhalten gesteigert.
- Der intelligente Allradantrieb sorgt für eine variable Verteilung der Antriebskraft zwischen Vorder- und Hinterrädern. Die Dynamic Performance Control regelt die Kraftverteilung zwischen den Rädern der Hinterachse und ermöglicht ein besonders dynamisches Beschleunigen am Kurvenausgang. BMW xDrive, Dynamic Performance Control, Dynamische Stabilitäts Control (DSC), Servotronic und Adaptive Drive werden vom Integrated Chassis Management (ICM) zentral koordiniert. Damit werden zugunsten von Fahrdynamik und Fahrsicherheit maßgebliche Potenziale bezüglich Agilität, Traktion und Fahrstabilität erschlossen.

- Die speziell für den BMW X5 M und den BMW X6 M entwickelte Servotronic-Lenkung sorgt für eine geschwindigkeitsabhängige Lenkunterstützung, die über zwei Kennlinien variiert werden kann. Eine intensive Lenkunterstützung bei niedrigen Geschwindigkeiten ermöglicht komfortable Parkmanöver. Eine exakte Rückmeldung durch erhöhte Betätigungskräfte fördert bei höherem Tempo das souveräne Fahren sowie die Lenkpräzision. Neben der Standardkonfiguration ist mittels EDC- beziehungsweise M Drive Taste der Sport-Modus abrufbar, der die kompromisslos sportliche Kennlinie für besonders fahrdynamische Situationen aktiviert.
- Das Fahrwerk mit Doppelquerlenker-Vorderachse und Integral-IV-Hinterachse umfasst eine M spezifische Elastokinematik. BMW X5 M und BMW X6 M verfügen serienmäßig über Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse sowie Adaptive Drive mit elektronisch verstellbaren Dämpfern (EDC) und aktiver Wankstabilisierung. Die neu entwickelte 3-Pfad-Stützlagerung ermöglicht ein besonders feinfühliges Ansprechverhalten von Federung und Dämpfung. Über die EDC- beziehungsweise die M Drive Taste können Dämpferabstimmung und Servotronic-Kennlinie im Normal- oder Sport-Modus angewählt werden. Die M spezifische Abstimmung der EDC und die Wankstabilisierung gewährleisten einen linearen Querkraftaufbau bei dynamischer Kurvenfahrt. Die Hochleistungs-Bremsanlage in Leichtbauweise ermöglicht herausragende Verzögerungswerte bei hoher Standfestigkeit und optimaler Dosierbarkeit.
- Der über den DSC Taster aktivierbare M Dynamic Mode (MDM) führt über eine Anhebung der Regelschwellen für Bremseingriffe und Motorleistungsreduzierung sowie mittels einer besonders heckbetonten xDrive Abstimmung und im Zusammenwirken mit der Dynamic Performance Control zum M typischen Eigenlenkverhalten. Der MDM ermöglicht maximale Kurvengeschwindigkeiten bei uneingeschränkter Fahrsicherheit im Grenzbereich. Dabei folgt das Fahrzeug neutral den Vorgaben des Lenkeinschlags. Bei höchster Lastanforderung im Kurvenscheitelpunkt sind kontrollierbare Driftmanöver möglich.
- BMW X5 M und BMW X6 M verfügen über eine auf maximalen Insassenschutz ausgelegte Karosseriestruktur. Der Insassenschutz wird unter anderem mit Dreipunkt-Automatikgurten für alle Sitzplätze, sechs Airbags – Front-, Seiten- und seitliche Kopfairbags – sowie crashaktiven Kopfstützen vorn gewährleistet. Bi-Xenon-Doppelscheinwerfer inklusive Tagfahrlicht, adaptives Bremslicht und 20-Zoll-Leichtmetallfelgen mit Mischbereifung und Runflat-Reifen sind serienmäßig.

- Innovative Fahrerassistenzsysteme fördern das souveräne Fahrerlebnis im BMW X5 M und des BMW X6 M. Dazu gehören optional das M spezifische Head-Up-Display, adaptives Kurvenlicht und Fernlichtassistent. Ergänzend zur serienmäßigen Park Distance Control ist optional eine Rückfahrkamera einschließlich Top View Funktion verfügbar.
- Die fahrerorientierte Interieurgestaltung des BMW X5 M und des BMW X6 M umfasst neben M Sitzen, dem M Lederlenkrad und der M Fußstütze auch das M spezifische Cockpit einschließlich eines Kombiinstrumentes mit variablem Vorwarnfeld im Drehzahlmesser, spezifischen Fahrzeugfunktions-Anzeigen und weißer Displaybeleuchtung.
- Der BMW X5 M und der BMW X6 M sind mit der neuen Generation des Bediensystems BMW iDrive ausgestattet, mit dem Navigations-, Infotainment-, Klimatisierungs- und Kommunikationsfunktionen sowie das M Drive Menü gesteuert werden. Das M Drive Menü umfasst die Einstellungen von EDC einschließlich Servotronic, DSC, Power-Modus und optionalem Head-Up-Display. Die bevorzugte Konfiguration kann abgespeichert und über die M Drive Taste am Lenkrad abgerufen werden.
- Hochwertige Materialien und Polsterungen aus dem BMW Individual Angebot, umfassende Komfortfunktionen und innovative Entertainmentoptionen unterstreichen den exklusiven und M spezifischen Charakter beider Modelle. Zur Serienausstattung gehören unter anderem die elektrische Sitzverstellung mit Memory-Funktion und Sitzheizung vorn, die 2-Zonen-Klimaautomatik, die BMW Individual Instrumententafel mit Lederbezug, Leder Merino mit erweiterten Umfängen, die M Einstiegsleisten, die M Fußstütze, Interieurleisten in der Ausführung Aluminium Shadow gebürstet sowie die automatische Heckklappenbetätigung für den BMW X6 M. Optional sind unter anderem das Navigationssystem Professional, das BMW Individual High End Audiosystem, die 4-Zonen-Klimaautomatik, das M spezifische Head-Up-Display, die Volllederausstattung Merino und die aktive Sitzbelüftung sowie das Panorama-Glasdach (BMW X5 M) beziehungsweise das elektrisch betriebene Glasdach (BMW X6 M) verfügbar. Für den BMW X5 M steht eine Anhängerkupplung mit elektrisch schwenkbarem Kugelkopf, für den BMW X6 M eine Anhängervorrichtung mit abnehmbarem Kugelkopf zur Wahl. Die maximale Anhängelast beträgt jeweils 3 Tonnen.

2. High Performance neu erleben: Der BMW X5 M. Der BMW X6 M. (Kurzfassung)



Der einzigartige High-Performance-Charakter eines Automobils der BMW M GmbH lässt sich jetzt auch im Segment der BMW X Modelle erleben. Der BMW X5 M und der BMW X6 M sind die ersten allradgetriebenen Modelle, die überlegene Leistungsentfaltung, hochdynamische Fahreigenschaften, athletisches Design und Premium-Qualität im M typischen Stil aufweisen. Angetrieben werden sie von einem neu entwickelten V8-Hochleistungsmotor, der aus einem Hubraum von 4.395 Kubikzentimetern 408 kW/555 PS bei einer Drehzahl von 6.000 min⁻¹ erzeugt. Der neue M TwinPower Turbo ist das weltweit erste Antriebsaggregat mit zylinderbank-übergreifendem Abgaskrümmer und Twin Scroll Twin Turbo Technologie. Der intelligente Allradantrieb BMW xDrive ist ebenso wie die bei beiden Modellen serienmäßige Dynamic Performance Control auf die besondere Leistungscharakteristik des BMW X5 M und des BMW X6 M abgestimmt. Im Zusammenwirken mit der M spezifischen Fahrwerkskonstruktion einschließlich Adaptive Drive und einer neu entwickelten Servotronic-Lenkung entsteht daraus das für BMW M Modelle charakteristische Fahrverhalten mit einzigartiger Fahrstabilität und präzise kontrollierbarem Eigenlenkverhalten bis in den hochdynamischen Bereich hinein.

Der BMW X5 M und der BMW X6 M markieren im Umfeld besonders leistungsstarker Wettbewerber Bestwerte hinsichtlich Beschleunigung, Querdynamik, Lenkverhalten, Bremsweg und Effizienz. Beide Modelle beschleunigen in 4,7 Sekunden von null auf 100 km/h. Darüber hinaus faszinieren sie nicht nur durch die gleichmäßig vehemente Leistungsentfaltung des V8-Turbomotors, der sein maximales Drehmoment von 680 Newtonmetern im breiten Drehzahlbereich zwischen 1.500 und 5.650 min⁻¹ zur Verfügung stellt, sondern auch durch den ebenso linearen Querkraftaufbau bei höchster Lastanforderung in Kurven.

Die Exklusivität, die den BMW X5 M und den BMW X6 M ausmacht, wird maßgeblich durch die nie zuvor bei einem Automobil dieses Segments realisierten Fahreigenschaften geprägt. Beide Modelle verkörpern das in diesem Segment ultimativ Mögliche, sie halten Leistungs- und Fahrdynamik-Reserven bereit, die im Wettbewerbsumfeld einzigartig sind, und vermitteln im Alltagsverkehr die Erfahrung grenzenloser Souveränität.

Design: M typische Merkmale für Dynamik und Exklusivität.

Das außergewöhnliche Potenzial wird im Design klar zum Ausdruck gebracht. Die gemeinsamen Gene, die sich in übereinstimmenden Fahrleistungen widerspiegeln, werden durch eine einheitliche Frontgestaltung mit großen Lufteinlässen dargestellt. Motorhaube, Frontschürze und die vom BMW X6 abgeleitete Scheinwerfer-Grafik sind identisch. Die Variabilität des Sport Activity Vehicle und die dynamische Ausrichtung des Sports Activity Coupé kommen dagegen in den jeweiligen Proportionen zur Geltung. Der BMW X5 M und der BMW X6 M sind mit jeweils modellspezifisch gestalteten Kiementelementen in den vorderen Seitenwänden sowie ebenfalls individuell entworfenen 20-Zoll-Leichtmetallfelgen ausgestattet. Auch am Heck werden die M typischen Signale für überragende Sportlichkeit jeweils eigenständig interpretiert. Die Heckschürze des BMW X6 M weist eine besonders starke Präsenz auf. M typisch sind die beiden Doppelendrohre der Abgasanlage, die bei beiden Modellen von der Heckschürze eingefasst werden.

Gegenüber dem BMW X5 und dem BMW X6 wird bei beiden Modellen der Anteil schwarzer Kunststoffoberflächen im unteren Bereich der Karosserie reduziert. Auf diese Weise wird die Straßenorientierung des BMW X5 M und des BMW X6 M stärker betont. Deutlich akzentuiert werden bei beiden Modellen vor allem jene Karosserieelemente, die wesentliche Funktionen hinsichtlich Aerodynamik und Kühlluft-Zuleitung erfüllen. Darüber hinaus treten die beiden allradgetriebenen Hochleistungs-Sportwagen als jeweils eigenständige Charaktere auf. Der BMW X5 M offenbart auf den ersten Blick sowohl seine Kraft als auch seine Exklusivität. Das Design des BMW X6 M verweist auf seine faszinierende Dynamik und sein athletisches Charisma.

Der M TwinPower Turbo: Premiere für Twin Scroll Twin Turbo Technologie mit zylinderbank-übergreifendem Abgaskrümmern.

M typische Leistungsentfaltung wird unter den Motorhauben des BMW X5 M und des BMW X6 M mithilfe eines neuen Konstruktionsprinzips erzeugt. Der neue M TwinPower Turbo mit Twin Scroll Twin Turbo Technologie und dem von BMW patentierten zylinderbank-übergreifenden Abgaskrümmern fasziniert durch sein extrem spontanes Ansprechverhalten, einen linearen Leistungsaufbau und einen außergewöhnlich konstanten Drehmomentverlauf. Die beiden Turbolader sind gemeinsam mit den Katalysatoren im V-Raum zwischen den Zylinderbänken angeordnet. Die daraus resultierende Positionierung der Ein- und Auslasskanäle ermöglicht eine reduzierte Rohrlänge und größere Querschnitte, wodurch die Druckverluste auf der Abgasseite deutlich minimiert werden.

Zusätzlich sorgt die zylinderbank-übergreifende Zusammenführung der Abgasströme von jeweils zwei Zylindern für einen optimalen Gasdurchsatz. Die Trennung der Abgasströme wird bis zum Auftreffen auf das Turbinenrad fortgesetzt. Dabei entsteht ein kontinuierlicher, von jeglicher Gegenströmung befreiter Druck auf die beiden Twin Scroll Lader. Der maximale Ladedruck des Systems beträgt 1,5 bar. Durch den Einsatz der Twin Scroll Twin Turbo Technologie mit zylinderbank-übergreifendem Abgaskrümmen wird das Potenzial der Aufladung in einzigartiger Weise ausgeschöpft. Unmittelbares Ansprechverhalten und eine außergewöhnlich hohe, bei niedrigen Drehzahlen einsetzende und konstant bis in hohe Lastbereiche hinein anhaltende Durchzugkraft sind die charakteristischen Merkmale des neuen M TwinPower Turbos. Begleitet wird die beeindruckende Kraftentfaltung von einem faszinierenden Motorsound, der die Drehfreude und den linearen Leistungsaufbau mit einer für BMW M Automobile typischen, feinnervigen Akustik untermalt.

