

BMW auf der 18. Auto Mobil International Leipzig 2008. Inhaltsverzeichnis.



1. BMW auf der 18. Auto Mobil International Leipzig 2008. (Kurzfassung)	2
2. Die Highlights im Überblick.	7
3. BMW auf der 18. Auto Mobil International Leipzig 2008. (Langfassung)	
3.1 BMW EfficientDynamics: Weniger Verbrauch, mehr Fahrfreude – jetzt und in der Zukunft.	10
3.2 Die neue Dimension des offenen Fahrvergnügens: Das neue BMW 1er Cabrio.	23
3.3 Das weltweit erste Sports Activity Coupé: Der BMW X6.	35
3.4 Auf Höchstleistung programmiert – und mit M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic noch dynamischer: Die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M3 Cabrio.	51
3.5 Der Maßstab seiner Klasse – jetzt noch attraktiver: Die neuen Editionsmodelle der BMW 5er Reihe.	71
3.6 Vorstoß in eine neue Dimension: Das BMW Concept CS.	83
3.7 Dynamik, Komfort und Individualität nach Maß: BMW Performance und weiteres Original BMW Zubehör im Jahr 2008.	90

1. BMW auf der 18. Auto Mobil International Leipzig 2008. (Kurzfassung)



BMW EfficientDynamics ist weiter auf dem Vormarsch, und in Leipzig werden die neuesten Meilensteine dafür gesetzt. Dies gilt zum einen für die 18. Auto Mobil International (AMI) in Leipzig, auf der der weltweit erfolgreichste Hersteller von Premium-Automobilen dem Publikum vom 5. bis zum 13. April 2008 die aktuellen Ergebnisse seiner einzigartigen Entwicklungsstrategie vorstellt und neue Konzepte für eine noch weiter gehende Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte präsentiert. Das gilt zum anderen auch für das BMW Werk Leipzig, in dem exklusiv für den Weltmarkt das neue BMW 1er Cabrio produziert wird. Der offene Viersitzer auf Basis der erfolgreichen und für herausragende Effizienz bekannten BMW 1er Reihe verkörpert Fahrspaß in besonders zeitgemäßer Form. Sein Design ermöglicht intensiven Offenfahr-Genuss im typischen Stil eines BMW Cabrios, seine kraftvollen Motoren garantieren eine im Wettbewerbsumfeld überlegene Sportlichkeit bei vorbildlich niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerten. Die AMI 2008 ist Schauplatz für die Deutschland-Premiere des BMW 1er Cabrio. Darüber hinaus werden auch das weltweit erste Sports Activity Coupé, der BMW X6, sowie die beiden Hochleistungssportler BMW M3 Limousine und BMW M3 Cabrio in Leipzig erstmals dem deutschen Publikum präsentiert.

Für das BMW 1er Cabrio und die BMW M3 Limousine führt der Weg vom Scheinwerferlicht der Leipziger AMI direkt auf die Straße. Parallel zum Messeauftakt erfolgt am 5. April 2008 die Markteinführung der beiden neuen Modelle in Deutschland. Im Frühsommer gehen auch der BMW X6 und das neue BMW M3 Cabrio an den Start. BMW setzt damit die bereits im vorigen Jahr begonnene Modelloffensive mit unverminderter Intensität fort. Ebenso konsequent wird auch die Entwicklungsstrategie zur Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte weiterverfolgt. Sie zielt darauf ab, effizienzfördernde Innovationen möglichst schnell und sukzessive über alle Baureihen hinweg einzuführen. BMW EfficientDynamics steckt daher in jedem neuen BMW Modell. Dies und die Tatsache, dass BMW EfficientDynamics Maßnahmen stets Bestandteil der Serienausstattung sind und ihre verbrauchsreduzierende Wirkung daher nicht auf wenige Sondermodelle beschränkt bleibt, führt zu einer besonderen Breitenwirkung bei der Senkung von Kraftstoffkonsum und Emissionen.

Zum Frühjahr 2008 hat BMW bereits 21 Modelle im Angebot, deren CO₂-Ausstoß bei maximal 140 Gramm pro Kilometer liegt. Jüngster Neuzugang in der Reihe der besonders effizienten Vertreter der Marke ist das BMW 120d Cabrio. Das von einem 130 kW/177 PS starken Vierzylinder-Dieselmotor angetriebene Modell kommt im EU-Testzyklus auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,1 Litern je 100 Kilometer und einen CO₂-Wert von 134 Gramm pro Kilometer. Spitzenreiter der markeninternen Verbrauchswertung ist der BMW 118d, der ebenfalls im BMW Werk Leipzig vom Band rollt. Sein 105 kW/143 PS leistender Vierzylinder-Diesel begnügt sich durchschnittlich mit 4,5 Litern je 100 Kilometer, der CO₂-Wert beläuft sich auf 119 Gramm je Kilometer.

Die Optimierung der Verbrauchs- und Emissionswerte ist bei BMW nicht mit einem Verzicht auf Fahrdynamik verbunden. Im Gegenteil: Jedes neue Modell weist im Vergleich zu seinem Vorgänger sowohl gesteigerte Fahrleistungen als auch einen reduzierten Kraftstoffkonsum auf. Diese Form der Effizienzsteigerung ist Kern einer langfristigen Strategie. Sie wird bereits seit vielen Jahren durch innovative Motoren sowie weitere verbrauchsreduzierende Maßnahmen im Umfeld der Antriebseinheiten, Gewichtsoptimierung und verbesserte Aerodynamik betrieben. Ein Großteil der aktuellen BMW EfficientDynamics Maßnahmen basiert auf Entwicklungsentscheidungen, die bereits vor rund fünf Jahren getroffen wurden. Die Ergebnisse kommen in sämtlichen Baureihen zum Tragen. In allen Segmenten heben sich BMW Modelle daher durch die günstigste Relation zwischen Fahrdynamik und Wirtschaftlichkeit von ihrem Wettbewerbsumfeld ab.

Neben den heute bereits verfügbaren Modellen mit vorbildlicher Effizienz zeigt BMW auf der AMI 2008 auch eine Reihe von Lösungen für eine mittel- und langfristige Fortsetzung der Strategie zur Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte. Durch die Nutzung von Hybrid-Technologie lassen sich mittelfristig weitere Effizienz-Potentiale erschließen. Die BMW Group entwickelt ein umfassendes Hybrid-Baukastensystem, um maßgeschneidert für jedes Modell die jeweils beste Lösung („Best of Hybrid“) anbieten zu können. Ein Beispiel dafür ist das in Leipzig gezeigte BMW Concept X6 ActiveHybrid, bei dem ein Achtzylinder-Motor und ein Elektroantrieb mithilfe eines innovativen Two-Mode-Aktivgetriebes miteinander kombiniert werden. Auf diese Weise werden die fahrdynamischen Qualitäten gesteigert und der Kraftstoffverbrauch erheblich reduziert. Im Gegensatz zu heute verfügbaren Hybrid-Modellen wird die Effizienzsteigerung sowohl im Stadtverkehr als auch im Überlandverkehr realisiert. Erstmals wird die BMW ActiveHybrid Technologie bereits im Jahre 2009 in einem Serienfahrzeug präsentiert. Langfristig setzt BMW im Rahmen von BMW EfficientDynamics auf die Nutzung von regenerativ erzeugtem Wasserstoff als Energieträger für

Fahrzeuge. Dass die Wasserstoff-Technologie bereits heute im Alltagsverkehr einsetzbar ist, beweist das Unternehmen mit dem BMW Hydrogen 7. Die in einer Kleinserie produzierte und weltweit im Kundeneinsatz genutzte Luxuslimousine mit bivalentem Zwölfzylinder-Verbrennungsmotor wird ebenfalls auf der AMI 2008 gezeigt.

Herausragende Innovationskraft beweist BMW nicht nur bei der Motorenentwicklung, sondern auch auf dem Gebiet der Fahrwerkssysteme. Jüngstes Beispiel dafür ist der BMW X6, der mit der weltweit einzigartigen Dynamic Performance Control ausgestattet ist. Das neuartige System sorgt für eine variable Kraftverteilung zwischen rechtem und linkem Hinterrad. Im Zusammenspiel mit dem intelligenten Allradantrieb xDrive, der das Antriebsmoment stufenlos zwischen Vorder- und Hinterachse aufteilt, führt die Dynamic Performance Control zu überragender Lenkpräzision, Kurventraktion, Agilität und Stabilität. Das daraus resultierende Fahrerlebnis ist ebenso einzigartig wie das Design des BMW X6. Das weltweit erste Sports Activity Coupé verknüpft die Eleganz eines großen Coupés mit der kraftvollen Präsenz eines BMW X Modells.

Mit zwei weiteren Karosserievarianten und einer spektakulären Neuerung im Antriebsbereich sorgt der BMW M3 in Leipzig für Furore. Auf der AMI 2008 kann das Publikum erstmals die BMW M3 Limousine und das BMW M3 Cabrio in Augenschein nehmen. Für beide Modelle steht künftig außerdem – ebenso wie für das BMW M3 Coupé – das neu entwickelte M DKG Drivelogic als Alternative zum serienmäßigen Sechsgang-Handschaltgetriebe zur Wahl. Das weltweit erste für Hochleistungsmotoren ausgelegte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet ohne Zugkraftunterbrechung und ermöglicht auf diese Weise noch dynamischere Beschleunigungsvorgänge. So spurtet beispielsweise das BMW M3 Cabrio mit M DKG Drivelogic in 5,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Der Vergleichswert für ein mit Handschaltung ausgestattetes BMW M3 Cabrio beträgt 5,3 Sekunden. Das M DKG Drivelogic harmoniert perfekt mit dem 309 kW/420 PS starken V8-Hochdrehzahlmotor des BMW M3. Es lässt dem Fahrer die Wahl zwischen automatisierter und manueller Gangwahl. Die Drivelogic stellt im automatisierten Modus fünf, im manuellen sechs Fahrprogramme zur Verfügung – von komfortbetont bis rennsportorientiert. Auch auf die Effizienz des BMW M3 wirkt sich das M DKG Drivelogic positiv aus. Der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch sinkt beispielsweise beim BMW M3 Coupé und bei der BMW M3 Limousine von 12,4 auf 11,9 Liter je 100 Kilometer.

Attraktiver denn je präsentiert sich in Leipzig auch die BMW 5er Reihe. Limousine und Touring-Modell überzeugen mit einem vorbildlich günstigen Verhältnis zwischen Fahrvergnügen und Wirtschaftlichkeit. Insbesondere

der BMW 520d lässt mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,1 Litern je 100 Kilometer und einem CO₂-Wert von 136 Gramm pro Kilometer alle Wettbewerber in seinem Segment weit hinter sich. Zusätzliche Attraktivität gewinnt die BMW 5er Reihe durch die jetzt sowohl für die Limousine als auch für den Touring verfügbaren Editionen Exclusive, Lifestyle und Sport. Exklusive Lackierungen und Leichtmetallfelgen sowie hochwertige Sitzpolsterungen und Dekorvarianten im Interieur betonen den individuellen Stil der jeweiligen Sonderedition. In allen Fällen unterstreicht die gezielte Auswahl attraktiver Ausstattungsmerkmale den Premium-Charakter des jeweiligen Modells.

Eine faszinierende Zukunftsperspektive eröffnet BMW den Besuchern der AMI 2008 darüber hinaus mit der Präsentation des BMW Concept CS. Mit dieser Konzeptstudie richtet BMW den Blick in ein neues Fahrzeugsegment. Das BMW Concept CS ist ein Fahrzeug, das die Exklusivität eines Gran Turismo des Luxussegments und die Faszination eines Hochleistungssportwagens in sich vereint. Die Studie dient als Basis für ein Serienfahrzeug, das die Modellpalette von BMW nach oben abrunden wird.

Für BMW hat der Messeauftritt in Leipzig auch aufgrund der Nähe zum Produktionsstandort besondere Bedeutung. Das BMW Werk Leipzig steht nicht nur für effiziente, flexible und umweltgerechte Produktion, sondern auch für dynamisches Wachstum. Seit März 2005 werden an diesem Standort Fahrzeuge der BMW 3er Reihe hergestellt, zwei Jahre später begann die Produktion der BMW 1er Reihe. 3-Türer und Coupé entstehen in Leipzig – jetzt kommt das BMW 1er Cabrio hinzu, dessen Produktionsanlauf dank der besonders flexiblen Struktur des Werks bei laufendem Betrieb vorbereitet werden konnte. Alle Modelle werden gemeinsam in denselben Linien gefertigt. Die Fahrzeuge der BMW 1er Reihe werden in Leipzig exklusiv für den Weltmarkt hergestellt.

Das BMW Werk Leipzig wurde mit einem Investitionsaufwand von rund 1,3 Milliarden Euro in einem Industriepark im Norden der sächsischen Messestadt errichtet und als Produktionsstätte mit einem integrierten Versorgungszentrum konzipiert. Zulieferteile und vormontierte Komponenten gelangen so auf kürzestem Weg direkt an die Fertigungsbänder. Auf dem gesamten Betriebsgelände sind bisher rund 5.300 Arbeitsplätze entstanden, darunter rund 2.500 bei BMW direkt. Durch flexible Arbeitszeitmodelle und Schichtsysteme werden derzeit bedarfsorientiert zwischen 650 und 700 Fahrzeuge pro Tag produziert.

Zur weiteren Steigerung der Produktionseffizienz und zur Optimierung der Logistik-Abläufe trägt die bevorstehende Erweiterung des BMW Werks Leipzig bei. Das neue Presswerk mit erweiterter Komponentenfertigung, in das rund 100 Millionen Euro investiert werden, wird bis Ende 2009 fertig gestellt sein. Anschließend werden dort Türen, Front- und Heckklappen gefertigt, die bislang größtenteils aus anderen BMW Werken bezogen werden. Außerdem entstehen im Presswerk auch Rahmen und Dächer. Mit dem neuen Presswerk wird der bestehende Karosseriebau in Leipzig auf sinnvolle Weise ergänzt und die Zahl der Arbeitsplätze am Standort nochmals um rund 150 erhöht.

2. Die Highlights im Überblick.



- **BMW EfficientDynamics:**

- Innovationen für geringeren Verbrauch und mehr Fahrspaß.**

- In jedem neuen BMW steckt BMW EfficientDynamics. Umfassender und intensiver als jeder andere Automobilhersteller hat BMW die Steigerung der Effizienz zum integralen Bestandteil der Entwicklung neuer Fahrzeuge gemacht. Die Verbrauchswerte sinken kontinuierlich – und dennoch sorgt BMW mit jedem neuen Modell zugleich für gesteigerte Freude am Fahren. Auf der AMI 2008 zeigt BMW, welche Technologien diesen doppelten Fortschritt schon heute ermöglichen und in Zukunft sichern.

- **Deutschland-Premiere: Das BMW 1er Cabrio.**

- Der Einstieg in die Welt der BMW Cabrios, unvergleichlich direkter Kontakt zu Sonne und Wind, kompromisslose Premium-Qualität und die typische Agilität der BMW 1er Reihe – all das konzentriert sich im BMW 1er Cabrio. Kraftvolle Motoren, Hinterradantrieb und das von der markentypisch flachen Silhouette geprägte Design garantieren das für BMW Cabrios typische Offenfahr-Erlebnis in einer neuen Dimension. Zu den unverwechselbaren Merkmalen gehört außerdem die in diesem Segment konkurrenzlose Fahrdynamik. Neue Maßstäbe setzt dabei insbesondere das BMW 135i Cabrio, dessen Reihensechszylinder-Motor mit Twin Turbo und High Precision Injection eine Leistung von 225 kW/306 PS mobilisiert. Musterbeispiel für zeitgemäßen Fahrspaß ist das BMW 120d Cabrio mit einem 130 kW/177 PS starken Vierzylinder-Diesel, einem Verbrauchswert von 5,1 Litern je 100 Kilometer und einem CO₂-Ausstoß von 134 Gramm pro Kilometer.

- **Deutschland-Premiere: Der BMW X6.**

- Nach dem Sports Activity Vehicle (SAV) folgt jetzt die nächste Konzept-innovation von BMW: das Sports Activity Coupé. Der BMW X6 ist der weltweit erste Vertreter dieser Fahrzeugkategorie. Er kombiniert die Souveränität und die Präsenz eines SAV mit der Fahrdynamik eines Sportwagens und der eleganten Linienführung eines großen BMW Coupés. Garant für ein einzigartiges Fahrerlebnis ist neben dem intelligenten Allradantrieb BMW xDrive die ebenfalls serienmäßige Dynamic Performance Control. Das weltweit einzigartige System verteilt das Antriebsmoment stufenlos zwischen den beiden Rädern der Hinterachse und fördert damit die Lenkpräzision und Agilität in Kurven, die Fahrstabilität und die Traktion

des BMW X6. Ebenfalls erstmals im BMW X6 zu erleben: der neue, 300 kW/407 PS starke V8-Motor mit Twin Turbo und High Precision Injection.

- **Deutschland-Premieren: Die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M3 Cabrio.**

Die Faszination des Hochleistungssportwagens BMW M3 lässt sich künftig in drei Varianten genießen. Nach dem Coupé gehen jetzt die BMW M3 Limousine und das BMW M3 Cabrio an den Start. Fünf Sitzplätze einschließlich eines besonders bequemen Einstiegs in den Fond bietet der Viertürer, intensiven Kontakt zu Sonne und Wind garantiert das Cabrio. In erster Linie sind aber auch die beiden neuen Modelle vor allem eins: ein BMW M3. Mit ihrem athletischen Design, dem 309 kW/420 PS starken V8-Hochdrehzahlmotor und einem perfekt abgestimmten Fahrwerk bieten sie Motorsporttechnik für den Alltagsverkehr.

- **Deutschland-Premiere:**

- Das BMW M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic.**

Das Prinzip des Schaltens ohne Zugkraftunterbrechung ist ideal geeignet für Beschleunigungsvorgänge mit maximaler Dynamik. Jetzt kann erstmals ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe in Kombination mit einem Hochdrehzahlmotor diese neue Dimension der Performance ermöglichen. Das BMW M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic ist zeitgleich für das BMW M3 Coupé, die BMW M3 Limousine und das BMW M3 Cabrio erhältlich. In allen Modellen sorgt das M DKG Drivelogic sowohl für noch schnellere Beschleunigungsvorgänge als auch für einen reduzierten Kraftstoffkonsum. Einmal mehr übernimmt die BMW M GmbH damit die Vorreiterrolle auf dem Gebiet der automatisierten Schaltgetriebe. M typisch ermöglicht die Drivelogic eine ganz auf den Fahrerwunsch und die jeweilige Fahrsituation ausgerichtete Auswahl der Fahrprogramme. Sechs Fahrprogramme stehen im manuellen, fünf im automatisierten Modus des BMW M Doppelkupplungsgetriebes zur Verfügung.

- **Attraktion: Neue Editionen für die BMW 5er Reihe.**

Sportlich-elegantes Design, innovative Technik, herausragendes Fahrvergnügen und vorbildliche Effizienz – all das zeichnet die BMW 5er Reihe in ihrem Wettbewerbsumfeld aus. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,1 Litern je 100 Kilometer und einem CO₂-Wert von 136 Gramm pro Kilometer weist vor allem der BMW 520d die mit Abstand günstigsten Verbrauchs- und Emissionswerte in seinem Segment auf. Zusätzliche Attraktivität gewinnt die BMW 5er Reihe durch die jetzt sowohl für die Limousine als auch für den Touring verfügbaren Editionen Exclusive,

Lifestyle und Sport. Exklusive Lackierungen, Leichtmetallfelgen, Sitzpolsterungen und Dekorvarianten sowie hochwertige Ausstattungsmerkmale betonen den individuellen Stil der jeweiligen Edition.

- **Individuelle Sportlichkeit: BMW Performance – Original BMW Zubehör für noch mehr Freude am Fahren.**

Im Frühjahr 2008 wird die Auswahl an Original BMW Zubehör für die BMW 1er und die BMW 3er Reihe um eine neue Produktlinie erweitert. Das Markenzeichen BMW Performance steht für Zubehör-Optionen, die den sportlichen Charakter des Fahrzeugs noch stärker in den Vordergrund stellen. Sämtliche Komponenten der Linie BMW Performance werden maßgeschneidert für das jeweilige Modell konzipiert. Sie steigern das sportliche Leistungsvermögen in den Bereichen Antrieb und Fahrwerk, optimieren die Aerodynamik und sorgen darüber hinaus für eine gezielt auf Fahrdynamik ausgerichtete Aufwertung des Cockpits. Auf der AMI 2008 erlebt das BMW Performance Angebot seine Deutschland-Premiere.



3. BMW auf der 18. Auto Mobil International Leipzig 2008. (Langfassung)

3.1 BMW EfficientDynamics: Weniger Verbrauch, mehr Fahrfreude – jetzt und in der Zukunft.

Die Freude am Fahren steigern, Kraftstoffkonsum und Emissionswerte senken – diese Ziele werden in der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics miteinander vereint. Bereits seit Jahren ist die Entwicklungsarbeit bei BMW konsequent darauf ausgerichtet, mit jedem neuen Fahrzeugmodell signifikante Fortschritte sowohl auf dem Gebiet der Wirtschaftlichkeit als auch im Bereich der Fahrdynamik zu realisieren. Auf diese Weise entstanden zukunftsweisende Technologien, die heute dafür sorgen, dass BMW in allen Segmenten Fahrzeuge anbieten kann, die sich in ihrem jeweiligen Wettbewerbsumfeld sowohl durch herausragende Beschleunigungswerte als auch durch vorbildliche Effizienz auszeichnen.

Seine wegweisende Strategie und seine herausragende Innovationskraft werden den weltweit führenden Hersteller von Premium-Automobilen auch in der Zukunft in die Lage versetzen, beim Bau von zeitgemäßen und gleichzeitig faszinierenden Fahrzeugen Maßstäbe zu setzen. Im Rahmen von BMW EfficientDynamics werden mittelfristig unter anderem auch Hybrid-Konzepte entwickelt, bei denen die integrierte Nutzung von Verbrennungsmotor und Elektroantrieb sowohl die Effizienz als auch die Fahrdynamik in einem weit über das bisher mögliche Maß hinaus steigert. Langfristig setzt BMW auf die Nutzung von regenerativ erzeugtem Wasserstoff als Energieträger für Fahrzeuge – eine Technologie, deren Praxistauglichkeit bereits mit dem BMW Hydrogen 7, der ersten Wasserstoff-Luxuslimousine für den Alltagsverkehr, unter Beweis gestellt wurde.

Mehr Dynamik, weniger CO₂ – serienmäßig in jedem neuen Modell.

Die in den aktuellen BMW Modellen umgesetzten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung bei Benzin- und Dieselmotoren sowie im Umfeld dieser Antriebseinheiten, bei der Aerodynamik und beim Energiemanagement haben dazu geführt, dass die BMW Group in allen relevanten Fahrzeugsegmenten die Führungsposition hinsichtlich Fahrleistungen und Wirtschaftlichkeit einnimmt. Sämtliche im Rahmen von BMW EfficientDynamics entwickelten Innovationen stehen den Kunden serienmäßig in allen neuen Modellen von BMW zur Verfügung. Mit der sukzessiven Einführung neuer effizienzfördernder Maßnahmen in allen Baureihen gewährleistet BMW eine möglichst flächendeckende Verbreitung von verbrauchs- und emissionsreduzierenden Technologien. Die Optimierung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß

wird dabei nicht etwa – wie im Wettbewerbsumfeld – bei einzelnen Fahrzeugen oder Sondermodellen umgesetzt, sondern ist bei allen neuen Fahrzeugen serienmäßiger Bestandteil der Produktsubstanz.

Zum Frühjahr 2008 hat BMW bereits 21 Modelle im Angebot, deren CO₂-Ausstoß bei maximal 140 Gramm pro Kilometer liegt. Sie alle lösen gemäß der Strategie BMW EfficientDynamics den ursprünglichen Zielkonflikt zwischen Leistungssteigerung und Verbrauchsreduzierung auf. Dies bedeutet, dass sie sich gegenüber ihren jeweiligen Vorgängermodellen sowohl durch höhere Fahrleistungen als auch durch geringere Verbrauchswerte auszeichnen. Bei keinem dieser Fahrzeuge handelt es sich um ein Sondermodell, dessen besonders günstige Verbrauchs- und Emissionswerte mithilfe von reduzierten Motor- oder Fahrleistungen realisiert wurden. Im Gegenteil: Innerhalb ihres jeweiligen Segments gehören auch die wirtschaftlichsten BMW Modelle zugleich zu den dynamischsten Fahrzeugen im Wettbewerb. So erreicht beispielsweise der BMW 118d im Kompaktsegment den vorbildlichen Verbrauchswert von 4,5 Litern je 100 Kilometer im EU-Testzyklus und einen CO₂-Wert von 119 Gramm pro Kilometer. Dabei ermöglicht sein 105 kW/143 PS starker Vierzylinder-Dieselmotor eine Beschleunigung in nur 9,0 Sekunden von null auf 100 Kilometer.

Vorbildliche CO₂-Werte auch für Premium-Cabrios und in der Oberklasse.

Im Gegensatz zum Großteil des Wettbewerbs ist das Angebot von Fahrzeugen mit ausgesprochen niedrigen CO₂-Werten bei BMW nicht auf Fahrzeuge des Kleinwagen- und Kompaktsegments beschränkt. Aktuelles Beispiel dafür ist das neue BMW 320d Cabrio. Der Viersitzer mit seinem elektrohydraulisch versenkbaren Hardtop ermöglicht Offenfahr-Genuss auf absolutem Premium-Niveau, verbunden mit einem Durchschnittsverbrauch laut EU-Norm von 5,3 Litern je 100 Kilometer und einem CO₂-Wert von 140 Gramm pro Kilometer. Sein 130 kW/177 PS starker Vierzylinder-Dieselmotor garantiert jedoch nicht nur herausragende Effizienz, sondern auch eine beeindruckende Dynamik, die unter anderem in einem Beschleunigungswert von 8,6 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h ablesbar ist.

Auch in der Oberklasse führt BMW die Effizienzwertung mit deutlichem Vorsprung vor allen Konkurrenten an. Der BMW 520d setzt mit einem im EU-Testzyklus ermittelten Durchschnittsverbrauch von 5,1 Litern Diesel je 100 Kilometer und einem CO₂-Wert von 136 Gramm pro Kilometer neue Maßstäbe in seinem Segment. Ebenso beeindruckend fallen die entsprechenden Werte für den BMW 520d Touring aus. Er kommt auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,3 Litern Diesel je 100 Kilometer und einem CO₂-Wert von 140 Gramm pro Kilometer. Ermöglicht wird dieses herausragende Maß

an Effizienz auch beim BMW 520d durch den neu entwickelten Vierzylinder-Dieselmotor mit Aluminium-Kurbelgehäuse und Common-Rail-Einspritzung der dritten Generation, der für eine Leistung von 130 kW/177 PS sorgt und damit sowohl der Limousine als auch dem Touring-Modell zu beeindruckend sportlichen Fahrleistungen verhilft. Mit dieser Antriebseinheit werden bei BMW typischer Freude am Fahren Verbrauchs- und Emissionswerte erreicht, die im Wettbewerbsumfeld selbst durch den Einsatz von Hybrid-Technologie nicht zu unterbieten sind.

CO₂-Reduzierung:

BMW erfüllt die Vorgaben der ACEA-Selbstverpflichtung.

Mit dieser baureihenübergreifenden Vielfalt besonders wirtschaftlicher Modelle leistet die BMW Group einen besonders wirkungsvollen Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Im Zuge der VDA Selbstverpflichtung wurde bereits zwischen 1990 und 2005 der CO₂-Ausstoß der BMW Modellflotte in Deutschland um 30 Prozent reduziert. Die jüngsten Schritte der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics haben nun abermals zu beeindruckenden Verbrauchs- und Emissionsoptimierungen geführt. Zum Frühjahr 2008 hat die BMW Group auf dem europäischen Automobilmarkt bereits mehr als 450.000 Fahrzeuge verkauft, die mit den aktuellen EfficientDynamics Maßnahmen ausgestattet sind. Mit der daraus resultierenden Senkung der Verbrauchs- und Emissionswerte hat die BMW Group ihren Beitrag zur Erfüllung der Selbstverpflichtung des Verbands der europäischen Automobilhersteller (ACEA) bezüglich der Reduzierung der CO₂-Emissionen bei Neufahrzeugen geleistet. Und nicht nur das: Trotz ihres überdurchschnittlichen Marktanteils in höheren Fahrzeugsegmenten hat die BMW Group bei der Reduzierung ihres Flottenverbrauchs auch die herstellerübergreifend festgelegten Quoten erreicht. Der Flottenverbrauch der BMW Group wird im Jahre 2008 um 25 Prozent unter dem Wert des Jahres 1995 liegen.

Preisgekrönt und in wissenschaftlichen Studien bestätigt:

BMW EfficientDynamics ist die wirksamste Strategie.

Gerade die in jüngster Zeit erzielten Erfolge bei der Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte haben in der Öffentlichkeit und bei unabhängigen Experten zu einer verstärkten Anerkennung der bei der BMW Group geleisteten Entwicklungsarbeit geführt. Innerhalb kurzer Zeit ist BMW EfficientDynamics zu einem Markenzeichen für zeitgemäße und zukunftsweisende Automobilentwicklung geworden. Außerdem wurde die nachhaltige Wirkung der Entwicklungsstrategie in wissenschaftlichen Studien bestätigt. Die Tatsache, dass BMW EfficientDynamics

zu einem elementaren Bestandteil der Unternehmenspolitik geworden ist, hat darüber hinaus den Stellenwert, den die BMW Group als besonders verantwortungsbewusster und nachhaltig agierender Automobilhersteller genießt, weiter gefestigt.

Eine besondere Auszeichnung wurde BMW EfficientDynamics im Rahmen des renommierten deutschen Automobilpreises „Das Goldene Lenkrad“ zuteil. Erstmals wurde in einer Sonderwertung das „Grüne Lenkrad“ für besonders umweltbewusste Technologien ausgelobt. Die gemeinsam von einer Expertenjury und den Lesern der Wochenzeitung „Bild am Sonntag“ vergebene Auszeichnung ging an BMW EfficientDynamics. Ebenso zeichnete die Fachzeitschrift „auto, motor und sport“ BMW EfficientDynamics mit dem Paul-Pietsch-Preis 2008 für besonders innovative Entwicklungen auf dem Automobilsektor aus. Ausschlaggebend dafür waren in beiden Fällen die grundsätzliche Bedeutung der Strategie für die Entwicklungsarbeit der BMW Group, der breite Einsatz der Maßnahmen in der gesamten Modellpalette und die damit verbundene nachhaltige Wirkung bezüglich Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen.

In Österreich wurden die Erfolge der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics im Jahre 2007 mit Auszeichnungen im Rahmen der beiden bedeutendsten Automobilpreise des Landes gewürdigt. Sowohl der Innovationspreis beim „Autorevue Award“ als auch der Umweltpreis des Auto-, Motor- und Radfahrerbunds Österreich (ARBÖ) ging 2007 an BMW EfficientDynamics. Einen „Green Award“ vergab das britische Fachmagazin „CAR“ an BMW EfficientDynamics für den klaren, baureihenübergreifenden und überaus wirksamen Charakter der in den aktuellen Modellen eingesetzten Maßnahmen. Zu einer ähnlichen Einschätzung kamen die Experten des ebenfalls in Großbritannien erscheinenden Magazins „What Car?“, die auf der Suche nach „Green Heroes“ auf dem Automobilmarkt gleich sechs mit verbrauchs- und emissionsreduzierenden Maßnahmen ausgestattete Modelle der BMW Group zur „besten Wahl“ ihres jeweiligen Segments erklärten.

Bestätigt werden die von der BMW Group erzielten Fortschritte bei der Reduzierung des Flottenverbrauchs und der damit verbundenen CO₂-Emissionen darüber hinaus immer wieder in unabhängigen wissenschaftlichen Studien. Positive Beurteilungen werden dabei sowohl einzelnen Fahrzeugmodellen als auch der generellen Entwicklungsarbeit und Unternehmenspolitik der BMW Group zuteil. So wurden jüngst neben dem BMW 118d und dem BMW 318d auch der BMW 520d und der MINI Cooper D mit dem ÖKO-TREND Auto-Umwelt-Zertifikat 2008 ausgezeichnet. Die vier Modelle überzeugten die unabhängigen Umweltexperten unter anderem aufgrund

ihrer im jeweiligen Fahrzeugsegment vorbildlichen Verbrauchswerte. Auch ökologische Aspekte in den Bereichen Produktion, Logistik, Recycling sowie das Umweltmanagement des Herstellers fließen in die Bewertung ein.

Andere Studien berücksichtigen die gesamte Modellpalette der BMW Group und damit die Entwicklung von besonders wirtschaftlichen Fahrzeugen in allen Segmenten im Rahmen von BMW EfficientDynamics. Der Erfolg dieser baureihenübergreifenden Bemühungen wurde jüngst in der aktuellen Ausgabe des Environmental Defense Report in den USA bestätigt. Die unabhängige Studie zum Kraftstoffverbrauch der zwischen 1990 und 2005 in den USA verkauften Neufahrzeuge kommt zu dem Ergebnis, dass die BMW Group deutlich mehr als jeder andere Hersteller die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen vorangetrieben hat. Demnach verringerte der deutsche Premium-Automobilhersteller den CO₂-Ausstoß seiner Fahrzeugflotte im untersuchten Zeitraum um 12,3 Prozent, während sich die Absatzzahlen in den USA vervierfachten. Der in dieser Rangliste zweitplatzierte Hersteller kommt im Vergleich dazu lediglich auf eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um 3 Prozent. Ausdrücklich wird im Environmental Defense Report die von der BMW Group über alle Baureihen hinweg erzielte Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte hervorgehoben.

Auch europäische Studien weisen auf die Sonderrolle der BMW Group bei der Reduzierung der Abgasemissionen durch die Autoindustrie hin. Eine im November 2007 veröffentlichte Untersuchung der unabhängigen European Federation for Transport and Environment (T & E) zeigt die Entwicklung des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes aller in der Europäischen Union neu zugelassenen Automobile im Jahre 2006. Im Vergleich der 14 absatzstärksten Anbieter nimmt die BMW Group bei der Reduzierung der CO₂-Werte die Spitzenposition sowohl unter den deutschen Herstellern als auch unter den international agierenden Premium-Anbietern ein. Als einziger deutscher Hersteller konnte die BMW Group die durchschnittlichen CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr senken.

