

Der erste BMW iX. Inhaltsverzeichnis.



Der neue BMW iX xDrive40 und der neue BMW iX xDrive50.

Doppelte Fahrfreude, konsequent nachhaltig gedacht. 2

Nachhaltigkeit in Produkt und Produktion.

Kontrollierte Rohstoffgewinnung, 100-prozentige Ökostrom-Nutzung
in der Fertigung, umfassender Einsatz von Recycling-Materialien. 6

Antriebstechnologie und Modellvarianten.

Der neue BMW iX xDrive50, der neue BMW iX xDrive40. 11

Exterieurdesign.

Klare Signale für den Aufbruch in eine neue Ära der Freude am Fahren. 17

Aerodynamik und intelligenter Leichtbau.

Innovativ in Form und Struktur. 25

Interieurdesign.

Mehr Raum für Lebensqualität und Wohlbefinden. 30

Bei allen Angaben über Antriebs-, Lade- und Fahrleistungen, Energieverbrauch, Emissionen und Reichweiten handelt es sich um vorläufige Werte.

Die Angaben zu Stromverbrauch und Reichweite werden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren VO (EU) 2007/715 in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Sie beziehen sich auf Fahrzeuge auf dem Automobilmarkt in Deutschland. Bei Spannweiten berücksichtigen die Angaben im NEFZ Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße, im WLTP die Auswirkungen jeglicher Sonderausstattung.

Alle Angaben sind bereits auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus ermittelt. Aufgeführte NEFZ-Werte wurden gegebenenfalls auf das NEFZ-Messverfahren zurückgerechnet. Für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die (auch) auf den CO₂-Ausstoß abstellen, sowie gegebenenfalls für die Zwecke von fahrzeugspezifischen Förderungen werden WLTP-Werte zugrunde gelegt. Weitere Informationen zu den Messverfahren WLTP und NEFZ sind auch unter www.bmw.de/wltp zu finden.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem 'Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen' entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen, bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT), Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, und unter <https://www.dat.de/co2/> unentgeltlich erhältlich ist.



Der neue BMW iX xDrive40 und der neue BMW iX xDrive50. Doppelte Fahrfreude, konsequent nachhaltig gedacht.

Der BMW iX, dessen Markteinführung zum Ende des Jahres 2021 beginnt, läutet ein neues Zeitalter der Mobilität ein und fokussiert auf die Neuinterpretation der Themen Design, Nachhaltigkeit, Freude am Fahren, Vielseitigkeit und Luxus. Er ist das erste Modell, das auf einem neuen, modular skalierbaren Zukunftsbaukasten der BMW Group basiert. Mit dem von Beginn an für reine Elektromobilität konzipierten Modell definiert BMW das erfolgreiche Fahrzeugkonzept des Sports Activity Vehicles (SAV) neu – und das in doppelter Hinsicht, denn von Beginn an wird der BMW iX in zwei Motorisierungen angeboten werden.

Der BMW iX, der sich aktuell noch in der finalen Phase seiner Serienentwicklung befindet, kombiniert lokal emissionsfreie Fahrfreude, agile Sportlichkeit und überzeugende Reichweite mit einer von Grund auf konsequent an Nachhaltigkeit orientierten Charakteristik. Mit seinem vollständig neuentwickelten, präzisen und minimalistischen Design präsentiert sich der BMW iX als erstes Modell einer zukunftsweisenden Generation von Automobilen, die das Fahrerlebnis, das Raumgefühl und das Verhältnis zwischen dem Fahrzeug und seinen Insassen neu definiert.

Der BMW iX wird ab der zweiten Jahreshälfte 2021 als neues Technologie-Flaggschiff der BMW Group im BMW Werk Dingolfing produziert. In ihm konzentrieren sich die jüngsten Entwicklungen des Unternehmens auf den strategischen Innovationsfeldern Design, Automatisiertes Fahren, Connectivity, Elektrifizierung und Services. In der Produksubstanz und im Fertigungskonzept des BMW iX fließt das über viele Jahre gesammelte Knowhow der BMW Group auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit ein. Dabei werden über die gesamte Wertschöpfungskette und den vollständigen Produktlebenszyklus des Fahrzeugs höchste Anforderungen in Bezug auf die Umweltverträglichkeit gestellt. Das ganzheitliche Konzept umfasst insbesondere eine streng kontrollierte Rohstoffgewinnung, die Nutzung von 100 Prozent Strom aus erneuerbaren Quellen in der Produktion und einen außergewöhnlich hohen Anteil an Recycling-Materialien.

Darüber hinaus zeichnen sich die Elektromotoren des BMW iX durch ein Konstruktionsprinzip aus, das den Verzicht auf sogenannte seltene Erden ermöglicht. Das aus jeweils einem Motor an der Vorder- und an der Hinterachse bestehende Antriebssystem weist eine im

Wettbewerbsumfeld herausragende Effizienz auf, die durch optimierte Aerodynamik-Eigenschaften und intelligenten Leichtbau noch weiter gesteigert wird.

„Technologie treibt den Fortschritt voran, den wir benötigen, um selbst größte Herausforderungen bewältigen. Dies gilt insbesondere für den Klimaschutz“, sagt Oliver Zipse, Vorsitzender des Vorstands der BMW AG. „Wir sind fest davon überzeugt: Wirklich herausragende Mobilität muss nachhaltig sein. Für die BMW Group gibt es keine Premium-Mobilität ohne Verantwortung.“

Herausragende Effizienz und hohe Reichweite dank BMW eDrive Technologie der fünften Generation.

Die Elektromotoren des BMW iX entstammen ebenso wie die Leistungselektronik, die Ladetechnologie und die Hochvoltspeicher der fünften Generation der BMW eDrive Technologie. Der BMW iX wird zur Markteinführung in zwei Modellvarianten angeboten. Im BMW iX xDrive50 erzeugt der elektrische Allradantrieb eine Leistung von mehr als 370 kW/500 PS und ermöglicht eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in weniger als 5,0 Sekunden. Diese Dynamik wird mit einer Reichweite von mehr als 600 Kilometern im Testzyklus WLTP kombiniert. Der BMW iX xDrive40 kommt auf eine Leistung von rund 240 kW beziehungsweise mehr als 300 PS und bewältigt den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in wenig mehr als 6,0 Sekunden. Seine ebenfalls gemäß WLTP ermittelte Reichweite beläuft sich auf mehr als 400 Kilometer.