Der hohen Motorleistung entsprechend verfügt der V8-Antrieb über ein modellspezifisch entwickeltes Kühlsystem. Es umfasst unter anderem eine indirekte Ladeluftkühlung, die dazu beiträgt, die Performance in besonders dynamischen Fahrzyklen zu optimieren.

Der neue M TwinPower Turbo entfaltet seine herausragende Leistung mit höchster Effizienz. Zusätzlich zur Benzin-Direkteinspritzung - High Precision Injection sind der BMW X5 M und der BMW X6 M mit zahlreichen BMW EfficientDynamics Maßnahmen ausgestattet. Dazu gehören neben der Bremsenergie-Rückgewinnung auch die bedarfsgerechte Steuerung der elektrischen Kraftstoffpumpe und des abkoppelbaren Klimakompressors sowie die volumenstromgeregelte und damit ebenfalls bedarfsgerecht agierende Hydraulikversorgung der Wankstabilisierung. Beide Modelle erreichen im EU-Testzyklus einen Durchschnittsverbrauch von 13,9 Litern je 100 Kilometer. Ihr CO₂-Wert beträgt 325 Gramm pro Kilometer. Die Richtwerte der US-amerikanischen LEV II Abgasnorm werden ebenso erfüllt wie die Bestimmungen für die EU5 Klassifizierung in Europa.

M Sport-Automatic mit elektronischem Gangwahlschalter und Schalt paddles am Lenkrad.

Das erstmals bei einem BMW M Modell eingesetzte Sechsgang-Automatikgetriebe unterstützt den High-Performance-Charakter des BMW X5 M und des BMW X6 M durch spontane Schaltvorgänge, eine direkte Motoranbindung und hohen Schaltkomfort. Die neue M Sport-Automatic wird über einen elektronischen Gangwahlschalter auf der Mittelkonsole bedient. Neben dem D-Modus stehen dem Fahrer der S- und der M-Modus zur

Auswahl, die durch eine jeweils noch sportlichere Schaltcharakteristik gekennzeichnet sind.

Für die manuelle Gangwahl stehen M spezifische Aluminium-Schalt paddles am Lenkrad zur Verfügung. Im manuellen Modus werden deutlich verkürzte Schaltzeiten durch eine neue Art der Momentenreduzierungsanforderung des Getriebes, die Einzelzylinderabschaltung, erzielt. Damit wird der sportliche Charakter des Fahrzeugs unterstrichen. Im M-Modus wird der eingelegte Gang zugunsten einer optimierten Beherrschbarkeit des Fahrzeugs bei hochdynamischer Fahrweise bis zur Motorhöchstdrehzahl gehalten. In diesem Modus erfolgt daher keine Zwangshochschaltung. Zusätzlich kann im M-Modus auch die Launch Control Funktion aktiviert werden. Sie ermöglicht eine Beschleunigung aus dem Stand heraus mit maximaler Dynamik. Beim vollständigen Tritt auf das Gaspedal erteilt die M Sport-Automatic die Schaltbefehle selbsttätig zum jeweils idealen Zeitpunkt und mit optimal geregelter Schlupf. Eine M spezifische Aluminium-Ölwanne, deren Oberfläche eine Rippenstruktur aufweist, gewährleistet auch bei extrem sportlicher Fahrweise eine jederzeit optimale Kühlung.

BMW xDrive und Dynamic Performance Control mit dynamikoptimierter Abstimmung.

Der Erfolg des intelligenten Allradantriebs BMW xDrive beruht auf der Tatsache, dass er nicht nur die Traktion auf unbefestigtem Untergrund, sondern auch die Fahrdynamik auf der Straße fördert. Mit der elektronisch gesteuerten, variablen Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse wird jede Tendenz zum Überbeziehungsweise Untersteuern frühzeitig unterbunden, bevor Regeleingriffe der Dynamischen Stabilitäts Control (DSC) erforderlich sind. Auch die im BMW X6 erstmals präsentierte und nun auch im BMW X5 M sowie im BMW X6 M serienmäßige Dynamic Performance Control steigert die Fahrstabilität in anspruchsvollen Situationen. Durch die variable Verteilung der Antriebskraft zwischen dem rechten und dem linken Hinterrad werden die Lenkpräzision und die Spurstabilität in allen Geschwindigkeitsbereichen spürbar verbessert. Dadurch werden stabilisierende DSC Eingriffe erst bei höheren Querbeschleunigungswerten erforderlich. Der Fahrer erlebt ein bislang unerreichtes Maß an Dynamik, Agilität und Traktion, das den Maßstab in der Antriebs- und Fahrwerkstechnik neu definiert.

Im BMW X5 M und im BMW X6 M wird das Potenzial beider Systeme in einer M spezifischen Weise genutzt. Mithilfe des DSC Tasters auf der Mittelkonsole kann der M Dynamic Mode (MDM) aktiviert werden. In diesem Modus wird über eine Anhebung der DSC Regelschwellen für Bremseneingriffe und Motorleistungsreduzierung sowie mittels einer besonders

heckbetonten xDrive Abstimmung und im Zusammenwirken mit der Dynamic Performance Control das M typische Eigenlenkverhalten erzeugt. Der MDM ermöglicht maximale Kurvengeschwindigkeiten mit sehr späten Regeleingriffen im Grenzbereich. Auch unter höchster Lastanforderung im Kurvenscheitelpunkt folgt das Fahrzeug den Vorgaben des Lenkeinschlags mit höchster Präzision und ermöglicht auf diese Weise herausragend hohe Kurvenausgangsgeschwindigkeiten. Darüber hinaus ist auch der DSC-Off-Modus per Tastendruck aktivierbar.

M spezifisches Fahrwerk mit serienmäßigem Adaptive Drive.

Das speziell für den BMW X5 M und den BMW X6 M entwickelte Fahrwerk mit Doppelquerlenker-Vorderachse und Integral-IV-Hinterachse bietet eine M spezifische Elastokinematik durch steifere Querlenkerlager und Zugstreben-Hydrolager vorn sowie steifere Hinterachsträgerlager. Beide Modelle verfügen serienmäßig über Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse sowie Adaptive Drive mit elektronisch verstellbaren Dämpfern (EDC) und aktiver Wankstabilisierung. Die M spezifische Auslegung des Adaptive Drive umfasst eine Tieferlegung um 10 Millimeter im Vergleich zu den Modellen BMW X5 und BMW X6 sowie steifere Tragfedern, modifizierte Zusatzfedern, eine 3-Pfad-Stützlagerung und eine Dämpferabstimmung mit verstärkter Aufbauanbindung.

Die Servotronic-Lenkung, die für den BMW X5 M und den BMW X6 M entwickelt wurde, sorgt für eine geschwindigkeitsabhängige Lenkunterstützung. Dadurch ist komfortables Einparken mit geringen Betätigungskräften ebenso gewährleistet wie eine exakte Rückmeldung und eine hohe Lenkpräzision bei höherem Tempo. Das Ausmaß der Lenkunterstützung wird über zwei Kennlinien definiert. Neben der Standardkonfiguration ist mittels EDC-beziehungsweise M Drive Taste der Sport-Modus abrufbar, der eine kompromisslos sportliche Kennlinie mit höheren Betätigungskräften für besonders fahrdynamische Situationen aktiviert.

Mit dem Wechsel vom Normal- in den Sport-Modus wird neben der Servotronic-Kennlinie auch die Abstimmung der Dämpfer beeinflusst. Ihre Aufbauanbindung wird im Sport-Modus spürbar verstärkt. Im Zusammenwirken mit der Wankstabilisierung wird so ein außergewöhnlich linearer Querkraftaufbau bei dynamischer Kurvenfahrt erzielt.

Überragende Verzögerungswerte und hohe Standfestigkeit garantiert die Hochleistungs-Bremsanlage. Vorn wird eine 4-Kolben-Festsattel-, hinten eine Faustsattel-Konstruktion jeweils mit innenbelüfteten Leichtbaubremsscheiben kombiniert. Der BMW X5 M und der BMW X6 M sind als einzige Fahrzeuge im Wettbewerbsumfeld serienmäßig mit einer

modellspezifisch konfigurierten Mischbereifung auf jeweils 20 Zoll großen Leichtmetallfelgen ausgestattet. Die Auswahl von Reifen des Formats 275/40 R 20 vorn und 315/35 R 20 ist ein weiteres Resultat der charakteristischen, heckantriebsbetonten Fahrzeugabstimmung. Durch die Bestimmung dieser fahrdynamisch idealen Reifengrößen-Kombination wird die außergewöhnlich hohe Kraftübertragung an der Hinterachse ebenso gefördert wie das präzise und exakt dosierbare Lenkverhalten beider Modelle.

Dynamik nach Wahl, auf Knopfdruck verfügbar:

M Drive Taste am Lenkrad.

Neben dem DSC Modus sowie der Dämpfer- und Lenkungsabstimmung kann auch die Antriebskonfiguration des BMW X5 M und des BMW X6 M vom Fahrer situationsgerecht konfiguriert werden. Über den Power-Modus, der sowohl die Motor- als auch die Getriebesteuerung beeinflusst, stehen die Fahrprogramme „Sport“ und „Effizient“ zur Auswahl. Im Fahrprogramm „Sport“ wird speziell durch die lineare Entwicklung des Leistungszuwachses auch in hochdynamischen Fahrsituationen eine präzise Dosierbarkeit ermöglicht. Das Fahrprogramm „Effizient“ sorgt durch frühes Hochschalten nicht nur für eine deutliche Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs im Praxisbetrieb, sondern auch für eine entspannte Fahrweise unter Ausnutzung der schon bei niedrigen Drehzahlen zur Verfügung stehenden Durchzugskraft. Effizientes Fahren ist so zugleich mit hoher Souveränität verbunden.

Der Power-Modus sowie die Einstellung von DSC und EDC können im M Drive Menü vorkonfiguriert werden. Die Kombination der ausgewählten Einstellungen ergibt die vom Fahrer bevorzugte Fahrzeugabstimmung. Sie kann abgespeichert werden und ist später jederzeit erneut per Druck auf die M Drive Taste am Lenkrad abrufbar.

Das M Drive Menü ist die M spezifische Ergänzung zu den über das Bediensystem iDrive bereits steuerbaren Fahrzeug-, Infotainment-, Navigations-, Klimatisierungs- und Kommunikationsfunktionen. Der BMW X5 M und der BMW X6 M sind mit der neuen Generation des iDrive ausgestattet. Optional ist auch ein M spezifisches Head-Up-Display erhältlich. Art und Umfang der auf die Windschutzscheibe projizierten Daten können ebenfalls über das M Drive Menü festgelegt werden.

Mehr Souveränität durch M spezifisches Cockpit und anspruchsvolle Fahrerassistenzsysteme.

Auch bei der Gestaltung des Fahrerarbeitsplatzes kommt der M typische Stil zur Geltung. Beide allradgetriebenen Hochleistungssportwagen verfügen über ein M spezifisches Cockpit, dessen Kombiinstrument ein variables Vorwarnfeld

im Drehzahlmesser, spezifische Fahrzeugfunktions-Anzeigen und eine weiße Displaybeleuchtung aufweist. Serienmäßig sind der BMW X5 M und der BMW X6 M mit M Sitzen und einem M Lederlenkrad ausgestattet.

Das souveräne Fahren wird zusätzlich durch innovative Fahrerassistenzsysteme gefördert. Beide Modelle verfügen serienmäßig über die Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion. Optional sind unter anderem adaptives Kurvenlicht und Fernlichtassistent verfügbar. Als Ergänzung zur serienmäßigen Park Distance Control steht außerdem auf Wunsch eine Rückfahrkamera einschließlich Top View Funktion zur Wahl.

Die Serienausstattung umfasst unter anderem die elektrische Sitzverstellung mit Memory-Funktion und Sitzheizung vorn, die 2-Zonen-Klimaautomatik, Leder Merino mit erweiterten Umfängen, ein HiFi-Audiosystem mit 12 Lautsprechern und einer Verstärkerleistung von 230 Watt, die M Einstiegsleisten, die M Fußstütze, Interieurleisten in der Ausführung Aluminium Shadow gebürstet für beide Modelle sowie die BMW Individual Instrumententafel mit Lederbezug und die automatische Heckklappenbetätigung für den BMW X6 M. Zu den optionalen Komfortausstattungen, die für den BMW X5 M und den BMW X6 M angeboten werden, gehören unter anderem das Navigationssystem Professional, eine 4-Zonen-Klimaautomatik, eine aktive Sitzbelüftung, eine Vollleder-Ausstattung in der Ausführung Merino, ein Panorama-Glasdach für den BMW X5 M beziehungsweise ein elektrisch betriebenes Glasdach für den BMW X6 M und das BMW Individual High End Audiosystem.