Die BMW Group – „nachhaltigster Automobilhersteller der Welt“.

Mit BMW EfficientDynamics als bestimmenden Faktor der Entwicklungsarbeit, ressourcenschonender Produktion und hohen sozialen Standards für die Mitarbeiter an allen Standorten hat die BMW Group auch ihre herausgehobene Position im aktuellen Dow Jones Sustainability Index gefestigt. Das gemeinsam von Dow Jones Indizes, Stoxx Limited und der Züricher Vermögensverwaltungsgesellschaft SAM erstellte Ranking gilt als weltweit wichtigster Gradmesser für unternehmerische Verantwortung. Zum dritten Mal in Folge wurde die BMW Group darin jetzt als „weltweit nachhaltigster Automobilhersteller“ eingestuft. Als einziges Unternehmen der

Automobilbranche ist die BMW Group seit Gründung des Dow Jones Sustainability Index im Jahre 1999 ununterbrochen in diesem Ranking vertreten.

**Drastisch reduzierte CO₂-Werte:
Ergebnis einer langfristigen Strategie.**

Die aktuellen Erfolge der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics basieren nicht auf einer kurzfristigen Prioritätensetzung, sondern sind das Ergebnis langfristiger und grundsätzlicher Weichenstellungen. Die in den aktuellen Serienfahrzeugen eingesetzten Technologien wie Bremsenergie-Rückgewinnung und Auto Start Stop Funktion gehen auf Entscheidungen zurück, die bereits vor rund fünf Jahren gefällt wurden. Die grundsätzliche Maxime, bei jedem neuen Modell sowohl die Fahrdynamik als auch die Effizienz zu steigern, hat darüber hinaus jedoch schon deutlich länger Bestand. Nur so konnten über Jahrzehnte hinweg in allen Baureihen sowohl die Verbrauchs- als auch die Emissionswerte sukzessive optimiert werden. Der Kraftstoffverbrauch eines aktuellen BMW 525i liegt beispielsweise um 33 Prozent unter dem Wert des entsprechenden Modells aus dem Modelljahr 1982. Zugleich wurde die Abgasqualität dieses Modells um rund 95 Prozent verbessert. Im gleichen Zeitraum nahm die Leistung des BMW 525i um 45 Prozent zu.

In erster Linie ist die erhebliche Effizienzsteigerung auf wegweisende Entwicklungsfortschritte im Bereich der Antriebstechnologie zurückzuführen. Als weltweiter Innovationsführer im Motorenbau hat BMW bereits frühzeitig Technologien entwickelt, die zusätzliche Freude am Fahren mit optimierter Wirtschaftlichkeit in Einklang bringen. Zu den Meilensteinen in der Entwicklung moderner Benzinmotoren gehört seit den 90er-Jahren die stufenlose Einlass-Nockenwellenverstellung VANOS, die 1998 um die stufenlose Auslassnockenwellenverstellung zu Doppel-VANOS erweitert wurde. 2001 kam es mit der Einführung der vollvariablen Ventilsteuerung VALVETRONIC zu einem technologischen Sprung. Zum ersten Mal seit der Erfindung des Ottomotors wurde die Drosselklappe überflüssig. Das Ergebnis: eine Verbrauchsreduzierung um bis zu 10 Prozent im EU-Testzyklus.

Eine erhebliche Gewichtsreduzierung wurde durch das 1994 erstmals in einem Serienfahrzeug eingesetzte Vollaluminium-Kurbelgehäuse für den Ottomotor erzielt. Mittlerweile werden sämtliche Dieselmotoren, alle Vierzylinder-Benziner sowie die Sechs- und die Achtzylinder-Benziner mit Twin Turbo komplett aus Aluminium gefertigt. Mit der Einführung der neuen BMW 3er Reihe im Jahre 2004 wurde darüber hinaus erstmals ein Reihensechszylinder-Benzinmotor mit Magnesium-Aluminium-Verbundkurbelgehäuse präsentiert.

Diese inzwischen bei allen Sechszylinder-Saugmotoren eingesetzte Konstruktion ist nochmals um etwa 24 Prozent leichter als ein vergleichbares Aluminium-Gehäuse.

Mit der als High Precision Injection bezeichneten Benzin-Direkteinspritzung der zweiten Generation erreichte BMW auch im Bereich der Kraftstoffversorgung einen Quantensprung. Das im Modelljahr 2007 vorgestellte System ist die weltweit erste großserientaugliche strahlgeführte Benzin-Direkteinspritzung, die den verbrauchsgünstigen Magerbetrieb über einen besonders weiten Drehzahlbereich hinweg möglich macht. Dies führt auch im Alltagsverkehr zu deutlich messbaren Verbrauchseinsparungen. Sowohl bei Sechs- als auch bei Vierzylindermotoren von BMW sorgt die High Precision Injection im Magerbetrieb für erhebliche Effizienzvorteile, verbunden mit der für BMW Motoren typischen Drehfreude und kraftvollen Leistungsentfaltung.

Auch bei den Dieselmotoren von BMW wurden Leistung und Effizienz im Laufe der Jahre vor allem durch eine kontinuierliche Optimierung des Einspritzverfahrens gesteigert. Schon 1988 wurde mit der elektronischen By-Wire-Dieseinspritzung ein maßgeblicher Fortschritt erzielt, zehn Jahre später setzte BMW erstmalig eine Common-Rail-Dieseinspritzung ein. Diese Technologie wurde bis heute kontinuierlich verfeinert, um die exakte Dosierung und damit die Wirtschaftlichkeit bei der Kraftstoffversorgung weiter zu steigern. Der Einsatz von Piezo-Injektoren ermöglicht bei den Dieselmotoren des Modelljahrs 2008 eine extrem präzise und sparsame Kraftstoffeinspritzung mit einem Druck von bis zu 2.000 bar.

Darüber hinaus hält BMW sowohl bei den Sechs- als auch bei den Vierzylinder-Dieselmotoren weltweit die Spitzenposition in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Top-Aggregate. Als sportlichster Dieselmotor seiner Klasse bringt es der – unter anderem im neuen BMW X6 xDrive35d eingesetzte – 3,0 Liter große Reihensechszylinder-Diesel auf 210 kW/286 PS und ein maximales Drehmoment von 580 Newtonmetern. Dem weltweit ersten Sports Activity Coupé verhilft dieser Motor zu einem spektakulären Spurtvermögen (0–100 km/h in 6,9 Sekunden) und zu einer – vor allem in Relation zum Fahrerlebnis – beeindruckenden Wirtschaftlichkeit (8,3 Liter/100 km im EU-Testzyklus). Im neuen BMW 123d kommt der weltweit erste Dieselmotor mit einer spezifischen Leistung von mehr als 100 PS pro Liter Hubraum zum Einsatz. Der 150 kW/204 PS starke 2,0 Liter-Vierzylinder beschleunigt den BMW 123d in nur 6,9 Sekunden von null auf 100 km/h. Einen Spitzenwert stellt auch der Durchschnittsverbrauch nach EU-Norm von 5,2 Litern je 100 Kilometer dar. In beiden Motoren kommt die innovative Variable Twin Turbo Technologie zum Einsatz. Je nach Lastanforderung werden dabei zwei Turbolader unterschiedlicher Größe aktiv. Präzise aufeinander abgestimmt

und elektronisch gesteuert sorgen sie für eine imponierende Kraftentfaltung, die spontan und verzögerungsfrei bereits unmittelbar oberhalb der Leerlaufdrehzahl einsetzt und in lang anhaltende, vehemente Durchzugskraft mündet.

Große Motorenviefalt ermöglicht flexibles Angebot auf internationalen Märkten.

In der aktuellen Modellpalette von BMW kommen Motoren mit vier, sechs, acht und zwölf Zylindern zum Einsatz. Für vier Modelle der BMW M GmbH wurde darüber hinaus ein spezifischer Zehnzylinder-Hochdrehzahlmotor entwickelt. Vielfalt und Bandbreite der angebotenen Antriebseinheiten variieren je nach Fahrzeugsegment und Baureihe, wobei die Motorenauswahl speziell auf die Anforderungen und den Charakter des jeweiligen Modells abgestimmt wird. So stehen beispielsweise für den neuen BMW X6 ein neu entwickelter Achtzylinder-Motor mit Twin Turbo und High Precision Injection, ein Reihensechszylinder-Motor mit Twin Turbo und High Precision Injection sowie zwei Reihensechszylinder-Turbodiesel zur Auswahl. Für das neue BMW 1er Cabrio und das neue BMW 1er Coupé werden ein Reihensechszylinder mit Twin Turbo und High Precision Injection, ein Reihensechszylinder mit VALVETRONIC sowie Vierzylinder-Benzin- und Vierzylinder-Dieselmotoren angeboten.

Auf vielen internationalen Automobilmärkten sind darüber hinaus bei der Zusammenstellung des Modell- und Motorenangebots unterschiedlichste gesetzliche Bestimmungen sowie nationale und regionale Marktvoraussetzungen zu berücksichtigen. Innerhalb dieses Rahmens bietet die BMW Group auf allen Märkten die jeweils optimale Technologie hinsichtlich Fahrdynamik, Wirtschaftlichkeit und Emissionsverhalten an. So wird beispielsweise das Gesamtpaket der EfficientDynamics Maßnahmen bei Benzinmotor-Fahrzeugen vorerst nur auf jenen Märkten erhältlich sein, in denen schwefelfreier Kraftstoff zur Verfügung steht – also in Europa, Neuseeland und Japan. Etwa in den USA und weiten Teilen Asiens bleiben bis zur flächendeckenden Verfügbarkeit ausreichender Kraftstoff-Qualitäten Motoren mit VALVETRONIC die effizienteste Lösung. Auch diese Antriebseinheiten unterliegen einer ständigen Weiterentwicklung und leisten somit einen wirkungsvollen Beitrag zur Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte.

Premiere in den USA und Kanada: BMW AdvancedDiesel mit BluePerformance.

Während moderne Dieselmotoren vor allem in Europa eine stetig wachsende Popularität erleben, stößt ihre Verbreitung in vielen anderen Ländern der Welt vor allem aufgrund von gesetzlichen Restriktionen auf Hindernisse. So kann beispielsweise in weiten Teilen Chinas und in Japan das Effizienz-Potenzial der

aktuellen BMW Diesellaggregate aus rechtlichen Gründen zurzeit nicht zum Tragen kommen. Einen erheblichen Anstieg der Marktanteile für Dieselfahrzeuge erwartet BMW dagegen in den USA und Kanada. Dort steht 2008 die Markteinführung des BMW AdvancedDiesel mit BluePerformance bevor. Sie ist ein entscheidender Schritt auf dem Weg zur weltweiten Verbreitung der BMW Dieseltechnologie. Der 3,0 Liter große und 265 hp starke Reihensechszylinder-Motor mit der weltweit einzigartigen Variable Twin Turbo Technologie, der im BMW X5 3.0sd und im BMW 335d zum Einsatz kommt, ist der sportlichste Dieselmotor der Welt. Der Einsatz eines SCR Systems zur Reduzierung von Stickoxiden (NO_x) ermöglicht die Einhaltung der besonders anspruchsvollen Emissionsgrenzwerte in Kalifornien und anderen US-Bundesstaaten und damit eine flächendeckende Einführung des BMW AdvancedDiesel mit BluePerformance als so genanntes 50-Staaten-Modell.

Permanente Optimierung auch im Motorenumfeld.

Die Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics umfasst neben der Konstruktion von verbrauchs- und emissionsoptimierten Motoren auch eine Vielzahl weiterer Maßnahmen, die bei jedem neuen Modell zur Steigerung des Fahrvergnügens und der Wirtschaftlichkeit beitragen. Im Fokus stehen dabei unter anderem die Gewichtsoptimierung, die Reduzierung der Fahrwiderstände und die Verbesserung der Aerodynamik. Auch mit einem intelligent betriebenen Energiemanagement lassen sich messbare Fortschritte auf dem Weg zu möglichst günstigen Verbrauchswerten erzielen. Zu Beginn des Jahres 2008 steigt die Zahl der Fahrzeuge, bei denen diese Maßnahmen zum Einsatz kommen, nochmals an. Mit dem BMW 320d Cabrio, dem BMW 1er Cabrio und dem BMW 125i Coupé und Cabrio wird das Angebot besonders effizienter Modelle nochmals vielfältiger. Die Zusammenstellung der effizienzfördernden Maßnahmen am Fahrzeug und im Motorenumfeld wird dabei jeweils spezifisch auf das Modell und die Motorvariante abgestimmt.

Im Jahr 2008 verfügen alle Modelle der BMW 6er, BMW 5er, BMW 3er und BMW 1er Reihe sowie die Modelle BMW X6 und BMW X5 über die Bremsenergie-Rückgewinnung. Sie ist das Ergebnis eines intelligenten Energiestrommanagements, das zu einer effizienteren Ausnutzung der im Kraftstoff enthaltenen Energie und zu zusätzlicher Dynamik bei Beschleunigungsvorgängen führt. Mit Hilfe der Bremsenergie-Rückgewinnung wird die Erzeugung von Strom für das Bordnetz primär auf die Schub- und Bremsphasen des Fahrzeugs konzentriert. Im Zugbetrieb ist der Generator dagegen abgekoppelt, wodurch mehr Antriebsenergie zur Umsetzung in Fahrdynamik zur Verfügung steht.

Die erstmals im Frühjahr 2007 im neuen BMW 1er und im BMW 320i Coupé/Cabrio präsentierte Auto Start Stop Funktion sorgt seit Herbst 2007 auch bei allen weiteren Vierzylinder-Varianten der BMW 3er Reihe für eine Reduzierung der Leerlaufphasen bei Zwischenstopps an Kreuzungen oder im Stau. Sobald der Fahrer den Schalthebel in die neutrale Position geführt und den Fuß vom Kupplungspedal genommen hat, wird der Motor automatisch ausgeschaltet. Ist die Weiterfahrt möglich, genügt es, die Kupplung zu betätigen, worauf der Motor ohne Verzögerung startet.

Zur Verfeinerung des Energiemanagements im Fahrzeug tragen auch die bedarfsgerechte Steuerung von Nebenaggregaten, der Einsatz einer elektrischen Lenkung beziehungsweise einer Varioserv-Lenkhilfpumpe und die Abkopplung des Klimakompressors bei. So zweigt etwa die bedarfsgerecht gesteuerte Kühlmittelpumpe deutlich weniger Energie ab als herkömmliche Systeme, die permanent mit voller Kapazität laufen. Der Servomotor der elektrischen Lenkung wird immer nur dann aktiv, wenn eine Lenkkraftunterstützung erforderlich beziehungsweise vom Fahrer gewünscht ist. Bei der Varioserv-Lenkhilfpumpe werden durch eine druck- und volumenstromabhängige Verstellung des Kurvenrings die mit der Motordrehzahl steigenden Antriebsverluste vermieden. Auch die Verlustleistung konventioneller Klimakompressoren lässt sich mit einer intelligenten Regelung reduzieren. In den neuen BMW Modellen wird der Kompressor über eine Magnetkupplung vom Riementrieb getrennt, sobald die Klimaanlage außer Betrieb ist.

Mit diesen Maßnahmen wird der Bedarf an elektrischer Energie reduziert, folglich muss der Generator deutlich weniger Primärenergie in Strom umwandeln. Zur Reduzierung von Reibungsverlusten trägt ein spezielles Leichtlaufgetriebeöl bei. Außerdem sorgt ein optimiertes Wärmemanagement für das Hinterachsgetriebe nach dem Start des Fahrzeugs dafür, dass der Reibungswiderstand schneller sinkt. Auch die Reduzierung des Luftwiderstands trägt zur Verbrauchsminderung bei. Mit Kühlluftklappen, die je nach Fahrsituation geöffnet oder geschlossen sind, und die bei einigen Modellen aktiv gesteuert werden, lassen sich die aerodynamischen Eigenschaften weiter verbessern.

Darüber hinaus erhält der Fahrer über die neue Schaltpunktanzeige Unterstützung bei der Wahl eines möglichst verbrauchsgünstigen Fahrstils. Dieses System ermittelt anhand von Daten der Motorelektronik in jeder Fahrsituation den unter Verbrauchsaspekten günstigsten Zeitpunkt zum Hoch- oder Herunterschalten. Das Signal zum Fahrstufenwechsel erscheint im Instrumentenkombi. Dort wird mit einem Pfeil-Symbol und einer Ziffer angezeigt, welcher Gang für wirtschaftliches Fahren optimal geeignet wäre.

BMW Hybrid-Technologie: Mehr Fahrspaß, mehr Effizienz.

Mittelfristig verfolgt die BMW Group das Ziel, Hybridantriebssysteme in das Produktportfolio einzubinden. Damit ergibt sich eine zusätzliche CO₂-Ersparnis durch die Kombination von Elektro- und Verbrennungsmotoren verbunden mit einem weiteren Effizienzgewinn durch die intensive Nutzung von Bremsenergie, welche in elektrische Energie umgewandelt wird. Voraussetzung dafür ist ein Entwicklungsgrad der Hybridtechnologie, der die Erwartungen der Kunden an ein Premiumfahrzeug voll erfüllt. Erstmals wird die BMW ActiveHybrid Technologie bereits im Jahre 2009 in einem Serienfahrzeug präsentiert. Der BMW X6 mit BMW ActiveHybrid wird dann nicht nur mit herausragender Effizienz, sondern auch mit einem völlig neuen Fahrerlebnis faszinieren.

Das auf der AMI 2008 in Leipzig gezeigte Konzeptfahrzeug BMW Concept X6 ActiveHybrid vermittelt einen realitätsnahen Eindruck von den charakteristischen Eigenschaften eines derartigen Fahrzeugs der Marke BMW. Die spezifischen Vorteile eines Elektromotors, der bereits aus dem Stand heraus sein volles Drehmoment zur Geltung bringt, bilden eine ideale Ergänzung zu den Qualitäten eines Verbrennungsmotors von BMW.

Um diese Innovation zu realisieren, arbeitet BMW gegenwärtig in einer gemeinsam mit DaimlerChrysler und General Motors gegründeten Kooperation an einer neuen Generation von Hybridantriebssystemen. Das so genannte Two-Mode-Aktivgetriebe wird dabei die vollständige Integration von Elektromotoren und einem Getriebe mit festen und variablen Übersetzungsverhältnissen innerhalb eines Gehäuses erreichen. Damit ausgestattet werden Fahrzeuge künftig sowohl allein vom Elektromotor oder Benzinmotor als auch über beide Antriebseinheiten gleichzeitig bewegt werden können. Erstmals wird mit diesem Hybrid-Antrieb eine Effizienzsteigerung sowohl im Stadtverkehr als auch im Überlandverkehr gewährleistet. Daraus ergibt sich ein wesentlicher Fortschritt im Vergleich zu heute serienreifen Hybrid-Fahrzeugen, bei denen der im Stadtverkehr erzielte Effizienz-Gewinn durch einen erheblichen Anstieg des Kraftstoffverbrauchs bei höheren Geschwindigkeiten größtenteils wieder zunichte gemacht wird.

In einer zweiten Kooperation mit der Mercedes Car Group entsteht ein innovatives Mild-Hybrid-Modul für heckgetriebene Pkw im Premiumsegment. Damit entwickelt die BMW Group ein umfassendes Hybrid-Baukastensystem, um dem Kunden jeweils die beste Lösung („Best of Hybrid“) maßgeschneidert für jedes Modell anbieten zu können. In beiden Fällen ist die Entwicklungskooperation auf die Komponentenebene beschränkt.

Die fahrzeug- und markenspezifische Anpassung erfolgt getrennt bei den jeweiligen Herstellern. Auch ein BMW mit Hybridtechnologie bleibt daher unverwechselbar ein BMW.

Option für die Zukunft, heute schon nutzbar:

Wasserstoff erobert die Straße.

Für die nachhaltige automobile Fortbewegung der Zukunft setzt die BMW Group auf regenerativ erzeugten Wasserstoff und verfolgt damit die Vision vom CO₂-freien Fahren. Mit dem Modell BMW Hydrogen 7 wird die zukunftsweisende Nutzung von Wasserstoff als Energieträger für individuelle Mobilität bereits heute Realität. Die weltweit erste mit Wasserstoff betriebene Luxuslimousine für den Alltagsverkehr wurde in einer Kleinserie von 100 Fahrzeugen produziert und ausgewählten Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zur Nutzung in der täglichen Fahrpraxis zur Verfügung gestellt. Innerhalb weniger Monate haben diese Pioniere mit dem BMW Hydrogen 7 bereits mehr als 2 Millionen Kilometer in Europa, den USA und anderen Regionen der Welt absolviert. Mit der intensiven praxisnahen Nutzung der Wasserstoff-Limousine wird der Beleg dafür erbracht, dass dieses auf schadstofffreie Mobilität ausgerichtete Antriebskonzept den Anforderungen des Alltagsverkehrs gewachsen ist und daher eine realistische Option für die Zukunft darstellt.

Der BMW Hydrogen 7 ist mit einem bivalenten Zwölfzylinder-Verbrennungsmotor ausgestattet, der sowohl mit Wasserstoff als auch mit herkömmlichem Benzin arbeitet. Der Motor erzeugt eine Leistung von 191 kW/260 PS und beschleunigt die Wasserstoff-Limousine in 9,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 230 km/h limitiert. Der kraftvolle Motor basiert auf dem Zwölfzylinder-Benzintriebwerk mit 6,0 Litern Hubraum und VALVETRONIC der BMW 7er Reihe. Der bivalente Verbrennungsmotor kann in denselben Zylindern wahlweise Wasserstoff oder Benzin verbrennen. Ermöglicht wird dies durch eine neue Steuerungstechnologie. Sie gewährleistet ein verzögerungsfreies Umschalten des Motors vom Wasserstoff- in den Benzin-Betrieb. Im Wasserstoff-Modus kann der BMW Hydrogen 7 mehr als 200 Kilometer zurücklegen, weitere 500 Kilometer fährt die Limousine mit Benzin. Der BMW Hydrogen 7 bietet damit eine umfassende Mobilität, auch in größerer Distanz zur nächsten Tankstelle. Alltagstauglichkeit, Nutzwert und Fahrerlebnis bleiben jederzeit gewahrt.

Der BMW Hydrogen 7 ist Vorbote einer langfristigen Perspektive innerhalb der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics. Zugleich ist er Schrittmacher auf dem Weg zur Umsetzung der Energiestrategie BMW CleanEnergy, die die Förderung der Wasserstoff-Technologie als schadstofffreie und nachhaltige Antriebstechnologie der Zukunft zum wesentlichen Bestandteil hat. Die BMW Group agiert bei der Förderung dieser Energieform als Vorreiter und

Impulsgeber und bleibt dabei dem Ziel der Strategie BMW EfficientDynamics treu. Ebenso wie bei den kurzfristig serienreifen Neuerungen und den mittelfristig einsetzbaren Innovationen im Bereich der Hybridtechnik nutzt das Unternehmen auch im Bereich der langfristigen Optionen seine Innovationskraft, um nachhaltige, praxisgerechte und mit Freude am Fahren verbundene Lösungen für die individuelle Mobilität zu entwickeln.

3.2 Die neue Dimension des offenen Fahrvergnügens: Das neue BMW 1er Cabrio.

Offenfahren wird jetzt auch in der Kompaktklasse zu einem besonders intensiven Erlebnis. Das BMW 1er Cabrio bietet den Spaß am Fahren mit direktem Kontakt zu Sonne und Wind in einem neuen Format – faszinierend sportlich, elegant proportioniert und so offen, wie es nur ein BMW Cabrio sein kann. Der Zweitürer kombiniert seine dynamisch gestreckte Linienführung mit der überragenden Agilität des einzigen Kompaktfahrzeugs mit Heckantrieb. Neue Maßstäbe für sportliches Fahrvergnügen setzt dabei vor allem das Topmodell BMW 135i Cabrio, das vom 225 kW/306 PS starken 3,0 Liter-Reihensechszylinder-Motor mit Twin Turbo und Benzin-Direkteinspritzung angetrieben wird und äußerlich am leicht modifizierten, serienmäßigen M Aerodynamikpaket und der um 15 Millimeter tiefer liegenden Karosserie aufgrund des ebenfalls serienmäßigen M Sportfahrwerks zu erkennen ist. Ergänzt wird das Motorenangebot von einem weiteren Sechszylinder, der im BMW 125i Cabrio 160 kW/218 PS leistet, zwei neu entwickelten Vierzylinder-Antrieben mit Benzin-Direkteinspritzung und einer Leistung von 125 kW/170 PS im BMW 120i Cabrio beziehungsweise 105 kW/143 PS im BMW 118i Cabrio sowie von einem Vierzylinder-Diesel der neuen Generation mit 130 kW/177 PS für das BMW 120d Cabrio.

Als viertes Modell nach 5-Türer, 3-Türer und Coupé setzt das BMW 1er Cabrio die Erfolgsgeschichte der Baureihe fort. Das erste Premium-Cabrio im Kompaktsegment, das nach höchsten Qualitätsmaßstäben und mithilfe modernster Fertigungstechnik im BMW Werk Leipzig produziert wird, ermöglicht zugleich einen temperamentvollen Einstieg zum typischen Fahrerlebnis mit einem BMW Cabrio. Dabei interpretiert es die Markenwerte von BMW auf betont jugendliche und ästhetische Weise. Dazu trägt auch das hochwertige, akustikoptimierte Textilverdeck bei, dessen Linienführung den sportlichen Gesamteindruck des Zweitürers unterstreicht. Das Softtop, das einen außergewöhnlich hohen Geräusch- und Winterkomfort aufweist, kann vollautomatisch und elektrohydraulisch angetrieben in nur 22 Sekunden – und bei Bedarf auch während der Fahrt – geöffnet oder geschlossen werden. Der Verdecköffnungs- und Schließvorgang kann bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km/h aktiviert und dann bis Tempo 50 – also ideal für den Stadtverkehr – fortgesetzt werden. Alternativ zum klassischen Schwarz oder Beige steht optional eine Verdeckvariante in der Farbe Anthrazit mit Silbereffekt zur Wahl. Bei diesem weltweit einzigartigen und exklusiv für das BMW 1er Cabrio entwickelten

Verdeck ist das Textilgewebe von feinen Glanzfäden durchzogen. Dadurch gewinnt das Material eine hochwertig metallisch schimmernde Oberflächenanmutung, die bei Sonnenlicht für reizvolle Reflektionen sorgt.

Seine niedrige, parallel zur Straße verlaufende Schulterlinie und die dynamische Linienführung seines Softtops lassen das BMW 1er Cabrio sehr schlank erscheinen. Darüber hinaus prägt die flache Brüstungslinie vor allem die für BMW Cabrios charakteristische Offenheit. Fahrer, Beifahrer und auch die im Fond des Viersitzers platzierten Passagiere genießen damit ein weitaus intensiveres Open-Air-Vergnügen, als dies bei kompakten Cabrios sonst üblich ist. Auch der kurze und vergleichsweise steil stehende Windschutzscheibenrahmen unterstützt insbesondere durch die großzügige Distanz zu den Köpfen von Fahrer und Beifahrer das Erlebnis der Offenheit – inklusive freiem Blick zum Himmel.

Exterieurdesign: Auf den ersten Blick als BMW erkennbar.

Aufgrund seiner kompakten Abmessungen beeindruckt das BMW 1er Cabrio nicht durch Größe, sondern durch ein selbstbewusst zur Schau gestelltes Design. Klar erkennbar ist die Formensprache der Baureihe, die beim Cabrio in sportlich-eleganter Weise weiterentwickelt wird. Die charakteristischen Merkmale in Frontschürze, Schweller und Heckschürze sind mit den entsprechenden Details des BMW 1er Coupé identisch. Die Fahrzeugsilhouette mit langen, rahmenlosen Türen verweist auf den im Segment einzigartigen Heckantrieb. In sich aufgespannte, konvex-konkave Flächen werden von muskulösen Radhäusern optisch gestrafft. Die Flanke wirkt athletisch, über den Rädern befindet sich nur wenig Masse. Besonders niedrig liegt im Segmentvergleich die Schulterlinie. Dadurch wirkt das gesamte Fahrzeug gestreckt und vermittelt die typische Eleganz eines Cabrios der Marke BMW.

Die Schulterlinie zieht sich von der Motorhaube bis zum Heckdeckel, verbindet Front und Heck miteinander und bildet durch ihre breite Ausprägung eine Fläche, die den gesamten Innenraum umspannt. Wird das neue BMW 1er Cabrio von einem erhöhten Standpunkt aus betrachtet, erzeugt die stark ausgestellte Schulterlinie die Anmutung eines Bootsdecks. Im Design wird so das unvergleichlich direkte Erlebnis von Sonne und Wind aufgegriffen und authentisch präsentiert.

Akustikoptimiertes Softtop prägt die Kontur des Hecks.

Die Heckansicht des BMW 1er Cabrio wird maßgeblich von der optischen Wirkung des Softtops beeinflusst. In geöffnetem Zustand entfalten am Heck die horizontalen Karosserielinien ihre volle Wirkung. Weil das Verdeck vollständig in den Kofferraum versenkt wird, erscheint das BMW 1er Cabrio in der rückwärtigen Ansicht deshalb besonders flach und sportlich. Ist das

akustikoptimierte Softtop geschlossen, kommt die nach unten hin breiter werdende Kontur zur Geltung, das Cabrio wirkt dann radorientierter und besonders kraftvoll.

An der Heckklappe betont eine dezent einmodellierte Abrisskante mit integrierter dritter Bremsleuchte die Kürze des Hecks und sorgt zugleich bei hoher Geschwindigkeit für zusätzlichen Abtrieb an der Hinterachse. In den L-förmigen Heckleuchten sind Rückfahrlicht und Fahrtrichtungsanzeiger als gemeinsames weißes Band dargestellt. In die Heckleuchten sind Lichtleiter integriert, die von LED-Einheiten gespeist werden.

Die Auswahl der zur Verfügung stehenden Karosserie- und Innenraumfarben unterstreicht den jugendlichen Charakter des neuen BMW 1er Cabrio. Kräftige Farben und intensive Kontraste zwischen Exterieur und Interieur erzielen bei diesem Modell eine Wirkung, die mit dem spannungsreichen Design und dem von Agilität geprägten Fahrerlebnis im Einklang steht. Zu einem besonders extrovertierten Auftritt gelangt das BMW 1er Cabrio mit den exklusiven Karosseriefarben Kaschmirsilber und Sedonarot Metallic.

BMW 135i Cabrio serienmäßig mit M Sportpaket-Umfängen.

Das unter allen Varianten des BMW 1er Cabrio am deutlichsten auf Sportlichkeit ausgerichtete BMW 135i Cabrio hebt sich durch ein serienmäßiges modifiziertes M Aerodynamikpaket aus dem M Sportpaket von den anderen Modellen ab. Dazu gehören der vergrößerte zentrale Lufteinlass sowie flankierende, kleinere Lufteinlässe, die durch leicht ausgestellte Flaps begrenzt werden. Eine zusätzliche Lichtkante an den Seitenschwellern reduziert optisch zusätzlich die Höhe der Seitenwand und betont dadurch den dynamischen Charakter. Darüber hinaus unterstützen ein in die Heckschürze integrierter Diffusor und dunkel verchromte Endrohrblenden den sportlich-eleganten Gesamteindruck.

Interieurdesign: Premium-Qualität mit hochwertigen Materialien.

Die Konzepte von Karosserie- und Innenraum-Design greifen ineinander und unterstützen gegenseitig ihre Wirkung. Aufbauend auf dem BMW 1er Coupé wurde das Interieurdesign den Anforderungen eines offenen Fahrzeugs entsprechend angepasst. Der Übergang vom Exterieur zum Interieur wird durch eine beim BMW 135i Cabrio und beim BMW 125i Cabrio serienmäßige und für die Vierzylinder-Modelle optional erhältliche rundum laufende Chrome Line auf besonders hochwertige Weise dargestellt. In Verbindung mit der Chrome Line glänzt auch an der Gurtführung der Vordersitze Chrom.

Der Innenraum entspricht dank hochwertiger Materialien, einer klaren Strukturierung und der ausgereift funktionellen Detaillösungen in der Anmutung dem Interieur von Fahrzeugen höherer Baureihen. Eine hochwertige Narbung der Oberflächen von Instrumententräger, Türverkleidungen und Mittelkonsole sowie harmonisch eingefügte galvanisierte Perlglanz-Oberflächen prägen optisch und haptisch die Qualitätsanmutung und das großzügige Ambiente. Speziell für das Cabrio wurde die optional erhältliche Lederausstattung für die Sitzoberflächen auf die Armauflagen von Mittelkonsole und Türen ausgeweitet. Ziernähte runden den hochwertigen Eindruck ab.

Cabriospezifisch: Sitzleder mit Sun Reflective Technologie.

Von BMW Individual stammen exklusive Ausstattungslösungen wie die Sun Reflective Technology. Nach erfolgreicher Markteinführung mit dem BMW Individual 6er Cabrio werden die Vorzüge dieser im Markt einzigartigen Technologie, die verhindert, dass sich Leder bei Sonneneinstrahlung unangenehm aufheizt, nun auch für alle Ledervarianten des kompakten BMW 1er Cabrio angeboten. BMW ist weltweit der erste Automobilhersteller, der diese Technologie in Großserie einsetzt. Spezielle in das Material eingearbeitete Cool-Pigmente vermindern dabei die Aufheizung der Oberflächen durch das Sonnenlicht um bis zu 20 Grad, auch wenn das Fahrzeug mit offenem Verdeck längere Zeit der Sonneneinstrahlung ausgesetzt ist. In der Praxis bedeutet dies, dass die Lederausstattung nach langer Sonneneinstrahlung warm ist, jedoch nicht heiß.

Die Klimaautomatik des BMW 1er Cabrio verfügt über einen speziellen Cabrio-Modus, der bei geöffnetem Verdeck genutzt werden kann. Sobald diese Einstellung gewählt ist, wird die Belüftungsregelung weniger stark von der aktuellen Innenraumtemperatur, sondern vor allem von den Faktoren Außentemperatur und Sonneneinstrahlung beeinflusst.