Die spontane Kraftentfaltung und die souveräne Leistungscharakteristik des Antriebs gehen mit einer herausragenden Effizienz einher. Sie spiegelt sich in den im Testzyklus WLTP ermittelten kombinierten Stromverbrauchswerten von weniger als 21 kWh je 100 Kilometer für den BMW iX xDrive50 und weniger als 20 kWh je 100 Kilometer für den BMW iX xDrive40 wider. (Bei allen Angaben über Fahrleistungen, Energieverbrauch und Reichweite handelt es sich um Prognosen auf Basis des bisherigen Entwicklungsstands des Fahrzeugs.)

Die neue Ladetechnologie des BMW iX ermöglicht Gleichstrom-Schnellladen mit besonders hoher Leistung. So kann der BMW iX xDrive50 seine Hochvoltbatterie mit einer Leistung von bis zu 200 kW aufladen. So lässt sich innerhalb von zehn Minuten genügend Energie einspeisen, um die Reichweite um mehr als 120 Kilometer zu erhöhen. Die maximale Ladeleistung des BMW iX xDrive40 beträgt 150 kW. Damit stehen nach einem zehnmütigen Anschluss an eine Schnellladestation Energiereserven für mehr als 90 weitere Kilometer zur Verfügung. Bei beiden Modellvarianten kann der Ladezustand

des Hochvoltspeichers in weniger als 40 Minuten von 10 auf 80 Prozent seiner Gesamtkapazität erhöht werden.

Für ausgewählte Märkte stehen bereits die Preise fest: Der BMW iX xDrive40 wird in Deutschland ab 77 300 Euro erhältlich sein, der BMW iX xDrive50 steht hier ab 98 000 Euro in der Preisliste.

„Wir haben es versprochen, und wir werden liefern: Die Markteinführung des BMW iX startet noch Ende dieses Jahres – und das in doppelter Ausführung: als BMW iX xDrive40 und als BMW iX xDrive50“, sagt Pieter Nota, Mitglied des Vorstands der BMW AG, zuständig für Kunde, Marken und Vertrieb.

„Für Deutschland haben wir auch bereits die Preise festgelegt: Der BMW iX xDrive40 beispielsweise startet bei 77 300 Euro und damit auf dem Preisniveau eines vergleichbaren BMW X5 mit herkömmlichem Verbrennungsmotor. Außerdem profitieren unsere Kunden erstmals von zusätzlichen Angeboten bei den nachbuchbaren Fahrzeugfunktionen sowie von einem nahtlosen und besonders kundenorientierten Konfigurationsprozess mit personalisierten Angeboten“, so Nota weiter.

Neuer Technologiebaukasten als Basis für weitere Fortschritte auf dem Weg zum automatisierten Fahren.

Der neue, im BMW iX erstmals eingesetzte Technologiebaukasten bildet darüber hinaus die Basis für signifikante Fortschritte in den Bereichen automatisiertes Fahren und digitale Services. Beispielsweise ist die Rechenleistung auf die Verarbeitung eines im Vergleich zu bisherigen Modellen um das 20-fache gesteigerten Datenvolumens ausgerichtet. Dadurch können etwa doppelt so viele Daten der Fahrzeugsensorik verarbeitet werden wie bisher.

„Mit der Technologie des BMW iX setzen wir Maßstäbe in der Industrie: Der BMW iX hat mehr Rechenleistung zur Datenverarbeitung, leistungsfähigere Sensorik als die neuesten Fahrzeuge unseres aktuellen Portfolios, ist 5G-fähig, wird neue und verbesserte automatisierte Fahr- und Parkfunktionen erhalten und nutzt die leistungsstarke fünfte Generation unseres elektrischen Antriebs“, sagt Frank Weber, Mitglied des Vorstands der BMW AG, zuständig für Entwicklung.

„Alle Innovationen für sich genommen sind bereits beeindruckend. Aber nur zusammen machen sie einen echten Unterschied“, erklärt Oliver Zipse. „Wir integrieren technologischen Fortschritt mit all seiner Komplexität und seiner gegenseitigen Abhängigkeit in begeisternde und nachhaltige Produkte.“

Neues Design für ein neues Fahrerlebnis.

Der BMW iX ist Vorreiter für eine zukünftige Generation von Automobilen, mit denen das Unternehmen Nachhaltigkeit, Fahrfreude und Premium-Charakteristik neu definiert. Dieser wegweisende Charakter kommt in seinem Design deutlich zum Ausdruck. Entwickelt wurde es von innen nach außen. Der BMW iX ist somit als individueller Ort für Lebensqualität und Wohlbefinden konzipiert. Mit der klaren und minimalistischen Gestaltung seines Exterieurs wird der Aufbruch in eine neue, konsequent an den Bedürfnissen der Insassen orientierte Form der Mobilität zum Ausdruck gebracht. Sein Interieur bietet wegweisende Möglichkeiten, die Zeit des Fahrens selbstbestimmt zu nutzen und dabei Entspannung, Geborgenheit und eine neue Form von Luxus zu genießen.

„Der BMW iX zeigt, wie wir neuen Technologien ein sehr modernes und emotionales Design geben können. Das Fahrzeug ist technologisch hochkomplex, in seiner Anmutung aber sehr klar und unkompliziert“, sagt Adrian van Hooydonk, Leiter BMW Group Design. „Der BMW iX bietet einen mobilen Lebensraum, in dem der Mensch sich wohlfühlt und die Intelligenz des Fahrzeuges immer zur Verfügung steht, ohne sich aufzudrängen.“



Nachhaltigkeit in Produkt und Produktion.

Kontrollierte Rohstoffgewinnung, 100-prozentige Ökostrom-Nutzung in der Fertigung, umfassender Einsatz von Recycling-Materialien.

Ebenso wie die von einem elektrischen Antrieb erzeugte Fahrfreude ist Nachhaltigkeit von Beginn an ein zentraler Bestandteil des Charakters der Marke BMW i. Der verantwortungsbewusste Umgang mit Ressourcen in der gesamten Wertschöpfungskette und eine maximale Reduzierung des CO₂-Footprints über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg prägen das zukunftsweisende Verständnis von Premium-Mobilität, das von BMW i definiert wird. Bei der Entwicklung und Produktion des neuen BMW iX wird dieser ganzheitliche Ansatz konsequenter denn je in die Praxis umgesetzt.