3. High Performance neu erleben: Der BMW X5 M. Der BMW X6 M. (Langfassung)



Der einzigartige High-Performance-Charakter eines Automobils der BMW M GmbH lässt sich jetzt auch im Segment der BMW X Modelle erleben. Der BMW X5 M und der BMW X6 M sind die ersten allradgetriebenen Modelle, die überlegene Leistungsentfaltung, hochdynamische Fahreigenschaften, athletisches Design und Premium-Qualität im M typischen Stil aufweisen. Damit setzt die BMW M GmbH in einem weiteren Fahrzeugsegment Maßstäbe für Fahrdynamik und Exklusivität. Zugleich werden die Möglichkeiten, die charakteristischen Merkmale eines Hochleistungssportwagens zu genießen, neu definiert. Die Faszination einer auf umfassendem Motorsport-Knowhow basierenden Technologie trifft beim BMW X5 M auf die Großzügigkeit und Vielseitigkeit eines Sports Activity Vehicle und beim BMW X6 M auf die herausfordernde Dynamik eines Sports Activity Coupé.

Angetrieben werden der BMW X5 M und der BMW X6 M von einem neu entwickelten V8-Hochleistungsmotor, der aus einem Hubraum von 4.395 Kubikzentimetern bei einer Drehzahl von 6.000 min^{-1} eine Höchstleistung von 408 kW/555 PS erzeugt. Der neue M TwinPower Turbo ist das weltweit erste Antriebsaggregat mit zylinderbank-übergreifendem Abgaskrümmen und Twin Scroll Twin Turbo Technologie. Der intelligente Allradantrieb BMW xDrive ist ebenso wie die bei beiden Modellen serienmäßige Dynamic Performance Control auf die besondere Leistungscharakteristik des BMW X5 M und des BMW X6 M abgestimmt. Im Zusammenwirken mit der M spezifischen Fahrwerkskonstruktion einschließlich Adaptive Drive und einer neu entwickelten Servotronic-Lenkung entsteht daraus das für BMW M Modelle charakteristische Fahrverhalten mit einzigartiger Fahrstabilität und präzise kontrollierbarem Eigenlenkverhalten bis in den hochdynamischen Bereich hinein.

Das fahrdynamische Potenzial beider Modelle orientiert sich an Kriterien, die auch im Motorsport als elementare Erfolgsfaktoren gelten. Der BMW X5 M und der BMW X6 M markieren im Umfeld besonders leistungsstarker Wettbewerber Bestwerte hinsichtlich Beschleunigung, Querdynamik, Lenkverhalten, Bremsweg und Effizienz. Beide Modelle beschleunigen in 4,7 Sekunden von null auf 100 km/h. Darüber hinaus faszinieren sie nicht nur durch das extrem spontane Ansprechverhalten und die gleichmäßig vehemente Leistungsentfaltung des V8-Turbomotors, der sein maximales Drehmoment von 680 Newtonmetern im breiten Drehzahlbereich zwischen 1.500 und 5.650 min^{-1} zur Verfügung stellt, sondern auch durch den ebenso linearen

Querkraftaufbau bei höchster Lastanforderung in Kurven. Souveräne Beherrschbarkeit selbst in extrem anspruchsvollen Fahrsituationen ist das herausragende gemeinsame Merkmal des BMW X5 M und des BMW X6 M.

M typische Konzeptharmonie ermöglicht mühelosen Vorstoß in eine neue Dimension der Fahrdynamik.

Mit dem BMW X5 M und dem BMW X6 M dehnt die BMW M GmbH ihre aus dem Motorsport generierte Kompetenz in der Entwicklung und Produktion alltagstauglicher Hochleistungssportwagen erstmals auf das Segment allradgetriebener Fahrzeuge im Marktumfeld der BMW X Modelle aus. Das Resultat ist ein Vorstoß in eine neue Dimension der Fahrdynamik. Die Antriebs- und Fahrwerkstechnologie beider Modelle zeichnet sich nicht nur durch besondere Leistungsfähigkeit aus, sondern bildet im Verbund mit den Aerodynamik- und Design-Elementen sowie der Gestaltung des Fahrerarbeitsplatzes ein sorgsam abgestimmtes Gesamtpaket. Diese für BMW M Modelle typische Konzeptharmonie versetzt den Fahrer in die Lage, das herausragende Potenzial mühelos abzurufen.

Die Exklusivität, die den BMW X5 M und den BMW X6 M ausmacht, wird maßgeblich durch die nie zuvor bei einem Automobil dieses Segments realisierten Fahreigenschaften geprägt. Beide Modelle verkörpern das in diesem Segment ultimativ Mögliche, sie halten Leistungs- und Fahrdynamik-Reserven bereit, die im Wettbewerbsumfeld einzigartig sind, und vermitteln im Alltagsverkehr die Erfahrung grenzenloser Souveränität.

Design: M typische Merkmale für Dynamik und Exklusivität.

Erstmals werden mit allradgetriebenen Fahrzeugen M typische Fahreigenschaften realisiert – und auch im Design klar zum Ausdruck gebracht. Die gemeinsamen Gene, die sich in übereinstimmenden Fahrleistungen widerspiegeln, werden durch eine einheitliche Frontgestaltung mit auffallend großen Lufteinlässen für den BMW X5 M und den BMW X6 M dargestellt. Motorhaube, Frontschürze und die vom BMW X6 abgeleitete Scheinwerfer-Grafik sind bei beiden Modellen identisch. Eine weitere Gemeinsamkeit besteht in den M spezifischen, zweifarbigen Außenspiegeln. Serienmäßig sind der BMW X5 M und BMW X6 M mit jeweils modellspezifisch gestalteten Kiemenelementen in den vorderen Seitenwänden sowie ebenfalls individuell entworfenen 20-Zoll-Leichtmetallfelgen ausgestattet.

Gegenüber dem BMW X5 und dem BMW X6 wird bei beiden Modellen der Anteil schwarzer Kunststoffoberflächen im unteren Bereich der Karosserie reduziert. Auf diese Weise wird die Straßenorientierung des BMW X5 M und des BMW X6 M stärker betont. Deutlich akzentuiert werden bei beiden

Modellen vor allem jene Karosserieelemente, die wesentliche Funktionen hinsichtlich Aerodynamik und Kühlluft-Zuleitung erfüllen. Darüber hinaus treten die beiden allradgetriebenen Hochleistungs-Sportwagen als jeweils eigenständige Charaktere auf. Der BMW X5 M offenbart auf den ersten Blick sowohl seine Kraft als auch seine Exklusivität. Das Design des BMW X6 M verweist auf seine faszinierende Dynamik und sein athletisches Charisma.

Auch am Heck werden die M typischen Signale für überragende Sportlichkeit jeweils eigenständig interpretiert. Dies gilt auch für die bei beiden Modellen in Wagenfarbe lackierte und mit dem Stilelement der Radhausentlüftungen versehene, darüber hinaus aber modellspezifisch gestaltete Heckschürze. Ihre Stoßfängerblende rahmt jeweils die beiden als Erkennungsmerkmal für BMW M Automobile bekannten Doppelendrohre ein.

Einheitliche Frontgestaltung, individuelle Proportionen.

Die flache Kontur der im oberen Bereich optisch angeschnittenen Doppelscheinwerfer, die aufrecht stehende Niere mit in Schwarz gehaltenen Stäben und die kraftvolle Skulptur der vollständig in Wagenfarbe lackierten Frontschürze betonen sowohl beim BMW X5 M als auch beim BMW X6 M die Straßenorientierung. Außerdem weisen die großen Lufteinlässe auf die enorme Leistung der dahinter liegenden Antriebseinheit hin. Form und Größe der Öffnungen wurden exakt am Kühlluftbedarf des M TwinPower Turbos sowie der Hochleistungsbremsanlage bemessen. Aus diesem Grund wurde bei beiden Modellen – wie bei M Automobilen üblich – auf die Integration von Nebelscheinwerfern in die Frontschürze verzichtet.

Die dunklen Wabengitter der Lufteinlässe liegen weit zurückversetzt im Fahrzeugkörper, ihre Umrahmungen drängen entsprechend kraftvoll nach vorn. Die daraus entstehende Tiefenwirkung unterstreicht das dynamische und selbstbewusste Auftreten des BMW X5 M und des BMW X6 M. Kräftige Streben trennen den mittleren von den beiden äußeren Lufteinlässen. Sie laufen der bis zum Kennzeichenträger fortgesetzten V-förmigen Pfeilung der Motorhaube entgegen und betonen so die hohe Stabilität der beiden Modelle bei dynamischer Kurvenfahrt. Durch die aus dem Motorsport adaptierten Flaps unterhalb der seitlichen Lufteinlässe wird die aerodynamische Balance der Fahrzeuge bei hohen Geschwindigkeiten optimiert.

BMW X5 M: Aufrechte Proportionen signalisieren Präsenz und Funktionalität.

Ungeachtet der Gemeinsamkeiten zum BMW X6 M ist der BMW X5 M auch aus der Frontperspektive klar zu identifizieren. Dafür sorgen seine eigenständigen Proportionen. Die aufrecht stehende Frontscheibe wirkt größer

als beim BMW X6 M und verleiht dem Fahrzeug eine höhere Präsenz. Bei genauem Hinsehen ist die nur für das Sports Activity Vehicle optional verfügbare, flache BMW Individual Dachreling erkennbar. In der Seitenansicht sind die auf die hohe Funktionalität hinweisenden Proportionen vollends sichtbar. Aufgrund seiner aufrechten Statur, seiner großen Fensterflächen und seiner langen Dachlinie wirkt der BMW X5 M präsent und kraftvoll. Aus dem Zusammenspiel zwischen der markanten Sicke auf Höhe der Türöffner und der kraftvollen Schwellerlinie entsteht eine subtile Keilform. Präzise Übergänge zwischen konvex und konkav geformten Flächen betonen ebenfalls die dynamische Ausstrahlung. Dieses Wechselspiel wird auch auf die Formgebung der für beide Modelle identischen M spezifischen Außenspiegel übertragen. Die aufwendig modellierten und größtenteils in Wagenfarbe lackierten Gehäuse der Spiegel werden durch präzise Linien horizontal gegliedert. Darüber hinaus wird der untere, schwarz gehaltene Abschnitt durch eine schwungvolle Linie begrenzt.

Der BMW X5 M verfügt über eigenständig gestaltete vordere Seitenwände, die jeweils das M typische Kiemenelement mit integriertem Seitenblinklicht und M Logo tragen. Seine serienmäßigen 20 Zoll großen Leichtmetallfelgen weisen ein ebenfalls M spezifisches Design mit weit gefächerten V-Speichen auf.

Am Heck dominieren die auch für den BMW X5 charakteristischen horizontalen Linien, die für eine souveräne Erscheinung und eine Breitenbetonung sorgen. Den unteren Abschluss der Karosserie bildet eine dezent gestaltete Heckschürze. In klarer Formgebung weist sie vom Motorsport inspirierte Merkmale auf, ihre horizontale Linienführung unterstreicht zusätzlich die breite Spur des Fahrzeugs.

BMW X6 M: Dynamischer Auftritt mit starker Straßenorientierung.

Mit auffallend sportlichen Proportionen setzt sich der BMW X6 M besonders kraftvoll in Szene. Der flache Übergang der langen Motorhaube in die stark geneigte Frontscheibe, die stark abfallende Dachlinie und die ausgeprägte Keilform der Seitenansicht verleihen ihm das unverwechselbare Erscheinungsbild, das mit dem Sports Activity Coupé BMW X6 erstmals realisiert wurde. Die zum Heck hin ansteigende Sicke und die parallel zur Fahrbahn verlaufende Schwellerlinie signalisieren Vorwärtsdrang. Die von präzisen Linien eingefassten Licht- und Schattenflächen erzeugen spannende Kontraste, die auf die Agilität des Fahrzeugs verweisen. Das Kiemenelement in den vorderen Seitenwänden trägt auch beim BMW X6 M das Blinklicht und das M Logo. Es wurde besonders aufwendig modelliert und weist gegenüber dem BMW X5 M ein größeres Format und eine nochmals dynamischere Form auf.

Markante Akzente setzen zudem die 20 Zoll großen Leichtmetallfelgen mit hochglänzenden Sichtflächen und einem anthrazitfarbenen Felgenbett.