Das optionale Windschott des neuen BMW 1er Cabrio reduziert vor allem bei höheren Geschwindigkeiten die Luftverwirbelungen im Innenraum. Das Windschott wird bei Bedarf über Aufnahmen in den Seitenverkleidungen mit wenigen Handgriffen stabil im Fond arretiert.

Durchlademöglichkeit mit Transportsack: Mehr Platz für Sportgeräte.

Mit einem Kofferraumvolumen von 260 Litern offeriert das BMW 1er Cabrio bei geöffnetem Verdeck auffallend großzügige, von keinem anderen Cabrio in diesem Fahrzeugsegment erreichte Transportkapazitäten. Durch die nach oben schwenkbare Abdeckung für den Verdeckraum lässt sich das Stauraumvolumen bei geschlossenem Softtop auf 305 Liter anheben. Eine speziell entwickelte Rücksitzlehne verleiht dem BMW 1er Cabrio eine noch weiter

gesteigerte und damit in dieser Fahrzeugklasse ebenfalls einzigartige Funktionalität. Die optional verfügbare Durchladeöffnung zum Fond ist höher und breiter als konventionelle Vorrichtungen dieser Art. Der dazugehörige Transportsack ist groß genug, um beispielsweise zwei Snowboards aufzunehmen.

Noch umfangreichere Transportaufgaben können bei allen Varianten mit Ausnahme des BMW 135i Cabrio mit einem Gepäckträger bewältigt werden, der als Original BMW Zubehör erhältlich ist und am Heck des Fahrzeugs befestigt wird. Damit lassen sich beispielsweise zwei Fahrräder sicher transportieren.

BMW EfficientDynamics: Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto Start Stop Funktion und Schaltpunktanzeige serienmäßig.

Sämtliche Benzin- und Diesel-Motoren, die für das neue BMW 1er Cabrio zur Auswahl stehen, repräsentieren Dynamik, Effizienz und Laufkultur auf BMW typische Weise. Sie wurden im Rahmen der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics konzipiert und beeindrucken durch eine Vielzahl von Innovationen zur Optimierung der Verbrauchs- und Emissionswerte. Die Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz werden in modellspezifischer Kombination eingesetzt und sind jeweils Bestandteil der Serienausstattung. Sie beinhalten die Reduzierung von Gewicht, Neugestaltung der Brennräume, Optimierung der Gemischbildung durch Common-Rail-Einspritzung der dritten Generation, VALVETRONIC oder High Precision Injection sowie die präzise Steuerung von Verbrennung und Luftführung. Darüber hinaus schließen sie das Umfeld der Antriebseinheiten ein.

Zu den effizienzfördernden Maßnahmen, über die jedes BMW 1er Cabrio serienmäßig verfügt, gehört die Bremsenergie-Rückgewinnung. Das System konzentriert die Erzeugung von Strom für das Bordnetz auf die Schub- und Bremsphasen und ermöglicht so die Energieerzeugung ohne Kraftstoffaufwand. Während der Zugphasen wird der Generator im Regelfall abgekoppelt, um mehr Antriebskraft für die BMW typische Freude am Fahren zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig Energie zu sparen und somit auch den Schadstoffausstoß zu reduzieren.

Bei handgeschalteten Fahrzeugen, die von einem der neuen Vierzylinder-Motoren angetrieben werden, sorgt die Auto Start Stop Funktion vor allem im Stadtverkehr für mehr Effizienz. Das System stellt den Motor selbsttätig ab, wenn er nicht benötigt wird und vermeidet dadurch Kraftstoffverbrauch in Leerlaufphasen. Bringt der Fahrer zum Beispiel beim Halt an einer Ampel

den Schalthebel in Leerlaufstellung und nimmt er den Fuß von der Kupplung, schaltet die Motorelektronik das Triebwerk ab. Zum erneuten Start genügt die Betätigung des Kupplungspedals.

Ebenfalls für Fahrzeuge mit Handschaltgetriebe steht im neuen BMW 1er Cabrio eine Schaltpunktanzeige serienmäßig zur Verfügung. Sie signalisiert den unter Verbrauchsgesichtspunkten optimalen Zeitpunkt für den Wechsel der Fahrstufe durch Pfeilsymbole im Instrumentenkombi.

Je nach Modellvariante kommen beim BMW 1er Cabrio zusätzliche Maßnahmen zum Einsatz, die ohne Einfluss des Fahrers eine weitere Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs bewirken. Dazu gehört die aktive Steuerung der Luftklappen im Kühlergrill. Sie werden nur bei erhöhtem Kühlluftbedarf des Motors geöffnet. In geschlossenem Zustand tragen die Klappen zu einer Optimierung der Aerodynamik des Fahrzeugs bei.

Für weitere Effizienzsteigerung sorgt der bedarfsgerechte Betrieb zahlreicher Nebenaggregate. Bei allen Varianten mit Ausnahme des BMW 135i Cabrio verbraucht beispielsweise der elektrische Antrieb der Servolenkung EPS (Electric Power Steering) nur dann Energie, wenn tatsächlich Lenkunterstützung erforderlich ist. In Verbindung mit den neuen Benzinmotoren läuft auch die neue elektrische Kühlmittelpumpe nicht drehzahlabhängig, sondern temperaturabhängig gesteuert nur dann, wenn sie tatsächlich benötigt wird. Energiesparend arbeitet auch der Klimakompressor. Er wird nur dann über eine Kupplung mit dem Riemenbetrieb verbunden, wenn die Klimaanlage in Betrieb ist.

BMW 135i Cabrio: Stärkster Reihensechszylinder von BMW.

Die sportlichste Variante der neuen Modellreihe ist das BMW 135i Cabrio, das vom leistungsstärksten Reihensechszylinder im BMW Motorenprogramm angetrieben wird. Mit der Kombination von Twin Turbo und High Precision Injection verfügt das Leichtmetall-Triebwerk über eine weltweit einzigartige Technologie in dieser Motorenkategorie. Aus einem Hubraum von 2.979 Kubikzentimetern mobilisiert dieser 185 Kilogramm leichte Antrieb eine Höchstleistung von 225 kW/306 PS bei einer Motordrehzahl von 5.800 min⁻¹ sowie ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmetern im sehr breiten Drehzahlbereich zwischen 1.300 und 5.000 min⁻¹. Ein unvergleichlich spontaner Antritt, ein faszinierendes Beschleunigungsvermögen nicht nur aus dem Stand heraus und unerschöpflich wirkende Kraftreserven bis zu einer maximalen Drehzahl von rund 7.000 min⁻¹ prägen das Fahrerlebnis, das der offene Zweitürer mit dieser Motorvariante vermittelt. Für den Spurt auf Tempo 100 genügen dem BMW 135i Cabrio 5,6 Sekunden. Seine Höchstgeschwindigkeit wird von der Motorelektronik auf 250 km/h limitiert.

Damit rückt das Topmodell in den Kreis hochkarätiger Sportwagen, wo es zudem mit den günstigsten Verbrauchswerten auffällt. Ein im EU-Testzyklus ermittelter Kraftstoffkonsum von durchschnittlich 9,4 Litern je 100 Kilometer zeigt, dass die Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics auch bei extrem leistungsstarken Modellen zu beeindruckend niedrigen Verbrauchswerten führt.

Der Motor des BMW 135i Cabrio ist der erste und einzige in diesem Fahrzeugsegment verfügbare Reihensechszylinder-Benziner mit Twin Turbo Aufladung. In seiner Leistungscharakteristik ähnelt er dabei einem deutlich größeren Saugmotor. Der High Precision Injection kommt die Schlüssel-funktion im Konzept für einen möglichst effizienten Umgang mit Kraftstoff zu. Die zweite Generation der Benzin-Direkteinspritzung 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 und eine extrem präzise Dosierung des Kraftstoffs ermöglichen.

Zusätzlich zur herausragenden Motorleistung verfügt das BMW 135i Cabrio serienmäßig über zahlreiche weitere Besonderheiten, die seine einzigartige Fahrcharakteristik prägen. Neben dem modifizierten M Aerodynamikpaket gehören dazu auch das M Sportfahrwerk, die individuelle Abstimmung der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control), die elektronisch gesteuerte Sperrfunktion für das Differenzial, die modellspezifisch direktere Kennlinie für die Servotronic Lenkunterstützung und die spontaner ansprechende Gaspedal-Kennlinie.

BMW 125i Cabrio: Saugmotor-Alternative in der Sechszylinder-Liga.

Auch unter der Motorhaube des neuen BMW 125i Cabrio arbeitet ein Reihensechszylinder. Das Saugtriebwerk mobilisiert aus einem Hubraum von 2.996 Kubikzentimetern eine Leistung von 160 kW/218 PS bei 6.100 min⁻¹ und ein maximales Drehmoment von 270 Newtonmeter bei 2.500 min⁻¹. Diese Motorisierung ermöglicht dem BMW 125i Cabrio eine Höchstgeschwindigkeit von 238 km/h. Die 100-km/h-Marke ist aus dem Stand nach nur 6,8 Sekunden erreicht.

Mit seinem Gewicht von nur 161 Kilogramm leistet das mit einem Magnesium-Aluminium-Verbundkurbelgehäuse ausgestattete Sechszylinder-Aggregat einen Beitrag zur harmonischen Achslastverteilung beim BMW 125i Cabrio und unterstützt so das agile Fahrverhalten. Die stetig weiterentwickelte vollvariable Ventilsteuerung VALVETRONIC und die bedarfsorientiert agierende elektrische Kühlmittelpumpe sind weitere Maßnahmen zur Steigerung

des Wirkungsgrads. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 8,1 Litern pro 100 Kilometer bietet das BMW 125i Cabrio die Souveränität des Sechszylinders in besonders wirtschaftlicher Form.

BMW 120i Cabrio und BMW 118i Cabrio: Vierzylinder in Höchstform.

Auch bei den Vierzylinder-Benzinaggregaten für das neue BMW 1er Cabrio setzten die Motorenentwickler auf High Precision Injection. Das Leichtmetall-Triebwerk mit einem Hubraum von 1.995 Kubikzentimetern geht in zwei Leistungsstufen an den Start. Bei beiden Motoren agiert die zweite Generation der Benzin-Direkteinspritzung im Magerbetrieb. Dies bedeutet, dass der von den zentral im Zylinderkopf positionierten Piezo-Injektoren eingespritzte Kraftstoff die Brennräume in Schichten mit unterschiedlicher Konzentration füllt. Ein zündfähiges Kraftstoff-Luft-Gemisch liegt dabei stets nur in unmittelbarer Nähe zur Zündkerze vor. Nach der Zündung werden jedoch auch die umliegenden mageren Gemisch-Schichten von der Verbrennung erfasst. Das Kurbelgehäuse beider Motorvarianten besteht aus Aluminium. Größter konstruktiver Unterschied ist die Verwendung eines Schaltsaugrohres bei der leistungstärkeren Version.

Im BMW 120i Cabrio leistet das Vierzylinder Aggregat 125 kW/170 PS bei einer Drehzahl von 6.700 min^{-1} , schon bei 4.250 min^{-1} stellt es sein maximales Drehmoment von 210 Newtonmetern zur Verfügung. Damit wird eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 8,4 Sekunden realisiert, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 220 km/h. Im EU-Testzyklus verbraucht das neue BMW 120i Cabrio durchschnittlich 6,6 Liter je 100 Kilometer, sein CO_2 -Wert beträgt 158 Gramm pro Kilometer.

Mit einer Leistung von 105 kW/143 PS bei 6.000 min^{-1} und einem maximalen Drehmoment von 190 Newtonmeter bei 4.250 min^{-1} bietet auch der zweite Vierzylinder-Motor beste Voraussetzungen für sportliche Fahrleistungen. Die Höchstgeschwindigkeit des BMW 118i Cabrio beträgt 210 km/h, für die Beschleunigung von null auf 100 km/h genügen 9,3 Sekunden. Im EU-Testzyklus ergeben sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,3 Litern je 100 Kilometer und ein CO_2 -Wert von 149 Gramm pro Kilometer.

BMW 120d Cabrio: Serienmäßig mit Partikelfilter.

Aus einem Hubraum von 1.995 Kubikzentimetern erzeugt der Vierzylinder-Turbodiesel des neuen BMW 120d Cabrio 130 kW/177 PS bei 4.000 min^{-1} , sein maximales Drehmoment von 350 Newtonmetern steht zwischen 1.750 und 3.000 min^{-1} , zur Verfügung. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 222 km/h, einer Beschleunigung von null auf 100 km/h in 8,1 Sekunden und einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 5,1 Litern je 100 Kilometer

vereint das neue BMW 120d Cabrio sportliche Fahrleistungen mit hoher Wirtschaftlichkeit. Im Wettbewerbsvergleich seiner Leistungsklasse setzt sich auch dieses Modell hinsichtlich Beschleunigung und Kraftstoffverbrauch an die Spitze. Vorbildlich fällt auch das Emissionsverhalten mit einem CO₂-Wert von lediglich 134 Gramm je Kilometer aus.

Das Triebwerk des neuen BMW 120d Cabrio verfügt über einen Abgasturbo-lader, der dank variabler Turbinengeometrie eine auf alle Lastbereiche optimal abgestimmte Kraftentfaltung gewährleistet. Der Diesel-Kraftstoff wird in einer Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation von Piezo-Injektoren zugeführt, die mit einem Druck von 1.800 bar arbeiten. Als Vertreter der neuen Dieselmotorengeneration ist das Aggregat serienmäßig mit einem motornahen Dieselpartikelfilter ausgerüstet. Auf diese Weise wird nicht nur hinsichtlich der CO₂-Werte eine wirkungsvolle Optimierung des Emissionsverhaltens gewährleistet.

Dynamisches Automatikgetriebe mit Steptronic.

Alternativ zum Schaltgetriebe können alle Motorvarianten des neuen BMW 1er Cabrio optional auch mit einem dynamischen Sechsgang-Automatikgetriebe kombiniert werden. Das Automatikgetriebe reduziert durch eine spezielle Wandler-technik sowohl die Energieverluste als auch die Reaktions- und Schaltzeiten. Die direkte Motoranbindung unterstützt den sportlichen Charakter des Fahrzeugs ebenso wie die präzise Gangwahl, bei der zum möglichst schnellen Zurückschalten eine oder mehrere Fahrstufen übersprungen werden können.

Dank Steptronic Funktion kann der Fahrer entweder über den Wählhebel in der Mittelkonsole oder über Schaltwippen am Lenkrad auch manuelle Gangwechsel vornehmen. Die Schaltwippen gehören beim BMW 135i Cabrio mit Automatikgetriebe zum Serienumfang. Für das BMW 125i Cabrio mit Automatikgetriebe sind sie optional erhältlich. Beim BMW 135i Cabrio wird mit dem Wechsel zur manuellen Fahrstufenwahl eine besonders sportliche Auslegung des Getriebes aktiviert.

Das für das BMW 135i Cabrio angebotene Automatikgetriebe weist darüber hinaus einen besonders sportlichen Charakter auf. Diese bereits mit dem neuen BMW 5er im Frühjahr 2007 eingeführte, besonders präzise Automatik zeichnet sich durch extrem kurze Schaltzeiten aus.

Aufwändiges Fahrwerk mit elektrischer Servolenkung EPS und Aktivlenkung als Option.

Der sportliche Charakter des BMW 1er Cabrio resultiert auch aus der – im Kompaktsegment einzigartigen – Übertragung der Antriebskraft auf die Hinterräder. Unübertroffen ist auch das technische Niveau seiner Fahrwerkskonstruktion. An der Hinterachse kommt eine Fünflenker-Konstruktion zum Einsatz, die auf die Anforderungen der besonders leistungs- und drehmomentstarken Motoren abgestimmt ist. Das Hinterachsdifferenzial entstammt einer mit der Einführung der 1er Baureihe präsentierten, neuen Generation von Achsgetrieben. Optimierter Leichtlauf und erstmals eingesetzte Doppelschräggugellager, mit denen die Betriebstemperatur gesenkt wird, erhöhen nochmals Funktionalität und Lebensdauer. Die mit einem Stabilisator kombinierte Doppelgelenk-Federbein-Zugstrebenachse vorn ist weitgehend aus Aluminium gefertigt. Neben einem geringen Gewicht wurde dadurch auch eine hohe Steifigkeit der einzelnen Komponenten erreicht.

Neu ist die elektrische Servolenkung EPS (Electric Power Steering) mit integrierter Servotronic Funktion für eine geschwindigkeitsabhängige Lenkunterstützung. EPS erhöht Präzision und Komfort der Lenkvorgänge und senkt gleichzeitig den Kraftstoffverbrauch. Im Gegensatz zu herkömmlichen mechanisch-hydraulischen Systemen wird die Lenkunterstützung von einem Elektromotor realisiert, der nur bei Bedarf arbeitet.

Optional steht für das BMW 1er Cabrio die von BMW entwickelte Aktivlenkung zur Verfügung, die für noch mehr Präzision und Lenkkomfort besonders im Stadtverkehr sorgt. Während die serienmäßige Servotronic die notwendige Lenkkraft beeinflusst, variiert die Aktivlenkung die Lenkübersetzung in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit.

Fahrdynamikprogramme unterstützen die Fahrzeugkontrolle.

Zum Serienumfang des BMW 1er Cabrio gehört die Fahrstabilitätsregelung Dynamische Stabilitäts Control (DSC). Sie verhindert bei kritischen Fahrsituationen in Kurven das Ausbrechen des Hecks (Übersteuern) oder das Schieben über die Vorderräder (Untersteuern) durch gezieltes Abbremsen einzelner Räder und eine Reduzierung der Motorleistung. Bestandteile der DSC sind das Antiblockiersystem (ABS) für die Bremsen, die Automatische Stabilitäts Control (ASC), die das Durchdrehen eines einzelnen Antriebsrades beim Anfahren verhindert, die Cornering Brake Control (CBC), die das Fahrzeug bei Bedarf beim Bremsen in Kurven stabilisiert, und der auf optimierten Vortrieb ausgerichtete, zuschaltbare Modus Dynamic Traction Control (DTC). Das DSC System des neuen BMW 1er Cabrio lässt sich bei Bedarf per Knopfdruck auch vollständig deaktivieren.

Elektronisch gesteuerte Sperrfunktion des Differenzials verbessert die Traktion im BMW 135i Cabrio.

Um bei der hohen Motorleistung und dem kraftvollen Drehmoment einen bestmöglichen Vortrieb zu gewährleisten, verfügt das BMW 135i Cabrio über spezielle traktionsverbessernde Maßnahmen. Im Vordergrund steht dabei die Unterstützung eines sportlich ambitionierten Fahrstils, beispielsweise beim Herausbeschleunigen aus Kurven und Kehren. Eine elektronisch gesteuerte Sperrfunktion des Differenzials sorgt bei komplett ausgeschaltetem DSC für optimale Traktion. Dabei wird in engen Kurven ein durchdrehendes Antriebsrad gezielt und angemessen abgebremst. Die überschüssige Leistung wird dabei an das jeweils andere Antriebsrad übertragen. Dies fördert den Vortrieb des Fahrzeugs, ohne das Eigenlenkverhalten negativ zu beeinflussen.

Das BMW 120i Cabrio, das BMW 118i Cabrio und das BMW 120d Cabrio sind mit 16 Zoll-Rädern ausgestattet, die beiden Sechszylinder-Varianten stehen serienmäßig auf 17 Zoll-Leichtmetallrädern. Darüber hinaus verfügt das BMW 135i Cabrio neben dem serienmäßigen M Sportfahrwerk über eine Hochleistungsbremsanlage, bestehend aus 6-Kolben-Festsättel an der Vorderachse und 2-Kolben-Festsättel an der Hinterachse. Auch die Abstimmung der Fahrstabilitätssysteme ASC und DSC wird unter Berücksichtigung des besonders sportlichen Charakters modellspezifisch vorgenommen.

Höchste Qualität auch im Bereich der Sicherheit.

Hochfeste Stahlsorten, zusätzliche Verstärkungen und spezielle Deformationselemente sorgen dafür, dass auch bei schweren Kollisionen ein Großteil der Aufprallenergie absorbiert und auf definierten Lastpfaden abgelenkt und somit von der Fahrgastzelle ferngehalten wird. Auf dem Gebiet der Verwindungssteifigkeit erreicht das BMW 1er Cabrio Werte, die sich am Niveau des extrem fahrdynamisch und zugleich sicher konzipierten BMW 3er Cabrio orientieren. Darüber hinaus erfüllt das neue BMW 1er Cabrio sämtliche auf den internationalen Automobilmärkten geltenden gesetzlichen Auflagen bezüglich aktiver und passiver Sicherheit. Damit bietet es optimale Voraussetzungen für ein hervorragendes Abschneiden bei allen weltweit relevanten Crashtests.

Detailliert aufeinander abgestimmte und von einer zentralen Sicherheits-elektronik gesteuerte Rückhaltesysteme sorgen im Innenraum für maximalen Insassenschutz auf allen vier Sitzplätzen. Vier Airbags – zweistufig auslösende Frontairbags und in die Vordersitzlehnen integrierte Seitenairbags – bieten serienmäßig den Insassen im neuen BMW 1er Cabrio optimalen Schutz. Serienmäßig ist das neue BMW 1er Cabrio außerdem mit crash-optimierten Sitzlehnen und Kopfstützen ausgestattet. Eine Roll-Over-Sensorik

erfasst im BMW 1er Cabrio permanent die Vertikal- und Horizontalbewegungen des Fahrzeugs. Sobald die Sicherheitselektronik die Gefahr eines Überschlags registriert, werden in Sekundenbruchteilen zwei Überrollbügel ausgefahren, die im Normalzustand versenkt hinter den Kopfstützen im Fond platziert sind. Die Eleganz der Silhouette des neuen BMW 1er Cabrio steht somit optimal im Einklang mit dem Sicherheitskonzept.

Die als Option verfügbaren Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer machen ebenso wie das adaptive Kurvenlicht inklusive Abbiegelicht die Fahrt bei Dunkelheit im Stadtverkehr oder auf Landstraßen noch sicherer. Die Kombination dieser Komfort- und Sicherheitsfunktionen ist im Segment der Kompaktfahrzeuge einzigartig. Das Tagfahrlicht, BMW typisch realisiert durch zwei Coronaringe je Scheinwerfereinheit, erhöht die Wahrnehmbarkeit des Fahrzeugs bei normalen und diffusen Lichtverhältnissen. Zweistufig agierende Bremsleuchten warnen nachfolgende Verkehrsteilnehmer besonders effektiv bei einer Notbremsung.

Premium-Entertainment: AUX-In-Anschluss und iPod-Schnittstelle.

Die für das neue BMW 1er Cabrio erhältlichen Audioanlagen verfügen optional und als Ergänzung zum serienmäßigen AUX-In-Anschluss über eine USB-Audio-Schnittstelle. Damit lassen sich verschiedene Modelle des Apple iPod sowie weitere externe MP3-Player vollständig in das Audiosystem des Fahrzeugs integrieren. Das in Verbindung mit einem optionalen Navigationssystem installierte Bediensystem iDrive ermöglicht mittels des zentralen Controllers sowie mit acht individuell belegbaren Favoritentasten die einfache Steuerung aller Sekundär- und Komfortfunktionen von Kommunikation, Klimaanlage, Entertainment und Navigation.

3.3 Das weltweit erste Sports Activity Coupé: Der BMW X6.

Eine neue Fahrzeugkategorie, ein einzigartiges Designkonzept und Fahrdynamik in bisher nicht gekannter Ausprägung – all das wird mit dem neuen BMW X6 Realität. Das weltweit erste Sports Activity Coupé fasziniert mit Eigenschaften und Fähigkeiten, die von keinem anderen Automobil in vergleichbarer Kombination offeriert werden. In seinem Design mischt sich die sportliche Eleganz eines großen BMW Coupés mit der kraftvollen Präsenz eines BMW X Modells. Zu seinen einzigartigen Fahreigenschaften gelangt der BMW X6 durch die neuartige Verknüpfung von markentypischer Dynamik auf der Straße mit höchster Souveränität auf jedem Terrain. Er ist ein einzigartiges Coupé und zugleich ein ganz besonderes BMW X Modell.

Der BMW X6 weist mit flachen Seitenfensterflächen und einer zum Heck hin sanft abfallenden Dachlinie unverwechselbar die Proportionen eines Coupés auf. In seinem Interieur bietet er – ebenfalls coupé-typisch – Fahrer und Beifahrer sowie zwei weiteren Insassen Platz. Die erhöhte Bodenfreiheit, markant ausgeformte Radhäuser, vier Türen und eine große Heckklappe sowie die hohe Brüstungslinie zeigen die stilistische Nähe zu den übrigen BMW X Modellen. Dieses Design ist ein authentischer Ausdruck des fahrdynamischen Potenzials, das die Antriebs- und Fahrwerkstechnik des BMW X6 nicht nur auf der Straße, sondern auch auf unbefestigtem Terrain bereithält.

Der BMW X6 verfügt serienmäßig über den intelligenten Allradantrieb BMW xDrive, der für eine variable Verteilung des Antriebsmoments zwischen Vorder- und Hinterachse sorgt. Zusätzlich ermöglicht die erstmals im BMW X6 präsentierte und ebenfalls serienmäßige Dynamic Performance Control eine ebenso variable Verteilung der Antriebskräfte zwischen den beiden Hinterrädern. Unabhängig vom Vortriebsmoment erfolgt damit zum Beispiel eine aktive Momentenerhöhung am kurvenäußeren Hinterrad. Dieses weltweit einzigartige System bewirkt bereits bei gemäßigttem Tempo eine spürbare Steigerung der Lenkpräzision, der Kurventraktion und damit der Agilität des Fahrzeugs. Darüber hinaus fördert es in schnell durchfahrenen Kurven sogar bei abrupten Lenkmanövern oder plötzlicher Gaswegnahme durch den Fahrer die Stabilität des Fahrzeugs und ermöglicht so den sicheren Vorstoß in neue Dimensionen der Fahrdynamik. Auf rutschigem oder uneinheitlichem Untergrund sorgt die Dynamic Performance Control zudem für eine nochmals bessere Traktion.

Eine Weltpremiere feiert im BMW X6 auch der neue V8-Motor mit Twin Turbo Aufladung und Benzin-Direkteinspritzung. Der 4,4 Liter große Achtzylinder ist mit einer Leistung von 300 kW/407 PS und dem über den außergewöhnlich weiten Drehzahlbereich von 1.750 bis 4.500 min⁻¹ hinweg nutzbaren maximalen Drehmoment von 600 Newtonmetern die stärkste jemals in einem BMW X Modell eingesetzte Antriebseinheit. Der neue Achtzylinder beeindruckt nicht allein mit überragender Schubkraft, sondern auch mit seiner kompakten Bauweise. Er ist der weltweit erste Achtzylinder-Benzinmotor, dessen Turbolader im V-Raum zwischen den Zylinderbänken angeordnet sind.

Fahrzeugfront mit kraftvoller Präsenz und Straßenorientierung.

Im Design des BMW X6 zeigt sich das Bild eines Automobils, das eindeutig BMW X Gene aufweist, den Charakter dieser Fahrzeugart jedoch auf einmalig sportliche Art interpretiert. Der BMW X6 ist aus jedem Blickwinkel als BMW zu erkennen und zeigt die für alle BMW X Modelle charakteristische skulpturale Formgebung. Die Karosseriebereiche Front, Seite und Heck gehen nahtlos ineinander über, Formen und Flächen verschmelzen zu einer Einheit.

Beim neuen Sports Activity Coupé sorgt bereits die Anmutung des Frontbereichs für kraftvolle Präsenz. Aufgrund des höheren Anteils von in Wagenfarbe lackierten Flächen entsteht jedoch der Eindruck geringerer Höhe, womit die dynamische Straßenorientierung des BMW X6 betont wird. BMW X Gene zeigen sich auch in der Motorhaube, in den oben angeschnittenen Doppelrundscheinwerfern und in der Struktur der aufrecht stehenden BMW Niere. Große, weit außen positionierte Lufteinlässe deuten nicht nur auf den Kühlbedarf der leistungsstarken Motoren hin. Gemeinsam mit den weit über die Scheinwerfer hinweg nach innen reichenden Seitenwänden sorgen sie auch für eine optische Radorientierung, mit der deutlich wird, wie stabil das Fahrzeug auf der Straße steht. Die seitlichen Lufteinlässe werden horizontal von aluminiumfarbenen Stegen geteilt, die auch die Einfassungen der runden Nebelscheinwerfer tragen.

Seitenansicht: Dynamischer Dachverlauf, muskulöse Flächen.

In der Seitenansicht kommen die einzigartigen Proportionen des BMW X6 besonders deutlich zur Geltung. Der kurze vordere Karosserieüberhang betont die Dynamik des Fahrzeugs, der sanft nach hinten hin abfallende Verlauf der Dachlinie und der lange Karosserieüberhang am Heck verleihen ihm seine gestreckte Coupé-Silhouette. Ihren höchsten Punkt erreicht die Dachlinie unmittelbar auf Höhe der ersten Sitzreihe. Damit rückt der Fahrer ins Blickfeld – ein Effekt, der dem extravaganten Design des BMW X6 entspricht.

Die hohe Brüstungslinie und die kraftvoll ausgeformten Radhäuser vorn und hinten, durch die der optische Schwerpunkt in die Mitte rückt und so auf den Allradantrieb verweist, sind deutliche Ausprägungen der BMW X Gene. Darüber hinaus weisen schmale Kunststoffschutzflächen am unteren Rand der Stoßfänger, des Schwellers und der Radhäuser in dezenter Form auf den robusten Charakter des BMW X6 hin.

Starke Schultern und die kraftvolle Straßenlage prägen das Heck.

Auf faszinierende Weise werden auch am Heck des BMW X6 Merkmale für Eleganz, Sportlichkeit und Robustheit zu einer harmonischen Einheit zusammengefügt. Ein kraftvoller Stoßfänger und die Schutzverkleidung für den Unterboden sind klassische Elemente des Designs eines BMW X Modells. Darüber hinaus werden auch die für ein Coupé typischen Proportionen in einer den BMW X Modellen entsprechenden Ausprägung dargestellt. Das Greenhouse mit der auffallend flach stehenden Heckscheibe verjüngt sich nach hinten hin. Ein weiteres Coupé-Merkmal ist die Heckklappe, in die eine prägnante Luftabrisskante integriert ist.

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. Auch bei der Gestaltung der Rückleuchten wurde der einzigartige Charakter des BMW X6 berücksichtigt. Die für BMW Modelle typische L-Form wurde neu interpretiert und mit einem dynamischen Schwung versehen.

Sportlichkeit und Exklusivität im Interieur.

Bis ins Detail überzeugt das Interieur des BMW X6 durch eine einzigartige Verbindung von exklusivem Luxus, sportlicher Dynamik und kraftvoller Formgebung. Spürbar hochwertige Oberflächen machen den Innenraum zum haptischen und optischen Erlebnis. Ähnlich wie alle BMW X Modelle bietet auch das neue Sports Activity Coupé eine erhöhte Sitzposition. Sie stärkt den Fahrer in seinem Bewusstsein, den BMW X6 perfekt unter Kontrolle zu haben. Darüber hinaus unterscheidet sich das Fahrzeug von anderen BMW X Modellen durch die beiden sportiv gestalteten und durch die Mittelkonsole voneinander getrennten Fondplätze mit Einzelsitzcharakter, hohem Seitenhalt und integrierten Kopfstützen.

Als einziges Modell im Wettbewerbsumfeld der BMW X Modelle verfügt der BMW X6 serienmäßig über ein Sportlenkrad mit Schaltwippen, so genannten Paddles. Sie dienen zum manuellen Fahrstufenwechsel in Verbindung mit dem ebenfalls serienmäßigen Sechsgang-Automatikgetriebe. Als sportives Ausstattungsmerkmal stechen darüber hinaus die neuen Kniepads an

der Mittelkonsole hervor. Sie bieten Fahrer und Beifahrer zusätzliche Stabilität – beim Ausweichmanöver im Stadtverkehr, aber auch bei Offroad-Fahrten auf unebener Piste.

Großes Raumangebot, viele Möglichkeiten zur Individualisierung.

Weit öffnende Fondtüren erleichtern den Zugang zu den beiden hinteren Sitzplätzen. Ungewöhnlich großzügig für ein Coupé fällt auch die im Fond gebotene Kopffreiheit aus. Mit einem Wert von 944 Millimetern ist auch für groß gewachsene Mitreisende ein Höchstmaß an Bequemlichkeit garantiert. Vom Fond aus betrachtet erzeugt die Fenstergrafik im BMW X6 das Gefühl einer nach vorn ausgerichteten Offenheit und damit eine großzügige Raumwirkung.

In der für ein Coupé gewohnten Weise sind Fahrgast- und Gepäckraum beim BMW X6 klar voneinander getrennt. Das hinter den Fondsitzen nutzbare Gepäckraumvolumen liegt mit 570 Liter deutlich über den bei Coupés üblichen Werten. Damit ist es unter anderem möglich, in einem mit vier Insassen besetzten BMW X6 vier Golfbags im Gepäckraum unterzubringen. Zur Erweiterung der Transportkapazitäten kann die asymmetrisch geteilte Fondsitzlehne umgeklappt werden. Auf diese Weise steigt das Stauvolumen auf bis zu 1.450 Liter. Die serienmäßige zweistufige Gasfeder ermöglicht es, die Endposition der geöffneten Heckklappe individuell festzulegen. So lässt sich die Gefahr einer Beschädigung – etwa in einem Parkhaus mit geringer Deckenhöhe – vermeiden.

Zehn Farbtöne stehen für die Außenlackierung zur Wahl. Im Inneren lassen fünf Ausstattungsvarianten, zwei Innenraumfarben und fünf Dekorleisten-Varianten vielfältige Kombinationsmöglichkeiten zu. Speziell für das Sports Activity Coupé wurden Dekorleisten in den Varianten Esche-Maser und Flywheel-Aluminium entworfen. Im Bereich der Sitzbezüge besteht die Auswahl zwischen verschiedenen hochwertigen Stoff- und Ledervarianten sowie einer neu und exklusiv für den BMW X6 entwickelten Alcantara-/Leder-Ausstattung.

Überlegene Dynamik und Komfort perfekt kombiniert.