Die Pionierfunktion der Marke BMW i hat mit maßgeblichen Impulsen dazu beigetragen, dass die BMW Group den Status als weltweit erfolgreichstes und zugleich nachhaltigstes Technologieunternehmen im Bereich der Premium-Mobilität für sich beanspruchen kann. Die Gebiete, auf denen die dafür erforderlichen Fortschritte erzielt wurden, sind vielfältig und beeinflussen die Entstehung und Nutzung von Fahrzeugen aller Marken der BMW Group. Für jedes Modell werden Maßnahmen zur Optimierung der Nachhaltigkeit definiert, die alle Phasen von der Rohstoffgewinnung über die Fertigung und den Betrieb bis hin zu einem späteren Recycling betreffen.

„Wir geben die Verantwortung nicht einfach an das Lieferantennetzwerk ab, sondern übernehmen gemeinsam mit unseren direkten Lieferanten Verantwortung. Dabei profitieren wir von unserer langjährigen Erfahrung und schaffen Prozesse, um eine bessere Transparenz und Rückverfolgbarkeit zu erreichen“, erläutert Dr. Andreas Wendt, Vorstand der BMW AG für Einkauf und Lieferantennetzwerk.

Rohstoffgewinnung: Kontrolliert, transparent, zertifiziert.

Die für den BMW iX geltenden Nachhaltigkeitsziele wurden bereits in einem frühen Stadium der Fahrzeugentwicklung definiert. Voraussetzung für die Festlegung von entsprechenden Maßnahmen ist ein detailliertes Wissen über die eingesetzten Materialien und ihre Herkunft beziehungsweise Entstehung. Dies schließt auch die sogenannte Vorkette der Produktion ein. Im Bereich des Einkaufs liegt der Fokus auf der Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards sowie auf der Achtung von Menschenrechten, dem Schutz von natürlichen Ressourcen und der Reduzierung von CO₂-Emissionen. Daher wurden im Dialog mit den Zulieferern Maßnahmen

zur Optimierung der Nachhaltigkeit, etwa durch die Verwendung von Recycling-Werkstoffen und den Einsatz von regenerativ erzeugter Energie, festgelegt.

Neben der Umweltverträglichkeit im Herstellungsprozess werden dabei auch die Recyclingfähigkeit des jeweiligen Bauteils sowie gesundheitliche Aspekte berücksichtigt. Die Materialeigenschaften aller Bauteile werden exakt dokumentiert und im Werkstofflabor der BMW Group überprüft. Dabei wird unter anderem auch sichergestellt, dass potenziell allergieauslösende Materialien wie beispielsweise Nickel nicht im Berührungsfeld des Kunden zum Einsatz kommen.

Der ganzheitliche Ansatz zur Steigerung der Nachhaltigkeit schließt auch Technologie-Entwicklungen ein, die eine Reduzierung und sogar den Verzicht auf die Nutzung von kritischen Werkstoffe ermöglichen. So wurde beispielsweise für die Elektromotoren, die Bestandteil der fünften Generation der BMW eDrive Technologie sind, ein Konstruktionsprinzip entwickelt, das die Verwendung von Materialien aus dem Bereich der sogenannten seltenen Erden entbehrlich macht. Anstelle von Magneten, für die diese Rohstoffe benötigt werden, sorgen elektromagnetische Felder für eine spontane und zudem präzise kontrollierbare Anregung des Elektroantriebs. Auf diese Weise nutzt die BMW Group ihre führende Entwicklungskompetenz auf dem Gebiet der Antriebssysteme, um Elektromotoren unabhängig von der Verfügbarkeit seltener Erden produzieren zu können.

Bei der Entwicklung der jüngsten Batteriezellen-Generation konnte der Anteil des Rohstoffs Kobalt im Kathodenmaterial auf weniger als zehn Prozent reduziert werden. Zusätzlich kauft die BMW Group das für diese Batteriezell-Generation benötigte Kobalt selbst ein und stellt es den Batteriezell-Lieferanten zur Verfügung. So stellt das Unternehmen sicher, dass bei der Gewinnung und Verarbeitung des Kobalt Umwelt- und Nachhaltigkeitsstandards sowie Menschenrechte eingehalten werden.

Obwohl in den Batteriezellen für die fünfte Generation der BMW eDrive Technologie kein Kobalt aus der Demokratischen Republik Kongo verwendet wird, engagiert sich die BMW Group dort in einem Pilotprojekt für eine sowohl ökologisch als auch sozial nachhaltige Gewinnung dieses Rohstoffs. Gemeinsam mit seinen Lieferketten-Partnern hat das Unternehmen die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) beauftragt, Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Bergbauarbeiter im Kleinstbergbau sowie der Bewohner in den umliegenden Gemeinden zu entwickeln. Bei einem erfolgreichen Abschluss des Projekts

könnte Kobalt aus der Demokratischen Republik Kongo wieder eine Option für eine Direktlieferung an die BMW Group sein.

Auch Lithium zählt zu den für die Produktion von Hochvoltspeichern unentbehrlichen, aber kritischen Rohstoffen. Die BMW Group kauft diesen Rohstoff ebenfalls direkt ein und stellt ihn anschließend den Herstellern der Batteriezellen zur Verfügung. Damit ist eine vollständige Transparenz über die Herkunft der für Lithium-Ionen-Batterien benötigten Rohstoffe gegeben. Das im Hochvoltspeicher des BMW iX eingesetzte Lithium wird mittels Bergbau aus sogenannten Hardrock-Lagerstätten in Australien gewonnen und entspricht den Umwelt- und Nachhaltigkeitsstandards des Unternehmens. Darüber hinaus hat die BMW Group eine Studie zu nachhaltigem Lithiumabbau in Lateinamerika bei zwei renommierten amerikanischen Universitäten in Auftrag gegeben. Ziel der Studie soll es sein, den Einfluss des Lithium-Abbaus auf die lokalen Wasserhaushalte in Lateinamerika zu untersuchen.

Regenerativ erzeugter Strom für Komponenten- und Fahrzeugfertigung.

Die BMW Group hat zwischen 2006 und 2019 die CO₂-Emissionen in der Fahrzeugproduktion um mehr als 70 Prozent reduziert. Bis zum Jahr 2025 soll der CO₂-Anteil pro Fahrzeug gegenüber 2019 um weitere 40 Prozent und bis 2030 um 80 Prozent gesenkt werden. In allen Werken des weltweiten Produktionsnetzwerks der BMW Group wird seit 2020 im Fremdbezug zu 100 Prozent Strom aus erneuerbaren Quellen für die Fahrzeugfertigung eingekauft. Für die Produktion des BMW iX im BMW Group Werk Dingolfing und den vorgelagerten Komponentenwerken kommt zu 100 Prozent regionaler Grünstrom zum Einsatz, der mittels Wasserkraft an den Flüssen Isar und Lech gewonnen wird.