Die Coupé-Dachlinie des BMW X6 M mündet am Heck in eine Luftabrissskante. Sie ist in die Heckklappe des Fahrzeugs integriert. Die flache Heckscheibe und die eingezogenen Dachholme erzeugen ein dynamisches Erscheinungsbild. Die gesamte Heckansicht wird von horizontalen Linien gegliedert, die dem Heck optisch mehr Breite verleihen und mit denen die kraftvolle Straßenlage des Fahrzeugs betont wird. Seine volle Breite erreicht die Heckpartie im Bereich der Radhäuser. Der extrem sportliche Charakter des BMW X6 M wird durch die in Wagenfarbe lackierte M Heckschürze besonders deutlich zum Ausdruck gebracht. Zusätzliche Dynamik gewinnt die Heckansicht durch die zurückversetzte Trennfuge zwischen der Heckpartie und der Stoßfängerblende. Ihre Kontur spiegelt die Linienführung zwischen der Heckklappe und den Rückleuchten wider. Mit den aerodynamisch optimierten Luftführungen am unteren Abschluss der Stoßfängerblende wird auch beim BMW X6 M ein klassisches Motorsport-Merkmal eingesetzt.

Der M TwinPower Turbo: Premiere für Twin Scroll Twin Turbo Technologie mit zylinderbank-übergreifendem Abgaskrümmern.

Die Ausdehnung des Modellportfolios um zwei allradgetriebene BMW M Automobile geht mit der spektakulären Erweiterung des Motorenangebots einher. Für den BMW X5 M und den BMW X6 M wurde ein Antriebsaggregat entwickelt, das hinsichtlich Leistung und Drehmoment die Spitzenposition in der aktuellen Motorenauswahl der BMW M GmbH übernimmt. Dabei wird die M typische Leistungsentfaltung mithilfe eines neuen und weltweit einzigartigen Konstruktionsprinzips erzeugt. Der neue M TwinPower Turbo mit Twin Scroll Twin Turbo Technologie und zylinderbank-übergreifendem Abgaskrümmern fasziniert durch sein extrem spontanes Ansprechverhalten, einen linearen Leistungsaufbau und einen außergewöhnlich konstanten Drehmomentverlauf. Das V8-Triebwerk erzeugt eine Höchstleistung von 408 kW/555 PS, bei einer Motordrehzahl von 6.000 min⁻¹ erreicht wird. Sein maximales Drehmoment von 680 Newtonmetern steht im breiten Drehzahlbereich zwischen 1.500 und 5.650 min⁻¹ zur Verfügung.

Aus einem Hubraum von 4.395 Kubikzentimetern wird die außergewöhnlich hohe Leistung des neuen M TwinPower Turbos mithilfe einer besonders anspruchsvollen Aufladetechnik realisiert. Der V8-Motor mit Twin Scroll Twin Turbo Technologie und zylinderbank-übergreifendem Abgaskrümmern repräsentiert den modernsten Stand der Turboaufladung. Kein anderer Turbomotor bietet eine vergleichbare Kombination aus spontan einsetzender

Durchzugskraft, M typisch linearer Leistungsentfaltung und höchstem Wirkungsgrad.

Weitere Besonderheiten des neuen M TwinPower Turbos bestehen in den M spezifischen Kolben und Nockenwellen sowie in einem nahezu vollständig neu entwickelten Kühlsystem. Um den Kühlmittelkreislauf der außergewöhnlich hohen Literleistung des Motors entsprechend zu optimieren, wurde das beim V8-Motor des BMW X6 xDrive50i und des neuen BMW 750i eingesetzte System umfangreich modifiziert und ergänzt. Durch den Entfall des Wasserbehälters im V-Raum zwischen den Zylinderbänken wurden sowohl die Kühlmittelmenge als auch das Gewicht reduziert. Unter anderem verbessert beim neuen M TwinPower Turbo ein zweiter Niedertemperaturkühler mit einer zusätzlichen elektrischen Wasserpumpe die Ladeluftkühlung. Dies optimiert die Performance der indirekten Ladeluftkühlung in besonders dynamischen Fahrzyklen. Außerdem wird eine elektrische Zusatzwasserpumpe mit Nachlauffunktion für die Kühlung der Lagerstühle der Turbolader nach dem Abstellen des Motors eingesetzt.

Turbolader und Katalysatoren im V-Raum zwischen den Zylinderbänken.

Der innovative Charakter der Turboaufladung bezieht sich sowohl auf die Anordnung als auch auf die Luftversorgung des Aufladesystems. Die beiden Turbolader sind gemeinsam mit den Katalysatoren im V-Raum zwischen den im 90-Grad-Winkel zueinander stehenden Zylinderbänken angeordnet. Diese Positionierung, die zuvor bereits bei den Achtzylinder-Motoren des BMW X6 xDrive50i und des neuen BMW 750i angewandt wurde, führt zu einer außergewöhnlich kompakten Bauweise. Sie erfordert zugleich eine Neupositionierung der Ein- und Auslasskanäle. Dies führt zu einer reduzierten Rohrlänge und zu größeren Querschnitten, wodurch die Druckverluste auf der Abgasseite deutlich minimiert werden.

Ein weiterer Vorteil dieser Anordnung besteht in der kurzen Distanz zwischen den Verbrennungsräumen und den primären Abgasreinigungssystemen. Die Katalysatoren erreichen so bereits frühzeitig nach dem Motorstart ihre optimale Betriebstemperatur.

Gasströme perfekt gelenkt: Der zylinderbank-übergreifende Abgaskrümmern.

Zusätzlich sorgt die von BMW patentierte zylinderbank-übergreifende Zusammenführung der Abgasströme für einen optimalen Gasdurchsatz. Der neue M TwinPower Turbo ist das weltweit erste Antriebsaggregat, das mit einem derartigen Abgaskrümmern ausgestattet ist. Ermöglicht wird diese

Bauweise durch die Anordnung der Abgasturbolader und der Katalysatoren im V-Raum zwischen den Zylinderbänken. Das einzigartige Prinzip des zylinderbank-übergreifenden Abgaskrümmers bildet die Voraussetzung für das außergewöhnlich spontane Ansprechverhalten des M TwinPower Turbos.

Zu diesem Zweck werden vier vollständig voneinander getrennte Abgasführungen genutzt. Jeweils zwei von ihnen versorgen einen der beiden Twin Scroll Lader, wobei sie erst kurz vor dem Auftreffen auf die Turbine zusammengeführt werden. Dadurch wird eine gleichmäßige und möglichst intensive Abgaszufuhr als Grundlage für spontanes Ansprechen und einen konstant hohen Ladedruck gewährleistet.

Den vier Abgasführungen sind unabhängig von der Zylinderbank jeweils die zwei Verbrennungsräume zugeordnet, die den für eine effiziente Ausnutzung der Abgasenergie bei einem V8-Motor idealen Zündabstand von 360 Grad aufweisen. Dies sorgt in jeder der vier Abgasführungen für einen gleichmäßigen Rhythmus der Gasströme. Durch die identische Rohrlänge der jeweils miteinander verbundenen Abgasführungen wird diese Wirkung unterstützt. Aufgrund dieser Anordnung entsteht ein kontinuierlicher, von jeglicher Gegenströmung befreiter Druck auf die beiden Lader. Die speziell für den neuen M TwinPower Turbo entwickelten Twin Scroll Lader zeichnen sich darüber hinaus durch besonders hohe Verdichter- und Turbinenwirkungsgrade aus. Der maximale Ladedruck des Systems beträgt 1,5 bar.

Durch den Twin Scroll Twin Turbo Motor mit zylinderbank-übergreifendem Abgaskrümmern wird das Potenzial der Turboaufladung in einzigartiger Weise ausgeschöpft. Ein extrem spontanes Ansprechverhalten und eine außergewöhnlich hohe, bei niedrigen Drehzahlen einsetzende und konstant bis in hohe Lastbereiche hinein anhaltende Durchzugkraft sind die charakteristischen Merkmale des neuen M TwinPower Turbos. Begleitet wird die beeindruckende Kraftentfaltung von einem faszinierenden Motorsound, der die Drehfreude und den linearen Leistungsaufbau mit einer für BMW M Automobile typischen, feinnervigen Akustik untermalt. Abweichend vom herkömmlichen, von niedrigen Frequenzen dominierten V8-Sound entwickelt der M TwinPower Turbo ein gänzlich eigenständiges und vielschichtiges Klangbild, dessen Sportmotor-Charakteristik wesentlich durch das Konzept des zylinderbankübergreifenden Abgaskrümmers geprägt wird. Der Einsatz von kennfeld-gesteuerten Abgasklappen in der Abgasanlage bietet darüber hinaus die Möglichkeit, die Einstellungen des Power-Modus – die Fahrprogramme „Sport“ beziehungsweise „Effizient“ – mit einem jeweils klar differenzierten Motorsound auch akustisch unterscheidbar zu machen.

Die zweiflutige Abgasanlage des neuen M TwinPower Turbos weist einen weitgehend geraden Verlauf und einen großen Rohrquerschnitt auf. Die beiden Abgasleitungen münden in einen gemeinsamen Endschalldämpfer, aus dem die M typischen Doppelendrohre in zweifacher Ausführung und mit Chromblenden versehen herausragen.

Früh einsetzender und lang anhaltender, vehementer Schub kennzeichnet die Beschleunigungsvorgänge, die mit dem BMW X5 M und dem BMW X6 M ermöglicht werden. Aus dem Stand erreichen beide Modelle innerhalb von nur 4,7 Sekunden die Marke von 100 km/h. Mit unverminderter Dynamik hält der faszinierende Geschwindigkeitszuwachs auch weit darüber hinaus noch an. Die Höchstgeschwindigkeit beider Modelle wird elektronisch bei 250 km/h abgeregelt. Auf Wunsch ist in Verbindung mit dem optionalen M Driver's Package auch eine Anhebung des Limits auf 275 km/h möglich. Das M Driver's Package umfasst ein BMW Fahrer-Training, welches auf einer Rennstrecke absolviert wird.

Höchste Effizienz im Segment dank High Precision Injection und BMW EfficientDynamics.

Der neue M TwinPower Turbo entfaltet seine herausragende Leistung nicht nur mit besonders beeindruckender Performance, sondern auch mit höchster Effizienz. Wesentlichen Anteil daran hat das Kraftstoffversorgungssystem. Die Benzin-Direkteinspritzung High Precision Injection mit zentral zwischen den Ventilen positionierten Piezo-Injektoren führt zu einer besonders präzise dosierten Kraftstoffzufuhr. Die High Precision Injection arbeitet mit Injektoren, die im Zylinderkopf unmittelbar neben den Zündkerzen platziert sind und den Kraftstoff mit einem Druck von 200 bar in die Brennräume befördern. Die durch den direkt eingespritzten Kraftstoff bewirkte Gemischkühlung erlaubt zudem eine höhere Verdichtung als bei einem Turbomotor mit Saugrohreinspritzung. Entsprechend günstiger fällt der Wirkungsgrad des Motors aus: mehr Leistung bei geringerem Verbrauch.

Ein weiterer wichtiger Faktor für günstige Verbrauchswerte ist die für BMW Motoren typische stufenlose Nockenwellensteuerung Doppel-Vanos. Sie leistet darüber hinaus auch einen Beitrag zur Erzeugung eines hohen Drehmoments bei niedrigen Drehzahlen. Zusätzliche Effizienzsteigerung bewirkt die volumenstromgeregelte Ölpumpe. Die Messung des Ölstands erfolgt über Sensoren, deren Daten im Kombiinstrument abrufbar sind.

Innovation für mehr Effizienz: Volumenstromgeregelte Hydraulikversorgung für die Wankstabilisierung.

Zusätzlich sind der BMW X5 M und der BMW X6 M mit zahlreichen serienmäßigen BMW EfficientDynamics Maßnahmen ausgestattet. Mithilfe der Bremsenergie-Rückgewinnung wird die Erzeugung von Strom für das Bordnetz auf die Schub- und Bremsphasen des Fahrzeugs konzentriert. Diese Form des intelligenten Energiemanagements innerhalb des Fahrzeugs führt dazu, dass die Umwandlung von Primärenergie in Strom nur noch in Ausnahmefällen notwendig ist und stattdessen ein höherer Anteil der Motorleistung zur Umsetzung in Fahrdynamik zur Verfügung steht. Mit dem Einsatz einer bedarfsgerecht agierenden elektrischen Kraftstoffpumpe wird der Energiebedarf weiter gesenkt. Die Leistungsaufnahme der druckgeregelten Pumpe kann in Fahrsituationen, in denen der Motor nur wenig Kraftstoff benötigt, um mehr als 50 Prozent reduziert werden. Auch durch das Abkoppeln des Klimakompressors vom Riementrieb kann die Effizienz des Fahrzeugs gesteigert werden. Bei abgeschalteter Klimaanlage wird so das Schleppmoment des Motors minimiert.