Im Bereich der Fahrdynamik erschließt das erste Sports Activity Coupé neue Dimensionen, die durch spürbar gesteigerte Agilität, einzigartige Stabilität in schnell durchfahrenen Kurven und sichere Traktion auf rutschigem Untergrund definiert werden. Kraftvolle Motoren, der intelligente Allradantrieb BMW xDrive, die Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control), die optionalen Funktionen Aktivlenkung und Adaptive Drive sowie die beim BMW X6 erstmals präsentierte serienmäßige Dynamic Performance Control bilden gemeinsam mit der verbreiterten Spur der Hinterachse die Grundlage für das überlegene fahrdynamische Potenzial.

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 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 Beschleunigen oder Bremsen – reagiert das ICM mit präzisen Zugriffen auf die Aktuatoren der Dynamic Performance Control sowie optional auch der Aktivlenkung im engen Verbund mit DSC und xDrive.

Je nach Fahrsituation und vollvariabel wird die Antriebskraft jetzt nicht mehr nur vom BMW xDrive zwischen Vorder- und Hinterachse, sondern auch durch die Dynamic Performance Control zwischen dem linken und rechten Hinterrad aufgeteilt. So gelangt zusätzliche Kraft stets dorthin, wo sie am besten auf die Fahrbahn übertragen werden kann. Diese im Wettbewerbsumfeld einzigartige Antriebstechnik fördert die Agilität, Kurventraktion, Lenkpräzision und Spurstabilität des Fahrzeugs in Kurven sowie die Traktion auf rutschigem Untergrund bei jeweils deutlich höherer Fahrdynamik. Ein stabilisierendes Einwirken des DSC mittels radselektiver Bremsengriffe wird erst bei Erreichen der fahrphysikalischen Grenzen nötig. Dem Fahrer vermittelt das weltweit erste Sports Activity Coupé daher vor allem eine faszinierende Erkenntnis: Sportlicher als in einem BMW X6 lassen sich anspruchsvolle Fahrsituationen nicht bewältigen.

Die Basis dafür bildet eine im Segment der BMW X Modelle einzigartige Fahrwerkskonstruktion. Vorn kommt eine Doppelquerlenkerachse mit Doppelgelenkprinzip zum Einsatz. Sie ermöglicht dynamische Querbeschleunigungen, garantiert einen stabilen Geradeauslauf und minimiert die Übertragung von Stoßbewegungen durch Fahrbahnunebenheiten auf das Lenkrad. Hinten steht der BMW X6 auf der patentgeschützten Integral IV Hinterachse, die hohen Komfort mit herausragender Dynamik in Einklang bringt. In zahlreichen Details wurde die Leichtbaukonstruktion speziell für das Sports Activity Coupé optimiert. Das gesamte Hinterachssystem wurde den hohen modellspezifischen Ansprüchen hinsichtlich der Sportlichkeit entsprechend angepasst.

Der BMW X6 ist serienmäßig mit 19 Zoll großen Leichtmetallrädern ausgestattet. Seine ebenfalls serienmäßigen Runflat-Sicherheitsreifen ermöglichen auch bei völligem Druckverlust die Weiterfahrt bis zu einer Werkstatt. Zusätzlich kontrolliert die Reifen-Pannen-Anzeige (RPA) permanent den Reifenfülldruck und warnt, sobald der Idealwert um mehr als 30 Prozent unterschritten wird.

BMW xDrive:

Intelligenter Allradantrieb für mehr Dynamik und optimale Traktion.

Permanenter Allradantrieb mit einer elektronisch gesteuerten, variablen Verteilung des Antriebsmoments zwischen Vorder- und Hinterachse verhilft allen BMW X Modellen nicht nur zu souveräner Traktion, sondern auch zu gesteigerter Fahrdynamik. Seinen Stellenwert als intelligenter Allradantrieb gewinnt das System BMW xDrive dadurch, dass es die Antriebskraft über ein Verteilergetriebe mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung situationsgerecht und wohldosiert stets an jene Achse lenkt, deren Räder über den besten Kontakt zur Fahrbahn verfügen.

In normalen Fahrsituationen verteilt BMW xDrive das Antriebsmoment im Verhältnis 40 : 60 auf Vorder- und Hinterachse. Sensoren messen dabei konstant den Schlupf an den Rädern der Vorder- und Hinterachse. Binnen Sekundenbruchteilen ist das System in der Lage, das Verhältnis der Antriebsverteilung zu variieren. Anders als herkömmliche Allrad-Systeme reagiert BMW xDrive dabei auch vorausschauend und nicht erst, wenn ein Rad durchdreht. Mit diesen Fähigkeiten unterstützt xDrive die Fahrdynamik des BMW X6, weil es frühzeitig jede Tendenz zum Über- beziehungsweise Untersteuern erkennt und ihr wirkungsvoll entgegenwirkt. Durch die neue Dynamic Performance Control kann nun noch schneller und situationsgerechter reagiert werden.

Beispiellose Agilität und Spurstabilität dank xDrive und Dynamic Performance Control.

Der positive Einfluss der Dynamic Performance Control auf die Agilität des BMW X6 ist bereits in herkömmlichen Situationen des Alltagsverkehrs wahrnehmbar. Schon bei gemäßigtem Tempo vollzieht sich das Einlenken in Kurven mit deutlich gesteigerter Präzision und Leichtigkeit im Lenkverhalten. Im Unterschied zu einem konventionellen Sperrdifferenzial sorgt die Dynamic Performance Control beispielsweise für eine Beschleunigung des kurvenäußeren Rades. Dabei wird das so erzeugte Zusatzmoment in eine Gier- beziehungsweise Lenkbewegung des Fahrzeugs umgesetzt. Zusätzliche Souveränität erzeugt die Dynamic Performance Control darüber hinaus bei plötzlichen Lenkmanövern und besonders hohen Kurvengeschwindigkeiten.

Generell kann das Fahrzeug je nach Fahrbahnbeschaffenheit, Kurvenwinkel und Geschwindigkeit im Grenzbereich entweder über die Hinter- oder über die Vorderräder nach außen drängen. Beiden Tendenzen zur Instabilität kann sowohl über das xDrive als auch mittels Dynamic Performance Control entgegengewirkt werden. 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, lenkt diese an das kurveninnere Hinterrad um und erzeugt somit ein ausdrehendes Giermoment. Dieser stabilisierende Eingriff erfolgt so schnell und fein dosiert, dass er vom Fahrer nicht wahrgenommen wird. Gleichwohl spürt der Fahrer, dass sich der BMW X6 auch bei dynamischer Fahrt mit ungewohnter Präzision lenken lässt.

In umgekehrter Weise wird auch 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 und ein eindrehendes Giermoment. Das Fahrzeug folgt agiler und mit höherer Spurstabilität dem vom Fahrer eingeschlagenen Kurs.

Einzigartig: Dynamic Performance Control steigert die Lenkpräzision, auch wenn der Fahrer vom Gas geht.

Eine weitere Besonderheit der Dynamic Performance Control besteht in der Tatsache, dass die variable Momentenverteilung zwischen den Hinterrädern nicht nur im Zug-, sondern auch im Schubbetrieb erfolgt und damit unabhängig vom Antriebsmoment wirken kann. Innerhalb des Hinterachsausgleichsgetriebes sorgt eine zusätzliche Überlagerungseinheit, bestehend aus einem Doppelplanetengetriebe und einer elektromotorisch betätigten Lamellenbremse auf jeder Seite, dafür, dass die variable Momentenverteilung auch dann gewährleistet ist, wenn der Fahrer vom Gas geht. Der BMW X6 ist das weltweit erste Fahrzeug, bei dem eine solche, vom Lastzustand des Motors unabhängige stabilisierende Wirkung erzielt wird.

Nochmals optimiert wird durch die Dynamic Performance Control auch die Traktion auf rutschigem Untergrund sowie in Situationen, in denen das Fahrzeug auf ungleichmäßigem Untergrund steht, zum Beispiel am Fahrbahnrand je zur Hälfte auf Asphalt und auf schneebedecktem Boden. Reibwert-Unterschiede zwischen den Rädern der rechten und der linken Fahrzeugseite (μ -split) werden von der Dynamic Performance Control durch die gezielte Verteilung des Antriebsmoments an der Hinterachse kompensiert.

Mit einem Blick zum Instrumentenkombi kann der Fahrer die Aktivität der Dynamic Performance Control und des xDrive auch optisch nachvollziehen. Eine Grafik, die sich durch Druck auf den Lenkstockhebel alternativ zu den weiteren Bordcomputeranzeigen aufrufen lässt, gibt Aufschluss über die jeweils aktuelle Antriebsmomentverteilung.

DSC greift nur noch im Grenzbereich ein.

Die von der Dynamic Performance Control erzeugte Differenzmoment kann bis zu 1.800 Newtonmeter zwischen den beiden Hinterrädern betragen. Für den Fahrer äußert sich der Eingriff auch dann lediglich 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.

Über die stabilisierenden Eingriffe hinaus umfasst die DSC im BMW X6 weitere Funktionen, die das sichere und dynamische Fahren fördern. Dazu zählen das Anti-Blockier-System (ABS), die Automatische Stabilitäts Control (ASC), die Anhänger-Stabilitätskontrolle, die Bergabfahrhilfe 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) wird eine Quersperrenfunktion dargestellt, bei extrem hohen Bremsentemperaturen verhindert die 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 neue BMW X6 verfügt über eine Parkbremse mit sowohl elektromechanischer wie auch hydraulischer Wirkungsweise. Sie ist mit einer Auto-Hold-Funktion ausgestattet, die vor allem im Stop-&-Go-Verkehr den Komfort erhöht. Dem hohen fahrdynamischen Potenzial des BMW X6 entsprechend steht als DSC Sondermodus auch die Dynamische Traktions Control (DTC) zur Verfügung. Sie hebt die Ansprechschwellen der DSC an und ermöglicht eine besonders sportlich-aktive Fahrweise sowie das Anfahren auf Schnee oder lockerem Sand mit leicht durchdrehenden Antriebsrädern.

Die Hochleistungsbremsanlage des BMW X6 sorgt – unterstützt von den umfangreichen DSC Funktionen – in jeder Situation für hervorragende Verzögerungswerte. Innenbelüftete Scheiben an allen vier Rädern nehmen die Bremsenergie auf. Neu entwickelte Leichtbaubremsen mit 385 Millimeter großen Scheiben und Aluminium-Faustsattel-Bauweise an der Vorder- und an der Hinterachse gewährleisten beim Spitzenmodell BMW X6 xDrive50i extreme Standfestigkeit und maximalen Bremskomfort.

Aktivlenkung für sportliches und komfortables Fahren.

Die Zahnstangenlenkung des BMW X6 variiert die Lenkübersetzung in Abhängigkeit vom Lenkwinkel und wird damit den Anforderungen unterschiedlicher Fahrsituationen jederzeit gerecht. Optional kann der

BMW X6 mit der Aktivlenkung ausgestattet werden. Das von BMW entwickelte System bietet eine für jede Fahrgeschwindigkeit und jeden Lenkwinkelbereich optimale Lenkübersetzung. Bis zu einem Tempo von etwa 90 km/h dominiert ein direktes Lenkverhalten. Zudem genügen beim Einparken zwei Lenkradumdrehungen zwischen dem linken und dem rechten Anschlag. Bei höheren Geschwindigkeiten ist die Übersetzung der Aktivlenkung dagegen indirekter ausgelegt, um einen souveränen Geradeauslauf und damit den Fahrkomfort zu fördern.

Die Aktivlenkung wird beim BMW X6 mit der Servotronic kombiniert und erhöht somit den Lenkkomfort durch reduzierte Lenkkräfte in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit. Darüber hinaus leistet die Aktivlenkung beim Übersteuern in Kurven sowie bei besonders anspruchsvollen Bremsmanövern einen aktiven Beitrag zur Stabilisierung des Fahrzeugs. So wird etwa bei Bremsmanövern auf uneinheitlichem Untergrund (μ -Split-Bremse) mit einem gezielten und dezenten Gegenlenken das Ausbrechen des Fahrzeugs verhindert.

Einzigartig: Adaptive Drive mit Datentransfer via FlexRay.

Ebenso einzigartig im Segment der BMW X Modelle ist die aufeinander abgestimmte Steuerung von Stabilisatoren und Stoßdämpfern über das System Adaptive Drive. Diese ebenfalls als Option verfügbare Kombination der aktiven Wankstabilisierung und der variablen Stoßdämpferverstellung verhilft dem neuen BMW X6 zu einem unvergleichlich souveränen Fahrverhalten.

Mit Hilfe von Sensoren erfasst und berechnet Adaptive Drive permanent Daten über Geschwindigkeit, Lenkwinkel, Längs- und Querschleunigung, Aufbau- und Radbeschleunigung sowie die Höhenstände. Anhand dieser Informationen werden sowohl die Schwenkmotoren der Stabilisatoren als auch die elektromagnetischen Ventile der Stoßdämpfer gesteuert. Zur schnellen und zuverlässigen Koordination wird beim Adaptive Drive das Hochgeschwindigkeits-Datenübertragungssystem FlexRay genutzt. BMW ist der weltweit erste Automobilhersteller, der die FlexRay-Technologie in seinen Serienfahrzeugen zum Einsatz bringt.

Souveräne Dynamik mit zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren.

Die überlegene Fahrwerkstechnik des BMW X6 ermöglicht es, in jeder Situation und auf unterschiedlichem Terrain ungewöhnlich viel Antriebskraft sicher und souverän in Fahrdynamik umzusetzen. Die Motoren, die für das erste Sports Activity Coupé zur Auswahl stehen, setzen ihrerseits Maßstäbe für temperamentvolle Kraftentfaltung, kultivierten Lauf und Effizienz in der jeweiligen Leistungsklasse.

Das Spitzenmodell BMW X6 xDrive50i wird von einem neu entwickelten Achtzylinder-Motor angetrieben. Der stärkste Reihensechszylinder-Antrieb im Motorenportfolio von BMW treibt den BMW X6 xDrive35i an. Mit dem sportlichsten Sechszylinder-Dieselmotor der Welt geht der BMW X6 xDrive35d an den Start. Und auch der BMW X6 xDrive30d – ebenfalls von einem Vollaluminium-Diesel mit Common-Rail-Einspritzung der dritten Generation angetrieben – erreicht Fahrleistungen im Stil eines Sportwagens – verknüpft mit einem Maß an Effizienz, das im Wettbewerbsumfeld der BMW X Modelle einzigartig ist.

Eine Klasse für sich:

Der neue Achtzylinder-Motor mit Twin Turbo Aufladung.

Aus einem Hubraum von 4,4 Litern erzeugt der neue V8-Motor mit Twin Turbo Aufladung und Benzin-Direkteinspritzung (High Precision Injection) eine Leistung von 300 kW/407 PS bei einer Drehzahl zwischen 5.500 und 6.400 min⁻¹. Das Drehmoment erreicht einen Höchstwert von 600 Newtonmetern, der im außergewöhnlich weiten Drehzahlbereich zwischen 1.750 und 4.500 min⁻¹ zur Verfügung steht. Erstmals erweist sich der Einsatz zweier Turbolader jetzt auch bei einem Achtzylinder-Benzinmotor als besonders effiziente Möglichkeit zur Steigerung von Leistung und Drehmoment. Die zwei Turbolader versorgen jeweils vier Zylinder mit komprimierter Luft. Dies führt zu einer unübertroffenen Spontaneität bei der Gasannahme. Darüber hinaus dreht der Motor kraftvoll hoch, wobei er sein hohes Drehmoment früh entwickelt und über einen ungewöhnlich breiten Drehzahlbereich hinweg aufrechterhält.

Ein technisches Novum stellt die Anordnung der Turbolader und der Katalysatoren im V-Raum zwischen den Zylinderbänken dar. Sie ermöglicht eine ungewöhnlich kompakte Bauart und erfordert zugleich eine Neupositionierung der Ein- und Auslasskanäle. Dies führt zu einer reduzierten Rohrlänge und zu größeren Querschnitten, wodurch die Druckverluste auf der Ansaug- und auf der Abgasseite deutlich minimiert werden.

Der für den BMW X6 entwickelte Vollaluminium-V8-Motor bringt die für Achtzylinder-Antriebe typischen Qualitäten in einer unvergleichlich sportlichen Ausprägung zur Geltung. In nur 5,4 Sekunden erreicht der BMW X6 xDrive50i aus dem Stand die Marke von 100 km/h. Auch in höheren Geschwindigkeitsregionen stehen jederzeit genügend Kraftreserven für faszinierende Temposteigerungen zur Verfügung. Erst bei 250 km/h wird der durch die Motorelektronik bestimmte Maximalwert erreicht.

Eine Schlüsselfunktion im Konzept für einen möglichst effizienten Umgang mit dem Kraftstoff kommt der High Precision Injection zu. Die zweite Generation der Benzin-Direkteinspritzung arbeitet mit Piezo-Injektoren, die im Zylinderkopf unmittelbar neben den Zündkerzen platziert sind und den Kraftstoff mit einem Druck von 200 bar präzise dosiert in die Brennräume befördern. Diese Bauweise wirkt sich auch auf die Emissionswerte sowie die Motorakustik positiv aus. Die Richtwerte der US-amerikanischen ULEV II Abgasnorm werden ebenso erfüllt wie die Bestimmungen für die EU5 Klassifizierung in Europa.

Der neue V8-Antrieb ist der effizienteste Motor seiner Klasse. Kombiniert mit einer Vielzahl weiterer im Rahmen von BMW EfficientDynamics entwickelter Maßnahmen verhilft er dem BMW X6 xDrive50i zu Verbrauchs- und Emissionswerten, die erheblich unter dem Niveau anderer Achtzylinder-Fahrzeuge im Wettbewerbsumfeld der BMW X Modelle liegen. Der im EU-Testzyklus ermittelte durchschnittliche Kraftstoffkonsum des BMW X6 xDrive50i beläuft sich auf 12,5 Liter je 100 Kilometer, sein CO₂-Wert beträgt 299 Gramm pro Kilometer.

Der stärkste BMW Sechszylinder für das erste Sports Activity Coupé.

Die zweite Benzinmotor-Variante des BMW X6 wird vom stärksten Reihensechszylinder im BMW Motorenportfolio angetrieben. 225 kW/306 PS mobilisiert die Antriebseinheit im BMW X6 xDrive35i aus einem Hubraum von 3,0 Litern. Diese Höchstleistung wird im Motordrehzahlbereich zwischen 5.800 und 6.250 min⁻¹ erreicht, schon zwischen 1.300 und 5.000 min⁻¹ steht das maximale Drehmoment von 400 Newtonmetern zur Verfügung. Ebenso wie beim neuen V8-Antrieb sorgt auch beim Motor des BMW X6 xDrive35i die BMW exklusive Kombination aus Twin Turbo Aufladung und High Precision Injection für eine unverwechselbare Leistungscharakteristik sowie für eine – vor allem in Relation zum fahrdynamischen Potenzial – beeindruckende Wirtschaftlichkeit.

Die Kraftentfaltung des Reihensechszylinders mit Twin Turbo und High Precision Injection erreicht ein Niveau, das zuvor nur mit deutlich hubraumstärkeren Achtzylinder-Saugmotoren realisierbar war. Im Vergleich zu diesen zeichnet sich der stärkste BMW Sechszylinder jedoch durch erheblich günstigere Verbrauchswerte aus. Auch das Gewicht des mit einem Vollaluminium-Kurbelgehäuse ausgestatteten Motors fällt deutlich geringer aus, was unmittelbar der Agilität des Fahrzeugs zugute kommt. Der BMW X6 xDrive35i beschleunigt in 6,7 Sekunden von null auf 100 km/h, seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 240 km/h. Im EU-Testzyklus ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 10,9 Litern je 100 Kilometer. Der CO₂-Wert beträgt 262 Gramm pro Kilometer.

Maximale Diesel-Kraft: Reihensechszylinder mit Variable Twin Turbo.

Zwei Turbolader, direkte Kraftstoffeinspritzung, maximale Sportlichkeit – der stärkste Dieselmotor, der für den BMW X6 zur Wahl steht, weist interessante Parallelen zu den Benzinern auf. Auch der 3,0 Liter große Reihensechszylinder-Diesel mit Variable Twin Turbo (VTT) ist ein Motor der Superlative. Er leistet 210 kW/286 PS bei 4.400 min^{-1} und ist damit das weltweit sportlichste Triebwerk seiner Art. Zugleich verfügt der Antrieb des BMW X6 xDrive35d über eine eigene, unverwechselbare Charakteristik und über einzigartige technische Details.

Mit seinem Vollaluminium-Kurbelgehäuse, der VTT Aufladung und einer Common-Rail-Einspritzung der dritten Generation mit Piezo-Injektoren bietet der Motor ideale Voraussetzungen, um imponierende Kraftentfaltung und herausragende Effizienz in Einklang zu bringen. Mit einem DIN-Gewicht von 194 Kilogramm wiegt der Hochleistungsdiesel rund 50 Kilogramm weniger als ein in der Leistung vergleichbarer Achtzylinder. Auch dies fördert den fahrdynamischen Charakter des BMW X6 xDrive35d. 6,9 Sekunden genügen ihm zum Erreichen der Tempo-100-Marke. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 236 km/h. In Relation zu diesen Fahrleistungen fällt der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch von 8,3 Litern je 100 Kilometer noch überzeugender aus.

Bei der VTT Aufladung wird bei niedrigen Motordrehzahlen zunächst ein kleiner Lader aktiv. Dank seines geringen Trägheitsmoments entfaltet er seine leistungsfördernde Wirkung schon bei der leichtesten Bewegung des Fahrpedals spontan und ohne jede Verzögerung. Mit steigender Drehzahl nimmt auch der zweite, größer dimensionierte Lader seine Arbeit auf. Bereits bei 1.750 min^{-1} wird so das maximale Drehmoment von 580 Newtonmetern erreicht.

Durchzugsstark und wirtschaftlich:

Reihensechszylinder-Diesel mit variabler Turbinengeometrie.

Als zweite und besonders wirtschaftliche Diesel-Variante tritt der BMW X6 xDrive30d an. Auch er wird von einem 3,0 Liter großen Reihensechszylinder-Motor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse und Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation angetrieben. Der Turbolader dieser Antriebseinheit verfügt über eine variable Einlassgeometrie, mit der eine kraftvolle und zugleich harmonisch auf die jeweilige Fahrsituation angepasste Leistungsentfaltung gewährleistet wird. 173 kW/235 PS werden bei 4.000 min^{-1} erzeugt. Das maximale Drehmoment von 520 Newtonmetern ist bereits bei 2.000 min^{-1} verfügbar. Die mit Piezo-Injektoren agierende Einspritzung sorgt auch bei dieser Variante des 3,0 Liter-Diesels für kraftvolle Leistungsentfaltung in Verbindung mit hoher Effizienz, optimiertem Emissionsverhalten und

hervorragender Laufkultur. Der BMW X6 xDrive30d spurtet in 8,0 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht ein Maximaltempo von 210 km/h (220 km/h mit optionaler Hochgeschwindigkeitsabstimmung). Mit seinem im EU-Testzyklus ermittelten Durchschnittsverbrauch von 8,2 Litern je 100 Kilometer und einer daraus resultierenden maximalen Reichweite von 1.035 Kilometern setzt der BMW X6 xDrive30d Maßstäbe im Wettbewerbsumfeld der BMW X Modelle.

Zur Optimierung des Emissionsverhaltens verfügen die Dieselmotoren beider Leistungsstufen jeweils über einen Partikelfilter der neuesten Generation und einen Oxidationskatalysator, die in einem gemeinsamen Gehäuse untergebracht und direkt am Motor platziert sind. Der CO₂-Wert des BMW X6 xDrive35d beträgt 220 Gramm pro Kilometer, der BMW X6 xDrive30d kommt auf 217 Gramm pro Kilometer.

BMW EfficientDynamics: Vielfältige Maßnahmen zur Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte serienmäßig.

Serienmäßig sind alle Varianten des neuen BMW X6 mit einer Vielzahl von effizienzfördernden Maßnahmen im Motorenumfeld ausgestattet. So wird etwa mit der Bremsenergie-Rückgewinnung bei allen Motorvarianten ein intelligentes Energiestrommanagement betrieben, das die Erzeugung von Strom für das Bordnetz auf die Schub- und Bremsphasen konzentriert.

Auch mit einer bedarfsgerechten Steuerung von Nebenaggregaten wird die Effizienz des BMW X6 weiter optimiert. So kann beispielsweise die Leistungsaufnahme der Kraftstoff- und der Lenkhilfepumpe in Anpassung an den jeweiligen Fahrzustand deutlich reduziert werden, um Energie zu sparen. Der Riemenantrieb des Klimakompressors ist mit einer Kupplung versehen. Wird die Klimaanlage ausgeschaltet, erfolgt eine automatische Abkopplung des Kompressors. Neben rollwiderstandsreduzierten Reifen trägt darüber hinaus auch die Optimierung der Aerodynamik zur Effizienzsteigerung bei. Die Kühlluftklappen hinter der BMW Niere und im darunter liegenden Lufteinlass werden bei den Modellen BMW X6 xDrive35i, BMW X6 xDrive35d und BMW X6 xDrive 30d elektronisch gesteuert. Im geschlossenen Zustand reduzieren sie den Luftwiderstand des Fahrzeugs, daher werden die Klappen nur bei erhöhtem Kühlluftbedarf geöffnet.

Sportlich agierendes Automatikgetriebe.

Serienmäßig erfolgt die Kraftübertragung beim BMW X6 über ein weiterentwickeltes Sechsgang-Automatikgetriebe mit betont sportlich ausgelegter Schaltcharakteristik. Die Automatik erledigt die Fahrstufenwahl mit unvergleichlicher Spontaneität, Präzision und Effizienz. Dies kommt nicht nur dem Komfort, sondern vor allem der Fahrdynamik des BMW X6 zugute.

Darüber hinaus unterstützt das Sechsgang-Automatikgetriebe aufgrund seiner direkten Motoranbindung mit weitgehend schlupffrei agierender Wandlerkupplung und seiner exakten Fahrstufenwahl auch einen besonders wirtschaftlichen Betrieb des Motors.

Die Bedienung des Automatikgetriebes erfolgt über einen elektronischen Gangwahlschalter oder über Schaltwippen am Lenkrad. Die Steuerung des Getriebes wird nicht mechanisch, sondern über elektrische Signale vorgenommen. Die Parkposition wird per Druck auf die P-Taste an der Oberseite des Schalters eingelegt. Um die manuelle Fahrstufenwahl zu aktivieren, genügt es, den Schalter nach links zu drücken. In der Folge können Gänge per Hand sequenziell geschaltet werden – wahlweise mit dem Gangwahlschalter oder über die serienmäßig mit dem Lenkrad verbundenen Schaltpaddles. Mit einem Griff zu den 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.

Intelligenter Leichtbau steigert Dynamik und Solidität.

Der BMW X6 verfügt ebenso wie die übrigen BMW X Modelle über eine besonders verwindungssteife Karosserie. Um eine extrem hohe 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 auf einem Gesamtkonzept, das auf maximale Crashesicherheit, zugleich aber auch Agilität des Fahrzeugs ausgerichtet ist.

Zur Optimierung der passiven Sicherheit wurde bereits bei der Entwicklung der Rohkarosserie Wert auf eine möglichst stabile Fahrgastzelle gelegt. 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. Im Innenraum des neuen BMW X6 gehören neben Front- und Becken-Thorax-Airbags auch seitliche Curtain-Kopfairbags zur Serienausstattung. Sie entfalten sich aus der Verkleidung der A-Säulen und des Dachhimmels und schützen somit die Fahrzeuginsassen vorn und im Fond vor Verletzungen. Der neue BMW X6 ist auf allen Sitzen mit Dreipunkt-Automatikgurten ausgestattet. Die Rückhaltesysteme verfügen über Gurtkraftbegrenzer und eine Gurtstrammerfunktion auf den vorderen Plätzen. Zum Schutz vor Halswirbelerkrankungen im Falle eines Aufpralls auf das Heck des Fahrzeugs sind die vorderen Sitze des BMW X6 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 auslösbaren Gasgenerator versehen und werden je nach Unfallschwere mit unterschiedlicher Intensität aktiviert.

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.

Optimale Sicht: Bi-Xenon-Scheinwerfer serienmäßig.

Die serienmäßigen Bi-Xenon-Doppelscheinwerfer des BMW X6 sorgen nicht nur für eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit, sondern bieten mithilfe ihrer Coronaringe auch eine Tagfahrlicht-Funktion. Serienmäßig ist der BMW X6 mit einem Licht- und einem Regensensor zur automatischen Steuerung der Beleuchtungseinrichtungen und der Scheibenwischer ausgestattet. Für zusätzlichen Komfort auf Nachtfahrten sorgt der optionale Fernlichtassistent. Ebenfalls auf Wunsch verfügbar: das Adaptive Kurvenlicht, das für eine dem Streckenverlauf entsprechende Ausleuchtung der Fahrbahn sorgt. Bestandteil dieser Option ist die variable Lichtverteilung, mit der in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit durch eine Erweiterung des Lichtkegels für eine Vergrößerung des Sichtfeldes gesorgt wird. Je nach Fahrsituation wird dabei eine breitere Lichtverteilung, eine Aufhellung des Nahbereichs oder eine größere Reichweite bewirkt. Darüber hinaus übernehmen die Nebelscheinwerfer zusätzlich die Funktion des Abbiegelichts. Bei jedem Abbiegevorgang wird ihr Lichtkegel mit einem Reflektor seitlich umgelenkt, um die Fahrbahn in der eingeschlagenen Richtung auszuleuchten.

Von der optionalen Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion werden Motorsteuerung, Gangwahl und Bremsen beeinflusst, um das vom Fahrer festgelegte Richttempo konstant zu halten. Das System registriert permanent die Querbeschleunigungswerte 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.

Zur Steuerung der Funktionen Navigation, Klimatisierung, Entertainment und Kommunikation ist der BMW X6 serienmäßig mit dem wegweisenden Bedienkonzept BMW iDrive ausgestattet. Zur weiteren Vereinfachung der Bedienung können acht individuell belegbare Favoritentasten genutzt

werden. Optional können fahrerrelevante Informationen auch über das Head-Up-Display in eine ergonomisch besonders günstige Position auf der Frontscheibe projiziert werden.

Exklusiv und innovativ: Die Sonderausstattungen.

Mit hochwertigen Navigations- und Audiosystemen lässt sich der Reisekomfort im BMW X6 noch weiter steigern. Ein DVD-Videosystem für die Fond-Passagiere, ein im Handschuhfach untergebrachter CD- beziehungsweise DVD-Wechsler sowie das innovative Mehrkanal-Audiosystem gehören zu den Highlights auf dem Gebiet der mobilen Entertainmentsysteme. Außerdem werden das mobile Internetportal BMW Online, der Telematikdienst BMW Assist und die BMW TeleServices angeboten.

Als Ergänzung der Park Distance Control (PDC) ist für den BMW X6 eine Rückfahrkamera verfügbar. Das Videosystem erleichtert das Einparken und Rangieren auf engen oder schwer einsehbaren Flächen. Alternativ zur serienmäßigen Klimaautomatik kann optional eine Zwei- oder auch eine Vier-Zonen-Klimaautomatik für eine individuelle Temperaturregelung sorgen. Für ein außergewöhnliches Raumgefühl sorgt das optional erhältliche Glas-Schiebe-Hebedach.

Mit der Präsentation des BMW X6 stellt BMW einmal mehr herausragende Kompetenz bei der Entwicklung neuartiger Fahrzeugkonzepte unter Beweis. Das weltweit erste Sports Activity Coupé interpretiert die markentypische Sportlichkeit in einer völlig neuen Ausprägung. Zugleich wird die Familie der BMW X Modelle um eine neuartige, extrem faszinierende Variante ergänzt. Damit tritt BMW erneut als Impulsgeber in einem besonders dynamisch wachsenden Marktsegment auf. Darüber hinaus belegt der BMW X6 sowohl mit seinem Konzept als auch mit seiner Antriebstechnik die außergewöhnliche Innovationskraft des weltweit erfolgreichsten Herstellers von Premium-Fahrzeugen.

3.4 Auf Höchstleistung programmiert – und mit M Doppelkupplungsgetriebe mit Drivelogic noch dynamischer: Die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M3 Cabrio.

Deutschland-Premiere für zwei Hochleistungssportler: Auf der Auto Mobil International 2008 in Leipzig präsentiert BMW das neue BMW M3 Cabrio und die neue BMW M3 Limousine. Damit bilden nun drei faszinierende Charaktere die Modellfamilie des BMW M3. Ebenso wie beim BMW M3 Coupé garantiert auch bei den beiden neuen Karosserievarianten der 309 kW/420 PS starke V8-Motor mit 4,0 Litern Hubraum und Hochdrehzahl-Charakteristik in Verbindung mit einer modellspezifisch optimierten Fahrwerkstechnik kompromisslose Fahrdynamik. Jeder der drei Topathleten bereichert das Spektrum der Hochleistungssportwagen der BMW M GmbH um eigenständige Facetten – von der eleganten Sportlichkeit des Coupés über das erweiterte Raumangebot der Limousine bis zum exklusiven Offenfahr-Erlebnis des Cabrios.

An erster Stelle steht bei allen drei Varianten der High-Performance-Charakter des BMW M3. Diese Kerneigenschaft kommt durch eine weitere Innovation, die ebenfalls auf der AMI 2008 erstmals dem deutschen Publikum präsentiert wird, noch intensiver zur Geltung. Auf Wunsch können Coupé, Limousine und Cabrio jetzt mit dem exklusiv für den BMW M3 entwickelten M DKG Drivelogic ausgestattet werden. Das weltweit erste für Hochdrehzahlmotoren ausgelegte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet ohne Zugkraftunterbrechung und ermöglicht damit noch dynamischere Beschleunigungsvorgänge.

M DKG Drivelogic steigert sowohl die Dynamik als auch die Effizienz.