Die Produktion von Hochvoltspeichern ist energieintensiv. Um die CO₂-Bilanz auch in diesem Bereich der Fahrzeugfertigung zu optimieren, hat die BMW Group die Hersteller der Batteriezellen für die BMW eDrive Technologie der fünften Generation dazu verpflichtet, ausschließlich Strom aus erneuerbaren Quellen zu verwenden. Auch die Fertigung der Aluminium-Gehäuse für den Elektroantrieb erfolgt vollständig mithilfe von Öko-Strom.

Für eine weitere Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Produktion von Aluminium-Bauteilen schlägt die BMW Group neue Wege in der Beschaffung des Leichtmetalls ein. Das Unternehmen bezieht seit Februar 2021 Aluminium, für dessen Herstellung Strom aus Sonnenenergie zum Einsatz kommt. Das mithilfe von Solarstrom erzeugte Leichtmetall stammt aus den

Vereinigten Arabischen Emiraten. Für seine Herstellung wird Strom genutzt, der in einem großflächigen Solarpark in der Wüste außerhalb von Dubai erzeugt wird. Die BMW Group plant, auch langfristig mit Grünstrom hergestelltes Aluminium zu beziehen und kann so bis 2030 CO₂-Emissionen in Höhe von rund 2,5 Millionen Tonnen einsparen. Der Bezug des mit Solarenergie hergestellten Aluminiums deckt nahezu die Hälfte des jährlichen Bedarfs der Leichtmetallgießerei im BMW Group Werk Landshut ab, in der unter anderem die Gehäuse für die Elektromotoren der jüngsten Generation entstehen, die auch im BMW iX eingesetzt werden.

Sorgsame Materialauswahl, hoher Anteil an Recycling-Werkstoffen.

Neben der Nutzung von Öko-Strom trägt im Produktionsnetzwerk der BMW Group vor allem ein kontinuierlich gesteigerter Anteil an Sekundär-Aluminium zu einer nachhaltigen Herstellung von Leichtmetall-Bauteilen bei. Durch die gezielte Nutzung von Recyclingverfahren für das hochwertige Leichtmetall kann der energieintensive und in konventionellen Herstellungsverfahren mit hohen CO₂-Emissionen verbundene Einsatz von Primäraluminium erheblich reduziert werden. In der Fertigung von Gussteilen für den BMW iX liegt der Anteil von Sekundär-Aluminium bei bis zu 50 Prozent.

Im Innenraum des BMW iX kommen sorgsam ausgewählte Materialien zum Einsatz, die höchste Qualitätsstandards mit einem maximalen Beitrag zur Nachhaltigkeit kombinieren. Dabei stehen die Faktoren Ressourcenschonung, Energieeffizienz in der Herstellung und Recyclingfähigkeit im Mittelpunkt. Mit Ausnahme des BMW Logos auf dem Lenkrad sind im gesamten Interieur keinerlei Chromelemente zu finden. Bestandteil der Sonderausstattung Clear & Bold ist ein Bedienfeld auf der Mittelkonsole, das aus nachhaltig erzeugtem und entsprechend FSC-zertifiziertem Holz besteht. Der in der Interieurwelt Loft Stonegrey enthaltene Stoff Twist besteht aus natürlichen Wollfasern. Auch die Lederausstattung zeichnet sich durch eine besonders umwelt- und materialschonende Herstellungsweise aus. Anstelle von herkömmlichen Gerbstoffen wird für die Behandlung des Leders ein Extrakt aus Olivenbaumblättern verwendet. Dieser wird aus dem in europäischen Plantagen nach dem jährlichen Rückschnitt der Bäume anfallenden Laub gewonnen.

Die Bodenverkleidungen sowie die Fußmatten des BMW iX bestehen aus einem Kunststoffgarn, das in einem speziell entwickelten Prozess aus wiederverwerteten Nylonabfällen gewonnen wird. Als Ausgangsstoff dienen dabei unter anderem aus dem Meer geborgene Fischernetze sowie zerschlissene Bodenbeläge und Restabfälle aus der Kunststoffproduktion. Diese Abfälle werden in einem Spezialbetrieb in der slowenischen Hauptstadt

Ljubljana in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt. Dazu wird das Material in seine chemischen Bestandteile zerlegt und anschließend zu einem Nylon-Granulat verarbeitet. Das so entstandene Econyl bildet die Grundlage für die Fertigung der Verkleidungen und Matten im BMW iX. Die Nutzung von Econyl trägt nicht nur zur Ressourcenschonung, sondern auch zu einer Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen bei. Die bei der Herstellung des Recycling-Kunststoffs auftretenden CO₂-Emissionen fallen um rund 80 Prozent geringer aus als bei der herkömmlichen Produktion von Nylon auf Erdöl-Basis.

Hochwertiges Recycling-Material findet darüber hinaus in einer Vielzahl weiterer Komponenten des BMW iX Verwendung. Für das Gesamtfahrzeug beträgt der Rezyklat-Anteil im Bereich der thermoplastischen Kunststoffe mehr als 20 Prozent. Beispielsweise bestehen die Unterstruktur der Türverkleidungen, die Abdeckung des Windlaufs, die Führungen der Stoßfänger und der Rahmen der Frontverkleidung zu 100 Prozent aus wiederverwertetem Kunststoff. Die Kabelschächte des BMW iX werden zu 60 bis 100 Prozent aus Recycling-Kunststoff gefertigt, in der Heckklappen-Verkleidung sowie in den Außenflächen der Türverkleidungen beträgt der Rezyklat-Anteil jeweils rund 30 Prozent. Insgesamt werden im BMW iX rund 60 Kilogramm Recycling-Kunststoff eingesetzt.



Antriebstechnologie und Modellvarianten. Der BMW iX xDrive50, der BMW iX xDrive40.

Zwei Elektromotoren und vier angetriebene Räder vermitteln im BMW iX eine neuartige Ausprägung der markentypischen Fahrfreude. Die herausragende Effizienz der Antriebseinheiten und modernste Batteriezellen-Technologie sorgen für eine hohe Reichweite und damit auch für maximale Alltagstauglichkeit. Und dank einer besonders leistungsfähigen Ladetechnologie genügen kurze Zwischenstopps, um den Energiegehalt des Hochvoltspeichers wieder aufzufrischen. Die BMW eDrive Technologie der jüngsten, mittlerweile fünften Generation bietet ideale Voraussetzungen, um lokal emissionsfreie Mobilität in einem Premium-Automobil in all ihren Facetten zu genießen.