Eine Neuentwicklung zur Effizienzsteigerung stellt die volumenstromgeregelte und damit bedarfsgerecht agierende Hydraulikversorgung für die beim BMW X5 M und beim BMW X6 M serienmäßige Wankstabilisierung dar. Ein zusätzliches Ventil an der Hydropumpe der Wankstabilisierung ermöglicht es, den Füllungsgrad der Förderkolben bedarfsgerecht zu regeln. So kann bei kontinuierlicher Geradeausfahrt die Leistungsaufnahme der Pumpe um bis zu 70 Prozent reduziert werden. Dank einer präzisen Ansteuerungstechnik ist gewährleistet, dass der im Bedarfsfall erforderliche Hydraulikdruck jederzeit rechtzeitig zur Verfügung steht.

Der hohe Wirkungsgrad des Motors und die umfangreichen Maßnahmen zur Verbrauchsreduzierung sorgen dafür, dass der BMW X5 M und der BMW X6 M im Wettbewerbsumfeld besonders leistungsstarker Allradfahrzeuge nicht nur die höchste Fahrdynamik, sondern auch die mit Abstand höchste Effizienz aufweisen. Beide Modelle erreichen im EU-Testzyklus einen Durchschnittsverbrauch von 13,9 Litern je 100 Kilometer. Ihr CO₂-Wert beträgt 325 Gramm pro Kilometer. Darüber hinaus wirkt sich die - High Precision Injection auch auf die Emissionswerte sowie die Motorakustik positiv aus. Die Richtwerte der US-amerikanischen LEV II Abgasnorm werden ebenso erfüllt wie die Bestimmungen für die EU5 Klassifizierung in Europa.

M Sport-Automatic mit elektronischem Gangwahlschalter und Schalt paddles am Lenkrad.

Das erstmals bei einem BMW M Modell eingesetzte Sechsgang-Automatikgetriebe unterstützt den High-Performance-Charakter des BMW X5 M und des BMW X6 M durch spontane Schaltvorgänge, eine direkte Motoranbindung und hohen Schaltkomfort. Zur Erzielung extrem kurzer Schaltzeiten wird im manuellen Modus eine neuartige Momentenreduzierungsanforderung über Einzelzylinderabschaltung mittels Einspritz- und Zündausblendung umgesetzt. Sie ermöglicht herausragend schnelle Schaltvorgänge und unterstreicht damit die besonders sportliche Ausrichtung der beiden Modelle.

Bei der neuen M Sport-Automatic ermöglichen außerdem integrierte Zwei-Dämpfer-Systeme eine Minimierung der Schlupfanteile an der Wandlerkupplung. Im Vergleich zu herkömmlichen Automatikgetrieben wird dank der modernen Torsionsdämpfer-Technik auch eine deutliche Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs erreicht. Zur Optimierung der Kühlung verfügt die Oberfläche der in M spezifischer Weise aus Aluminium gefertigten Ölwanne über eine Rippenstruktur.

Die neue M Sport-Automatic wird über einen elektronischen Gangwahlschalter auf der Mittelkonsole bedient. Für die manuelle Gangwahl stehen außerdem M spezifische, aus massivem Aluminium gefertigte Schalt paddles am Lenkrad zur Verfügung. In der für M Automobile typischen Konstellation kann der Fahrer durch Ziehen des rechten Schalt paddles hochschalten und durch Ziehen des linken Schalt paddles herunterschalten. Neben dem D-Modus stehen dem Fahrer der S- und der M-Modus zur Auswahl, die durch eine jeweils noch sportlichere Schaltcharakteristik gekennzeichnet sind. Im M-Modus wird der eingelegte Gang zugunsten einer optimierten Beherrschbarkeit des Fahrzeugs bei hochdynamischer Fahrweise bis zur Motorhöchstdrehzahl gehalten. In diesem Modus erfolgt daher keine Zwangshochschaltung.

Mit einem Griff zu einem der Paddles kann der Fahrer den Wunsch nach manueller Schaltarbeit jederzeit höchst spontan in die Tat umsetzen. Sobald er eines der Paddles betätigt, wechselt das Getriebe auch aus dem Automatik-Programm heraus sofort und selbsttätig in den manuellen Schaltmodus. Werden die Paddles anschließend nicht erneut bedient, kehrt das Getriebe selbsttätig wieder in den Automatik-Modus zurück.

Zusätzlich kann im M-Modus auch die Launch Control Funktion aktiviert werden. Sie ermöglicht eine Beschleunigung aus dem Stand heraus mit maximaler Dynamik. Zur Aktivierung der Launch Control muss der Fahrer

bei stehendem Fahrzeug den Gangwahlschalter in die M-/S-Gasse bringen und den Power-Modus „Sport“ sowie den M Dynamic Mode beziehungsweise die Funktion DSC Off aufrufen. Bei gewählter Getriebestufe M1 wird anschließend das Bremspedal betätigt und gleichzeitig das Gaspedal zu mindestens 60 Prozent des Pedalwegs durchgedrückt, um die Launch Control in Bereitschaft zu versetzen. Dieser Status wird anhand eines Startflaggen-Symbols im Instrumentenkombi angezeigt. Sobald der Fahrer anschließend das Bremspedal löst, setzt der Beschleunigungsvorgang mit rennsportgemäßer Dynamik ein. Dabei erteilt die M Sport-Automatic die Schaltbefehle selbsttätig zum jeweils idealen Zeitpunkt, mit den kürzestmöglichen Schaltzeiten und mit optimal geregelter Schlupf. Durch Gaswegnahme kann der Fahrer den Launch Control Vorgang jederzeit beenden.

BMW xDrive mit dynamikoptimierter Abstimmung.

Der Erfolg des intelligenten Allradantriebs BMW xDrive beruht auf der Tatsache, dass er in einzigartiger Weise nicht nur die Traktion auf unbefestigtem Untergrund, sondern auch die Fahrdynamik auf der Straße fördert. Mit der elektronisch gesteuerten, variablen Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse wird jede Tendenz zum Über- beziehungsweise Untersteuern frühzeitig unterbunden, bevor Regeleingriffe der Dynamischen Stabilitäts Control (DSC) erforderlich sind. Seinen Stellenwert als intelligenter Allradantrieb gewinnt das System BMW xDrive dadurch, dass es die Antriebskraft über ein Verteilergetriebe mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung situationsgerecht und exakt dosiert stets an jene Achse lenkt, deren Räder über den besten Kontakt zur Fahrbahn verfügen.

Sensoren messen dazu konstant den Schlupf, der an den Rädern der Vorder- und der Hinterachse entsteht. Binnen Sekundenbruchteilen ist das System in der Lage, das Verhältnis der Antriebsverteilung zu variieren. Anders als herkömmliche Allrad-Systeme reagiert BMW xDrive dabei vorausschauend und nicht erst, wenn ein Rad durchdreht. Das Fahrzeug wird daher stabilisiert, noch ehe Schlupf aufkommt und der Fahrer einen Handlungsbedarf registriert. Beim BMW X5 M und beim BMW X6 M wird durch eine speziell für diese Fahrzeuge entwickelte Abstimmung des xDrive eine stärkere Heckantriebsbetonung erreicht, die spürbare Vorteile in hochdynamischen Fahrsituationen bietet und damit die Erwartungen an M typische Fahrdynamik erfüllt.

Dynamic Performance Control unterstützt das M typische Fahrverhalten: Präzises Einlenken und dynamisches Herausbeschleunigen aus der Kurve.

Die Möglichkeiten, mithilfe des BMW xDrive den Vortrieb sowohl im Sinne der Stabilität als auch der Dynamik zu optimieren, werden durch die Kombination

mit der Dynamic Performance Control im BMW X5 M und im BMW X6 M nochmals erweitert, da auch zwischen dem rechten und dem linken Hinterrad eine differenzierte Kraftverteilung erfolgt. Durch die variable Verteilung der Antriebskraft zwischen den Hinterrädern werden die Lenkpräzision und die Spurstabilität in allen Geschwindigkeitsbereichen spürbar optimiert. Schon bei gemäßigttem Tempo vollzieht sich das Einlenken mit deutlich gesteigerter Präzision. Zusätzliche Souveränität erzeugt die Dynamic Performance Control darüber hinaus bei hochdynamischen Lenkmanövern.

Auch bei der Aufrechterhaltung der Fahrstabilität auf rutschigem Untergrund oder in engen Kurven ergänzen sich xDrive und Dynamic Performance Control überaus wirksam. Deutet sich Übersteuern an, reduziert xDrive die Kraftübertragung an die nach außen drängenden Hinterräder. Zusätzlich zieht nun die Dynamic Performance Control Antriebsmoment von dem durch die Fliehkraft besonders stark belasteten kurvenäußeren Hinterrad ab und lenkt diese an das kurveninnere Hinterrad um. In umgekehrter Weise wird eine Tendenz zum Untersteuern unterbunden: xDrive verringert die Kraftübertragung an die nach außen drängenden Vorderräder, gleichzeitig sorgt die Dynamic Performance Control mit einer Verlagerung des Antriebsmoments zum kurvenäußeren Hinterrad hin für optimierte Stabilisierung. Das Fahrzeug lenkt präziser in die Kurve hinein, unabhängig von der Geschwindigkeit folgt es agiler und mit höherer Spurstabilität dem vom Fahrer eingeschlagenen Kurs.

Die von der Dynamic Performance Control bewirkte Differenz der Antriebsmomente zwischen den beiden Hinterrädern kann bis zu 1.800 Newtonmeter betragen. Für den Fahrer äußert sich der Eingriff in einer spürbaren Erhöhung der Agilität, der Traktion und der Fahrstabilität. Darüber hinaus erkennt er die Wirksamkeit der Dynamic Performance Control auch daran, dass Eingriffe der Fahrstabilitätsregelung DSC sehr viel seltener notwendig werden. Das Antriebsmoment kann länger in vollem Umfang genutzt werden, zu dem von der DSC bewirkten Abbremsen einzelner Räder beziehungsweise der Reduzierung der Motorleistung kommt es erst im physikalischen Grenzbereich.

Die Dynamic Performance Control entfaltet ihre stabilisierende Wirkung auch dann, wenn der Fahrer während der Kurvenfahrt vom Gas geht. Innerhalb des Hinterachsgetriebes sorgt eine zusätzliche Überlagerungseinheit, bestehend aus einem Doppelplanetengetriebe und einer elektromotorisch betätigten Lamellenbremse, dafür, dass die variable Momentenverteilung auch im Schubbetrieb gewährleistet ist. Zusätzlich ermöglicht die M spezifische Abstimmung der Dynamic Performance Control ein unübertroffen dynamisches Beschleunigen am Kurvenausgang. Unter hoher Lastanforderung

ist die Verteilung der Antriebskraft gezielt auf eine optimale Übertragung von Querkräften und damit auf das Erreichen möglichst hoher Beschleunigungswerte ausgerichtet.

Mit einem Blick zum Control Display kann der Fahrer die Aktivität der Dynamic Performance Control und des xDrive auch optisch nachvollziehen. Eine Grafik, die im Menü der Fahrzeugfunktionen aufgerufen werden kann, gibt Aufschluss über die jeweils aktuelle Antriebsmomentenverteilung. In einer symbolischen Darstellung der vier angetriebenen Räder weisen Pfeilgrafiken darauf hin, wie viel Kraft jeweils an die einzelnen Räder geleitet wird.

M Dynamic Mode für maximale Kurvengeschwindigkeiten.

Im BMW X5 M und im BMW X6 M wird das Potenzial beider Systeme in einer M spezifischen Weise konsequent genutzt. Mithilfe des DSC Tasters auf der Mittelkonsole kann alternativ zur Grundeinstellung der M Dynamic Mode (MDM) aktiviert werden. In diesem Modus wird über eine Anhebung der DSC Regelschwellen für Bremseingriffe und Motorleistungsreduzierung sowie mittels einer besonders heckbetonten xDrive Abstimmung und im Zusammenwirken mit der Dynamic Performance Control das M typische Eigenlenkverhalten erzeugt. Der MDM ermöglicht maximale Kurvengeschwindigkeiten mit sehr späten Regeleingriffen im Grenzbereich. Auch unter höchster Lastanforderung im Kurvenscheitelpunkt folgt das Fahrzeug den Vorgaben des Lenkeinschlags. Darüber hinaus ist auch der DSC-Off-Modus per Tastendruck aktivierbar.