Mit dem M DKG Drivelogic übernimmt die BMW M GmbH erneut eine Vorreiterrolle auf dem Gebiet der automatisierten Schaltgetriebe. Wie schon beim Sequenziellen M Getriebe (SMG) sind auch die sieben Gänge des Doppelkupplungsgetriebes in ihrer Abstufung perfekt an die Leistungscharakteristik des Hochdrehzahltriebwerks angepasst. Der Fahrer hat die Wahl zwischen einem automatisierten und einem manuellen Schaltmodus. Dabei stellt ihm die Drivelogic insgesamt elf Fahrprogramme zur Verfügung. Bei allen Varianten des BMW M3 bewirkt das M DKG Drivelogic eine deutliche Steigerung sowohl der Fahrdynamik als auch der Effizienz. Durch die permanente Motoranbindung, die kleinen Drehzahlsprünge und das Ausnutzen dynamischer Übermomente beim Gangwechsel ist das sportliche Schaltverhalten sowohl im automatisierten als auch im manuellen Modus jederzeit spür- und auch messbar. Das neue BMW M3 Cabrio mit M DKG Drivelogic beschleunigt in nur 5,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h – und bleibt damit um 0,2 Sekunden unter dem Wert für das entsprechende Modell mit Sechsgang-Handschaltung. Die neue BMW M3 Limousine mit

M DKG Drivelogic erreicht die Tempo-100-Marke bereits nach 4,7 Sekunden (Handschaltung: 4,9 Sekunden). Absoluter Spitzenreiter der Spurtwertung ist das BMW M3 Coupé mit M DKG Drivelogic: 4,6 Sekunden genügen ihm für die Beschleunigung auf 100 km/h (Handschaltung: 4,8 Sekunden). Die Höchstgeschwindigkeit wird jeweils elektronisch auf 250 km/h limitiert. Darüber hinaus leistet das M DKG Drivelogic bei allen Modellen einen zusätzlichen Beitrag zur Optimierung der Verbrauchs- und Emissionswerte. Der Verbrauchsvorteil liegt je nach Modell bei bis zu 0,6 Litern je 100 Kilometer im EU-Testzyklus.

Drei individuelle Charaktere, eine Philosophie:

Höchstleistung für den Alltagsverkehr.

Ähnlich wie bei der Antriebs- und Fahrwerkstechnik des BMW M3 basieren auch die Qualitäten des M DKG Drivelogic auf fundierten Erfahrungen aus dem Motorsport. Einmal mehr wird dieses Knowhow so zu einem bestimmenden Faktor für das Fahrerlebnis auf der Straße. Bei allen drei Varianten des BMW M3 garantiert der neu entwickelte V8-Motor eine überlegene Kraftentfaltung. Das für M Motoren charakteristische Hochdrehzahlkonzept ist aus dem aktuellen Formel-1-Motor des BMW Sauber F1 Teams abgeleitet. Beim BMW M3 führt dieses Prinzip zu einzigartiger Schubkraft bei der Übertragung der Motorleistung über die variable M Differenzialsperre auf die Hinterräder. Die daraus resultierende Faszination macht den BMW M3 unverwechselbar – unabhängig von der Karosserievariante. Coupé, Limousine und Cabrio vermitteln unnachahmliche Freude am Fahren, indem sie Motorsporttechnik in den Alltagsverkehr übertragen. Damit gewinnt der Fahrer zum einen die Freiheit, individuelle Bedürfnisse zur Geltung zu bringen, und zum anderen die Gewissheit, in jedem Fall ein kompromissloses High-Performance-Fahrzeug zu steuern.

Ebenso wie das BMW M3 Coupé wurden auch die beiden zusätzlichen Varianten von Grund auf neu konstruiert. Die so entstandene Vielfalt hat bei der BMW M GmbH Tradition. 13 Jahre nach der Vorstellung der ersten BMW M3 Limousine steht dem Coupé jetzt erneut ein Viertürer zur Seite. Diese Variante gewinnt vor allem bei jenen Fans des Hochleistungssportwagens an Reiz, für die das Prinzip der Alltagstauglichkeit einen besonders hohen Stellenwert hat. Die BMW M3 Limousine bietet Reisekomfort für bis zu fünf Personen, ihre hinteren Türen erleichtern den Einstieg zum Fond. Damit besteht nun auch für jene Fahrer, denen das Wohlbefinden ihrer Mitreisenden besonders am Herzen liegt, kein Grund mehr, auf die herausragende Sportlichkeit eines BMW M3 zu verzichten.

Nicht zum ersten Mal werden auch die Faszination eines Hochleistungsautomobils und das Vergnügen am Offenfahren miteinander kombiniert. Bereits vor 20 Jahren wurde das erste BMW M3 Cabrio präsentiert. Und auch bei den beiden nachfolgenden Generationen wurde dem BMW M3 Coupé jeweils ein BMW M3 Cabrio an die Seite gestellt. Das Konzept hat Bestand, doch unterscheidet sich die vierte Auflage in einem wichtigen Merkmal entscheidend von seinen Vorgängern: Erstmals schützt ein versenkbares Hardtop die Insassen im BMW M3 Cabrio vor Wettereinflüssen. Das dreiteilige Hardtop lässt sich auf Knopfdruck vollautomatisch und elektrohydraulisch betrieben innerhalb von nur 22 Sekunden vollständig im Heck des Viersitzers versenken.

Das BMW M3 Cabrio: Erstmals mit versenkbarem Hardtop.

Das dreiteilige Dach sorgt im Innenraum für uneingeschränkte Ganzjahrestauglichkeit und herausragenden Geräuschkomfort. Es beeindruckt mit seiner Solidität, betont die Wertigkeit des Fahrzeugs und erzeugt auch aufgrund der durch große Fensterflächen optimierten Rundumsicht Coupé-Atmosphäre im Innenraum. Sobald Gelegenheit zum Offenfahren besteht, können die Elemente des Hardtops elektrohydraulisch und vollautomatisch in einer fließenden Bewegung angehoben, nach hinten geschwenkt und kompakt übereinander liegend im Heck verstaut werden. Die platz sparende Unterbringung der Dachelemente kommt dem Erscheinungsbild des offenen BMW M3 ebenso zugute wie dem Fahrerlebnis.

Im Vergleich zum Vorgängermodell erzielt das neue BMW M3 Cabrio deutlich spürbare – und anhand der Fahrleistungswerte auch messbare – Fortschritte auf dem Gebiet der Fahrdynamik. Ein klares Signal dafür ist bereits das für ein Hochleistungscabrio außergewöhnlich günstige und gegenüber dem Vorgängermodell nochmals optimierte Leistungsgewicht von nur 4,3 Kilogramm pro PS. Im Fahrerlebnis kommt diese Optimierung spürbar zum Ausdruck. Der neue V8-Motor bringt sein massives Plus an Schubkraft, Drehfreude und Spontaneität auch beim neuen BMW M3 Cabrio überzeugend zur Geltung. Auch in den Handlingeigenschaften zeigt sich die außergewöhnliche Konzeptharmonie, die jedes BMW M Fahrzeug auszeichnet und die auch beim neuen BMW M3 Cabrio zum Tragen kommt.

Auch im Design gibt sich das Cabrio auf den ersten Blick klar als BMW M3 zu erkennen. Charakteristisch sind neben der Aluminium-Motorhaube mit dem ausgeprägten Powerdome und den beiden Öffnungen auch die funktionsorientierte Gestaltung von Front- und Heckschürze, die ebenfalls wie beim Coupé geformten so genannten Kiemen in den vorderen Seitenwänden, die Außenspiegel und Leichtmetallfelgen im BMW M typischen Design.

Die Front zeigt drei große Lufteinlässe unterhalb des Kühlergrills, über die der Motor mit Ansaug- beziehungsweise Kühlluft versorgt wird. Kräftige, senkrechte Streben begrenzen die Lufteinlässe und verstärken die charakteristische Formensprache. Zusammen mit der BMW typischen Doppelniere und den flachen Leuchteinheiten mit serienmäßigen Bi-Xenon-Hauptscheinwerfern verleihen sie dem neuen BMW M3 Cabrio ein hochdynamisches Erscheinungsbild. Die Seitenschweller sind – analog zum BMW M3 Coupé – besonders stark ausgeprägt und erzeugen mit zwei ineinander aufgespannten Flächen einen gezielten Lichtverlauf. Er verleiht dem Fahrzeug einen leichteren und sportlicheren Auftritt, weil er die Seitenwand niedriger erscheinen lässt.

Auch in der Heckansicht wirkt das neue BMW M3 Cabrio durch seine Proportionen souverän und kraftvoll. Die nach hinten sanft abfallenden Linien von Seitenschweller und Heckschürze betonen den Hinterradantrieb und den kräftigen Stand des Fahrzeugs. In den Konturen des von harmonisch ausmodellierten Streben geteilten Diffusors unterhalb des Stoßfängers wird die Form der Lufteinlässe der Front aufgegriffen. Der Luftleitkanal und die weit zur Fahrzeugmittelachse hin positionierten Doppelendrohre der Abgasanlage ziehen das Heck in der unteren Mitte optisch zusammen.

In offenem Zustand zeigt das BMW M3 Cabrio insbesondere aufgrund seiner flachen Silhouette eine einzigartige Verbindung aus athletischer Ästhetik und sportlicher Eleganz. Darüber hinaus verhilft das Hardtop auch dem geschlossenen Fahrzeug zu einer individuellen Linienführung. Das BMW M3 Cabrio betont seine Identität unter anderem durch einen im Vergleich zur sanft fließenden Coupé-Linie deutlich stärker akzentuierten Übergang der Dachlinie zum Heck.

Der Innenraum: Vier Sitzplätze, auf Wunsch im Freien.

Bei der Interieurgestaltung wurde das Ziel erreicht, den Insassen maximalen Fahrspaß in einem maßgeschneiderten Ambiente zu bieten. Dies gilt in besonderem Maße für den Fahrer. Alle direkt auf die Fahraktivität ausgerichteten Elemente wurden modifiziert und entsprechen in ihrer erweiterten Funktionalität der außergewöhnlichen Leistungsfähigkeit, die das BMW M3 Cabrio auszeichnet.

Die Freiheit des Offenfahrens und die Dynamik eines BMW M3 – beides lässt sich im neuen BMW M3 Cabrio zu viert genießen. Die Vordersitze sind mit integrierten Gurtsystemen ausgestattet. Die bis in den Fond reichende Mittelkonsole teilt die Rücksitzbank in zwei eigenständige Sitzplätze mit großzügiger Kopffreiheit.

Seine Reisequalitäten stellt das neue BMW M3 Cabrio mit ungewöhnlich variablen Staukapazitäten unter Beweis. Bei geöffnetem Dach steht mit 210 Litern ein umfassendes, für den Transport großer Schalenkoffer oder auch zur Unterbringung von bis zu zwei Golfbags ausreichendes Ladevolumen zur Verfügung. Darüber hinaus kann der Fond des Cabrios nach Umklappen der Rückbanklehne als zusätzliche Ablagefläche genutzt werden. Einzigartig für ein Cabrio dieses Segments ist die optionale, rund 40 Zentimeter breite Öffnung zwischen Kofferabteil und Fahrgastraum. Erleichtert wird die Beladung auch durch die variable Abdeckung, die Verdeck- und Gepäckraum voneinander trennt. Bei geschlossenem Hardtop kann diese Abdeckung elektrisch nach oben geschwenkt werden, um den Stauraum so auf ein Volumen von bis zu 350 Litern zu erweitern.

Der Öffnungs- und Schließmechanismus des versenkbaren Hardtops wird über einen Schalter in der Mittelkonsole aktiviert. Der Öffnungsvorgang kann darüber hinaus auch mit der Funkfernbedienung der Zentralverriegelung ausgelöst werden. Optional ist eine erweiterte Funkfernbedienung mit Komfortzugang erhältlich, die das schlüssellose Starten des Fahrzeugs ermöglicht und über die sich zusätzlich auch das Schließen des Hardtops aus der Entfernung steuern lässt.

Sobald das versenkbare Hardtop im Heck abgelegt ist, genießen Fahrer und Beifahrer eine unvergleichliche Freiluft-Atmosphäre, die von der flachen Schulterlinie, der zurückversetzten Sitzposition und der kurzen Windschutzscheibe gefördert wird. Maximale Offenheit ist das Resultat dieser Konzeption. Der Scheibenrahmen hält großzügigen Abstand zu den Köpfen der Frontpassagiere. Sonne und Wind finden ungehinderten Zugang zum Innenraum. Und auch die unverwechselbare Akustik des V8-Motors dringt nun noch unverfälschter an die Ohren der Insassen. Trotz einer sportlich tiefen Sitzposition wirkt auch die Brüstung auffallend niedrig. Da sie bis ins Heck hinein nahezu parallel zur Fahrbahn verläuft, kommen auch die Mitreisenden auf den beiden Fondplätzen mit Einzelsitzcharakter zum uneingeschränkten Cabrio-Genuss.

Die BMW M3 Limousine: Maximaler Fahrspaß zu fünft.

Der jüngsten Generation des viertürigen BMW M3 diente die BMW 3er Limousine als Entwicklungsgrundlage, das neue Modell unterscheidet sich von dieser aber sowohl optisch als auch technisch grundlegend. Die technische Basis bildete dabei das BMW M3 Coupé. Eigenständiges Design und eine auf präzise Höchstleistung ausgerichtete Antriebs- und Fahrwerkstechnik

standen ganz oben im Lastenheft der BMW M Ingenieure. Darüber hinaus zeigt sich die konsequente Umsetzung der Entwicklungsmaxime des konsequenten Leichtbaus in einem Leistungsgewicht von nur 3,8 Kilogramm je PS.

Neben der tragenden Fahrzeugstruktur stammen karosserieeitig nur die Türen, das Dach, der Kofferraumdeckel, die Scheiben sowie die Heckleuchten von der Limousine der BMW 3er Reihe. Der Umfang der vollkommen neu entwickelten Karosseriekomponenten ist damit ähnlich hoch wie beim BMW M3 Coupé.

Auch die Limousine ist auf den ersten Blick als BMW M3 identifizierbar. Dazu trägt insbesondere die markante Frontpartie bei, deren Erscheinungsbild einschließlich des Powerdomes der Motorhaube, der serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer und der groß dimensionierten Lufteinlässe bei Coupé, Limousine und Cabrio identisch – und damit unverwechselbar BMW M3 typisch – ausfällt. Die Konturen von Powerdome und Lufteinlässen orientieren sich an der nach vorn gerichteten Pfeilung der Motorhaube und fügen sich somit harmonisch in die Gestaltung der gesamten, gegenüber der BMW 3er Limousine verlängerten Front ein.

Die kraftvoll modellierten vorderen Radhäuser der neuen BMW M3 Limousine symbolisieren höchste Agilität und Fahrstabilität. Sie unterstreichen zusammen mit den gewichtsoptimierten 18 Zoll-Leichtmetallrädern im M typischen Doppelspeichen-Design die betont breite Spur des Fahrzeugs. Als Option sind darüber hinaus auch geschmiedete Leichtmetallräder im 19 Zoll-Format erhältlich. Durch die Speichen fällt der Blick auf die exklusiv für M Fahrzeuge entwickelten Compound-Hochleistungsbremsen.

Auf den beiden vorderen Seitenwänden der Limousine befindet sich jeweils ein von den Designern als Kieme bezeichnetes Erkennungsmerkmal für BMW M Automobile. Abweichend vom BMW M3 Coupé und BMW M3 Cabrio weist das Kiemen-Element mit seiner aufwändig ausmodellierten Kontur und seiner unterteilenden Chromspange eine stärker horizontal ausgerichtete Öffnung auf. Die Spange trägt sowohl die länglich geformte Blinkleuchte als auch das M3 Emblem. Eine aerodynamische Funktion erfüllen die exklusiv für den neuen BMW M3 entwickelten und auch bei der Limousine eingesetzten Außenspiegel. Charakteristisches Merkmal ist der schwarz eingefärbte Doppelsteg, dessen Form an die Tragflächen eines Flugzeugs erinnert.

Ausgewogener Charakter mit M typischer Athletik.

Auch im weiteren Verlauf der Seitenlinie kommen die für Fahrzeuge der BMW M GmbH typischen Merkmale kraftvoller Athletik klar zum Ausdruck. Beim Viertürer werden sie harmonisch in die Formensprache einer BMW Limousine integriert. Der ausgeprägte Seitenschweller lässt die BMW M3 Limousine leicht und sportlich erscheinen. Anders als bei Coupé und Cabrio nimmt die in einer geraden Linie ausgeführte Lichtkante den Verlauf der Sicke auf. Die parallelen Linien von Sicke und Schweller betonen den harmonischen und ausgewogenen Charakter der Limousine.

Die kraftvoll wirkende Heckansicht der neuen BMW M3 Limousine greift die Gestaltung der Fahrzeugfront auf. Im Vergleich zum Coupé werden die Flächen am Heck der Limousine noch klarer horizontal strukturiert. Dies entspricht der auch in der Seitensicht dargestellten Ausgewogenheit und betont die Breitenwirkung des Hecks. Ein dezenter Gurney auf dem Kofferraumdeckel optimiert die Aerodynamik-Werte des Fahrzeugs und sorgt für eine zusätzliche Reduzierung des Auftriebs an der Hinterachse.

In den Konturen des geteilten Diffusors unterhalb des Stoßfängers wird die Form der Lufteinlässe in der Front aufgegriffen. Der Luftleitkanal und die weit zur Fahrzeugmittellachse hin positionierten Doppelendrohre der Abgasanlage ziehen das Heck in der unteren Mitte optisch zusammen und bauen eine optische Spannung zu den horizontal verlaufenden Linien des Stoßfängers auf.

Das Exterieur symbolisiert eindrucksvoll die Leistung und die sportlichen Qualitäten der neuen BMW M3 Limousine. Das Interieur ergänzt diese Anmutung mit dem Ziel, dem Piloten ein maximales Fahrerlebnis und allen Insassen ein maßgeschneidertes Ambiente zu bieten. Kraftvolle Konturen und fließende Linien, die die konkaven und konvexen Flächen besonders betonen, umgeben die fünf Sitzplätze. Fahrer und Beifahrer nehmen – wie in einem BMW M3 üblich – auf vielfach verstellbaren und hohen Seitenhalt bietenden Sportsitzen Platz. Die für drei Mitreisende ausgelegte Rückbank weist das für BMW M Fahrzeuge typische Nahtbild und M spezifisches Leder auf. Die hintere Sitzbank kann optional mit einer Durchlade versehen werden. Auf diese Weise wird das Transportvolumen des 450 Liter fassenden Kofferraums erweitert und die Unterbringung besonders sperriger Gepäckstücke wie beispielsweise großformatiger Sportgeräte erleichtert.

Der Bedienbereich des Cockpits läuft zwischen den vorderen Sitzen in einer neu gestalteten Mittelkonsole aus, die in ihrer gesamten Geometrie mit einem dezenten Schwung auf den Fahrer ausgerichtet ist. Die Konsole ist mit schwarzem Leder bezogen – eine farblich und in der Form harmonische Fortführung von Instrumenteneinfassung und Bedienbereich.

Neben der klaren Gestaltung und der ergonomisch optimalen Anordnung aller Bedienelemente und Instrumente ist auch die Farbauswahl im Innenraum der neuen BMW M3 Limousine darauf ausgerichtet, den Fahrer in seiner Konzentration auf das Fahrgeschehen und das Fahrerlebnis zu unterstützen. Unabhängig von der gewählten Ausstattungsfarbe sind Fußraum und Heckablage sowie der obere Bereich der Instrumententafel in Anthrazit gehalten. Darüber hinaus unterstreichen der dunkle Dachhimmel und die im gleichen Farbton gehaltene Verkleidung der A-Säulen die M typische Fahrerorientierung. Die einheitlich dunkle Farbgebung im Umfeld der Windschutzscheibe erleichtert es dem Fahrer, die volle Konzentration auf die Straße zu richten. Auch beim Beifahrer und den im Fond sitzenden Passagieren stärkt die Farbgebung das Erleben, in einem Sportwagen unterwegs zu sein.

Erstmals ein Achtzylinder-Triebwerk im BMW M3 Cabrio.

Nach 15 Jahren hat der mehrfach als „Engine of the Year“ ausgezeichnete Reihensechszylinder-Motor der beiden vorangegangenen Modellgenerationen des BMW M3 einen Nachfolger erhalten. In allen Modellvarianten des neuen BMW M3 kommt erstmals ein Achtzylinder-Triebwerk zum Einsatz. Die technischen Daten des komplett neu entwickelten Hochleistungstriebwerks sind Beleg für die im Motorsport gesammelte Kompetenz der Motorenentwickler der BMW M GmbH. Aus einem Hubraum von 3.999 Kubikzentimetern mobilisiert der neue V8-Motor eine Leistung von 309 kW/420 PS. Sein maximales Drehmoment beträgt 400 Newtonmeter. Es wird bei einer Motordrehzahl von 3.900 min^{-1} erreicht. Etwa 85 Prozent des maximalen Drehmoments sind über die enorme Drehzahlspannbreite von 6.500 min^{-1} hinweg abrufbar. Seine prägnanteste Charaktereigenschaft verdankt der Achtzylinder-Motor jedoch der Umsetzung des BMW M typischen Hochdrehzahlkonzepts. Die Tatsache, dass die Höchstdrehzahl erst bei 8.400 min^{-1} erreicht wird, verhilft dem Triebwerk zu einer imposanten Schubkraft.

Der V8-Motor ist mit der variablen Nockenwellensteuerung Doppel-VANOS ausgerüstet. Mit extrem kurzen Verstellzeiten reduziert diese Technologie Ladungswechselverluste und verbessert so Leistung, Drehmoment und Ansprechverhalten des Motors. Kraftstoffverbrauch und Emissionen werden positiv beeinflusst. Speziell für den neuen Achtzylinder wurde eine Niederdruck-Version des Doppel-VANOS entwickelt, die auch mit normalem Motoröldruck kürzeste Verstellzeiten erreicht.

Eine Drosselklappe pro Zylinder ist ein nicht nur bei Rennmotoren unübertroffenes Detail, wenn es darum geht, ein möglichst spontanes Ansprechverhalten zu erzielen. Das neue Triebwerk verfügt über acht Einzeldrosselklappen. Zwei Stellmotoren bedienen jeweils vier Drosselklappen einer Zylinderbank. Dadurch wird ein besonders feinfühliges Ansprechen des Motors im niedrigen Drehzahlbereich erreicht, außerdem eine unmittelbare Reaktion beim Abrufen hoher Motorleistung.

Neben der spezifischen Leistung von 105 PS je Liter Hubraum ist auch der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch von 12,9 Litern je 100 Kilometer beim BMW M3 Cabrio beziehungsweise 12,4 Litern bei der BMW M3 Limousine Ausdruck der Ingenieurskunst der Motorenentwickler der BMW M GmbH. In Kombination mit dem neuen M DKG Drivelogic sinkt der Durchschnittsverbrauch auf 12,3 Liter (Cabrio) sowie 11,9 Liter je 100 Kilometer (Limousine). Mit diesen Werten weisen auch die beiden neuen Varianten des BMW M3 eine im Wettbewerbsumfeld von Hochleistungssportwagen bemerkenswerte Effizienz auf.

Für die Motorsteuerung stehen drei Kennlinien zur Wahl, von denen zwei über eine serienmäßige Taste an der Mittelkonsole und eine weitere über das optionale M Drive System abgerufen werden. Beeinflusst werden dabei neben der Stellung der Drosselklappen im Ansaugtrakt auch weitere Stellgrößen, die das Ansprechverhalten des Motors spürbar verändern.

Ein intelligentes Energiemanagement mit Bremsenergie-Rückgewinnung steigert die Effizienz des V8-Motors im neuen BMW M3 noch weiter. Die Erzeugung von Strom für das Bordnetz wird dabei auf die Schub- und Bremsphasen konzentriert. Auf diese Weise wird die Fahrzeugbatterie geladen, ohne dass direkt auf die im Kraftstoff enthaltene Energie zugegriffen werden muss. Während der Zugphasen des Motors bleibt der Generator im Regelfall abgekoppelt. Neben einer besonders effizienten Stromerzeugung führt dies auch dazu, dass beim Beschleunigen mehr Antriebskraft zur Verfügung steht.

Schalten ohne Zugkraftunterbrechung: Das M DKG Drivelogic.

Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgt serienmäßig über ein Sechsgang-Handschaltgetriebe sowie über ein vollständig neu entwickeltes Hinterachsgetriebe. Aus dieser Kombination von Motor und Getriebe erwächst ein Beschleunigungsvermögen, das in seiner Spontaneität und Ausdauer dem dynamischen Potenzial eines Hochleistungsfahrzeugs entspricht.

Auf Wunsch können alle Varianten des BMW M3 jetzt auch mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet werden. Das innovative M DKG Drivelogic kombiniert zwei Teilgetriebe in einem Gehäuse, dessen kompakte Maße denen eines konventionellen Handschaltgetriebes entsprechen. Das technische Kernstück des neuen M DKG Drivelogic bilden die beiden mit Öl gekühlten Nasskupplungen. Eine der beiden Kupplungen ist für die geraden (2, 4, 6), die andere für die ungeraden Übersetzungsstufen (1, 3, 5, 7) sowie zusätzlich für den Rückwärtsgang zuständig. Im Fahrbetrieb ist jeweils eine der beiden Kupplungen geschlossen, die andere offen. Bei einem Beschleunigungsvorgang – und auch beim Herunterschalten – werden sie daher wechselweise aktiv. Bei jedem Gangwechsel vollzieht sich das Öffnen der ersten Kupplung parallel zum Schließen der zweiten. Dies ermöglicht einen ruckfreien und daher komfortablen, vor allem aber unvergleichlich schnellen Gangwechsel ohne jegliche Zugkraftunterbrechung.

Der Einsatz zweier Kupplungen ermöglicht vor allem deshalb unübertroffen schnelle Gangwechsel, weil die Getriebesteuerung den nächsten Gang mit der für die jeweilige Motordrehzahl und Geschwindigkeit idealen Übersetzung bereits vorab auswählt und bereithält. Beschleunigt der BMW M3 beispielsweise gerade im dritten Gang, erfolgt der Kraftschluss über die entsprechende Kupplung und das Teilgetriebe mit den ungeraden Gängen. In dem für die geraden Übersetzungsstufen zuständigen Teilgetriebe wird der zum Fortsetzen des Beschleunigungsvorgangs erforderliche Gang – in diesem Falle der vierte – bereits eingelegt. Es genügt, die für den vierten Gang zuständige Kupplung zu schließen, während gleichzeitig die Kupplung für den dritten Gang geöffnet wird – schon wird die Antriebskraft über das neue Übersetzungsverhältnis an die Räder übertragen. Nur wenige Millisekunden sind für diesen Vorgang nötig. Mit anderen Worten: In der Zeit, in der ein geübter Fahrer das Kupplungspedal tritt, hat das BMW M DKG Drivelogic längst den kompletten Schaltvorgang abgeschlossen, um den Beschleunigungsvorgang in der nächsthöheren Fahrstufe fortzusetzen.

Wie im Rennsport: Dynamische Übermomente beim Hochschalten, Zwischengas beim Herunterschalten.

Durch die Überlagerung von Ein- und Auskuppeln wird der Kraftschluss nicht unterbrochen. Dies ermöglicht ruckfreies und daher komfortables, vor allem aber unvergleichlich schnelles Hochschalten. Um einen noch sportlicheren Fahreindruck zu erzielen und die Beschleunigungswerte weiter zu verbessern, werden in den entsprechend konfigurierten Drivelogic Fahrprogrammen bei den Schaltvorgängen dynamische Übermomente eingesetzt. In Verbindung mit den kurzen Drehzahlsprüngen sorgen sie dafür, dass jeder Schaltvorgang vom Fahrer als Ausgangspunkt für eine nochmalige Intensivierung des

Beschleunigungsvorgangs wahrgenommen wird. Die zusätzlich aufgebrachte Kraft wird im neuen Übersetzungsverhältnis deutlich spürbar auf die Antriebsachse übertragen. Für den Fahrer eines BMW M3 mit M DKG Drivelogic bedeutet die Kombination aus kurzen Schaltzeiten, kleinen Drehzahlsprüngen und Momentenüberhöhung eine neue Erfahrung von Fahrdynamik, die sich unmittelbar aus dem Motorsport ableitet.

Beim Herunterschalten arbeitet das Doppelkupplungsgetriebe nach identischem Prinzip. Allerdings steuert die Getriebeelektronik den Vorgang des Einkuppelns sanfter, um ein unerwünschtes Abbremsen der Hinterräder zu verhindern. Erkennt die Elektronik – zum Beispiel bei extrem sportlicher Fahrweise und scharfem Abbremsen – einen sehr großen Drehzahlsprung beim Gangwechsel, passt sie während der Momentenübergabe die Motordrehzahl automatisch an. Durch diesen Zwischengasimpuls wird die Fahrstabilität weiter gefördert, außerdem das Fahrerlebnis noch intensiviert. Das Schleppmoment des Motors kommt lediglich im vom Fahrer gewünschten Umfang zur Geltung und entspricht dabei der von Fahrzeugen mit Handschaltgetriebe gewohnten Form.

Schnellere und komfortablere Gangwechsel gewährleistet das BMW M DKG Drivelogic sowohl im automatisierten (D-Modus) als auch im manuellen Betrieb (S-Modus). Die Bedienung entspricht der des bewährten Sequenziellen M Getriebes. Dies bedeutet, dass auch beim manuellen Schalten kein Kupplungspedal benötigt wird und der Fahrer auch während der Schaltvorgänge das Gaspedal durchgedrückt halten kann.

Zum Aktivieren des D- oder S-Modus sowie zum Einlegen des Rückwärtsgangs steht der neu und exklusiv für den BMW M3 gestaltete Sportschalthebel zur Verfügung. Mit ihm kann der Fahrer im S-Modus auch die Gangwahl vornehmen. Dabei wird der Schalthebel in nur einer Ebene, also sequenziell bewegt. Alternativ dazu kann der Fahrer die Schaltvorgänge über fest mit dem Lenkrad verbundene Schaltwippen auslösen. Zum Hochschalten wird das rechte, zum Zurückschalten das linke Paddle gezogen.

M spezifische Drivelogic mit elf Fahrprogrammen.

Der Fahrer eines mit dem M DKG Drivelogic ausgestatteten BMW M3 kann nicht nur zwischen automatisierter und manueller Gangwahl wechseln, sondern hat darüber hinaus die Möglichkeit, sowohl im D- als auch im S-Modus die Schaltcharakteristik des Getriebes zu variieren. Für beide Betriebsarten kann er den Grad der Schaltdynamik bestimmen. Die möglichen Konfigurationen reichen in mehreren Stufen von einer

ausgewogen komfortorientierten bis zu einer betont rennsportlich ausgerichteten Charakteristik des Getriebes. Die Drivelogic stellt dafür im D-Modus fünf und im S-Modus sechs Fahrprogramme zur Verfügung.

Der Fahrer hat damit die Gelegenheit, seinen BMW M3 auch hinsichtlich der Schaltcharakteristik perfekt seinen persönlichen Vorlieben entsprechend zu konfigurieren. Zugleich gewinnt er die Freiheit, in unterschiedlichen Fahrsituationen – etwa unter Berücksichtigung von Wetterverhältnissen, Streckenprofil oder Fahrzeugbesetzung – die jeweils passende Einstellung zu wählen. Bei besonders sportorientierter Einstellung – Fahrprogramm D5 – schaltet das M DKG Drivelogic bei aktiviertem Kickdown beinahe wie bei einem Rennfahrzeug erst kurz vor Erreichen der Motorhöchstdrehzahl hoch und entsprechend dynamisch herunter. Das andere Ende des Programmspektrums bildet die Drivelogic Stufe D1, die – beispielsweise bei winterlichen Straßenverhältnissen – das Anfahren im zweiten Gang ermöglicht. In diesem Fall agiert außerdem die Kupplung besonders weich.

In den sportlichsten Drivelogic Stufen des S-Modus wird durch betont dynamische Kupplungssteuerung das von einem Handschaltgetriebe gewohnte – und von den meisten sportlich orientierten Fahrern auch erwartete – direkte Kraftschluss-Signal beim Hochschalten erzeugt. Im manuellen Modus stellt Drivelogic außerdem eine Launch Control zur Verfügung, deren Wirkungsweise M spezifischen Parametern folgt. Bei optimalen Randbedingungen bezüglich Reifenzustand, Fahrbahnbelag und Beladungszustand ermöglicht die Launch Control einen Start aus dem Stand mit maximaler Beschleunigung. Der Fahrer braucht dazu bei stehendem Fahrzeug und aktiviertem Fahrprogramm S6 nur den Sportschalthebel nach vorn zu drücken und in dieser Position zu halten. Nach Aufleuchten des Startflaggen-Symbols in der Anzeige des Instrumentenkombi wird durch das durchgetretene Gaspedal automatisch die ideale Anfahrtdrehzahl des Motors eingeregelt.

Ein Wechsel des Schaltprogramms ist über den Drivelogic-Taster auf der Mittelkonsole einfach möglich. Der persönliche Favorit unter den Drivelogic Wahlmöglichkeiten kann als Bestandteil der fahrerindividuellen Fahrzeugkonfiguration abgespeichert und anschließend jederzeit mit einem Druck auf die M Drive Taste am Multifunktionslenkrad des BMW M3 abgerufen werden. Ebenso wie der aktuell eingelegte Gang wird auch das gewählte Fahrprogramm im Instrumentenkombi zwischen Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser angezeigt.

Als erstes Kraftübertragungssystem seiner Art ist das M DKG Drivelogic in der Lage, Motordrehzahlen von bis zu 9.000 min^{-1} abzudecken. Darüber hinaus ist es für hohe Motordrehmomente ausgelegt. Damit empfiehlt sich

das M Doppelkupplungsgetriebe insbesondere für den Einsatz im BMW M3, bei dem die einzigartige Schubkraft des V8-Motors auf dem M typischen Hochdrehzahlkonzept basiert. Diese spezielle Triebwerkscharakteristik der BMW M Fahrzeuge wurde bei der Entwicklung des Getriebes von Grund auf berücksichtigt.

Spezifisches Fahrwerk für die typische Dynamik eines BMW M3.

Wie das BMW M3 Coupé werden auch die BMW M3 Limousine und das neue BMW M3 Cabrio über die Hinterräder angetrieben. Mit der Aufteilung von Lenk- und Antriebskräften auf Vorder- und Hinterachse werden ideale Voraussetzungen für hochdynamische Fahreigenschaften, hohe Spurtreue und sicheres Handling geschaffen. Die Konstruktion des Fahrwerks schafft darüber hinaus ideale Voraussetzungen für einen besonders agilen Hochleistungssportwagen.