Dabei wird die Reichweite auf BMW typische Weise gesteigert: mit der hohen Effizienz des Antriebs und einer optimierten Energiedichte des Hochvoltspeichers anstelle von unverhältnismäßig großen Batterien, die das Fahrzeuggewicht und damit auch die Fahrdynamik und den Stromverbrauch negativ beeinflussen. In Kombination mit intelligentem Leichtbau und einem aerodynamisch optimierten Design bildet die Antriebs- und Speichertechnologie im BMW iX ein ideales Gesamtpaket für markentypische Sportlichkeit, wegweisende Nachhaltigkeit und überzeugende Alltagstauglichkeit.

Die Antriebseinheit und der Hochvoltspeicher der BMW eDrive Technologie der fünften Generation sind hinsichtlich ihrer Leistung beziehungsweise ihres Energiegehalts flexibel skalierbar. Sie können daher in unterschiedlichen Modellvarianten eingesetzt werden. Zur Markteinführung des BMW iX steht die jüngste BMW eDrive Technologie in zwei Ausführungen zur Auswahl. Im BMW iX xDrive50 erzeugen die beiden Elektromotoren an der Vorder- und an der Hinterachse gemeinsam eine Höchstleistung von mehr als 370 kW/500 PS. Die Reichweite beträgt mehr als 600 Kilometer im Testzyklus WLTP kombiniert. Dies entspricht mehr als 300 Meilen gemäß EPA Testzyklus FTP-75. Der BMW iX xDrive40 kommt auf eine Leistung von rund 240 kW beziehungsweise mehr als 300 PS und eine gemäß WLTP ermittelte Reichweite von mehr als 400 Kilometern.

Der Antrieb: Hochintegriert und herausragend effizient.

Die BMW eDrive Technologie der fünften Generation umfasst eine Antriebseinheit, bei der Elektromotor, Leistungselektronik und Getriebe

hochintegriert in einem gemeinsamen Gehäuse zusammengeführt sind. Dieses Konstruktionsprinzip ermöglicht eine im Vergleich zu früheren Elektroantrieben um rund 30 Prozent höhere Leistungsdichte. Die hochintegrierte elektrische Antriebs-Topologie ist ein wesentlicher Faktor für die herausragende Effizienz des BMW iX. Darüber hinaus führt sie zu einer deutlichen Reduzierung des Bauraums in Relation zur Leistung des Antriebs.

Die von der BMW Group in Eigenregie entwickelten Elektromotoren weisen in ihrer jüngsten Ausführung einen Wirkungsgrad von 93 Prozent auf. Sie übertreffen damit nicht nur aktuelle Verbrennungsmotoren, die Werte von weniger als 40 Prozent erreichen, sondern liegen auch im Wettbewerbsumfeld der Elektroantriebe an der Spitze. Ihre herausragende Effizienz trägt wesentlich dazu bei, dass der BMW iX xDrive50 auf einen im Testzyklus WLTP ermittelten kombinierten Stromverbrauch von weniger als 21 kWh je 100 Kilometer und der BMW iX xDrive40 auf einen entsprechenden Wert von rund 20 kWh je 100 Kilometer kommt. Darüber hinaus zeichnen sich die im BMW iX eingesetzten Elektromotoren durch eine besonders spontane Kraftentfaltung, eine sportliche Leistungscharakteristik und eine souveräne Geräuschlosigkeit aus.

Eigenständiges Motorenkonzept: Mehr Dynamik, weniger kritische Rohstoffe.

Die spezifischen Qualitäten der Elektromotoren sind das Resultat einer eigenständigen Konstruktionsweise, die sich grundsätzlich von der im Wettbewerbsumfeld üblichen Technologie unterscheidet. Sie arbeiten nach dem Prinzip einer stromerregten Synchronmaschine. Anstelle von fest installierten Permanentmagneten wird die Anregung des Rotors in den Motoren des BMW iX durch die Zufuhr von elektrischer Energie ausgelöst. Dadurch wird es möglich, in der Herstellung des Antriebs vollständig auf die für magnetische Komponenten erforderlichen Rohstoffe aus dem Bereich der seltenen Erden zu verzichten.

Auch die Kraftentfaltung des Antriebs profitiert von seinem spezifischen Konstruktionsprinzip. Aufgrund der mittels Stromzufuhr präzise steuerbaren Anregung des Rotors steht sein maximales Drehmoment bereits unmittelbar aus dem Stand heraus in vollem Umfang zur Verfügung. Außerdem kann es – anders als bei Elektromotoren herkömmlicher Bauart – über ein besonders breites Drehzahlband hinweg aufrechterhalten werden.

So ist das Fahrerlebnis im BMW iX nicht nur von einer extrem spontanen, sondern auch von einer außergewöhnlich konstanten Leistungsentfaltung geprägt, die die markentypische Sportlichkeit des Fahrzeugs unterstreicht. Der BMW iX xDrive50 spurtet in weniger als 5,0 Sekunden von null auf

100 km/h. Im BMW iX xDrive40 ist eine Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo-100-Marke in wenig mehr als 6,0 Sekunden möglich. Die Höchstgeschwindigkeit beider Modellvarianten wird elektronisch auf 200 km/h limitiert.

Das Antriebsmoment der Motoren wird jeweils über ein im gleichen Gehäuse angeordnetes, 1-Gang-Getriebe übertragen und von dort auf kürzestem Weg an die Vorder- beziehungsweise Hinterräder geleitet. Dadurch werden neben der Gesamteffizienz des Antriebssystems auch die Agilität, die Traktion und die Fahrstabilität des BMW iX spürbar optimiert. Der zentral gesteuerte und mit den Fahrwerksregelsystemen vernetzte elektrische Allradantrieb ermöglicht eine besonders schnelle und präzise Dosierung der Antriebskraft in Abhängigkeit von der Fahrsituation, den Fahrbahnverhältnissen und den Wünschen des Fahrers.

Rekuperation von Energie während der Fahrt adaptiv und individuell dosierbar.