Über die stabilisierende Wirkung mittels Bremseingriff und Motorleistungsreduzierung hinaus umfasst DSC im BMW X5 M und im BMW X6 M eine Vielzahl weiterer Funktionen, die das sichere und dynamische Fahren fördern. Dazu zählen unter anderem das Anti-Blockier-System (ABS), die Automatische Stabilitäts Control (ASC), die Anhänger-Stabilitätskontrolle, die Bergabfahrrhilfe Hill Descent Control (HDC), die Dynamische Bremsen Control (DBC), die bei besonderem Verzögerungsbedarf selbsttätig den Bremsdruck maximiert, die Kurvenbremsunterstützung Cornering Brake Control (CBC) sowie die Steuerung der Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion. Mit Hilfe der elektronischen Differenzialsperre Automatic Differential Brake (ADB-X) wird eine Quersperrenfunktion dargestellt, die ein zum Durchdrehen neigendes Rad automatisch abbremst, sodass über das andere Rad der jeweiligen Achse weiterhin Vortrieb erzielt werden kann.

Der Bremsdruck-Ausgleich verhindert bei starkem Leistungseinsatz und bei extrem hohen Bremsentemperaturen durch eine gezielte Bremsdruckerhöhung das als Fading bezeichnete Nachlassen der Verzögerungswirkung.

Regelmäßiges Trockenbremsen optimiert die Leistungsfähigkeit bei Nässe. Außerdem erleichtert der Anfahrassistent das Verlassen der Halteposition an Steigungen.

Der BMW X5 M und der BMW X6 M verfügen über eine Parkbremse mit sowohl elektromechanischer wie auch hydraulischer Wirkungsweise. Sie kann mit Hilfe eines Tasters aktiviert oder gelöst werden. Bestandteil der Parkbremse ist auch eine Autohold-Funktion. Sie hält das Fahrzeug fest, sobald es beispielsweise an einer Kreuzung oder im Stop-and-go-Verkehr zum Stillstand gekommen ist, ohne dass der Fahrer die Fußbremse betätigen muss. Beim Wiederauffahren wird die Bremse automatisch gelöst.

M spezifisches Fahrwerk mit neu entwickelter Servotronic-Lenkung und serienmäßigem Adaptive Drive.

Das speziell für den BMW X5 M und den BMW X6 M entwickelte Fahrwerk mit Doppelquerlenker-Vorderachse und Integral-IV-Hinterachse bietet eine M spezifische Elastokinematik durch steifere Querlenkerlager und Zugstreben-Hydrolager vorn sowie steifere Hinterachsträgerlager. Beide Modelle verfügen serienmäßig über Luftfederung mit Niveauregulierung an der Hinterachse, eine neu entwickelte Servotronic-Lenkung sowie Adaptive Drive mit elektronisch verstellbaren Dämpfern (EDC) und aktiver Wankstabilisierung.

Die Servotronic-Lenkung, die speziell für den BMW X5 M und den BMW X6 M entwickelt wurde, sorgt für eine geschwindigkeitsabhängige Lenkunterstützung. Dadurch ist komfortables Einparken mit geringen Betätigungskräften ebenso gewährleistet wie eine exakte Rückmeldung und eine hohe Lenkpräzision bei höherem Tempo. Das Ausmaß der Lenkunterstützung wird über zwei Kennlinien definiert. Neben der Standardkonfiguration ist mittels EDC- beziehungsweise M Drive Taste der Sport-Modus abrufbar, der eine kompromisslos sportliche Kennlinie mit höheren Betätigungskräften in hochdynamischen Fahrsituationen aktiviert. Damit ist eine besonders klare Rückmeldung der Lenkung für souveränes und sportliches Fahren gewährleistet.

Die M spezifische Auslegung des Adaptive Drive umfasst eine Tieferlegung um 10 Millimeter im Vergleich zu den Modellen BMW X5 und BMW X6 sowie steifere Tragfedern, modifizierte Zusatzfedern, eine 3-Pfad-Stützlagerung und eine Dämpferabstimmung mit verstärkter Aufbauanbindung. Diese Konfiguration führt zu einem Maximum an Dynamik, Komfort und Sicherheit. Seitenneigungen und Karosseriebewegungen werden reduziert, das Eigenlenk- und Lastwechselverhalten optimiert.

Mit Hilfe von Sensoren erfasst und berechnet Adaptive Drive permanent Daten über Geschwindigkeit, Lenkwinkel, Längs- und Querbesehleunigung, Aufbau- und Radbesehleunigung sowie die Höhenstände. Anhand dieser Informationen werden sowohl die Sehwienkmotoren der Stabilisatoren als auch die elektromagnetischen Ventile der Stoßdämpfer gesteuert. So können Seitenneigung und Dämpfung jederzeit situationsgerecht reguliert werden.

Zur schnellen und zuverlässigen Verarbeitung der Daten wird beim Adaptive Drive das Hochgeschwindigkeits-Datenübertragungssystem FlexRay genutzt. BMW ist der weltweit erste Automobilhersteller, der die Hochgeschwindigkeits-Datenübertragungstechnologie FlexRay in seinen Serienfahrzeugen zum Einsatz bringt.

Darüber hinaus wird über die EDC-Taste neben der Servotronic-Kennlinie auch die Abstimmung der Dämpfer beeinflusst. Gegenüber dem Normal- wird so im Sport-Modus auch die Aufbauanbindung verstärkt. Im Zusammenwirken mit der Wankstabilisierung wird damit ein außergewöhnlich linearer Querkraftaufbau bei dynamischer Kurvenfahrt erzielt. So bleibt das Fahrzeug bis in den fahrphysikalischen Grenzbereich hinein souverän beherrschbar.

Fahrdynamik intelligent gesteuert: Integrated Chassis Management.

Perfekt in Szene gesetzt werden die Antriebs- und Fahrwerkssysteme durch ihre Vernetzung im Integrated Chassis Management (ICM). Die leistungsfähige elektronische Steuerung ermöglicht es, die Antriebs- und Fahrwerksfunktionen des BMW X5 M und des BMW X6 M innerhalb von Sekundenbruchteilen so aufeinander abzustimmen, dass in jeder Fahrsituation maximale Stabilität und höchste Performance gewährleistet sind. Auch unter plötzlich veränderten Bedingungen – etwa bei wechselndem Untergrund, spontanem Einlenken, abruptem Besehleunigen oder Bremsen – reagiert das ICM mit präzisen Zugriffen auf die Aktuatoren von xDrive, DSC, Dynamic Performance Control, Servotronic und Adaptive Drive. Art und Umfang der Eingriffe werden dabei stets so gesteuert, dass neben der Fahrstabilität auch die Dynamik das maximal mögliche Niveau erreicht.

Kraftvoll, standfest und leicht: Hochleistungs-Bremsanlage.

Überragende Verzögerungswerte und hohe Standfestigkeit garantiert die Hochleistungs-Bremsanlage. Vorn wird eine 4-Kolben-Festsattel-, hinten eine Faustsattel-Konstruktion jeweils mit innenbelüfteten Leichtbaubremsscheiben kombiniert. Die Bremsscheiben, deren Durchmesser vorn 395 und hinten 385 Millimeter beträgt, weisen eine Nietverbindung zwischen Aluminium-Topf und Grauguss-Reibring auf. Damit werden hitzebedingte Verformungen auch bei höchster Belastung wirksam unterbunden.

Der BMW X5 M und der BMW X6 M sind als einzige Fahrzeuge im Wettbewerbsumfeld serienmäßig mit einer modellspezifisch konfigurierten Mischbereifung auf jeweils 20 Zoll großen Leichtmetallfelgen ausgestattet. Die Auswahl von Reifen des Formats 275/40 R 20 vorn und 315/35 R 20 ist ein weiteres Resultat der charakteristischen, heckantriebsbetonten Fahrzeugabstimmung. Durch die Bestimmung dieser fahrdynamisch idealen Reifengrößen-Kombination wird die außergewöhnlich hohe Kraftübertragung an der Hinterachse ebenso gefördert wie das präzise und exakt dosierbare Lenkverhalten beider Modelle.

Dynamisch und solide: Karosserie und Sicherheitsausstattung.

Der BMW X5 M verfügt ebenso wie der BMW X6 M über eine extrem verwindungssteife Karosserie. Um höchste Solidität bei möglichst geringem Gewicht zu erreichen, wurde bei der Entwicklung konsequent auf intelligenten Leichtbau gesetzt. Sowohl die Materialauswahl als auch die Anordnung und Geometrie von Trägern, Streben und Stützen beruhen bei beiden Modellen auf einem Gesamtkonzept, das auf maximale Crashesicherheit, zugleich aber auch Agilität der Fahrzeuge ausgerichtet ist.

Die bei einem Unfall einwirkenden Kräfte werden über den Motorträger und das Fahrwerk auf mehreren Lastpfaden abgeleitet, um extreme Belastungen für einzelne Trägerstrukturen zu verhindern und die Aufprallenergie von der stabilen Fahrgastzelle fernzuhalten. Zur Serienausstattung des BMW X5 M und des BMW X6 M gehören neben Front- und Becken-Thorax-Airbags jeweils auch seitliche Curtain-Kopfairbags. Sie entfalten sich aus der Verkleidung der A-Säulen und des Dachhimmels und schützen somit die Fahrzeuginsassen vorn und im Fond vor Verletzungen. Alle Sitzplätze sind mit Dreipunkt-Automatikgurten ausgestattet, die über Gurtkraftbegrenzer und auf den vorderen Plätzen zusätzlich auch über eine Gurtstrammerfunktion verfügen. Zum Schutz vor Halswirbelverletzungen im Falle eines Aufpralls auf das Heck des Fahrzeugs sind die vorderen Sitze serienmäßig mit crashaktiven Kopfstützen versehen. Darüber hinaus sind ISOFIX-Kindersitzbefestigungen auf den Fondsitzen serienmäßig vorhanden. Sämtliche Rückhaltesysteme werden von einer zentralen Sicherheitselektronik gesteuert. Sie berücksichtigt Art und Schwere der Kollision und aktiviert die jeweils wirksamsten Schutzelemente. Die Frontairbags sind mit einem zweistufig auslösbbaren Gasgenerator versehen. Je nach Unfallschwere können sie mit unterschiedlicher Intensität aktiviert werden.

Im Falle eines bevorstehenden Überschlags sorgt die Roll-over-Sensorik dafür, dass die Curtain-Airbags ausgelöst und die Gurtstrammer aktiviert werden. Die Vernetzung dieser Sensoren mit der Fahrdynamikregelung DSC garantiert eine frühzeitige und situationsgerechte Funktion des Systems. Zur Vermeidung von

Auffahrunfällen sind beide Modelle mit einem adaptiven Bremslicht ausgestattet.

Beide Modelle sind außerdem serienmäßig mit Runflat-Bereifung ausgestattet, die auch bei völligem Druckverlust eine Weiterfahrt bis zu einer Werkstatt ermöglicht. Zusätzlich warnt die Reifen-Pannen-Anzeige (RPA) den Fahrer vor einem schleichenden Luftdruckverlust.

Optimale Sicht: Bi-Xenon-Scheinwerfer serienmäßig.

Die serienmäßigen Bi-Xenon-Doppelscheinwerfer des BMW X5 M und des BMW X6 M sorgen nicht nur für eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit, sondern bieten mithilfe ihrer Coronaringe auch eine charakteristische und praxisgerechte Möglichkeit zur Nutzung des Tagfahrlichts. Serienmäßig sind beide Modelle mit einem Lichtsensor ausgestattet, der in Abhängigkeit von der Umgebungshelligkeit für die automatische Aktivierung des Abblendlichts sorgt. Ebenfalls serienmäßig an Bord: ein Regensensor, der die Intensität von Niederschlägen registriert und damit eine automatische Anpassung des Scheibenwischer-Betriebs ermöglicht, und ein Solarsensor, der die Regelung der Klimaautomatik mit Informationen über den Grad der Sonneneinstrahlung versorgt.

Mehr Souveränität durch M spezifisches Cockpit und anspruchsvolle Fahrerassistenzsysteme.

Auch bei der Gestaltung des Fahrerarbeitsplatzes kommt der M typische Stil zur Geltung. Beide allradgetriebenen Hochleistungssportwagen verfügen über ein M spezifisches Cockpit, dessen Kombiinstrument ein variables Vorwarnfeld im Drehzahlmesser, Öltemperaturanzeige, spezifische Fahrzeugfunktions-Anzeigen und eine weiße Displaybeleuchtung aufweist. Serienmäßig sind der BMW X5 M und der BMW X6 M mit M Sitzen und einem M Lederlenkrad sowie mit Kniepads an der Mittelkonsole ausgestattet, die Fahrer und Beifahrer zusätzliche Stabilität in hochdynamischen Fahrsituationen bieten.

Das souveräne Fahren wird zusätzlich durch innovative Fahrerassistenzsysteme gefördert. Beide Modelle verfügen serienmäßig über die Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion. Sie beeinflusst Motorsteuerung, Gangwahl und Bremsen, um das vom Fahrer festgelegte Richttempo konstant zu halten. Das System registriert permanent die Querschleunigungswerte des Fahrzeugs und bewirkt bei Bedarf eine Reduzierung der Geschwindigkeit, um Komforteinschränkungen beim Befahren von Kurven zu verhindern. Außerdem wird die kontrollierte Bergabfahrt – auch im Hängerbetrieb – gegebenenfalls mit einem Bremseneingriff unterstützt.