Als Basis diente das Fahrwerk des BMW M3 Coupé, die spezifischen Modifikationen tragen der jeweils modellspezifischen Gewichtsbalance von Limousine und Cabrio Rechnung. Wie bei offenen Fahrzeugen üblich wurden für das BMW M3 Cabrio zusätzliche Maßnahmen zur Optimierung der Verwindungssteifigkeit integriert. Im Vergleich zum BMW M3 Cabrio der Vorgängergeneration wurde die für Sicherheit und Fahrdynamik besonders relevante Torsionsfestigkeit nochmals deutlich erhöht; dabei wurde auch der gesteigerten Motorleistung Rechnung getragen.

An der Hinterachse wurden die bereits bei Coupé und Limousine als Verstärkung dienenden V-Streben speziell für das BMW M3 Cabrio bis an die Seitenschweller verlängert. Diese Konfiguration erhöht die Steifigkeit des Chassis im Bereich der Hinterachse und sorgt für eine der hohen Motorleistung und dem besonders sportlichen Gesamtcharakter des Fahrzeugs gemäße spezifische Achskinematik. Zusätzlich haben die Ingenieure der BMW M GmbH die Unterboden-Luftführung an der Hinterachse der geänderten Konstruktion angepasst, um die optimale Kühlung des Hinterachsgetriebes sicherzustellen.

Die Gesamtkonstruktion der Fünflenker-Hinterachse ist konsequent auf Gewichtsoptimierung ausgerichtet. So ist beispielsweise der Stabilisator als Rohr ausgeführt. Trotz des gegenüber dem Coupé und der Limousine geringfügig größeren Rohrdurchmessers wurde so auch beim BMW M3 Cabrio eine ideale Kombination von hoher Wirksamkeit und geringem Gewicht erzielt.

Die Vorderachs-Baugruppe entspricht der für das Coupé und die Limousine genutzten Konstruktion. Nahezu alle Komponenten der Doppelgelenk-Vorderachse werden aus Aluminium gefertigt. Die der hohen Motorleistung entsprechende Quersteifigkeit des Vorderbaus wird unter anderem durch die besonders steif ausgelegten Federbeine, M spezifische Schwenklager und Achsträger sowie ein zusätzliches Leichtmetall-Schubfeld unter dem Motor gewährleistet.

Compound-Bremsanlage und geschmiedete Leichtmetallräder.

Das neue BMW M3 Cabrio verfügt über dieselbe großzügig dimensionierte Compound-Bremsanlage wie Coupé und Limousine. Die innenbelüfteten und gelochten Grauguss-Scheiben (Durchmesser: 360 Millimeter vorn, 350 Millimeter hinten) sind über eingegossene Edelstahlstifte schwimmend mit dem Aluminium-Scheibentopf verbunden. Weil diese Anordnung die thermische Beanspruchung der Bremsscheiben deutlich reduziert, erhöhen sich deren Leistungsfähigkeit und Lebensdauer. Zudem ermöglicht diese Hochleistungsbremsanlage, weiteres Gewicht bei den so genannten ungefederten Massen einzusparen.

Der neue BMW M3 verfügt in allen Karosserievarianten über eine Zahnstangenlenkung, die mit der hydraulischen Unterstützung Servotronic ausgestattet ist. Der Grad der Lenkunterstützung ist an die Fahrgeschwindigkeit gekoppelt. So ist sie bei geringem Tempo besonders hoch und reduziert damit beispielsweise beim Einparken den Kraftaufwand. Der Wirkungsweise der Servotronic kann vom Fahrer über das optionale Konfigurationssystem M Drive vorgewählt werden. Dabei stehen die Kennlinien „Normal“ und „Sport“ zur Wahl.

Variable M Differenzialsperre sorgt für perfekte Traktion an der Hinterachse.

Das neue Hinterachsgetriebe ist beim BMW M3 mit der Variablen M Differenzialsperre ausgestattet. Sie baut bei Bedarf und völlig variabel ein bis zu 100-prozentiges Sperrmoment auf und sorgt so für optimale Traktion auf allen Fahrbahnoberflächen sowie bei sportlicher Kurvenfahrt. Die Variable M Differenzialsperre reagiert auf Drehzahlunterschiede zwischen rechtem und linkem Hinterrad. Diese Lösung erweist sich als ideale Unterstützung der positiven Eigenschaften des Heckantriebs.

Fahrdynamikprogramme in M spezifischer Konfiguration.

Elektronische Fahrdynamikprogramme unterstützen den Fahrer in Situationen, in denen fahrphysikalische Grenzen erreicht werden. So bietet die Dynamische Stabilitäts Control (DSC) auch für das neue BMW M3 Cabrio und die neue BMW M3 Limousine erweiterte Funktionen, mit denen die Fahrsicherheit

zusätzlich erhöht wird. DSC gewährleistet bei Bedarf mit einem gezielten Bremseneingriff auf einzelne Räder und einer Reduzierung der Motorleistung den Erhalt der Fahrstabilität. Durch Voranlegen der Bremsbeläge wird außerdem bei Notbremsungen wertvolle Zeit gewonnen und der Anhalteweg deutlich reduziert. Darüber hinaus stellt die DSC durch regelmäßiges, vom Fahrer nicht wahrnehmbares Trockenbremsen bei Regen sicher, dass Bremsvorgänge nicht durch einen Wasserfilm auf den Bremsscheiben verzögert werden.

In die Dynamische Stabilitäts Control integriert sind das Antiblockiersystem (ABS) der Bremsanlage, eine Schlupfregelung (ASC), ein Anfahrasistent sowie die Cornering Brake Control (CBC). Sie verringert die Gefahr, dass sich das Fahrzeug beim Bremsen in Kurven unerwünscht eindreht. Außerdem kompensiert das DSC System das Nachlassen der Bremswirkung bei extrem hohen Temperaturen der Bremsanlage durch eine gezielte Erhöhung des Bremsdrucks.

Das Ansprechverhalten der Fahrdynamikprogramme ist auf die hohen mit dem BMW M3 erzielbaren Fahrleistungen abgestimmt. Zusätzlich kann der Fahrer bestimmte Parameter individuell konfigurieren und so die Reaktionen des Fahrzeugs seinen persönlichen Vorlieben anpassen. Beispielsweise lässt sich über einen Drucktaster an der Mittelkonsole die Dynamische Stabilitäts Control komplett ausschalten. Damit können besonders ambitionierte Fahrer das dynamische Potenzial des Fahrzeugs noch weiter ausreizen. Beim Einsatz des Sportwagens auf einer Rennstrecke haben versierte Fahrer so die Möglichkeit, in fahrphysikalische Grenzbereiche vorzustoßen und dynamische Kurvenfahrten zu genießen.

Elektronische Dämpfer Control reagiert spontan auf jede Veränderung der Fahrsituation.

Optional können alle Varianten des neuen BMW M3 mit der Elektronischen Dämpfer Control (EDC) ausgerüstet werden. Die EDC optimiert durch elektrohydraulische Verstellung der Dämpferkraft sowohl das vertikale Schwingungsverhalten als auch das Nick- und Wankverhalten des Fahrzeugs in Kurven sowie die dynamische Achslastverteilung beim Bremsen und Beschleunigen. Ebenso wie die Motorkennlinie lässt sich auch die Wirkungsweise der Elektronischen Dämpfer Control per Druck auf eine Taste an der Mittelkonsole den individuellen Vorlieben des Fahrers entsprechend beeinflussen. Zur Auswahl stehen dabei die drei Einstellungen „Normal“, „Komfort“ und „Sport“. Die dabei abgedeckte Bandbreite der Dämpferregulierung fällt deutlich größer aus als bei herkömmlichen Systemen dieser Art.

Außerdem arbeitet das System in allen Modi adaptiv. Es passt die Dämpferkräfte dabei ebenso schnell wie feinfühlig jeder Veränderung der Fahrsituation an. Sobald höhere Lenkwinkelgeschwindigkeiten darauf hindeuten, dass der Fahrer zu einer dynamischeren Kurvenfahrt ansetzt, wird die Dämpferkraft automatisch erhöht. Die EDC kann dann kurzfristig und unabhängig von der gerade aktivierten Einstellung die maximal mögliche Dämpferkraft erreichen. Der spontane Wechsel vom komfortbetonten Cruisen zu sportlich-aktiver Gangart wird damit von der EDC perfekt unterstützt.

M Drive Taste am Lenkrad: Immer das perfekte Setup parat.

Beim neuen BMW M3 kann das Bediensystem iDrive optional um eine zusätzliche M Drive Ebene erweitert werden. Mittels M Drive kann auf die Motor- und die Servotronic-Kennlinien, die DSC Modi sowie optional auch auf die EDC Einstellungen sowie das bevorzugte Fahrprogramm des M DKG Drivelogic zugegriffen werden. Damit erhält der Fahrer die Möglichkeit, für alle konfigurierbaren Fahrdynamiksysteme eine personalisierte Einstellung vorzuwählen, um so das perfekt seinen Vorlieben entsprechende Setup des Fahrzeugs zu erstellen. Diese individuell definierte Fahrzeugkonfiguration wird gespeichert und kann bei Bedarf mit einem Druck auf die M Drive Taste im Multifunktionslenkrad verzögerungsfrei abgerufen werden. Exklusiv über M Drive können die Motorkennlinie „Sport Plus“, der DSC Modus „M Dynamic Mode“ und die Servotronic-Kennlinie „Sport“ gewählt werden.

Torsionsfeste Karosserie, Airbags und Roll-over-Sensorik für hohen Insassenschutz.

Für hohe passive Sicherheit und lückenlosen Insassenschutz sorgen in allen Varianten des BMW M3 die solide Karosseriestruktur sowie Rückhaltesysteme, deren Aktivierung elektronisch und situationsgerecht gesteuert wird. Die Verwendung von hochfestem Stahl für die großvolumigen Trägerstrukturen garantiert gemeinsam mit einer modellspezifisch optimierten Torsionsfestigkeit und einer exakt definierten Anordnung von Deformationszonen im Falle einer Kollision die gezielte Ableitung beziehungsweise Aufnahme der einwirkenden Kräfte.

In der BMW M3 Limousine werden Fahrer und Beifahrer von Frontairbags und von Becken-Thorax-Airbags, die in den Sitzlehnen untergebracht sind, geschützt. Diese vier Airbags werden je nach Schwere einer Kollision zweistufig ausgelöst. Außerdem schützen Curtain-Kopfairbags aufgrund ihrer Größe sowohl die Insassen auf den vorderen als auch auf den äußeren Plätzen der Fondsitze. Das BMW M3 Cabrio verfügt zusätzlich zu den Frontairbags auch über seitliche Kopf-Thorax-Airbags. Sie sind in die Sitzlehnen integriert und entfalten sich bei einem Seitenaufprall über einen großflächigen Bereich, der vom unteren Lehnensansatz bis zur Oberkante der Kopfstützen reicht.

Auch im Cabrio werden die Airbags situationsgerecht ausgelöst. Die Gefahr von Beinverletzungen bei einem Frontalaufprall wird bei allen BMW M3 auf der Fahrerseite durch die definiert verformbare Fußstütze reduziert.

Darüber hinaus verfügt das BMW M3 Cabrio über eine Roll-Over-Sensorik, die permanent die Vertikal- und Horizontalbewegungen des Fahrzeugs erfasst. Zusätzlich wertet ein Zentralrechner Daten über die Fahrsituation aus. Bei geöffnetem Dach werden hinter den Kopfstützen platzierte Überrollbügel ausgelöst, sobald die Gefahr eines Überschlags registriert wird. Zugleich werden die Gurtstraffer für die vorderen Plätze sowie die Kopf-Thorax-Airbags aktiviert. Zur weiteren Vorsorge für den Fall eines Überschlags wurde die Stabilität der A-Säulen und des Windschutzscheibenrahmens erhöht.

Typisch M: Drehzahlmesser mit variablem Warnbereich.

Schon beim Einsteigen weisen die mit dem M Logo verzierten Einstiegsleisten auch beim Cabrio und bei der Limousine auf den eigenständigen Charakter des BMW M3 hin. Die BMW typischen Doppelrundinstrumente – Geschwindigkeits- und Tankanzeige sowie Drehzahlmesser und Öltemperaturanzeige – sind M spezifisch gestaltet und visualisieren das Leistungspotenzial des Achtzylinder-Triebwerks. Die Zahlen heben sich weiß vom schwarzen Hintergrund ab, die Zeiger im traditionellen Rot der BMW M GmbH sind besonders leicht im Blick zu behalten.

Typisch für M Fahrzeuge ist das variable Warnfeld des Drehzahlmessers. Es informiert den Fahrer während der Warmlaufphase über das in Abhängigkeit von der aktuellen Motoröltemperatur empfohlene Drehzahlband. Die Grenze zwischen dem gelb unterlegten Vorwarnbereich und dem rot markierten Warnbereich verschiebt sich beim BMW M3 mit steigender Öltemperatur bis zum Maximalwert von 8.400 min^{-1} . Zwischen den beiden Rundinstrumenten sind die Digitalanzeigen für Uhrzeit, Außentemperatur und Kilometerzähler sowie die Kontrollleuchten untergebracht. Auf der dem Fahrer zugewandten Seite sind drei Funktionsschalter (Power, DSC sowie optional EDC) für die Aktivierung beziehungsweise Deaktivierung der elektronischen Fahrprogramme platziert.

Als perfekte Schnittstelle zwischen Fahrer und Fahrzeug dient das M Lederlenkrad. Sein sportlich in der Hand liegender Kranz mit Daumenmulden ermöglicht optimalen Griff für präzise Lenkbewegungen. Auf den Querspeichen sind Fernbedienungstasten für Audioanlage und Mobiltelefon sowie optional die M Drive Taste zur Aktivierung des abgespeicherten Fahrzeug-Setups positioniert. Eine weitere Taste ist via iDrive frei programmierbar.

Umfangreiche Individualisierungsmöglichkeiten fürs Interieur.

Für die neue BMW M3 Limousine werden drei exklusive Ausstattungsvarianten angeboten, die sich in Material, Farbe und Verarbeitung deutlich vom Programm der BMW 3er Reihe unterscheiden. Sportliche Basis ist die Stoff/Leder-Kombination Speed. Als Option steht das für den BMW M3 neu entwickelte, durchgefärbte Leder Novillo zur Verfügung, das mit einer glatten, samtweichen Oberfläche elegant-sportlich anmutet. Neben dem klassischen Schwarz stehen für das Leder Novillo die Farben Palladium Silber, Bambus Beige und Fuchs Rot zur Verfügung. Als erweiterte Option kann der Umfang der Lederausstattung Novillo auch auf den unteren Bereich der Instrumententafel, den Deckel des Handschuhfachs und die Seitenwangen der Mittelkonsole ausgedehnt werden.

Die Vordersitze des BMW M3 Cabrio verfügen über ein integriertes Gurtsystem und wurden M spezifisch modifiziert. Sie bieten auch bei besonders dynamischer Kurvenfahrt hervorragenden Seitenhalt. Optional steht – ebenso wie bei Coupé und Limousine – für Fahrer- und Beifahrersitz eine Lehnenbreitenverstellung zur Verfügung. Serienmäßig ist das neue BMW M3 Cabrio mit einem hochwertigen Lederbezug für die vier Sitze ausgestattet.

Grenzenloses Vergnügen am Offenfahren bei sommerlichen Wetterverhältnissen garantiert die Sun Reflective Technology, die bei der Verarbeitung der Lederausstattungen für das neue BMW M3 Cabrio zum Einsatz kommt. Spezielle in das Material eingearbeitete Cool-Pigmente verringern dabei die Aufheizung der Oberflächen durch das Sonnenlicht um bis zu 20 Grad, auch wenn das Fahrzeug mit offenem Verdeck längere Zeit in der prallen Sonne steht. In der Praxis bedeutet dies, dass die Lederausstattung nach langer Sonneneinstrahlung zwar warm ist, aber nicht heiß.

Einzigartig: Klimaautomatik mit speziellem Cabrio-Modus.

Serienmäßig ist das neue BMW M3 Cabrio auch mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperaturregelung verfügt über einen zusätzlichen, so genannten Cabrio-Modus, der bei geöffnetem Verdeck genutzt werden kann. Sobald diese Einstellung gewählt ist, wird die Belüftungsregelung weniger stark von der aktuellen Innenraumtemperatur, sondern vor allem von den Faktoren Außentemperatur und Sonneneinstrahlung beeinflusst.

Nicht nur die Klimatisierung, sondern auch die Frischluftzufuhr beim Offenfahren lässt sich unterschiedlichen Bedürfnissen anpassen. Dazu dient das serienmäßige Windschott, das auch bei höheren Geschwindigkeiten die Verwirbelungen im Innenraum reduziert. Es kann über Aufnahmen in den Seitenverkleidungen stabil im Fond befestigt und anschließend aufgestellt

werden. Da der Drehknopf für den Arretiermechanismus die Verankerungen auf beiden Seiten des Windschotts bewegt, genügt zur sicheren Befestigung ein Handgriff entweder auf der Fahrer- oder auf der Beifahrerseite.

Perfekte Sicht: Bi-Xenon-Scheinwerfer serienmäßig, adaptives Kurvenlicht und Fernlichtassistent optional.

Mit serienmäßigen Bi-Xenon-Doppelscheinwerfern sorgen alle Varianten des BMW M3 für eine perfekte Ausleuchtung der Fahrbahn bei Dunkelheit. Die Scheinwerfer sind mit BMW typischen Coronaringen für die Tagfahrlicht-Funktion ausgestattet.

Als Sonderausstattung ist das adaptive Kurvenlicht erhältlich. Es garantiert eine dem Kurvenverlauf entsprechende Ausleuchtung der Fahrbahn. Die Schwenkrichtung der Scheinwerfer orientiert sich dabei am Lenkeinschlag, an der Gierate und an der Geschwindigkeit des Fahrzeugs. Bestandteil dieser Option ist auch das Abbiegelicht, das bei Geschwindigkeiten von weniger als 40 km/h aktiv wird, sobald der Fahrtrichtungsanzeiger betätigt oder ein starker Lenkeinschlag registriert wird.

Der ebenfalls optional erhältliche Fernlichtassistent sorgt für zusätzlichen Komfort auf Nachtfahrten. Das System schaltet selbsttätig auf Abblendlicht zurück, sobald Gegenverkehr in Sicht ist oder aber die Distanz zu einem vorausfahrenden Fahrzeug einen festgelegten Wert unterschreitet.

Hochwertige Serienausstattung, exklusive Optionen.

Zur Steuerung von Klimaanlage, Kommunikations-, Navigations- und Entertainmentfunktionen steht das Bediensystem iDrive mit dem auf der Mittelkonsole platzierten Controller zur Verfügung. Über das iDrive System werden auch die Einstellungen des optionalen M Drive konfiguriert. Zur weiteren Vereinfachung der Bedienung können acht individuell belegbare Favoritentasten genutzt werden. Mit einem einzigen Knopfdruck lassen sich so besonders häufig gewählte Telefonnummern, ein regelmäßig angesteuertes Reiseziel oder ein bevorzugter Radiosender abrufen. Optional stehen verschiedene Navigationssysteme, das mobile Internetportal BMW Online und der Telematikdienst BMW Assist zur Verfügung.

Serienmäßig ist der BMW M3 mit einem hochwertigen Audiosystem ausgestattet. Das dazugehörige CD-Laufwerk ist auch für das Abspielen von Musikdateien im MP3-Format geeignet. Optional und als Ergänzung zum serienmäßigen AUX-In-Anschluss ist eine USB-Schnittstelle erhältlich, über die sich verschiedene externe MP3-Player oder andere Datenträger – etwa ein konventioneller USB-Stick – anschließen und in das Audiosystem

des Fahrzeugs integrieren lassen. Auf Wunsch können die neue BMW M3 Limousine und das neue BMW M3 Cabrio ebenso wie das Coupé mit dem von der BMW M GmbH entwickelten und exklusiv auf das jeweilige Fahrzeug abgestimmten BMW Individual High End Audiosystem ausgestattet werden. Je nach Modell sorgen dann bis zu 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 für unnachahmliche Klangqualität.

Der BMW M3: Höchstleistung in drei Varianten.

Mit dem Ausbau der Modellfamilie auf nunmehr drei Karosserievarianten erweitert sich auch die Zielgruppe für den Hochleistungssportwagen der BMW M GmbH. Schon das Coupé bietet – ganz in der Tradition der M Modelle – alle Voraussetzungen, um das überragende fahrdynamische Potenzial Tag für Tag auf der Straße zu genießen. Für jene, die bislang durch die Beschränkung auf zwei Türen und vier Sitzplätze von der Entscheidung für einen BMW M3 abgehalten wurden, steht nun das ideale Automobil bereit: die BMW M3 Limousine.

Darüber hinaus bietet jetzt das BMW M3 Cabrio neue Möglichkeiten, Höchstleistung zu erleben und Freiheit zu genießen. Über Kraftreserven, die nur äußerst selten vollständig ausgeschöpft werden, verfügt das BMW M3 Cabrio ebenso wie die beiden weiteren Varianten des BMW M3. Umfangreiche Konfigurationsmöglichkeiten für Fahrdynamik- und Fahrerassistenzsysteme sorgen auch beim offenen BMW M3 dafür, dass der Fahrer seine Vorlieben detailliert in die Tat umsetzen kann. Dank seines versenkbaren Hardtops schafft das BMW M3 Cabrio aber eine zusätzliche Wahlmöglichkeit. Geschlossen bietet es uneingeschränkten Komfort im Stil eines Coupés. Offen entsteht grenzenlose Freiheit mit unvergleichlich intensiver Nähe zu Sonne und Wind.

3.5 Der Maßstab seiner Klasse – jetzt noch attraktiver: Die neuen Editionsmodelle der BMW 5er Reihe.

Überzeugender als jedes andere Fahrzeug ihrer Klasse schafft die BMW 5er Reihe die Verbindung zwischen hochwertiger Präsenz und sportlicher Performance. Darüber hinaus unterstreichen jetzt drei attraktive Editionsmodelle den sportlich-eleganten und hochwertigen Charakter der BMW 5er Limousine und des BMW 5er Touring. Neben dem optischen Auftritt, dem Fahrerlebnis, der Sicherheit und dem Komfort erreicht auch die Effizienz aller Modelle der BMW 5er Reihe ein in dieser Fahrzeugklasse unerreichtes Niveau. Vor allem die BMW 520d Limousine setzt mit einem im EU-Testzyklus ermittelten Durchschnittsverbrauch von 5,1 Litern Diesel je 100 Kilometer und einem CO₂-Wert von 136 Gramm pro Kilometer neue Maßstäbe in seinem Segment. Ebenso beeindruckend wie konkurrenzlos sind auch die entsprechenden Werte des BMW 520d Touring, der auf 5,3 Liter je 100 Kilometer und 140 Gramm CO₂-Wert pro Kilometer kommt.

Nicht nur beim BMW 520d, sondern auch bei den weiteren Modellen der BMW 5er Reihe kommen Maßnahmen zur Verbrauchsreduzierung zum Einsatz, die ebenso wie die aktuellen Motoren im Rahmen der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics entstanden. Je nach Modell gehören dazu unter anderem Bremsenergieerückgewinnung, Schaltpunktanzeige, Varioserv-Lenkhilfepumpe, die bedarfsgerechte Steuerung von Nebenaggregaten und die Luftklappensteuerung zur Optimierung der Aerodynamik. Auch im Bereich von Fahrerassistenzsystemen und Sicherheit baut die BMW 5er Reihe ihre Vorreiterrolle weiter aus. Als einziges Fahrzeug seines Segments kann der BMW 5er mit einem Head-Up-Display ausgestattet werden. Darüber hinaus stehen optional auch die Spurverlassenswarnung sowie die Aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion zur Wahl. Ein weiteres Novum stellt die in Kombination mit dem adaptiven Kurvenlicht einschließlich Abbiegelicht optional verfügbare variable Lichtverteilung dar. Sie bewirkt eine der jeweiligen Fahrsituation entsprechende, optimierte Fahrbahnausleuchtung. Die umfangreiche Serienausstattung und zahlreiche zum Teil BMW exklusive Optionen runden das einzigartige Fahrerlebnis ab.

Mit der Einführung von drei Editionsmodellen kommen die vielfältigen Stärken der BMW 5er Reihe jetzt noch intensiver zur Geltung. Sowohl für die Limousine als auch für den Touring bietet BMW die Modellvarianten Exclusive, Lifestyle und Sport an. Exklusive Lackierungen und Leichtmetallräder einschließlich Reifen mit Notlaufeigenschaften sowie hochwertige Sitzpolsterungen und Dekorvarianten im Interieur betonen den individuellen

Stil der jeweiligen Edition. In allen Fällen unterstreicht die gezielte Auswahl attraktiver Ausstattungsmerkmale den Premium-Charakter der BMW 5er Reihe.

Einstiegsleisten mit dem Schriftzug „Edition“ kennzeichnen die drei Modellvarianten. Zum jeweiligen Ausstattungsumfang gehören außerdem beheizbare Sitze für Fahrer und Beifahrer, die Klimaautomatik mit erweiterten Umfängen, die Park Distance Control (PDC), das Lichtpaket, die verschiebbare Armauflage vorn und der automatisch abblendende Innenspiegel.

Verfeinerter Luxus: BMW 5er Edition Exclusive.

Der Sinn für das Besondere auf höchstem Qualitätsniveau lässt sich mit einem BMW 5er Edition Exclusive überzeugend zum Ausdruck bringen. Bereits auf den ersten Blick signalisiert die exklusive Lackierung im Farbton Platinbronze Metallic diesen Anspruch. Alternativ stehen zudem fünf weitere Metalliclackierungen zur Wahl. Zusätzlichen Glanz gewinnen Limousine und Touring durch die Chrome Line für die Seitenfenstereinfassungen, die Fensterschachtabdeckungen und die Scheibenwaschdüsen sowie die Hochglanz Shadow Line für die B-Säule und den Fenstersteg der hinteren Türen. Ein weiteres Erkennungsmerkmal sind die 17 Zoll großen Leichtmetallräder im V-Speichen-Design. Im Interieur sorgen elektrisch verstellbare Komfortsitze, edles Nappaleder in Schwarz oder Tabak mit entsprechenden Kontrastnähten sowie Edelholz-Interieurleisten in Bambus Maser Anthrazit für luxuriöses Ambiente.

Moderne Ästhetik: BMW 5er Edition Lifestyle.

Eleganz und Extravaganz vereint die BMW 5er Edition Lifestyle sehr stilvoll. Sechs Metalliclackierungen stehen zur Auswahl, darunter die exklusive Farbvariante Neptunblau. Neben der Shadow Line für die B-Säule, die Fensterschachtabdeckungen und die Seitenfenstereinfassungen runden 17 Zoll-Leichtmetallräder im Doppelspeichen-Design das hochwertige äußere Erscheinungsbild ab. Dezent graue Edelholz-Interieurleisten in der Ausführung Pappel Maser und ein Dachhimmel in Anthrazit prägen ein ästhetisches Ambiente im Innenraum. Für die Polsterung stehen die Stoff-Leder-Ausstattung Reflex sowie optional die Ledervariante Dakota zur Wahl.

Pure Fahrfreude: BMW 5er Edition Sport.

Auffallend dynamisch präsentieren sich die Modelle der BMW 5er Reihe in der Edition Sport. Die athletischen Linien der Karosserie werden von kraftvollen Farben betont. Erstmals stehen die vom Rennsport inspirierten Außenlackierungen Imola Rot und Le Mans Blau serienmäßig neben weiteren Alternativen zur Auswahl. Darüber hinaus gehören ein M Sportfahrwerk,

18 Zoll große M Leichtmetallräder im Doppelspeichen-Design, ein M Aerodynamikpaket sowie die Hochglanz Shadow Line für die Seitenfenstereinfassungen und die Fensterschachtabdeckungen zum Ausstattungsumfang der Edition Sport. Für das Interieur werden entsprechend abgestimmte Farbgebungen und Interieurleisten in Aluminiumausführung angeboten. Die Sportsitze werden serienmäßig mit der Stoff-Leder-Kombination Flashlight sowie optional mit Leder Dakota bezogen. Optional sind auch Komfortsitze erhältlich. Ein anthrazitfarbener Dachhimmel, die M Fußstütze, das M Lederlenkrad und – bei Fahrzeugen mit Handschaltung – der M Schaltknauf runden den sportlichen Eindruck ab.

Cleverer Wahl: BMW 5er Comfort Paket.

Parallel zur Markteinführung der neuen Editionen wird für die BMW 5er Reihe auch das neue Comfort Ausstattungspaket angeboten. Es beinhaltet besonders häufig gewählte Optionen wie die Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Scheinwerfer-Waschanlage, den Komfortzugang, die Soft-Close-Automatik für die Türen sowie die Durchladevorrichtung für die BMW 5er Limousine beziehungsweise die automatische Heckklappenbetätigung für das Touring-Modell.

Motorenauswahl: Zwei Achtzylinder an der Spitze.

An der Spitze der Motorenpalette für die BMW 5er Reihe erreichen die beiden Achtzylinder-Triebwerke eine in dieser Leistungsklasse beispielhafte Effizienz. Der von dem 4,8 Liter großen und 270 kW/367 PS starken V8-Motor angetriebene BMW 550i beschleunigt in 5,2 (Limousine) beziehungsweise 5,3 Sekunden (Touring) von null auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 250 km/h limitiert. Der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch beläuft sich auf lediglich 10,9 Liter (Limousine) beziehungsweise 11,2 Liter je 100 Kilometer (Touring), in Verbindung mit dem Automatikgetriebe sinkt der Kraftstoffkonsum auf 10,3 Liter für die Limousine sowie 10,7 Liter für den Touring.

Mit einer Leistung von 225 kW/306 PS aus einem Hubraum von 4,0 Litern ermöglicht auch der Achtzylinder-Motor der BMW 540i Limousine sportliche Fahrleistungen. Der Beschleunigungswert beträgt 6,1 Sekunden, das Höchsttempo wird bei 250 km/h abgeregelt. Zum dynamischen Fahrerlebnis gesellt sich auch bei dieser Antriebsvariante eine bemerkenswerte Wirtschaftlichkeit: 10,5 Liter je 100 Kilometer beträgt der Durchschnittsverbrauch bei der handgeschalteten Version der Limousine, 9,7 Liter sind es beim BMW 540i mit Automatikgetriebe.

Reihensechszylinder mit High Precision Injection.

Drei Leistungsvarianten umfasst das Angebot der Reihensechszylinder-Motoren, die für die BMW 5er Reihe zur Auswahl stehen. Zwei von ihnen verfügen über einen Hubraum von 3,0 Liter, der dritte ist ein 2,5 Liter-Motor. Wichtigste Gemeinsamkeit ist die Benzin-Direkteinspritzung der zweiten Generation, die den verbrauchsgünstigen Magerbetrieb in einem breiten Lastbereich und auch bei höheren Motordrehzahlen ermöglicht und daher auch im Alltagsbetrieb zu deutlich höherer Effizienz führt. Erreicht wird dies durch neuartige Piezo-Injektoren, die zwischen den Ventilen angeordnet sind und den Kraftstoff in unmittelbarer Nähe zur Zündkerze einspritzen.

Im BMW 530i leistet der 3,0 Liter große Sechszylinder-Benzinmotor sportliche 200 kW/272 PS. Für den Spurt von null auf 100 km/h genügen der Limousine 6,3 Sekunden, der BMW 530i Touring kommt mit 6,5 Sekunden aus. Bei beiden Fahrzeugen wird die Höchstgeschwindigkeit elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Der im EU-Testzyklus ermittelte Kraftstoffverbrauch liegt mit 7,7 Litern je 100 Kilometer (Limousine) beziehungsweise 7,9 Liter (Touring) um rund 12 Prozent unter den Werten der Vorgängermodelle.

Unter der Motorhaube des BMW 525i erzeugt der 3,0 Liter-Reihensechszylinder eine Leistung von 160 kW/218 PS. Damit bewältigt die Limousine die Beschleunigung auf 100 km/h in 7,1 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 248 km/h. Der BMW 525i Touring sprintet in 7,4 Sekunden auf Tempo 100 und erreicht seine Höchstgeschwindigkeit bei 243 km/h. Der Durchschnittsverbrauch nach EU-Norm beträgt 7,4 Liter (Limousine) beziehungsweise 7,7 Liter je 100 Kilometer (Touring).

Als drittes Sechszylinderaggregat mit High Precision Injection bringt es der 2,5 Liter-Motor des BMW 523i auf 140 kW/190 PS. Der Spurt von null auf 100 km/h gelingt mit der BMW 523i Limousine in 8,2 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 237 km/h. Der BMW 523i Touring spurtet in 8,5 Sekunden auf 100 km/h und erreicht ein Höchsttempo von 230 km/h. Der Durchschnittsverbrauch beläuft sich auf 7,3 Liter (Limousine) beziehungsweise 7,7 Liter je 100 Kilometer (Touring).

Als neue Einstiegsvariante auf Seiten der Benzinmotoren fungiert der BMW 520i. Sein neu entwickelter Vierzylinder-Motor mit Benzin-Direkteinspritzung im Magerbetrieb erzeugt aus einem Hubraum von 2,0 Litern eine Leistung von 125 kW/170 PS und ein maximales Drehmoment von 210 Newtonmetern. Für die Beschleunigung auf 100 km/h benötigt die Limousine 8,7 Sekunden, der Wert des Touring beträgt 9,0 Sekunden.

Die Höchstgeschwindigkeit des neuen BMW 520i liegt bei 224 km/h (Limousine) beziehungsweise 220 km/h (Touring). Der Durchschnittsverbrauch von 6,7 Litern (Touring: 6,9 Liter) je 100 Kilometer ist ein weiterer Beleg für die Wirksamkeit der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics.

Durchzugsstarke und wirtschaftliche Dieselmotoren.