Mit einer adaptiven und darüber hinaus auch individuell dosierbaren Rekuperation von Bremsenergie wird die Effizienz des Antriebssystems im BMW iX weiter gesteigert. Die intelligente Vernetzung der Antriebssteuerung ermöglicht es, die Intensität der Rückgewinnung von Bremsenergie auf die mithilfe von Navigationsdaten und den Sensoren der Fahrerassistenzsysteme ermittelte Verkehrssituation abzustimmen. So kann beispielsweise bei der Annäherung an eine Kreuzung, die Rekuperationsleistung erhöht und damit gleichzeitig Energie in den Hochvoltspeicher eingespeist und die Verzögerungswirkung genutzt werden.

Dagegen ist es auf freier Strecke möglich, Komfort und Effizienz mithilfe der Segel-Funktion zu steigern, bei der das Fahrzeug ohne Antriebsmoment dahinrollt, sobald der Fahrer den Fuß vom Fahrpedal nimmt. Dabei erfolgt auch bei nicht aktivierter Routenführung des Navigationssystems eine adaptive Anpassung an die jeweilige Verkehrssituation. Die adaptive Rekuperation wird präzise gesteuert, sodass auch spontane Reaktionen auf Änderungen der Verkehrssituation möglich sind. Wird beispielsweise während des Segelns der Blinker betätigt, setzt umgehend die Rekuperation ein. Bei der Annäherung an eine Kreuzung wird dagegen die Bremsenergie-Rückgewinnung beendet, sobald eine dort platzierte Ampel von Rot- auf Grünlicht umschaltet.

Die adaptive Rekuperation ist Bestandteil der Standard-Einstellungen, die zur Verfügung stehen, sobald mit dem Wählhebel auf der Mittelkonsole die Fahrstufe D aktiviert wird. Alternativ dazu kann der Fahrer im Menü des Bediensystems iDrive eine hohe, mittlere oder niedrige Bremsenergie

Rückgewinnung als Dauereinstellung für alle Verkehrssituationen auswählen. Zur Steigerung des Komforts beim Rangieren und im Stop-and-Go-Verkehr fährt der neue BMW iX in der Fahrstufe D mit minimaler Geschwindigkeit an, sobald das Bremspedal entlastet wird. Darüber hinaus lässt sich mit dem Wählhebel auch die Fahrstufe B aktivieren, in dem durch eine besonders hohe Rekuperationsleistung das für Elektrofahrzeuge der BMW Group charakteristische One-Pedal-Feeling erzeugt wird.

Hochvoltspeicher: Optimierte Energiedichte, erhöhte Reichweite.

Die BMW eDrive Technologie der fünften Generation umfasst auch einen Hochvoltspeicher mit modernster Batteriezellen-Technologie. Die gravimetrische Energiedichte des Lithium-Ionen-Speichers wurde im Vergleich zur vorherigen Batteriegeneration um nochmals rund 20 Prozent gesteigert. Darüber hinaus weist die jüngste Generation der Hochvoltbatterie herausragende Qualitäten in den Bereichen Leistungsvermögen, Lade- und Entladeverhalten, Langlebigkeit und Sicherheit auf. Außergewöhnlich günstig fällt auch das Verhältnis zwischen Batteriegewicht und Speicherkapazität aus. Im BMW iX werden die von einem Aluminium-Gehäuse eingefassten Hochvoltbatterien als integraler Bestandteil der Karosserie tief im Fahrzeugboden angeordnet.

Die jüngsten Fortschritte auf dem Gebiet der Speichertechnologie sind das Ergebnis einer langjährigen und konsequenten Forschungs- und Entwicklungsarbeit. Die BMW Group fertigt bereits seit dem Jahr 2013 Module und Batterien für Fahrzeuge mit elektrifiziertem Antrieb. Das Unternehmen verfügt sowohl im Bereich der Batteriezellen-Technologie als auch hinsichtlich der Fertigung von modellspezifischen Hochvoltbatterien über herausragende Kompetenz und Erfahrung. Die BMW Group betreibt grundlegende Forschungsarbeit in den Disziplinen Zellchemie und Zelldesign. Dadurch wird es möglich, Batteriezellen nach präzisen Vorgaben herstellen zu lassen, die sich an den speziellen Anforderungen beim Einsatz in Fahrzeugen mit elektrifiziertem Antrieb orientieren.

Die angelieferten prismatischen Batteriezellen werden am jeweiligen Produktionsstandort der BMW Group zu Modulen zusammengefasst. Ein eigenständig entwickeltes Baukastensystem ermöglicht es, diese Module in einer flexiblen Anordnung in modellspezifische Hochvoltspeicher zu integrieren. Auf diese Weise erhält der BMW iX xDrive50 im BMW Werk Dingolfing eine Batterie, deren Brutto-Energiegehalt mehr als 100 kWh beträgt. Die für den BMW iX xDrive40 konzipierte Speichereinheit weist einen Brutto-Energiegehalt von mehr als 70 kWh auf.

Eine vollständig integrierte Flüssigkeitskühlung für den Hochvoltspeicher gewährleistet eine optimale Temperierung in hochdynamischen Fahrsituationen mit hohem Leistungsabruf sowie beim Schnellladen an einer Gleichstrom-Ladestation. Bei niedrigen Außentemperaturen wird während der Fahrt die von der Antriebseinheit erzeugte Abwärme zur Aufheizung des Hochvoltspeichers genutzt. Für die Batterien des BMW iX gilt eine Gewährleistungsfrist von acht Jahren, verbunden mit einer Kilometerleistung von bis zu 160 000 Kilometern.

Combined Charging Unit für Schnellladen mit bis zu 200 kW.

Ebenso wie das eigenständige Konstruktionsprinzip der Elektromotoren und die optimierten Hochvoltspeicher gehört auch eine neue Ladetechnologie zur BMW eDrive Technologie der fünften Generation. Die Combined Charging Unit (CCU) des BMW iX ermöglicht eine besonders hohe Flexibilität beim Anschluss an Ladestationen unterschiedlicher Art und ist daher auf allen internationalen Automobilmärkten für komfortables und schnelles Einspeisen von elektrischer Energie ins Fahrzeug geeignet. Darüber hinaus übernimmt sie auch die Versorgung der an das 12-Volt-Bordnetz des BMW iX angeschlossenen Verbraucher wie Beleuchtung, Audioanlage und Klimaanlage. Die CCU vereint die Funktionen des Spannungswandlers, der Ladeelektronik, der Stromverteilung sowie das Management der Antriebs-, Hochvolt- und Ladefunktionen für die Antriebseinheit und den Hochvoltspeicher in einem Gerät. Damit ermöglicht diese hochintegrierte Plattform das einzigartige elektrische Fahrerlebnis im BMW iX.