Optional sind unter anderem adaptives Kurvenlicht und Fernlichtassistent verfügbar. Als Ergänzung zur serienmäßigen Park Distance Control steht außerdem auf Wunsch eine Rückfahrkamera einschließlich Top View Funktion zur Wahl.

Dynamik nach Wahl, auf Knopfdruck verfügbar:

M Drive Taste am Lenkrad.

Der BMW X5 M und der BMW X6 M verfügen über eine Antriebs- und Fahrwerkstechnologie, die unter allen Umständen überlegene Souveränität vermittelt und zugleich jederzeit zu absoluter Höchstleistung imstande ist. Der Fahrer kann durch die Wahl des DSC Modus sowie der Dämpfer- und Lenkungsabstimmung per Tastendruck sowohl eine fahrdynamisch ausgerichtete als auch eine komfortbetonte Fahrzeugabstimmung in den Vordergrund stellen. Darüber hinaus kann auch die Antriebskonfiguration des BMW X5 M und des BMW X6 M vom Fahrer situationsgerecht konfiguriert werden. Über den Power-Modus, der sowohl die Motor- als auch die Getriebesteuerung beeinflusst, stehen die Fahrprogramme „Sport“ und „Effizient“ zur Auswahl.

Im Fahrprogramm „Sport“ wird speziell durch die M typische, lineare Entwicklung des Leistungszuwachses auch in hochdynamischen Fahrsituationen eine präzise Dosierbarkeit ermöglicht. Das Fahrprogramm „Effizient“ sorgt durch frühes Hochschalten nicht nur für eine deutliche Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, sondern auch für eine entspannte Fahrweise unter Ausnutzung der schon bei niedrigen Drehzahlen zur Verfügung stehenden Durchzugskraft. Eine besonders effiziente Fahrweise ist somit zugleich mit einem hohen Maß an Souveränität verbunden.

Der Power-Modus sowie die Einstellung von DSC und EDC können im M Drive Menü vorkonfiguriert werden. Die Kombination der ausgewählten Einstellungen ergibt die vom Fahrer bevorzugte Fahrzeugabstimmung. Sie wird abgespeichert und ist anschließend jederzeit erneut per Druck auf die M Drive Taste am Lenkrad abrufbar. Mit einem einzigen Tastendruck ist so die für eine bestimmte Fahrsituation ideale Gesamtabstimmung aktiviert.

Das M Drive Menü ist die M spezifische Ergänzung zu den über das Bediensystem iDrive bereits steuerbaren Fahrzeug-, Infotainment-, Navigations-, Klimatisierungs- und Kommunikationsfunktionen. Der BMW X5 M und der BMW X6 M sind mit der neuen Generation des iDrive ausgestattet. Der ergonomisch optimierte Controller, die in seinem Umfeld angeordneten Direktwahltasten, die Favoritentasten unterhalb des Radio-Bedienfelds und das 8,8 Zoll große Control Display mit hochauflösender

Grafikdarstellung ermöglichen eine intuitive Auswahl und Aktivierung der Funktionen bei geringer Blickabwendung vom Fahrgeschehen.

Optional ist auch ein M spezifisches Head-Up-Display erhältlich, das wichtige Informationen direkt ins Blickfeld des Fahrers auf die Windschutzscheibe projiziert. Art und Umfang der angezeigten Daten können ebenfalls über das M Drive Menü festgelegt werden. Per Druck auf die M Drive Taste kann so eine M spezifische Darstellung aufgerufen werden. In diesem Fall hebt das Head-Up-Display das variable Vorwarnfeld des Drehzahlmessers hervor und signalisiert mit seiner Shift-Light-Funktion den optimalen Schaltpunkt. Zudem informiert das Display über den eingelegten Gang und die jeweils aktuelle Geschwindigkeit.

Die Nutzung des optionalen Navigationssystems Professional wird dank der optimierten technischen Voraussetzungen des BMW iDrive einfacher. Die Full-Screen-Kartendarstellung bietet einen unvergleichlich detaillierten Überblick über die aktuell bereiste Region. Alternativ dazu kann im Control Display ein Assistenzfenster aktiviert werden, das unabhängig von der Hauptkarte weitere Darstellungen liefert. Bei der Annäherung an Kreuzungen wird eine High Guiding Funktion aktiviert, die den Fahrer mit klaren grafischen Signalen bei der Auswahl der geeigneten Fahrspur unterstützt. Verkürzte Zugriffszeiten gewährleistet die Speicherung der Navigationsdaten auf einer im Fahrzeug installierten 80-GB-Festplatte. Der Datenträger kann darüber hinaus auch als 15-GB-Musikarchiv genutzt werden.

Interieur im M typischen Stil, Individualisierung durch exklusive Optionen aus dem BMW Individual Angebot.

Großzügiger Luxus und ein flexibel nutzbares Raumangebot kennzeichnet das Interieur des BMW X5 M, sportive Exklusivität prägt das Ambiente im BMW X6 M. In beiden Fällen weisen Ausstattung und Gestaltung des Innenraums eine M typische Note auf. Der BMW X5 M bietet bis zu fünf Insassen viel Bewegungsfreiheit und auch auf Langstrecken ein hohes Maß an Komfort. Bei Ausnutzung aller Sitzplätze steht ein Kofferraumvolumen von 620 Litern zur Verfügung. Wird die asymmetrisch teilbare Rückbank der hinteren Sitzreihe komplett umgeklappt, wächst das Stauvolumen auf maximal 1.750 Liter.

Auch beim BMW X6 M erleichtern weit öffnende Fondtüren den Einstieg zur hinteren Sitzreihe. Das Sports Activity Coupé verfügt über Fondplätze mit Einzelsitzcharakter, hohem Seitenhalt und integrierten Kopfstützen. Das hinter den Fondsitzen nutzbare Gepäckraumvolumen liegt mit 570 Liter deutlich über den bei Coupés üblichen Werten. Der BMW X6 M verfügt über

eine feste, klappbare Gepäckraumabdeckung, die sich für den Transport sperriger Gepäckstücke praktisch unter dem Laderaumboden verstauen lässt. Zur Erweiterung der Transportkapazitäten kann die asymmetrisch geteilte Fondsitzlehne umgeklappt werden. Auf diese Weise steigt das Stauvolumen auf bis zu 1.450 Liter. Serienmäßig ist der BMW X6 M mit einer automatischen Öffnungs- und Schließfunktion für die Heckklappe ausgestattet.

Bei beiden Modellen sind die vielfältig elektrisch verstellbaren und beheizbaren M Sitze serienmäßig mit Leder in der BMW Individual Lederqualität Merino bezogen. Die natürliche Narbung und die weiche Oberfläche dieser Lederqualität wirken außergewöhnlich elegant und erzeugen ein besonders angenehmes haptisches Erlebnis. Verwendet wird ausschließlich Leder, das frei von jeglichen Fehlstellen und Ungleichmäßigkeiten ist. Bei der Verarbeitung wird auf künstliche Oberflächenbehandlung verzichtet. Stattdessen wird das Material bei der so genannten Fasspigmentierung einer vollständigen und schonenden Durchfärbung unterzogen. So bleiben die weiche, geschmeidige Oberfläche und die atmungsaktive, offenporige Struktur des Leders erhalten.

Die Lederausstattung, die neben den Sitzen auch die Mittelkonsole, die Armauflage, die Türspiegel und die Türzuziehgriffe umfasst, wird wahlweise in den Farben Schwarz, Silverstone und Bambusbeige angeboten. Die Sitze sind mit einem M spezifischen Nahtbild versehen. In die Kopfstützen der vorderen Sitze ist zusätzlich das M Logo eingeprägt. Optional ist auch eine Volllederausstattung in Merino Qualität erhältlich. Sie beinhaltet zusätzliche Lederoberflächen für die Rückseiten der Sitzlehnen und die Türverkleidungstafel sowie als weitere Wahlmöglichkeiten die Lederfarben Zimt und Sakhir Orange. Serienmäßig ist der BMW X6 M darüber hinaus mit einer BMW Individual Instrumententafel mit Lederbezug ausgestattet, wobei der obere Abschnitt in Walknappa und der untere in Merino Qualität ausgeführt ist.

Weitere Möglichkeiten, persönlichen Stil zur Geltung zu bringen, bietet die umfangreiche Auswahl an hochwertigen Dekorleisten. Serienmäßig sind der BMW X5 M und der BMW X6 M mit Interieurleisten in der Ausführung Aluminium Shadow gebürstet ausgestattet. Alternativ dazu sind optional die BMW M exklusiven Interieurleisten in der Variante Leder Carbonstruktur schwarz sowie die Echtholz-Leisten aus dem BMW Individual Angebot verfügbar. Zur Wahl stehen dabei die Varianten Pianolack schwarz und Eukalyptus Riegel rotbraun.

BMW ConnectedDrive mit erweitertem Notruf und neuen Fernfunktionen.

Für den BMW X5 M und den BMW X6 M steht optional der Telematikdienst BMW Assist von BMW ConnectedDrive mit einer Vielzahl von Funktionen zur Verfügung. Neben dem persönlichen Auskunftsdienst umfasst BMW Assist auch einen erweiterten Notruf mit automatischer Ortung. Im Falle einer Kollision mit einer bestimmten Intensität liefert das System selbsttätig Positions- und Fahrzeugdaten sowie die von Sensoren im Fahrzeug gesammelten Messwerte, die Aufschluss über die Art der Kollision und das Verletzungsrisiko für die Insassen liefern, an ein BMW Call Center. Von dort werden diese Informationen dann umgehend an die nächstgelegene Rettungsleitstelle weitergegeben.

Direkte Hilfe über das BMW Call Center bietet BMW ConnectedDrive den Kunden künftig auch in Situationen, die bisher den Einsatz eines Pannendienstes erforderlich machten. Liegt der Fahrzeugschlüssel im verschlossenen Kofferraum oder hat der Nachwuchs von innen den Wagen verriegelt, genügt künftig ein Anruf im BMW Call Center. Nach eindeutiger Identifizierung kann anschließend das Fahrzeug aus der Ferne entriegelt werden. Auf dem gleichen Wege kann auch die Verriegelung des Fahrzeugs durch einen Mitarbeiter im BMW Call Center veranlasst werden.

Mehr Komfort, Frischluft und Hörgenuss durch 4-Zonen-Klimaautomatik, Glasdach und BMW Individual High End Audiosystem.

Die Serienausstattung des BMW X5 M und des BMW X6 M umfasst unter anderem ein HiFi-Audiosystem mit 12 Lautsprechern und einer Verstärkerleistung von 230 Watt, M Einstiegsleisten, eine M Fußstütze, einen BMW Individual Dachhimmel in der Farbe Anthrazit und ein Lichtpaket. Alternativ zur serienmäßigen 2-Zonen-Klimaautomatik ist auch eine 4-Zonen-Klimaautomatik erhältlich, die auch im Fond für individuell wählbare Temperaturverhältnisse sorgt. Zu den weiteren Optionen gehören unter anderem die aktive Sitzbelüftung, ein Panorama-Glasdach für den BMW X5 M beziehungsweise ein elektrisch betriebenes Glasdach für den BMW X6 M.

Für den BMW X5 M steht eine Anhängerkupplung mit elektrisch schwenkbarem Kugelkopf, für den BMW X6 M eine Anhängervorrichtung mit abnehmbarem Kugelkopf zur Wahl. Die maximale Anhängelast beträgt jeweils 3 Tonnen.

Für ein außergewöhnlich dynamisches Klangerlebnis sorgt auf Wunsch das jeweils exklusiv auf das entsprechende Modell abgestimmte BMW Individual High End Audiosystem. 16 Hochleistungs-Lautsprecher mit Neodym-

Magnetantrieb und extrem steifen Hexacone-Membranen, ein digitaler 9 Kanal-Verstärker mit einer Maximalleistung von 825 Watt und präzise agierende Frequenzweichen garantieren unnachahmliche Klangqualität. Einzigartig im Automobilbereich ist die Dirac Live-Technologie zur Signalverarbeitung. Sie korrigiert die Impulsantwort der Lautsprecher und führt so zu einer linearen und zeitrichtigen Wiedergabe im Fahrzeug-Innenraum. Die auf diese Weise erzeugte Impulstreue bei der Klangwiedergabe bereitet nicht nur dem Fahrer, sondern allen Insassen ein außergewöhnlich facettenreiches und lebendiges Sounderlebnis.