Mit beeindruckendem Schub und höchster Effizienz machen die dieselbetriebenen Modellvarianten BMW 535d, BMW 530d und BMW 525d auf sich aufmerksam. Ihre Reihensechszylinder-Motoren haben neben dem Hubraum von 3,0 Litern auch das Vollaluminium-Kurbelgehäuse, die Turboaufladung und die Common-Rail-Einspritzung der dritten Generation gemeinsam. Imposante Kraftentfaltung und vorbildliche Laufruhe sind neben ihrer Wirtschaftlichkeit die herausragenden Merkmale der Sechszylinder-Dieselmotoren von BMW. Weiter verbessert wurde auch das Emissionsverhalten. Ein Partikelfilter der neuesten Generation und ein Oxidationskatalysator sind in einem gemeinsamen Gehäuse integriert.

Ein faszinierendes Beispiel für effiziente Dynamik liefert die neue Ausführung des 3,0 Liter Sechszylinder-Motors mit Variable Twin Turbo (VTT) im BMW 535d. Bei der VTT Aufladung sorgt bei niedrigen Motordrehzahlen zunächst ein kleiner Lader spontan für höhere Leistung, mit steigender Drehzahl folgt dann der zweite, größer dimensionierte Lader. Bereits bei 1.750 min^{-1} wird so das maximale Drehmoment von 580 Newtonmetern zur Verfügung gestellt. Die Höchstleistung von 210 kW/286 PS wird bei 4.400 min^{-1} erreicht. Der BMW 535d spurtet in 6,4 Sekunden von null auf 100 km/h (Touring: 6,5 Sekunden). Die Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 250 km/h limitiert. Neue Top-Werte werden auch auf dem Gebiet der Wirtschaftlichkeit erzielt. Der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch des neuen BMW 535d beträgt 6,8 Liter (Limousine) beziehungsweise 7,0 Liter je 100 Kilometer (Touring).

Optimiert: 3,0 Liter-Diesel mit variabler Turbinengeometrie.

173 kW/235 PS leistet die Antriebseinheit des BMW 530d. Bei dieser Variante des 3,0 Liter-Motors sorgt ein Aufladesystem mit variabler Turbinengeometrie (VTG) für eine kraftvolle und zugleich harmonisch auf die jeweilige Fahrsituation angepasste Leistungsentfaltung. Auch diese Antriebseinheit stellt ihr maximales Drehmoment – in diesem Falle 500 Newtonmeter – bereits bei 1.750 min^{-1} zur Verfügung. Damit beschleunigt die Limousine in 6,8, der Touring in 6,9 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit des neuen BMW 530d beträgt 250 beziehungsweise 245 km/h. Der Durchschnittsverbrauch nach EU-Norm beläuft sich auf 6,4 Liter (6,6 Liter) je 100 Kilometer.

Die dritte Variante des 3,0 Liter-Sechszylinders erzeugt eine Leistung von 145 kW/197 PS und ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmeter. Die BMW 525d Limousine bewältigt damit den Spurt auf 100 km/h in 7,6 Sekunden, der Touring benötigt 7,8 Sekunden. Als Höchstgeschwindigkeit werden von der Limousine 237 km/h, vom Touring 232 km/h erreicht. Der Durchschnittsverbrauch nach EU-Norm beträgt 6,2 Liter (Limousine) beziehungsweise 6,4 Liter (Touring).

Als Einstiegsmotorisierung steht jetzt auch bei den Dieselvarianten ein neu entwickelter 2,0 Liter großer Vierzylinder zur Auswahl. Das neue Leichtbauaggregat mit Turbolader und Common-Rail-Einspritzung der dritten Generation leistet 130 kW/177 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 350 Newtonmetern. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorgängermotor um 10 kW und 10 Nm. Die Limousine beschleunigt in 8,3 Sekunden, der Touring in 8,5 Sekunden auf 100 km/h, die Spitzengeschwindigkeit beträgt 231 beziehungsweise 224 km/h. Zum neuen Maßstab seines Segments bezüglich Wirtschaftlichkeit und Emissionsverhalten wird der BMW 520d aufgrund seines durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs von 5,1 Liter (Touring: 5,3 Liter) je 100 Kilometer. Konkurrenzlos niedrig fallen auch die CO₂-Werte mit 136 Gramm je Kilometer für die Limousine und 140 Gramm für den Touring aus.

Auf Wunsch: Sechsgang-Automatikgetriebe und Sportautomatik.

Für alle Modellvarianten der BMW 5er Reihe steht – als Option und alternativ zur serienmäßigen Sechsgang-Handschaltung – ein Sechsgang-Automatikgetriebe zur Verfügung. Beim BMW 535d ist es serienmäßig an Bord. Mit kurzen Reaktions- und Schaltzeiten trägt es zum sportlichen Fahrerlebnis im BMW 5er bei. Darüber hinaus leistet das neue Automatikgetriebe einen erheblichen Beitrag zur Steigerung der Effizienz. Aufgrund der direkten Motoranbindung und der präzisen Steuerung der Fahrstufenwahl weisen die Automatik-Versionen der drei leistungstärksten Benzinmotor-Modelle der BMW 5er Reihe günstigere Verbrauchswerte auf als die entsprechenden Modelle mit Handschaltgetriebe.

Die Bedienung des Automatikgetriebes erfolgt über einen elektronischen Gangwahlschalter. Sein Schaltschema entspricht der üblichen Anordnung. Dabei fährt der neue Wahlschalter nach der Betätigung in seine Ausgangsposition zurück. Die Steuerung des Getriebes wird nicht mechanisch, sondern über elektrische Signale vorgenommen.

Als zusätzliche Alternative zur Handschaltung steht für die Modelle BMW 550i, BMW 530i, BMW 535d und BMW 530d das Sechsgang-Sportautomatikgetriebe zur Wahl. Die Sportautomatik bietet den bei der neuen Generation

von Automatikgetrieben typischen Fahrkomfort, ermöglicht darüber hinaus aber eine noch sportlichere Form der Gangwahl im manuellen Modus. Dabei bestimmt der Fahrer die Fahrstufen sequenziell entweder mit dem exklusiv für diese Getriebevariante entworfenen Gangwahlhebel oder aber mit Schaltwippen am Lenkrad.

Exterieurdesign: Sportlicher Charakter mit neuer Eleganz.

Gezielte Designimpulse sorgen dafür, dass sowohl bei der BMW 5er Limousine als auch beim BMW 5er Touring der sportliche Charakter und die hochwertige Eleganz noch harmonischer im Einklang stehen. Die charakteristisch geformten Scheinwerfereinheiten sind in neuer Klarglasoptik ausgeführt. Transparente Lamellenverblendungen kaschieren die Blinkleuchten, Chromeinfassungen unterstreichen den technisch hochwertigen Charakter der Rundscheinwerfer. Zum stimmigen und sympathischen Gesamteindruck der Frontpartie trägt auch der Lufteinlass bei, dessen seitlicher Aufwärtsschwung mit der Scheinwerferkontur korrespondiert. Eine mittig angeordnete horizontale Zierleiste betont darüber hinaus die breite Spur des Fahrzeugs.

Eine zusätzliche Lichtkante für den Schweller lässt die Karosserie der Limousine und auch des Touring in der Seitenansicht noch gestreckter erscheinen. Am Heck unterstreicht die Dominanz horizontaler Linien das kraftvolle Erscheinungsbild. Die Rückleuchten sind – analog zu den Frontscheinwerfern – ebenfalls in einer neuen, hochwertigen Klarglasoptik gehalten und weisen nun LED-Blinkleuchten auf.

Hochwertiger Stil im Innenraum.

Maximaler Bedienkomfort, modernes Design und hochwertige Materialien für die Oberflächen verhelfen dem Innenraum der BMW 5er Reihe zu einer Qualität, die auf Anhieb zu sehen, aber auch zu spüren ist und die darüber hinaus bei Fahrer und Mitreisenden für dauerhaftes Wohlbefinden sorgt. Das edle Perlglanzchrom-Design und die grifffreundliche Gummierung der Bedienelemente sowie die komfortabel gepolsterten Armauflagen für die Türverkleidungen und die Mittelkonsole bestimmen das niveauvolle Ambiente. Eine Vielzahl von Ablagemöglichkeiten sorgen für hohe Funktionalität. Ein stilvolles Gestaltungsmerkmal sind die zweifarbigen Türverkleidungen. Mit schwarzen Türbrüstungen und einem unteren Verkleidungselement in der jeweiligen Innenraumweltfarbe sowie mit den elegant geschwungenen Interieurleisten werden Optik und Materialauswahl der Armaturentafel aufgegriffen.

Über den auf der Mittelkonsole positionierten Controller und das zentrale Control Display des Bediensystems iDrive werden die Funktionen Klimatisierung, Navigation, Entertainment und Kommunikation gesteuert.

Neben der optimierten Menüführung und einer verfeinerten Grafik sorgen die Favoritentasten für eine intuitive Bedienung. Die acht frei belegbaren Tasten erlauben einen besonders raschen Zugriff auf wichtige Funktionen. Mit einem einzigen Tastendruck können beispielsweise ein gespeichertes Navigationsziel, eine häufig gewählte Telefonnummer oder ein bevorzugter Radiosender aufgerufen werden.

Einzigtiger Fahrkomfort dank Aktivlenkung.

Mit der serienmäßigen Servotronic wird die Stärke der Lenkunterstützung in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit geregelt. Als einziges Fahrzeug seines Segments kann der BMW 5er optional mit einer Aktivlenkung ausgestattet werden, die den Lenkwinkel in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit variiert. Bei geringerem Tempo wird mit jeweils gleicher Lenkradbewegung ein größerer Lenkeinschlag bewirkt als bei höherem Tempo. Dadurch kann der Fahrer mit geringerem Kraft- und auch Lenkaufwand rangieren, während bei schneller Fahrt das präzise Einhalten der Spur erleichtert wird.

Die Wirksamkeit der Hochleistungs-Faustsattelbremsen mit innenbelüfteten Bremsscheiben wird bei den Modellen der BMW 5er Reihe elektrohydraulisch gesteuert. Der Bremsdruck wird damit an allen vier Rädern individuell geregelt. Bemerkt die Steuerungselektronik der elektrohydraulischen Bremse, dass der Fahrer eine Vollbremsung anstrebt, so wird ein extrem schneller Druckaufbau erzielt. Der Bremsvorgang wird komfortabler, die Fahrsicherheit wird durch verkürzte Bremswege erhöht. Serienmäßig ist der BMW 5er mit einer kontinuierlichen Verschleißanzeige ausgestattet, die jederzeit Auskunft über den Zustand der Bremsbeläge liefert.

Fahrstabilitätsregelung DSC mit neuen Funktionen.

Zur Effektivität der Bremsanlage tragen auch die innovativen Zusatzfunktionen der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) bei. Primär wirkt DSC mit dem Abbremsen einzelner Räder oder einem Eingriff in die Motorsteuerung der Tendenz zum Über- oder Untersteuern in Kurven entgegen. Außerdem umfasst das System die ABS-Bremsregelung, die Automatische Stabilitäts Control (ASC), einen Bremsassistenten und die Kurvenbremshilfe CBC (Cornering Brake Control). Zusätzlich bietet das DSC System der neuen BMW 5er Reihe einen Fading-Ausgleich und einen Anfahrassistenten. Regelmäßiges Trockenbremsen stellt die optimale Verzögerungskraft bei Nässe sicher. Mit dem Voranlegen der Beläge wird bei besonderem Verzögerungsbedarf die Bremsbereitschaft erhöht.

Noch präziser: Allradsystem BMW xDrive für die BMW 5er Reihe.

Ein ganz besonderes Traktionserlebnis bietet das alternativ zum Standardantrieb verfügbare intelligente Allradsystem BMW xDrive. Die permanente und variable Kraftverteilung verhilft den Modellen BMW 530xi, BMW 525xi, BMW 530xd und BMW 525xd nicht nur auf schwierigem Untergrund zu überlegenen Fahreigenschaften. Es verteilt die Motorleistung über eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung variabel auf alle vier Räder und unterstützt damit auch die fahrdynamischen Qualitäten der Limousine und des Touring. Für eine noch präzisere Steuerung wurden die Rechereinheiten des DSC und des xDrive in neuartiger Form miteinander vernetzt. Das enge Zusammenwirken von DSC und xDrive ermöglicht außerdem einen dosierten Bremseneingriff einschließlich Drehmomentausgleich, mit dem auf glattem Untergrund sowie bei besonders dynamischer Kurvenfahrt einer Tendenz zum Untersteuern bereits im Ansatz wirkungsvoll entgegengewirkt wird. Sobald die Vorderräder übermäßig stark nach außen drängen, wird das kurveninnere Hinterrad gezielt über die Steuerung des DSC abgebremst. Der dabei bewirkte Vortriebsverlust wird zugleich durch eine Erhöhung der Antriebsleistung kompensiert. So lassen sich Kurven auch auf rutschiger Fahrbahn noch präziser umrunden.

Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion.

Als Option ist für die BMW 5er Reihe eine Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion verfügbar. Sie wird aktiviert, um eine vom Fahrer bestimmte Wunschgeschwindigkeit – mindestens 30 km/h – unabhängig vom Streckenprofil zu halten. Je nach Bedarf wird selbsttätig entweder die Antriebsleistung erhöht oder für eine Temporeduzierung gesorgt. Im Gegensatz zur konventionellen Tempomat-Funktion kann das neue System die Geschwindigkeit nicht allein über das Schleppmoment des Motors und per Getrieberückschaltung bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe, sondern zusätzlich auch über einen Bremseneinsatz vermindern. Damit ist auch bei längerer Bergabfahrt oder im Hängerbetrieb für konstantes Tempo gesorgt. Außerdem kann das System die Geschwindigkeit in Kurven reduzieren, wenn der fahrdynamische Zustand dies erfordert.

Aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion.

Noch umfassender wird der Fahrer von der Aktiven Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion entlastet. Das innovative System, das bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe als Option verfügbar ist, umfasst zusätzlich eine automatische Abstandsregelung. Sie ermöglicht komfortables Dahingleiten im fließenden Autobahn- oder Landstraßenverkehr und sorgt auch bei stockendem Verkehr mit minimaler Geschwindigkeit für einen jederzeit situationsgerechten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug.

Das System nutzt Radarsensoren der neuesten Generation mit einem vergrößerten Sichtfeld. Der Fahrer kann zwischen vier Abstandsstufen wählen. Wird der von ihm eingestellte Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug unterschritten, passt das System die Geschwindigkeit durch Eingriffe in die Antriebssteuerung und den Aufbau von Bremsdruck an die Verkehrsverhältnisse an. Sobald die Fahrspur frei ist, wird das Tempo wieder an die eingegebene Wunschgeschwindigkeit angepasst. Auch eine verkehrsbedingte Reduzierung der Geschwindigkeit bis zum Stillstand wird vom System selbsttätig ausgeführt. In diesem Fall wird das Fahrzeug zum Stillstand gebracht und gehalten. Die maximale Verzögerung, die von der Aktiven Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion eingesteuert wird, beträgt bis zu 4 m/s². Sollte ein Eingreifen des Fahrers erforderlich sein, weil das vorausfahrende Fahrzeug extrem stark verzögert, wird er durch optische und akustische Signale dazu aufgefordert.

Immer auf klarem Kurs: Spurverlassenswarnung.

Zur Unterstützung der Fahreraufmerksamkeit kommt in den Modellen der BMW 5er Reihe ein in seiner Funktionsweise einzigartiges Assistenzsystem zum Einsatz, das dazu beiträgt, ein unbeabsichtigtes Verlassen der Fahrspur zu verhindern. Das als Spurverlassenswarnung bezeichnete System identifiziert Kursabweichungen und signalisiert diese dem Fahrer dezent aber spürbar an der für sein Lenkverhalten wichtigsten Stelle – dem Lenkrad. Das System für die Spurverlassenswarnung besteht aus einer im Bereich des Innenspiegels an der Frontscheibe installierten Kamera, einem Steuergerät für den Datenabgleich und einen Signalgeber.

Head-Up-Display und Fahrerunterstützung bei schlechter Sicht.

Als einziges Fahrzeug seines Segments kann der BMW 5er mit einem Head-Up-Display ausgestattet werden. Bei Aktivierung dieser Funktion werden die für das Fahren besonders relevanten Anzeigen auf die Frontscheibe projiziert. So erscheinen beispielsweise Informationen über die Geschwindigkeit oder Navigationsangaben im direkten Sichtfeld des Fahrers.

In Kombination mit den optionalen Xenon-Scheinwerfern verfügt der BMW 5er über eine Tagfahrlicht-Funktion, die über die Coronaringe der Doppelrundscheinwerfer realisiert wird. Darüber hinaus ist für den BMW 5er optional das adaptive Kurvenlicht verfügbar. Es garantiert eine dem Kurvenverlauf entsprechende Ausleuchtung der Fahrbahn. Die Schwenkrichtung der Scheinwerfer orientiert sich dabei jeweils am Lenkeinschlag, an der Gierrate und an der Geschwindigkeit des Fahrzeugs. Hinzu kommt die Funktion des Abbiegelichts, das bei Geschwindigkeiten von weniger als 40 km/h die Leuchtrichtung anpasst.

Darüber hinaus wird die Sicht durch die neue variable Lichtverteilung auch auf gerader Strecke optimiert. Die innovative Steuerung, die wie das Abbiege-licht Bestandteil der Sonderausstattung adaptives Kurvenlicht ist, bewirkt in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit automatisch eine Vergrößerung des Sichtfeldes durch eine gezielte Erweiterung des Lichtkegels. So wird etwa im Stadtlichtmodus bei Geschwindigkeiten unterhalb von 50 km/h mit einer breiteren Lichtverteilung das Erkennen von Objekten im linken Fahrbahnbereich erleichtert. Im Autobahnlicht-Modus wird das Sichtfeld durch eine höhere Reichweite des Lichtkegels und eine intensivere Ausleuchtung im linken Bereich erweitert. Sobald der Fahrer zusätzlich die Nebelscheinwerfer aktiviert, bewirkt die variable Lichtverteilung im Geschwindigkeitsbereich bis 70 km/h eine breitere Lichtverteilung und eine Aufhellung des Nahbereichs. Bei höherem Tempo wird zusätzlich zur breiteren Lichtverteilung auch die Reichweite erhöht.

Optional kann der neue BMW 5er als einziges Fahrzeug seines Segments darüber hinaus mit einem Fernlichtassistenten ausgestattet werden. Das System schaltet das Fernlicht automatisch aus, sobald Gegenverkehr in Sicht ist, die Distanz zu einem vorausfahrenden Fahrzeug einen festgelegten Wert unterschreitet oder die Strecke – wie etwa innerhalb geschlossener Ortschaften – ausreichend beleuchtet ist.

Ein noch höheres Maß an Sicherheit bei Nachtfahrten gewährleistet das optional verfügbare System BMW Night Vision. Kernstück dieses im Segment der BMW 5er Reihe einzigartigen Systems ist eine Wärmebildkamera, die Menschen, Tiere und Objekte auf und am Rande der Straße bereits in einer Entfernung von 300 Metern erfasst und ein kontrastreiches Bild auf dem auch vom Navigationssystem genutzten zentralen Control Display darstellt.

Audio- und Navigationssysteme der Spitzenklasse.

Mit hochwertigen Audiosystemen und Telematik-Funktionen lassen sich Reisekomfort und Fahrgenuss im neuen BMW 5er noch weiter steigern. Außergewöhnlichen Klanggenuss garantiert vor allem das neu entwickelte BMW Individual High End Audiosystem. Herzstück des Systems ist die zukunftsweisende Dirac Live Signalverarbeitung. Der digitale 9-Kanal-Verstärker mit Digital Signal Processing (DSP) erzeugt eine maximale Ausgangsleistung von 825 Watt. Eine zusätzliche Anschlussmöglichkeit für externe Audioquellen bietet die serienmäßige AUX-In-Buchse. Optional ist darüber hinaus eine USB-Audio-Schnittstelle verfügbar. Sämtliche Modelle des Apple iPod sowie andere externe Audioquellen können so vollständig in das Audiosystem

des BMW 5er integriert werden. Auch für das Apple iPhone steht eine vollintegrierte Einbindung aller Kommunikations- und Entertainmentfunktionen zur Verfügung, die eine Bedienung über das iDrive System ermöglicht.

Als besonderes Komfort-Highlight steht für die BMW 5er Limousine und den BMW 5er Touring optional eine neue Generation von Navigationssystemen zur Verfügung. Eine neue Menüführung und optimierte grafische Darstellungen im Control Display steigern sowohl die Attraktivität als auch die Funktionalität der über das BMW iDrive gesteuerten Systeme.

Komfortabel, großzügig, praktisch: Der Innenraum.

Bequeme Sitze und ein komfortables Raumangebot machen sowohl die Limousine als auch das Touring Modell der BMW 5er Reihe zu einem idealen Reisefahrzeug. Einen zusätzlichen Beitrag zum Fahrgenuss leisten das auf Wunsch erhältliche elektrisch betriebene Glasschiebedach für die Limousine sowie – in einer nochmals größeren und im Segment einzigartigen Dimension – das Panorama-Glasdach für den BMW 5er Touring. Es besteht aus zwei Sonnenschutzglas-Scheiben mit einer Gesamtdurchsichtsfläche von 0,68 Quadratmetern.

Mit einem Kofferraumvolumen von 520 Litern (540 Liter bei Entfall des Notrades) bietet die Limousine großzügige Staumöglichkeiten. Der BMW 5er Touring erweist sich dank seines – mit dem Umklappen der Rückbanklehne – auf bis zu 1.650 Liter erweiterbaren Gepäckabteil als ein besonders attraktives Transport-Talent. Beide Varianten der BMW 5er Reihe können darüber hinaus als einzige Fahrzeuge im Segment mit einer vollständig elektrisch ausfahrbaren Anhängervorrichtung ausgestattet werden. Die neue Vorrichtung muss nach dem Ausfahren nicht mehr manuell arretiert werden, was die Bedienung erheblich erleichtert.

3.6 Vorstoß in eine neue Dimension: Das BMW Concept CS.

Sein ausdrucksstarkes Design fesselt den Blick, sein von stilsicherem Luxus geprägtes Interieur regt die Sinne an, und sein dynamischer Charakter weckt die Erwartung, hinter seinem Lenkrad ein unvergleichlich faszinierendes Fahrerlebnis genießen zu können. In jeder Hinsicht vermittelt die innovative Konzeptstudie BMW Concept CS Freude am Fahren in einer bislang nicht erschlossenen Dimension. Mit ihr präsentiert BMW ein viertüriges Fahrzeug, das in einer einzigartigen Kombination die Faszination eines Hochleistungssportwagens mit der Exklusivität und dem Komfort eines Gran Turismo vereint. Das BMW Concept CS tritt auf der AMI 2008 als Vorbote einer neuen Fahrzeugkategorie auf. Auf Basis dieser Konzeptstudie entwickelt BMW einen neuen Gran Turismo, der die Produktpalette des weltweit führenden Herstellers von Premium-Automobilen als wichtiger Technologieträger nach oben abrunden wird.

Innen wie außen repräsentiert das BMW Concept CS eine neue Definition von Designkultur, deren Premium-Qualität sich in einer ausdrucksstarken Gestaltung, hochwertigsten Materialien und innovativen Verarbeitungskonzepten offenbart. Im Design des BMW Concept CS zeigt sich die herausragende Kompetenz der Marke BMW bei der Entwicklung extrem sportlich ausgeprägter Fahrzeuge, die Raum für mehr als zwei Insassen bieten.

Spektakulärstes Sinnbild dieser Tradition ist der BMW M5, der bereits vor mehr als zwei Jahrzehnten ein vollkommen neues Fahrzeugsegment begründete und bis heute als Maßstab für High-Performance-Limousinen gilt. Im BMW Concept CS fließt das so generierte Know-how mit dem weltweit erworbenen Renommee als Hersteller von Premium-Fahrzeugen zusammen.

Ultimative Sportlichkeit, Komfort und Individualität.

Wie kein Viertürer zuvor bringt das BMW Concept CS in seinem Karosseriedesign maximale Sportlichkeit zum Ausdruck. Eine flache, dynamisch gestreckte Silhouette, eine lange Motorhaube und eine Linienführung, die den für sportliches Fahren optimalen Heckantrieb betont, setzen deutliche Zeichen für höchste Dynamik in einer neuen Fahrzeugkategorie. Dabei konzentrieren sich im BMW Concept CS die elementaren Werte der Marke BMW.

Überlegene Dynamik und hochwertige Eleganz werden in authentischer Form im Karosseriedesign der Studie verkörpert.

Das BMW Concept CS führt die Qualitäten eines Gran Turismo und eines Hochleistungssportwagens zusammen und hebt sie zugleich auf ein neues Niveau. Die Kultur des Gran Turismo erhält dabei eine beispiellos sportliche Note. Die von Dynamik geprägte Seitenansicht beeindruckt mit ihrer sanft ins Heck auslaufenden Dachlinie als ein moderner Gegenentwurf zum klassischen Stufenheckdesign herkömmlicher Viertürer.

Während konventionelle Limousinen in erster Linie den Fahrkomfort betonen, signalisiert das BMW Concept CS eine klare Priorität zugunsten eines aktiven Fahrerlebnisses. Eine Botschaft, die alle Insassen erreicht, denn zum großzügigen Raumeindruck des Viertürers gesellt sich eine sportlich tiefe Sitzposition, die nicht nur Fahrer und Beifahrer, sondern auch den Mitreisenden auf den beiden Einzelsitzen im Fond geboten wird.

Skulpturale Formgebung mit einzigartig flacher Silhouette.

Die dynamisch gestreckte Silhouette weist auf eine Vielzahl von Eigenschaften hin, die den Charakter eines besonders sportlichen Fahrzeugs ausmachen. Auf der Fahrzeuggesamtlänge von 5,10 Metern dominieren dynamisch fließende Linien. Von der prägnant nach vorne gerichteten BMW Niere wandert der Blick zur flachen und langen Motorhaube, um dann dem rasanten Schwung der Seiten- oder auch der Dachlinie zum betont kurz gefassten und mit einer klaren Luftabrissskante versehenen Heck zu folgen. Hervorragende aerodynamische Werte lassen sich aus ihr ebenso ableiten wie ein für agiles Fahrverhalten förderlicher tief liegender Schwerpunkt.

Mit einer Karosseriehöhe von nur 1,36 Metern, dem besonders langen Radstand und den kurzen Karosserieüberhängen erzeugt das BMW Concept CS den Eindruck maximaler Sportlichkeit. Darüber hinaus streckt die sanft ins Heck auslaufende Dachlinie zusätzlich die Fahrzeugproportionen. Zur Betonung des für dynamische Kraftübertragung optimalen Heckantriebs trägt auch die Neuinterpretation der Sickelinie in der Seitenansicht bei. Vom Ansatz der A-Säule reicht sie in einer sanften Aufwärtsbewegung bis über die vordere Tür hinaus, um unterhalb des hinteren Seitenfensters auszulaufen. Sie entspringt im unteren Bereich der Fondtür erneut und verläuft zunächst in einem kraftvollen Bogen parallel zum Radausschnitt. Von dort wird sie dann in gerader und ebenfalls leicht ansteigender Linie bis ins Heck fortgeführt.

In den groß dimensionierten Radhäusern finden 21 Zoll große Räder Platz. Diese Proportionen liefern einen klaren Hinweis auf Sportlichkeit, äußerste Präzision im Lenkverhalten und höchste Spurstabilität.

Optisch reizvolle Seitenansicht.

Die skulpturale Formensprache, die das Karosseriedesign des BMW Concept CS auszeichnet, ermöglicht ein einzigartiges Wechselspiel zwischen konkav und konvex gewölbten Flächen. Auf diese Weise wird Licht zielgerichtet reflektiert und gelenkt. So fügen sich beispielsweise auch die Außenspiegel des Fahrzeugs harmonisch in die Seitenansicht ein, weil ihre Form die gesamte Linienführung aufnimmt. Noch dezenter werden die Türöffner in die Flanken integriert. In einem Chromband in Höhe der Sickelinie angeordnet, fahren sie erst bei Bedarf sensorgesteuert aus.

Für einen vollkommen neuen Effekt in der Seitenansicht sorgt beim BMW Concept CS die sanft nach hinten abfallende Dachlinie. Sie erhält durch die prägnante Kontur der C-Säule einen zusätzlichen optischen Reiz. Der Übergang der C-Säule in die Heckpartie verläuft flacher als der Ansatz der steiler stehenden Heckscheibe. Daraus entsteht ein je nach Blickwinkel variierender und damit äußerst facettenreicher Ausdruck der klassischen Stufenheckkontur. Darüber hinaus wurde am Fuß der C-Säule eine weiterentwickelte Ausprägung des traditionellen, als Hofmeisterknick bekannten Gegenschwungs verwirklicht. Bereits am Ansatz der C-Säule zur Dachlinie entsteht außerdem oberhalb der Seitenfenster eine leichte und überaus reizvolle Lichtkante.

Markentypisches Frontdesign konsequent weiterentwickelt.

Ein besonders markantes Beispiel für die konsequente Weiterentwicklung der BMW Formensprache ist das Frontdesign des BMW Concept CS. Als Erkennungsmerkmal der Marke, das längst zu einer Ikone des Karosseriedesigns gereift ist, tritt dort die BMW Niere des Kühlergrills besonders großformatig und ausdrucksstark in Erscheinung. Sie verdeutlicht den Luftbedarf des Motors. Die Niere ist nicht nur zentrales, sondern auch dominierendes Element der Frontgestaltung. Aufgrund ihrer Dimension und der leicht nach vorn geneigten Stellung weckt sie Assoziationen zu klassischen BMW Sportwagen.

Dieser Akzent gewinnt durch funktionale Gegebenheiten zusätzliche Bedeutung. Die primäre Luftzufuhr erfolgt einzig über die BMW Niere. Die beiden Aussparungen in den vorderen Seitenwänden unterstützen die Kühlung der Bremsanlage. Und da eine Antriebseinheit, die dem dynamischen Charakter des BMW Concept CS entspricht, auf intensive Kühlluftzufuhr angewiesen sein dürfte, lässt sich die Notwendigkeit einer großformatigen Niere auf Anhieb nachvollziehen.

Auch die für BMW Fahrzeuge typische Kontur der Motorhaube hat sich gemäß dem Leitmotiv „Form follows function“ zu einem Erkennungszeichen entwickelt, das direkt auf technische Erfordernisse zurückzuführen ist. Beim BMW Concept CS wölbt sich der Powerdome besonders kraftvoll und großflächig über der Antriebseinheit.

Innovative Scheinwerfertechnik.

Flankiert wird die Motorhaube von bündig eingefassten Scheinwerfereinheiten, die flach auf den Seitenwänden platziert sind. In ihrem Inneren kommt beim BMW Concept CS eine innovative Technologie zur Lichterzeugung zum Einsatz. Neuartige LED-Rückprojektionsleuchten bündeln ihr Licht auf eine Reflexionsfläche, von wo es gleichmäßig und überaus gezielt auf die Fahrbahn übertragen wird. Auf diese Weise entsteht ein homogen ausgeleuchtetes Sichtfeld ohne jegliche Blendwirkung, da der direkte Blick auf die Projektoren entfällt.

Aerodynamisch optimaler Heckabschluss.

Der im Vergleich zur Heckscheibenlage deutlich flachere Verlauf der C-Säulen ist ein weiterer Baustein für fließende Übergänge zwischen den einzelnen Karosseriebereichen. In der Seitenansicht wirkt die Linienführung coupéartig leicht, doch schon eine geringe Veränderung des Blickwinkels genügt, um die Anmutung eines klassischen Viertürers wahrzunehmen. Aufgrund des kurzen hinteren Karosserieüberhangs lässt sich die Größe des separaten Gepäckraums zunächst nur erahnen. Stattdessen dominieren Designmerkmale, die sowohl die breite Spur als auch den aerodynamisch optimierten Heckabschluss unterstreichen.

Ein weiteres Novum in der Gestaltung eines Viertürers ist die auf Fondhöhe leicht eingezogene Mittelbahn der Dachlinie des BMW Concept CS. Die nur aus der Heckansicht erkennbare, dann aber außergewöhnlich markante Kontur optimiert die Luftströmung im Dachbereich. Der aerodynamische Aspekt unterstreicht den sportlichen Gesamteindruck des Fahrzeugs und ist zugleich ein weiteres Merkmal für die skulpturale Formgebung des BMW Concept CS.

Im unteren Bereich des Hecks fällt auf, dass die beiden Endrohrblenden in die Heckschürze eingefasst sind. Das Nachtdesign des BMW Concept CS wird von schmalen Heckleuchten geprägt, die ein homogenes, flächiges und damit auffallend harmonisches Licht abstrahlen.

Interieur: Individualität trifft Exklusivität.

Im dem von exklusiver Eleganz und Raffinesse geprägten Innenraum des BMW Concept CS findet die neuartige und eigenständige Interpretation des Fahrerlebnisses ihre Entsprechung. Die Insassen geraten mit einer vollkommen neuen Gestaltungsästhetik in Berührung. Auf den vier individuellen Sitzen entdecken sie Exklusivität der besonderen Art. Die innovative Gestaltung von Oberflächen und Bedienelementen wird durch außergewöhnlich hochwertige Materialien und eine zur Perfektion gereifte Verarbeitungsqualität ergänzt. Statt pompöser Opulenz kommt konzentrierter Luxus zum Ausdruck, der von Eleganz und beispielloser Hinwendung zum Detail geprägt ist. Die Präzision, mit der Entwicklung und Fertigung sämtlicher Komponenten vollzogen wurden, ist auf den ersten Blick erkennbar. Sie signalisiert die Bereitschaft zu absoluter Höchstleistung.

Bei der Gestaltung des Interieurs führt die innovative Technik des Layering-Designs zu einer neuartigen Verknüpfung von Funktionalität und stilvoll reduzierter Formgebung. Fugen werden zielgerichtet eingesetzt als funktionale Elemente für Belüftung und Beleuchtung. Zugleich bietet die Layering-Technik neue Möglichkeiten, die Hochwertigkeit der eingesetzten Werkstoffe und die präzise Formgebung durch eine kontrastierende Farbgebung und die Strukturierung unterschiedlicher Materialien klar zum Ausdruck zu bringen.