Wird die Hochvoltbatterie an einer herkömmlichen Haushaltssteckdose oder einer Wallbox aufgeladen, kann dazu Wechselstrom (AC) sowohl ein- als auch dreiphasig mit einer Leistung von bis zu 11 kW eingespeist werden. Auf diese Weise wird der vollständig entleerte Energiespeicher des BMW iX xDrive50 in weniger als elf Stunden zu 100 Prozent geladen. Beim BMW iX xDrive40 beträgt die für die Komplett-Ladung erforderliche Zeitspanne weniger als acht Stunden.

Deutlich höhere Ladeleistungen und entsprechend kürzere Ladezeiten lassen sich beim Anschluss an eine mit Gleichstrom (DC) betriebene Schnellladestation erzielen. So kann der BMW iX xDrive50 seine Hochvoltbatterie mit einer Leistung von bis zu 200 kW aufladen. An entsprechenden Ladestationen, wie sie an zahlreichen Hauptverkehrsstrecken installiert sind, lässt sich auf diese Weise innerhalb von nur zehn Minuten genügend Strom einspeisen, um die Reichweite um mehr als 120 Kilometer zu erhöhen. Die maximale Ladeleistung des BMW iX xDrive40 beträgt 150 kW. Damit stehen nach einem zehnminütigen Anschluss an eine Schnellladestation

Energiereserven für mehr als 90 weitere Kilometer zur Verfügung. Bei beiden Modellvarianten kann der Ladezustand des Hochvoltspeichers in weniger als 40 Minuten von 10 auf 80 Prozent seiner Gesamtkapazität erhöht werden.

Exterieurdesign. Klare Signale für den Aufbruch in eine neue Ära der Freude am Fahren.



Der BMW iX präsentiert sich in der Gestalt eines modernen SAV und in einer komplett neuen, reduzierten Formensprache. Das monolithische Design seines Exterieurs wird von wenigen, präzise geführten Linien geprägt und verhilft dem Fahrzeug zu einem kraftvollen, robusten und zugleich klar definierten Erscheinungsbild. Es stellt die Funktionalität des BMW iX als lokal emissionsfreies Automobil und Erlebnisraum für komfortable Mobilität im Alltag und auf Reisen in den Mittelpunkt.

Dabei signalisiert die charakterstarke Präsenz des BMW iX eine neuartige Form der Souveränität. Sie resultiert aus seinem vollelektrischen Allradantrieb, einem stark von Nachhaltigkeit geprägten Luxus-Ambiente im großzügigen Innenraum und innovativer Technologie, die den BMW iX zum Wegbereiter für automatisiertes Fahren macht.

Kraftvolle SAV Proportionen, reduzierte Flächengestaltung.

Mit seinen Außenabmessungen kombiniert der BMW iX die Funktionalität des BMW X5 mit der Dynamik des BMW X6 und dem ausdrucksstarken Auftritt des BMW X7. Dadurch werden die kraftvollen Proportionen eines großen SAV von BMW auf individuelle Weise neu interpretiert. In Länge und Breite ist der BMW iX mit dem BMW X5 vergleichbar, aufgrund der fließenden Dachlinie entspricht seine Höhe nahezu dem Wert des BMW X6, während sich die Größe seiner Räder am BMW X7 orientiert. Ein Radstand von exakt 3000 Millimetern sowie große Spurweiten an der Vorder- und Hinterachse bieten ideale Voraussetzungen für eine Fahrwerksabstimmung, die luxuriösen Reisekomfort mit sportlichem Kurvenfahrverhalten in Einklang bringt. Die eigenständige Formensprache sorgt zugleich für optimierte Aerodynamik-Eigenschaften, die sich positiv auf die Reichweite auswirken.

Das kraftvolle Erscheinungsbild des BMW iX wird auch durch die reduzierte Gestaltung seiner Flächen unterstrichen. Der minimalistische Einsatz von Charakterlinien und die großzügig modellierten Flächen sorgen für eine souveräne Ausstrahlung. Die präzise Linienführung, die klare Struktur und die nahezu rechteckigen Konturen im Bereich der Radhäuser erzeugen den Eindruck eines monolithisch gestalteten Fahrzeugkörpers. Die reduzierte Formensprache lenkt die Aufmerksamkeit auf präzise ausgestaltete Details, die den hochwertigen Charakter, die Markenidentität und die optimierten Aerodynamik-Eigenschaften des BMW iX betonen.

Fahrzeugfront: Ausdrucksstarke, vertikale Niere als Intelligenzfläche.

Die Gestaltung der Fahrzeugfront verhilft dem BMW iX zu einer ausdrucksstarken Präsenz. Der markentypische Auftritt, der sich aus der Kombination der markanten BMW Niere mit ebenso charakteristischen Doppelscheinwerfern ergibt, wird in einem zukunftsweisenden Stil neu interpretiert. Im Zentrum der Front steht die ausdrucksstarke, vertikal ausgerichtete BMW Niere. Ihre Oberfläche weist eine dreidimensionale Pyramidenstruktur auf.

Da der elektrische Antrieb des BMW iX nur eine geringe Kühlluftzufuhr erfordert, ist die BMW Niere vollständig geschlossen. Sie übernimmt stattdessen die digitale Funktion einer Intelligenzfläche. Kameratechnik, Radarfunktionen und weitere Sensorik sind fugenlos in die BMW Niere integriert und liegen hinter einer transparenten Fläche. Auch die Heizelemente und das Reinigungssystem der Sensorik sind in die Nierenfläche integriert.

Hightech-Konstruktion und Symbol für intelligente Mobilität.

Die im Landshuter Leichtbau- und Technologiezentrum (LuTZ) der BMW Group entwickelte und dort auch produzierte Niere des BMW iX ist das mit hohem technologischem Aufwand gestaltete Sinnbild für intelligente Mobilität. Um eine maximale Präzision bei der Nutzung des hinter der Niere verbauten Radarsensors zu garantieren, kommt bei ihrer Fertigung ein vakuumbasiertes Beschichtungsverfahren im Nanometerbereich zum Einsatz. Dabei werden die Zweifarbigkeit und der sichtbare 3D-Effekt mittels Verdampfung durch Lasertechnologie sowie mittels Plasmabeschuss im Hochvakuum erzeugt. Das speziell für die Produktion der Niere des BMW iX entwickelte Laserverfahren und eine exakt definierte Kombination aus Werkstoff und Schichtstärke gewährleisten eine optimale Radar-Performance in Verbindung mit einem ebenso hochwertigen wie charakteristischem Erscheinungsbild.