Für einen in jeder Fahrsituation optimalen Hörgenuss wird darüber hinaus mit der geschwindigkeitsabhängigen Lautstärkeregelung und dem ebenfalls geschwindigkeitsabhängigen Equalizing gesorgt. Bedient wird das BMW - Individual High End Audiosystem über den iDrive Controller. Die grundlegenden Funktionen werden wie bei allen Entertainmentsystemen über die Audio-Bedienelemente der Mittelkonsole gesteuert.

4. Technische Daten.



		X5 M	X6 M
Karosserie			
Anzahl Türen/Sitzplätze		5/5	5/4
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.851/1.994/1.764	4.876/1.983/1.684
Radstand	mm	2.933	2.933
Spurweite vorne/hinten	mm	1.660/1.672	1.660/1.672
Wendekreis	m	12,8	12,8
Tankinhalt	ca. l	85	85
Kühlsystem einschließlich Heizung	l	17,0	17,0
Motoröl	l	8,5	8,5
Getriebeöl	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Hinterachsengetriebeöl		Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU (DIN)	kg	2.380 (2.305)	2.380 (2.305)
Zuladung	kg	600	600
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	2.905	2.905
Zulässige Achslasten vorne/hinten	kg	1.400/1.560	1.400/1.520
Zulässige Anhängelast gebremst (12%/ungebremst)	kg	3.000/750	3.000/750
Zul. Dachlast/Zul. Stützlast	kg	100/120	100/120
Kofferraumvolumen DIN 70020	l	620–1.750	570–1.450
Luftwiderstand	c _x x A	0,38 x 2,90	0,38 x 2,85
Motor			
Bauart/Anzahl Zylinder/Ventile		V/8/4	V/8/4
Motorsteuerung		MSD85.1	MSD85.1
Hubraum	cm ³	4.395	4.395
Bohrung/Hub	mm	89,0/88,3	89,0/88,3
Verdichtung	:1	9,3	9,3
Kraftstoff ¹⁾	ROZ	min. ROZ 95	min. ROZ 95
Leistung	kW/PS	408/555	408/555
bei Drehzahl	min ⁻¹	6.000	6.000
Drehmoment	Nm	680	680
bei Drehzahl	min ⁻¹	1.500–5.650	1.500–5.650
Elektrik			
Batterie/Einbauort	Ah/–	90/Gepäckraum	90/Gepäckraum
Lichtmaschine	AW	210/2.940	210/2.940
Fahrwerk			
Vorderradaufhängung	Doppelquerlenkerachse; kleiner, negativer Lenkrollradius; Bremsnickreduzierung		
Hinterradaufhängung	Integralachse; räumlich wirkende Radaufhängung mit Anfahr- und Bremsnickausgleich		
Scheibenbremse vorne	Vierkolben-Festsattel		
Durchmesser	mm	395 x 36, belüftet	395 x 36, belüftet
Scheibenbremse hinten	Einkolben-Faustsattel		
Durchmesser	mm	385 x 24, belüftet	385 x 24, belüftet
Fahrstabilitätssysteme	DSC III (HDC, DBC, ABS, ASC-X, ADB-X, DTC, Anhängerstabilisierungskontrolle)		
Lenkung	Zahnstange-Servolenkung		

Gesamtübersetzung Lenkung	:1	19,5	19,5
Getriebeart	6-Gang-Sport-Automatic mit Steptronic, elektronischem Gangwahlschalter und Schaltpaddles am Lenkrad		
Getriebeübersetzung I	:1	4,171	4,171
II	:1	2,340	2,340
III	:1	1,521	1,521
IV	:1	1,143	1,143
V	:1	0,867	0,867
VI	:1	0,691	0,691
R	:1	3,403	3,403
Hinterachsenübersetzung	: 1	3,909	3,909
Reifen vorne	275/40 R20 106Y XL RSC	275/40 R20 106Y XL RSC	
Reifen hinten	315/35 R20 110Y XL RSC	315/35 R20 110Y XL RSC	
Felgen vorne	10J x 20 LM	10J x 20 LM	
Felgen hinten	11J x 20 LM	11J x 20 LM	

Fahrleistungen

Leistungsgewicht (DIN-Leergewicht)	kg/kW	5,6	5,6
Literleistung	kW/l	92,8	92,8
Beschleunigung 0–100 km/h	s	4,7	4,7
0–200 km/h	s	16,9	16,9
0–1.000 m	s	23,5	23,5
im 4./5. Gang 80–120 km/h	s	4,3/5,1	4,3/5,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250 (275 ²⁾)	250 (275 ²⁾)

Verbrauch im EU-Zyklus

Städtisch	l/100 km	19,3	19,3
Außerstädtisch	l/100 km	10,8	10,8
Insgesamt	l/100 km	13,9	13,9
CO ₂	g/km	325	325

Sonstiges

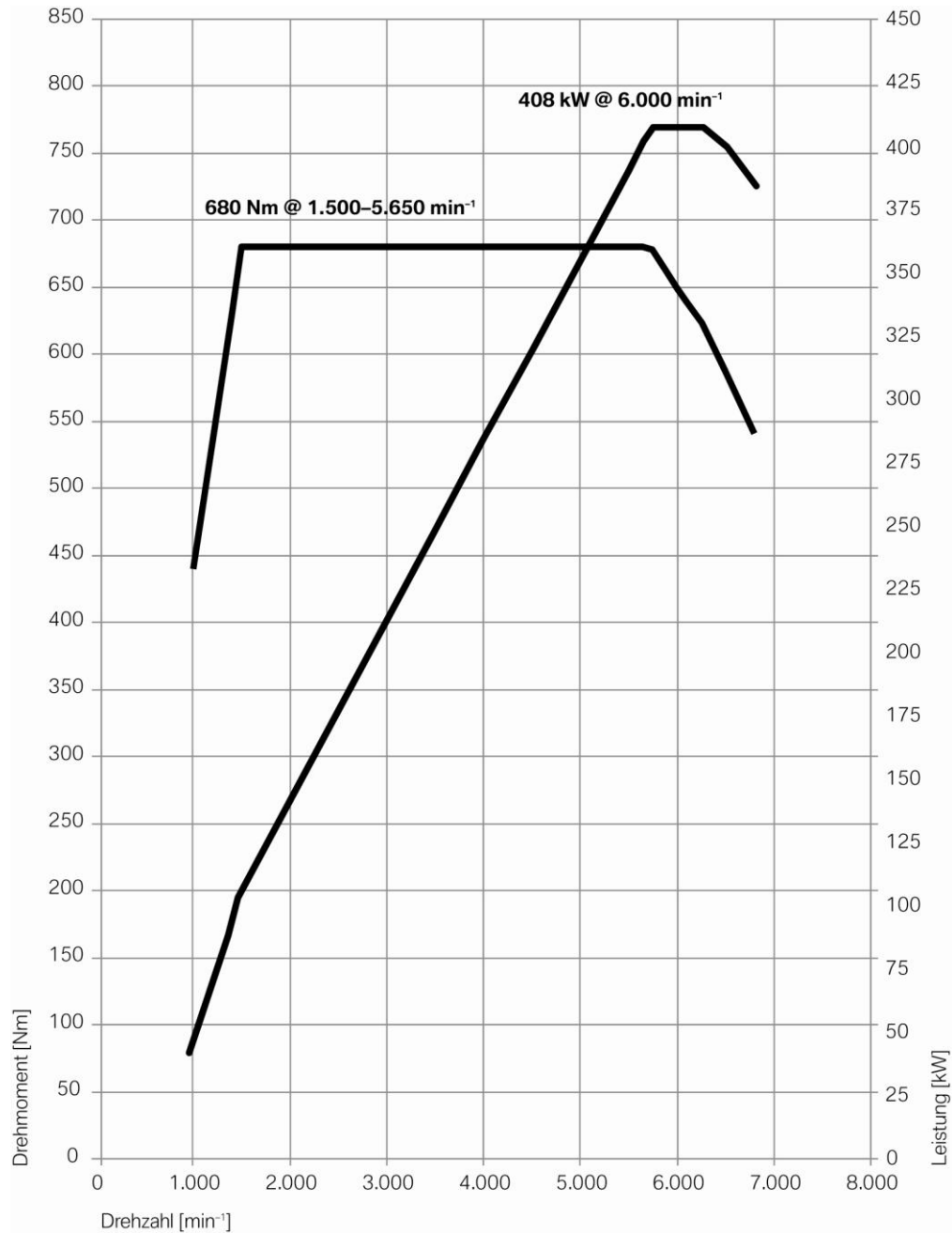
Emissionseinstufung	EU 5	EU 5
Perm. Allradantrieb, Kraftverteilung	variabel	variabel

Technische Daten gültig für ACEA Märkte. Zulassungsrelevante Daten teilweise nur für Deutschland gültig (Gewicht).

¹⁾ Angaben zu Leistung und Verbrauch beziehen sich auf Betrieb mit ROZ 98 Kraftstoff.

²⁾ Mit optionalem M Driver's Package.

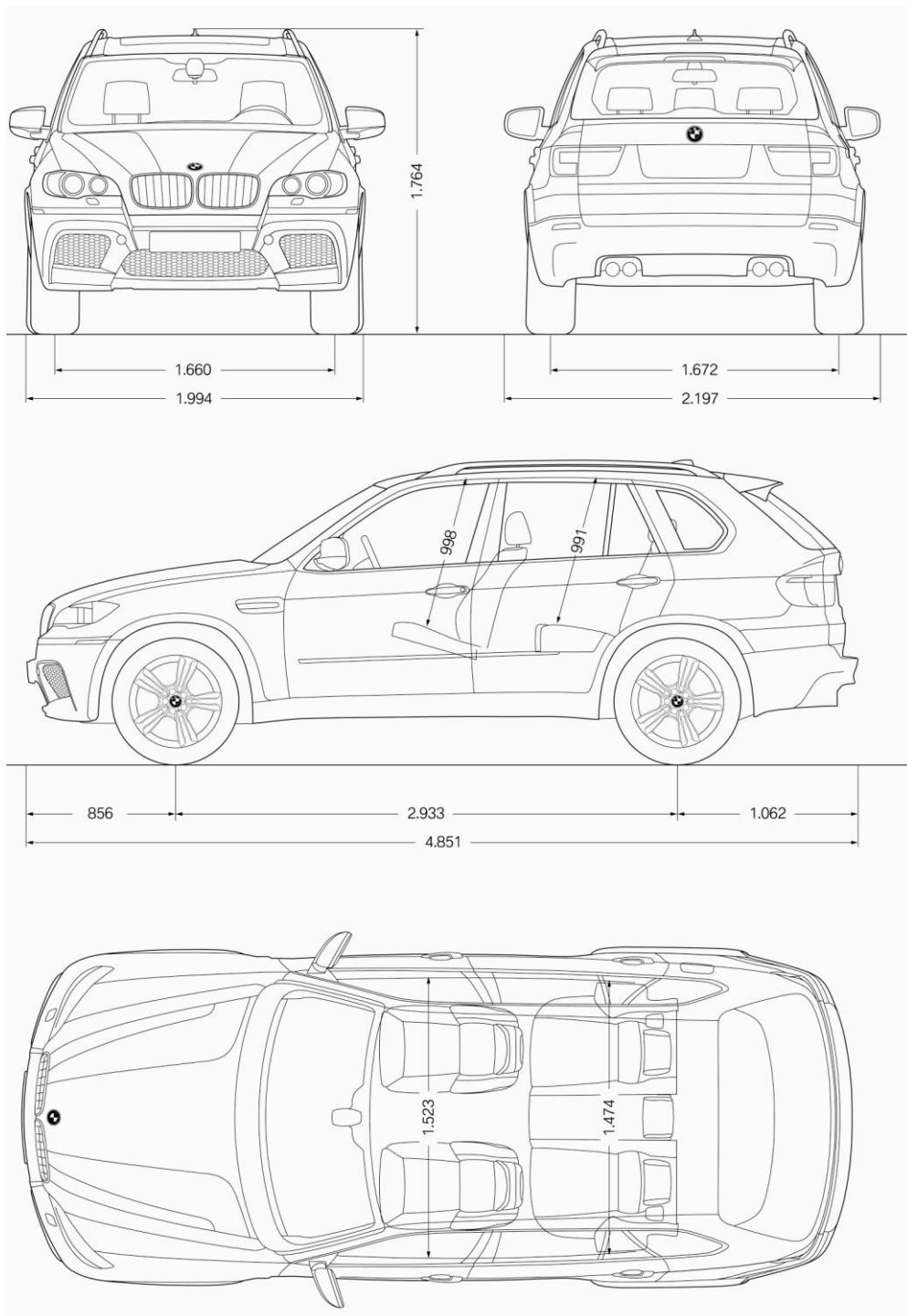
5. Leistungs- und Drehmomentdiagramme.



6. Außen- und Innenabmessung.



BMW X 5M.



BMW X6 M.