Die vier Einzelsportsitze sind mit integrierten, hochstellbaren Kragen-Elementen ausgestattet und erfüllen individuelle Entertainment- und Kommunikationsbedürfnisse. Im Innenraum lässt sich Qualität auf bisher unerreichtem Niveau erleben. Intensiver denn je kommen dabei die Wertigkeit der Materialien, die Liebe zum Detail und eine zur Perfektion gereifte Verarbeitungsgüte zur Geltung. Im Zusammenspiel des neuartigen Gestaltungsstils mit den exklusiven Werkstoffen und der ausdrucksstarken Farbgebung entsteht im Interieur des BMW Concept CS eine einzigartige Erfahrung von Luxus, der nicht auf schlichtem Übermaß beruht, sondern auf vollendeter Qualität.

Innovatives Layering-Design.

Im Gegensatz zum Karosseriedesign, das mit fließenden Linien, großzügigen Flächen und einem gezielten Wechsel zwischen konkav und konvex geformten Elementen vor allem das Licht auf reizvolle Weise zur Geltung bringt, agiert das Layering-Design des Interieurs mit Schattenwürfen. Überall dort, wo in der Struktur des Cockpits die Flächen nicht auf der gleichen Ebene aufeinandertreffen, entstehen Zonen, die sich dem Lichteinfall entziehen. Eben dort erwächst der Raum für eine unauffällige Anordnung von Funktionen. Die Aussparungen und Überlagerungen bieten Raum für den Einsatz von

ambienter Beleuchtung oder auch für die Platzierung von Belüftungsquellen. Ein blendfreies Innenraumlicht und dezente Schatten werben die gesamte Anmutung des Interieurs auf und vermitteln schwebende Leichtigkeit.

Weitergeführt wird die Layering-Technik in der Gestaltung der Instrumente. In den Displays der Instrumentenkombi werden Angaben unterschiedlicher Funktionsbereiche auf verschiedenen optischen Ebenen dargestellt. Dabei entsteht ein Überlagerungseffekt, der einerseits die klare Strukturierung der dargebotenen Informationen unterstützt und zum anderen den Eindruck von Dreidimensionalität erzeugt.

Das Cockpit formuliert die Einladung zum aktiven Fahren.

Die Gestaltung des Cockpits ermuntert ebenso wie die Anordnung aller Bedienelemente zum aktiven Fahren. Kennzeichnend dafür ist unter anderem die kurze Distanz zwischen Lenkrad und Schalthebel. Das Design der Sportsitze ist von Leichtigkeit geprägt, der Bezug aus feinstem Leder zeugt von sportlicher Eleganz. Auch die tiefe Sitzposition und die klare Struktur der Instrumente wecken umgehend den Wunsch, das dynamische Potenzial des Fahrzeugs auszuloten.

Ebenso wie Fahrer und Beifahrer nehmen auch die Passagiere auf den Einzelsitzen im Fond den sportlich-aktiven Fahreindruck wahr. Möglich wird dies durch eine an die vorderen Sportsitze angepasste Kontur mit perfektem Seitenhalt. Dank des Einzelsitzkonzepts entspricht die Ellenbogenfreiheit auch im Fond dem Komfortniveau auf dem Beifahrerplatz. Die Mittelkonsole reicht in einer fließenden Linie bis in den Fond. Die Konsole dient auch dort als komfortable Armauflage und bietet darüber hinaus zusätzliche Ablagemöglichkeiten. Insgesamt entsteht so auch für Passagiere in der zweiten Reihe ein völlig neuartiges Ambiente, das sich deutlich vom Stil herkömmlicher Viertürer abhebt.

Kontrastreiches Farbdesign, hochwertige Materialien.

Darüber hinaus haben die Designer auch mit der Materialauswahl und der Farbgebung unverwechselbare Akzente gesetzt. Intensive Farbkontraste erzeugen ein vitales Ambiente. Hochwertiges Leder in einem edlen Branton tritt in einen ausdrucksstarken Kontrast zu Flächen in abgetönem Weiß. Das braune, matt gegerbte Leder kommt nicht nur für die Sitze, sondern auch auf der Instrumententafel, den Brüstungen der Türverkleidungen sowie an den äußeren Rändern des Dachhimmels zum Einsatz. Im Bereich der Armauflagen sowie in den Türverkleidungen unterstützt der Farbwechsel die dynamische Linienführung, die durch die Formgebung erzeugt wird. Der Lederbezug der Armaturentafel wird in einem schmalen Band harmonisch bis in die Türverkleidungen fortgeführt.

Auf innovative Weise wird im BMW Concept CS auch der Dachhimmel nicht nur mit einer kontrastierenden Farbgebung optisch in Szene gesetzt. Die äußeren Flanken des Dachhimmels sind ebenfalls mit Leder bezogen. Ambiente Lichtbänder auf der gesamten Länge zwischen Front- und Heckscheibe unterstützen die luxuriöse Anmutung im Interieur.

Analog zum Exterieur wurden auch im Innenraum die strukturierenden Übergänge mit besonderer Sorgfalt gestaltet. So reicht der Lederbezug der Mittelkonsole und des Türeinstiegs weit in den Fußbereich hinein.

In der Armaturentafel wird darüber hinaus ein neu entwickeltes Metallgewebe eingesetzt, das sich eng an die Flächen schmiegt. Das sowohl in seiner Struktur als auch in seiner kühlen Farbgebung und Haptik besonders reizvolle Material umgibt unter anderem die Rundinstrumente im Cockpit. Ebenfalls ein absolutes Novum ist die Verwendung des Hightech-Werkstoffs Keramik bei der Fertigung von Bedienelementen. Als Symbol für Solidität und Hochwertigkeit ist der Controller des Bediensystems iDrive aus Keramik hergestellt.

Unnachahmlich und typisch BMW: Das BMW Concept CS.

Das einzigartige Flair, das den Fahrer und seine Mitreisenden im Innenraum des BMW Concept CS empfängt, ist ebenso Ausdruck einer neuen Designkultur wie das charakteristische Karosseriedesign. Außen wie innen vermittelt das BMW Concept CS daher dieselbe Botschaft: Das Fahrerlebnis in einem Gran Turismo erhält eine vollkommen neue Ausprägung. Folglich zeichnet BMW mit der Präsentation der Studie nicht nur den Weg in ein bisher noch nicht erschlossenes Fahrzeugsegment vor, sondern legt zugleich den Grundstein für eine ganz neue Automobilkategorie. Der viertürige Gran Turismo des Luxussegments ermöglicht den Vorstoß in eine neue Dimension des Fahrens.

Insgesamt resultiert die Wirkung des sportlichen Viertürers nicht aus punktuellen Highlights, sondern aus einer Gesamterscheinung, die dem Charakter des Fahrzeugs authentisch entspricht und die für BMW prägenden Werte Innovationskraft, Sportlichkeit, Ästhetik, Offenheit und Qualitätsbewusstsein überzeugend widerspiegelt. Das dynamische Potenzial äußert sich in den Proportionen ebenso wie in der Linienführung, die sowohl Kraft als auch Vorwärtsdrang signalisiert. Eine besonders hochwertige Eleganz gewinnt die Studie nicht zuletzt aus der Sorgfalt, mit der die innovative Designkultur umgesetzt wird.

3.7 Dynamik, Komfort und Individualität nach Maß: BMW Performance und weiteres Original BMW Zubehör im Jahr 2008.

Innovativ, hochwertig, sicher – das Original BMW Zubehör entspricht unter allen Gesichtspunkten den hohen Standards, die von den Fahrzeugen der Marke gesetzt werden. Das umfangreiche und attraktive Angebot ermöglicht es jedem BMW Fahrer, sein Fahrzeug über die Serienausstattung und die ab Werk lieferbaren Optionen hinaus seinen persönlichen Erfordernissen und seinem individuellen Stil entsprechend aufzuwerten. Das Original BMW Zubehör Programm umfasst dazu eine Vielzahl von Optionen, die vor allem der Fahrdynamik, der Praktikabilität und dem Komfort dienen – von besonders exklusiven Leichtmetallrädern, über modellspezifisch entwickelte Transportsysteme und Kindersitze bis hin zu hochwertigen Entertainmentsystemen.

Als Deutschland-Premiere wird auf der Auto Mobil International 2008 in Leipzig die neue Zubehörlinie BMW Performance präsentiert. Die in dieser Produktlinie enthaltenen Nachrüstooptionen entsprechen in Design und Qualität den hohen Entwicklungs- und Fertigungsstandards von BMW und tragen dazu bei, den sportlichen Charakter des jeweiligen Modells noch intensiver zu betonen. Darüber hinaus zeigt BMW in Leipzig eine Fülle von innovativen Zubehöroptionen, die bereits kurz nach Markteinführung der aktuellen Modellneuheiten BMW X6 und BMW 1er Cabrio verfügbar sein werden.

Europa-Premiere in Genf: BMW Performance.

Für BMW Fahrer mit besonderer Passion für Dynamik und sportliche Individualisierung bieten sich neue Möglichkeiten, ihren persönlichen Stil zum Ausdruck und die Leistung ihres Fahrzeugs noch effektiver auf die Straße zu bringen. Als Erweiterung des Original BMW Zubehör Programms umfasst das neue Produktangebot BMW Performance eine Vielzahl von Komponenten, die das sportliche Fahrerlebnis steigern. Zur Einführung von BMW Performance werden speziell für die Modelle der BMW 3er und BMW 1er Reihe entwickelte Nachrüst-Optionen aus den Produktbereichen Fahrwerk, Antrieb, Aerodynamik und Cockpit angeboten. Sie wurden speziell für das jeweilige Modell entwickelt, entsprechen in Technik und Design dem markentypischen Stil und erfüllen uneingeschränkt die herausragenden BMW Standards hinsichtlich Qualität und Sicherheit. Alle BMW Performance Produkte unterliegen daher auch den Gewährleistungsbestimmungen von BMW. Vertrieb und Einbau erfolgen über die BMW Händler und Service Partner sowie über die BMW Niederlassungen.

Überlegene Fahrdynamik gehört zur Serienausstattung jedes BMW. Die Komponenten der Linie BMW Performance bringen dies noch intensiver zur Geltung. Mit den Produkten der neuen Zubehörlinie lassen sich die BMW Markenwerte Dynamik, Sportlichkeit und Innovation in einer vom Kunden individuell bestimmbaren Form und Ausprägung betonen. Ihre hochwertige technische Ausführung und das authentische BMW Design machen die seit jeher mit Sportlichkeit verbundene Tradition der Marke auf der Straße erlebbar. Alle BMW Performance Komponenten sind auch einzeln verfügbar. Jeder Fahrer eines BMW gewinnt dadurch die Möglichkeit, mit ausgewählten Nachrüst-Optionen klare sportliche Akzente in den für ihn besonders relevanten Bereichen zu setzen. Darüber hinaus fügen sich sämtliche BMW Performance Produkte aufgrund ihrer einheitlichen Ausrichtung auf ein begeisternd sportliches Fahrerlebnis zu einem harmonisch aufeinander abgestimmten Gesamtpaket zusammen.

Aerodynamik und Gewicht: Optimierung nach Maß.

Das BMW Performance Aerodynamik Kit sorgt für eine Optimierung der fahrdynamischen Eigenschaften und garantiert zudem einen wirkungsvollen Auftritt im Alltagsverkehr. Zum BMW Performance Aerodynamik Kit für alle Modelle der BMW 1er Reihe gehören eine markante Frontschürze mit einer ausdrucksstarken, integrierten Einfassung der BMW Niere in schwarzer Hochglanz-Optik und dynamisch konturierte Seitenschweller.

Darüber hinaus ist zur Steigerung der Aerodynamik modellspezifisches Zubehör aus Carbonfaser erhältlich. Angeboten werden Carbon Außen-spiegelkappen für alle Modelle der BMW 1er Reihe, der BMW Performance Carbon Heckspoiler für alle Modelle der BMW 1er Reihe sowie für die BMW 3er Limousine und der BMW Performance Carbon Diffusor für alle BMW 1er sowie für alle BMW 3er.

Fahrwerkstechnik für sportliches und souveränes Handling.

Das Streben nach zusätzlicher Dynamik stand auch bei der Entwicklung der BMW Performance Komponenten für das Fahrwerk im Mittelpunkt. In diesem Produktbereich stehen die BMW Performance Sportbremsanlage, das BMW Performance Fahrwerk, eine aus Carbonfaser gefertigte BMW Performance Federbeindomstrebe sowie ein attraktives Doppelspeichen-Leichtbaurad zur Auswahl. Zum Umfang der BMW Performance Sportbremsanlage gehören besonders großzügig dimensionierte, belüftete Bremsscheiben, die an den Vorderrädern perforiert und mit Schlitzen versehen sind. Die 6-Kolben-Festsattelbremsen an der Vorderachse sind in leuchtendem BMW Performance Gelb gehalten. Außerdem tragen sie den Schriftzug

„BMW Performance“. Diese Aufschrift findet sich auch auf der Domstrebe, deren Platzierung im Motorraum für eine zusätzliche Steigerung der Karosseriesteifigkeit sorgt.

Eine weitere Neuentwicklung stellt das BMW Performance Fahrwerk dar. Aufgrund seiner besonders sportlichen Abstimmung gewährleistet es ein verbessertes Handling und optimale Performance bei sehr sportlicher Fahrweise. Dabei bleibt ein hohes Maß an Komfort im Alltagsverkehr erhalten. Der Einsatz des BMW Performance Fahrwerks bewirkt eine Tieferlegung des Fahrzeugs und bietet damit auch bei sportlichsten Fahrmanövern exzellente Bodenhaftung. Die Schraubenfedern setzen durch ihre Gestaltung in sportivem BMW Performance Gelb auch optische Akzente. Das BMW Performance Doppelspeichen Leichtmetallrad unterstreicht mit seinem exklusiven Design den sportlichen Charakter des Fahrzeugs und fördert die Agilität durch sein besonders geringes Gewicht. Je nach Modell ist es in den Größen 18 beziehungsweise 19 Zoll erhältlich.

Antrieb: Optimierte Luftführung und prägnante Endrohre.

Zu einer leistungsfördernden Luftzufuhr verhilft das neue BMW Performance Lufteinlasssystem den Reihensechszylinder-Benzinmotoren der entsprechenden Modelle der BMW 1er und BMW 3er Reihe. Basierend auf der Standardausführung wurden der Filtereinsatz und die interne Luftführung modifiziert. Dies gewährleistet einen verbesserten Luftstrom bei geringerem Spielraum für einen Druckabfall. Außerdem sorgt das System für ein besonders sportlich geprägtes Sounderlebnis im Fahrzeuginneren. Die durch das BMW Performance Lufteinlasssystem bewirkte Optimierung der Leistungsentfaltung wirkt sich auch auf die Effizienz des Motors positiv aus.

Für die akustische Untermalung der höheren Durchzugskraft ist das BMW Performance Schalldämpfersystem zuständig. Ohne den Langstreckenkomfort des Fahrzeugs zu beeinträchtigen, verleiht das System der Motorakustik eine dezente, aber vernehmbar sportlich geprägte Charakteristik. Die Doppelendrohre aus verchromtem Edelstahl heben den Hochtechnologie-Status des Fahrzeugs auch optisch hervor. Das korrosionsresistente Material zeichnet sich zudem durch besondere Langlebigkeit aus.

Interieur im Stil eines Sportwagens.

Wer die Dynamik seines BMW besonders intensiv genießen will, kann mit den BMW Performance Produkten für das Interieur ein Ambiente im Stil eines Sportwagens erzeugen. Vor allem der Fahrerarbeitsplatz eines BMW 1er oder BMW 3er wird so zum Aktionsfeld für ambitionierte Sportler. Perfekten Halt bieten ihm dabei die schalenförmigen BMW Performance Sportsitze im Motorsportdesign. Auch an den Seiten sind sie ergonomisch dem Körper

angepasst. Neben ihrem spürbaren Sitzkomfort beeindrucken die mit schwarzem Alcantara bezogenen BMW Performance Sportsitze durch ihr edles, schlankes Design. Unterhalb der integrierten Kopfstützen befinden sich jeweils zwei Öffnungen, die mit ferricgrey lackierten Kunststoffblenden verziert sind. Die Seitenairbags sind ebenfalls in die Sitze integriert. Die BMW Performance Sportsitze sind als Fahrer- und Beifahrersitz für den 5-Türer, den 3-Türer und das Coupé der BMW 1er Reihe sowie für die BMW 3er Limousine, den BMW 3er Touring und das BMW 3er Coupé erhältlich.

Neben optischen Glanzpunkten setzt der BMW Performance Handschalthebel auch Akzente bei der Unterstützung möglichst dynamischer Schaltvorgänge. Das ergonomisch optimierte Design des Schaltknaufs aus Chrom und schwarzem Alcantara erleichtert die präzise Handhabung, darüber hinaus reduziert der spezielle Ganghebel die Schaltwege um rund 25 Prozent im Vergleich zur Serienausführung.

Als Ergänzung dazu wurde für das neue BMW Performance Angebot das Konzept für ein innovatives Multifunktions-Sportlenkrad entwickelt. Dank seiner Einfassung in Alcantara und Leder liegt dieses Lenkrad besonders angenehm und sicher in der Hand. Im oberen Bereich des Lenkradkranzes ist ein LED-Display zur Darstellung verschiedener technischer Daten wie Öl- und Wassertemperatur, Quer- und Längsbeschleunigung sowie Schaltpunkt- und Zeitanzeige integriert. Das Aufrufen der unterschiedlichen Informationen erfolgt über die Multifunktionstasten des Lenkrads.

Mit Dekorleisten im Carbon Design für die Mittelkonsole, die Armaturentafel sowie die Verkleidungen der vorderen und hinteren Türen beziehungsweise des seitlichen Fondbereichs kann der hochwertige und sportliche Stil im Interieur noch stärker unterstrichen werden. Auch die Pedale und die Fußablage aus Aluminium, die ebenfalls Bestandteil des BMW Performance Programms sind, übertragen durch ihr Design und ihre Funktionalität die Qualitäten eines Rennfahrzeugs in den Alltagsverkehr.

Die Attraktivität der neuen Produktlinie wird auf der Leipziger AMI am Beispiel eines BMW 135i Coupé demonstriert. Das dort gezeigte Fahrzeug ist mit dem BMW Performance Aerodynamik Kit einschließlich der für das BMW 1er Coupé zur Verfügung stehenden Carbon-Elemente sowie mit Dekorstreifen und der schwarz hochglänzenden Einfassung für die BMW Niere ausgestattet. Es steht auf 18 Zoll großen BMW Performance Leichtmetallrädern und verfügt über die BMW Performance Sportbremsanlage sowie das BMW Performance Schalldämpfersystem. Der Blick ins Interieur des Zweitürers fällt auf die BMW Performance Sportsitze, den BMW Performance Schaltknauf mit einem

Schalthebelbalg aus Alcantara, die Interieurleisten im Carbon Design sowie auf die Pedale und die Fußablage aus Aluminium. Mit dieser Ausstattung lässt das in Leipzig gezeigte BMW 135i Coupé deutlicher denn je das dynamische Potenzial der Modellreihe bereits auf den ersten Blick erkennen.

Mit der Markteinführung verfügbar:

Attraktives Zubehör für den BMW X6.

Auch für den auf der AMI 2008 erstmals in Deutschland präsentierten BMW X6 bietet BMW bereits zur Markteinführung ein umfangreiches Zubehör-Portfolio an. Die Auswahl der eigens für das weltweit erste Sports Activity Coupé entwickelten Optionen umfasst unter anderem modellspezifische Transportsysteme und besonders exklusive Leichtmetallräder.

Passend zu seinem im Wettbewerbsvergleich ungewöhnlich großen Gepäckraum wird für den BMW X6 eine breite Palette an Sonderausstattungen und Zubehör für die zusätzliche Erweiterung der Ablagemöglichkeiten angeboten. Mit den serienmäßigen Runflat Reifen erübrigt sich in dem Sports Activity Coupé das Mitführen eines Reserverads. Somit befindet sich unter dem serienmäßig abschließbaren Gepäckraumboden zusätzlicher Stauraum. Dieser nimmt beispielsweise die faltbare Gepäckraumabdeckung auf. Im Zubehörprogramm stehen für die rutschfeste Sicherung von Transportgegenständen ein Gepäcknetz, ein Gepäckraum-Fixiergurt sowie Klemmgurte zur Verfügung. Das Gepäcknetz wird vor die Ladekante gespannt und dient dazu, kleineres Ladegut stets griffbereit zur Hand zu haben. Außerdem sorgt es dafür, dass Gepäckstücke beim Öffnen der Heckklappe nicht herausfallen können. Als passgenaues Original BMW Zubehör sind darüber hinaus eine Gepäckraumwanne, eine wasserabweisende Laderaum-Schutzdecke und eine rutschhemmende Laderaum-Wendematte erhältlich.

Gute Reise mit der Ski-/Snowboard-Halterung.

Der dynamische BMW X6 setzt sich auch in Wintersportgebieten souverän in Szene. Ein Heckträger ermöglicht den sicheren Transport von bis zu vier Paar Ski oder bis zu zwei Snowboards. Die speziell entwickelte Ski-/Snowboard-halterung überzeugt durch ihre leichte Bedienbarkeit und ist optisch optimal an das Fahrzeugdesign angepasst. Zum Öffnen der Heckklappe lässt sich der Heckträger auch in beladenem Zustand einfach nach hinten schieben. Spezialschrauben und -schlösser schützen die Ladung vor Diebstahl.

21 Zoll-Leichtmetallfelgen betonen die Radorientierung.

Optisch gibt der BMW X6 durch seine Radorientierung ein klares Statement hinsichtlich seiner Fahrdynamik und Souveränität ab. Fünf verschiedene 21 Zoll-Leichtmetallräder aus dem Zubehörprogramm heben diese Eigenschaften zusätzlich hervor. Die Felgen im Doppelspeichen-Design

sind in den drei Farben Schwarz, Reflexsilber und Ferricgrey erhältlich. Das Sternspeichenrad steht in Chrom sowie in Reflexsilber zur Verfügung. Alle Varianten sind mit Runflat-Reifen bestückt.

Sicher und leicht zu handhaben: Die neuen Heckträgersysteme für das BMW 3er und das BMW 1er Coupé.

Speziell für das BMW 3er Coupé und für das neue BMW 1er Coupé wurde die Optionsliste im Modelljahr 2008 um ein innovatives Heckträgersystem ergänzt. Es ermöglicht den sicheren Transport von zwei Fahrrädern, zwei Snowboards oder zwei Paar Ski am Heck des jeweiligen Fahrzeugs. Der neue Aluminium-Heckträger zeichnet sich durch seine einfache Handhabung aus und erfüllt sämtliche Sicherheitsanforderungen der BMW Group.

Die Montage des Trägers kann ohne den Einsatz von Werkzeug erfolgen. Dank eines patentierten Schnellverschlussverfahrens rastet er in die beiden dafür vorgesehenen Aufnahmen im hinteren Stoßfänger ein und ist damit gleichzeitig automatisch justiert. Die Aufnahmen können für das BMW 1er Coupé bereits ab Werk in den Stoßfänger integriert beziehungsweise für beide Modelle nachgerüstet werden. Wird der Heckträger zwischenzeitlich – beispielsweise während des Aufenthalts am Urlaubsort – nicht benutzt, so kann er mit wenigen Handgriffen wieder demontiert und im Gepäckraum des Fahrzeugs verstaut werden. Eine Demontage des Heckträgers zum Be- und Entladen des Kofferraums ist dagegen nicht erforderlich. Er lässt sich stattdessen auch im beladenen Zustand einfach abklappen, wenn der Heckdeckel geöffnet werden soll.

Hochwertig und funktionell: Exklusives Zubehör für das BMW 3er Cabrio.

Um das Offenfahren und das Reisen im neuen BMW 3er Cabrio noch attraktiver zu machen, bietet BMW im Modelljahr 2008 weitere exklusive Zubehöroptionen an. So lassen sich beispielsweise die einzigartigen Staukapazitäten, die sich durch die vollständig umklappbare Rückbanklehne beim Reisen zu zweit ergeben, mit einer speziell für das BMW 3er Cabrio entwickelten Fondtasche noch besser ausnutzen. In der passgenau konzipierten Fondtasche, die den Raum hinter den Vordersitzen vollständig ausfüllt, können Gepäckstücke sicher, rutschfest und vor Regen geschützt untergebracht werden. Die Tasche wird an den serienmäßig vorhandenen Befestigungsvorrichtungen mit der Rücksitzbank verbunden. Sie ist aus Polyester gefertigt und kann zusammengefalteter im Kofferraum verstaut werden.

Zur möglichst effizienten Nutzung des Stauraums im BMW 3er Cabrio trägt auch das elegante BMW Koffer-Set bei. Es umfasst zwei große Koffer und zwei Business-Reisetaschen, die auf der nach dem Umklappen der Rückbanklehne

zur Verfügung stehenden Ablagefläche im Fond passgenau untergebracht und mit den serienmäßigen Befestigungsvorrichtungen rutschfest mit dem Fahrzeug verbunden werden können. Koffer und Taschen bestehen aus einer Stoff-Leder-Kombination. Die Koffer sind jeweils mit mehreren zusätzlichen Taschenfächern, Ablagen, Rädern und ausziehbaren Griffen ausgestattet. Die Größe der Gepäckstücke ist so ausgelegt, dass ein Koffer und eine Tasche auch bei geöffnetem Dach im Kofferraum verstaut werden können.

Für eine besonders komfortable Möglichkeit, Wind und Sonne im offenen BMW 3er Cabrio zu genießen, sorgt das optional erhältliche Windschott. Es hält unerwünschte Luftverwirbelungen aus dem Innenraum fern und prägt obendrein aufgrund seiner exponierten Lage das äußere Erscheinungsbild entscheidend mit. Besondere optische Akzente setzt das als exklusives Zubehör erhältliche Windschott mit Design-Aufdruck für das BMW 3er Cabrio. Das Motiv dieses Windschotts orientiert sich an der im Windkanal optimierten Cabrio-Silhouette und steht für die BMW Markenwerte „Dynamik und Bewegung“. Dieses spezielle Dekor entstand im Rahmen eines Wettbewerbs, der an mehr als 100 Design- und Kunsthochschulen in Deutschland ausgeschrieben wurde.

Umwelt schonen, Steuern sparen:

BMW Dieselpartikelfilter zum Nachrüsten.

Bereits seit dem Modelljahr 2007 sind alle BMW Dieselmotoren serienmäßig ab Werk mit einem Original BMW Dieselpartikelfilter ausgerüstet. Für ältere Fahrzeuge werden modellspezifische Nachrüst-Lösungen angeboten, die für eine erhebliche Reduzierung von Schadstoffemissionen sorgen und die gesetzlichen Anforderungen für einen Steuervorteil erfüllen. Nachrüstbare Dieselpartikelfilter sind für eine Vielzahl von Modellen mit Sechs- und Vierzylindermotoren verfügbar, die in den Abgasstufen Euro 3 und Euro 4 klassifiziert sind.

Ab sofort können die Modelle BMW 320d, BMW 120d und BMW 118d, die der Einstufung in die Abgasklasse Euro 4 unterliegen, nachträglich mit dem Original BMW Dieselpartikelfilter ausgestattet werden. Dieses so genannte geregelte System entspricht dem ab Werk installierten Partikelfilter. Es bewirkt eine Reduzierung der im Abgas enthaltenen Partikel um mehr als 90 Prozent. Das Filtersystem ist wartungsfrei und arbeitet ohne Additive. Kraftstoffverbrauch und Motorleistung bleiben von der Nachrüstung unberührt.

Für BMW Modelle, die bislang der Abgasnorm Euro 3 unterliegen, besteht die Möglichkeit zur Nachrüstung eines Original BMW Dieselpartikelfilters mit einem so genannten ungeregelten Filtersystem. Dieses ist für verschiedene Modelle der BMW 5er und BMW 3er Reihe sowie des BMW X5 und des

BMW X3 mit Sechs- beziehungsweise Vierzylinder-Dieselmotor erhältlich und sorgt für eine Reduzierung des Partikelausstoßes um mindestens 30 Prozent. Auch dieses nachrüstbare Filtersystem entspricht den aktuellen gesetzlichen Anforderungen und ist optimal ohne jegliche Auswirkungen auf Motorleistung und Kraftstoffverbrauch auf das jeweilige Fahrzeug abgestimmt. Es bedarf keinerlei Wartung und arbeitet ohne Additive.

Der Einbau erfolgt beim BMW Service Partner, der dem Kunden auch die für eine Eintragung bei der Zulassungsstelle notwendigen Unterlagen aushändigt. Von der Zulassungsstelle aus werden die steuerrelevanten Angaben an das zuständige Finanzamt gemeldet.

Wenn die Kleinen größer werden: BMW Kindersitz „Junior Seat II–III“.

Als dauerhafter Lieblingsplatz für den Nachwuchs im Auto empfiehlt sich der neue BMW Kindersitz „Junior Seat II–III“. Er zeichnet sich durch hohe Flexibilität und eine Vielzahl an Verstellmöglichkeiten aus. Der neue BMW Kindersitz ist sowohl für die Gewichtsklasse II als auch III zugelassen und daher für Kinder mit einem Gewicht von 15 bis 36 Kilogramm (ca. 3,5 bis 12 Jahre) geeignet. Er wird in der Farbvariante Grau/Blau sowie im BMW Sauber F1 Team Design angeboten. Das BMW Logo ist an der Rückenlehne platziert.

Der außergewöhnlich variable BMW Kindersitz ist mit einer höhenverstellbaren Rückenlehne inklusive Gurt- und Seitenführung sowie mit einer Kopfstütze ausgestattet. Rückenlehne und Seitenführung sind so miteinander verbunden, dass sich bei einer Veränderung der Sitzhöhereinstellung automatisch auch die Breite des Sitzes anpasst. Auf diese Weise kann die Passform des „Junior Seat II–III“ stets mit dem Wachstum des Kindes Schritt halten. Die jeweils korrekte Einstellung wird mit Hilfe einer Zentimeter-Skala an der Rückenlehne erleichtert. Sie zeigt an, welcher Körpergröße die aktuell gewählte Sitzeinstellung entspricht. Durch die Höhenverstellung ist außerdem die jeweils optimale Führung des Schultergurts gewährleistet.

Darüber hinaus verfügt der „Junior Seat II–III“ über einen abnehm- und waschbaren Bezug und über eine Klappfunktion, die den Platz sparenden Transport erleichtert. Als weiteres Zubehör ist ein praktischer BMW Rucksack zum Transport des zusammengelegten Sitzes erhältlich.

Musikalische Vielfalt: BMW USB- und iPod-Schnittstelle.

Fahrvergnügen und Musikgenuss gehören für immer mehr Menschen untrennbar zusammen. Vor allem MP3-Player wie der Apple iPod sind überall dabei und können auch im Fahrzeug genutzt werden. Möglichst große musikalische Vielfalt unterwegs ist das Ziel – mit hochwertigen, komfortablen

und technisch ausgereiften Systemen zum Anschluss von externen Audioquellen schafft BMW die idealen Voraussetzungen dafür. Speziell für den Apple iPod, aber auch für andere MP3-Player sowie für eine Vielzahl weiterer externer Audioquellen bietet BMW für alle aktuellen Modelle verschiedene nachrüstbare Schnittstellen an. Je nach Fahrzeugmodell werden so der Anschluss des mobilen Geräts und die Wiedergabe von Musikdateien über die Fahrzeuglautsprecher beziehungsweise eine vollständig integrierte Bedienung aller Funktionen des Players über das Audiosystem möglich. Bezüglich Klangqualität und Funktionssicherheit entsprechen die nachrüstbaren Schnittstellen den gleichen hohen Ansprüchen, die auch an die ab Werk installierten Anschlussmöglichkeiten gestellt werden.

Insbesondere bei der Integration des Apple iPod hat BMW eine Vorreiterrolle übernommen. Schon seit 2004 hat BMW ein ins Fahrzeug integriertes iPod-Interface im Angebot. Im Modelljahr 2008 bietet BMW für alle Baureihen den Einbau einer USB-Audio-Schnittstelle im Bereich der Mittelkonsole als Sonderausstattung ab Werk an. Als Nachrüstlösung steht darüber hinaus eine iPod-/USB-Schnittstelle für Fahrzeuge der BMW 3er und BMW 1er Reihe bereit, die ab Werk über ein Radio Audio oder Radio Business verfügen. Sie ermöglicht den einfachen Anschluss des iPod per „plug and play“ und einen vollintegrierten Betrieb des Gerätes. Dies bedeutet, dass die im iPod gespeicherten Angaben über Listen, Titel und Interpreten im Bordmonitor beziehungsweise Radiodisplay angezeigt werden und der Geräteakku über das Bordnetz mit Strom versorgt wird. Mit der BMW iPod-/USB-Schnittstelle können neben diversen iPod-Modellen auch andere geeignete MP3-Player angeschlossen und genutzt werden. Auch der gezielte Zugriff auf Musikdateien, die auf einem USB-Stick gespeichert sind, wird mit der hochwertigen Schnittstelle, die im Handschuhfach untergebracht ist, ganz einfach über das fahrzeugeigene Audiosystem möglich.

Für eine Vielzahl weiterer BMW Modelle steht darüber hinaus eine ausschließlich auf den Apple iPod zugeschnittene Nachrüst-Option zur Verfügung, die sich im Handschuhfach befindet. Je nach Modell und Baujahr des Fahrzeugs stehen spezifische Varianten der iPod-Schnittstelle mit unterschiedlichen Nutzungsumfängen zur Wahl. Auch bei diesen Varianten des iPod-Interface kann die Steuerung des Players einschließlich der Darstellung von Angaben über Titel und Interpreten über das Audiosystem des Fahrzeugs erfolgen – modell-spezifisch entweder über die entsprechenden Tasten des Multifunktionslenkrads oder über die Bedienelemente der jeweiligen Audioanlage. Auch die Stromversorgung über das Bordnetz ist gewährleistet.

Die einfachste Möglichkeit, eine externe Audioquelle im Fahrzeug zu nutzen, ist die bei vielen aktuellen BMW Modellen bereits serienmäßige, darüber hinaus aber auch nachrüstbare AUX-In-Schnittstelle. Sie ermöglicht den Anschluss von MP3-Playern wie Apple iPod und anderen Audiogeräten über einen 3,5-Millimeter-Klinkenstecker. Die nachrüstbare AUX-In-Buchse wird im Handschuhfach platziert. Die Lautstärkeregelung erfolgt über das Audiosystem des Fahrzeugs.