Eine zusätzliche Beschichtung aus Polyurethan reduziert die Empfindlichkeit der BMW Niere gegenüber Beschädigungen. Der Selbstheilungseffekt ihrer Oberfläche beseitigt beispielsweise leichte Kratzer bei Raumtemperatur innerhalb von 24 Stunden oder auch durch eine fünfminütige Warmluftzufuhr.

Wegbereiter für automatisierte Fahrfunktionen.

Die BMW Niere übernimmt die Rolle einer innovativen und multifunktionalen Hightech-Konstruktion für fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme, mit denen der BMW iX den Weg zum automatisierten Fahren ebnet. Bereits heute zeichnen sich die für aktuelle Modelle der BMW Group verfügbaren

Fahrerassistenzsysteme durch eine im Wettbewerbsumfeld herausragende Funktionalität aus. Der neue, im BMW iX erstmals eingesetzte Technologiebaukasten bildet die Grundlage für eine konsequente und langfristige Weiterentwicklung dieser Systeme. Eine hohe Rechnerleistung, eine besonders leistungsfähige Sensorik und eine kontinuierliche Optimierung mithilfe von Künstlicher Intelligenz und Data Driven Development schaffen neue Möglichkeiten, den Fahrer hinsichtlich Komfort und Sicherheit in Zukunft noch umfassender zu unterstützen. Weiterentwickelte sowie zusätzliche Funktionen können via Remote Software Upgrade nachträglich ins Fahrzeug übertragen werden. Dadurch entsteht eine komfortable Möglichkeit, das Fahrzeug und seine Software dauerhaft auf dem jeweils jüngsten Stand der Technik zu halten.

„Der BMW iNEXT ist der Wegbereiter für automatisierte Fahrfunktionen – da er das erste Fahrzeug der BMW Group sein wird, das automatisierte Fahr- und Parkfunktionen aus einem neuen Technologiebaukasten bieten wird“, erklärt Frank Weber, Mitglied des Vorstands der BMW AG, zuständig für Entwicklung. „Dieser Baukasten hat mit seiner Rechenleistung und überragenden Sensorik enormes Potential und wird uns einen sukzessiven Zuwachs an Funktionen erlauben.“

LED-Scheinwerfer mit Matrix-Funktion und BMW Laserlicht.

Die Ausleuchtung der Fahrbahn übernehmen die flachsten jemals in einem Serienmodell von BMW eingesetzten Scheinwerfereinheiten. Sie zeigen das markentypische Vier-Augen-Gesicht in einer neuartigen, besonders minimalistischen Variante. Die Neuauslegung der Tagfahrlichter als zweidimensionale Leisten am oberen Rand der Scheinwerfereinheiten fügt sich harmonisch in die monolithische Formensprache des Exterieurs ein. Sie sorgt für ein vollkommen neues Erscheinungsbild der Scheinwerfer am Tag und unterstreicht die selbstbewusste Präsenz der Fahrzeugfront. Auch die Funktion des Fahrtrichtungsanzeigers wird durch die Tagfahrlicht-Leisten erfüllt.

Der BMW iX ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Dunkel gefärbte, weit ins Innere der Scheinwerfer zurückgezogene und daher nur in aktiviertem Zustand sichtbare Leuchtkörper erzeugen jeweils gemeinsam das Abblend- und das Fernlicht.

Optional ist die jüngste Generation des BMW Laserlichts erhältlich. Dabei werden Adaptive LED-Scheinwerfer mit Matrix-Funktion und ein neuartiges Laserlicht-Modul miteinander kombiniert. Auch bei dieser Variante der Scheinwerfer werden Abblend- und Fernlicht sowohl aus der äußeren als auch aus der inneren Lichtquelle erzeugt. Die Matrix-Funktion des Fernlichts

BMW Selective Beam ermöglicht es, die Sichtweite zu erhöhen und gleichzeitig eine Blendwirkung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden.

Die stark dreidimensional konturierte Motorhaube des BMW iX schließt unmittelbar an die Scheinwerfer und die BMW Niere an. Alle Linien der Haube streben dynamisch auf die BMW Niere und das darüber platzierte BMW Logo zu. Das Emblem hat eine funktionale Komponente und dient als Einfüllstutzen für das Wischwasser der Windschutz- und Heckscheiben-Reinigungsanlage. Es kann durch sanften Druck geöffnet und nach der Befüllung wieder zugeklappt werden. Darüber hinaus weist die Fronthaube keinen vom Kunden bedienbaren Öffnungsmechanismus auf. Die darunterliegende Antriebstechnik und Leistungselektronik ist nur im Falle eines Werkstattaufenthalts zugänglich.

Seitenansicht: Klare Flächenstruktur, präzise Linienführung.

In der Seitenansicht des BMW iX führt die reduzierte Formensprache zu einer Betonung des modernen und für das rein elektrisch angetriebene SAV charakteristischen Designs. Die modern und minimalistisch modellierten Flächen bilden einen athletischen Fahrzeugkörper, dessen klares Erscheinungsbild durch wenige, präzise gesetzte Linien unterstrichen wird. Ein markantes Element stellen die beinahe rechteckigen Konturen im Bereich der vorderen und der hinteren Radhäuser dar. Sie greifen ein ursprüngliches Designmerkmal für BMW X Modelle auf und betonen den kräftigen Stand des Fahrzeugs.

Ein für BMW i Automobile typisches Element der Exterieurgestaltung wird im Bereich der Seitenfenstergrafik und am Übergang zum Heck in einer weiterentwickelten Form dargestellt. Die sich zum Heck hin verjüngende Fenstergrafik und die nach vorn geneigte C-Säule unterstreichen die dynamische Linienführung der Silhouette. Die als Stream Flow bekannten aufeinander zulaufenden Linien symbolisieren die Luftströmung im Seitenbereich. Das charakteristische grafische Element wird beim BMW iX in Form einer die hinteren Seitenfenster und die Heckscheibe verbindenden Schwarzfläche umgesetzt, die den eingravierten Modellschriftzug trägt.

Türen mit bündig integrierten Öffnern und rahmenlosen Scheiben.

Die klaren Proportionen des BMW iX kommen in der Seitenansicht besonders deutlich zur Geltung. Unterstützt wird der Eindruck eines kraftvollen Fahrzeugkörpers auch durch die Gestaltung der Türen. Ihre Oberflächen werden von wenigen Charakterlinien strukturiert und wirken daher besonders großzügig. Die flächenbündig eingebetteten Türöffner sind in einer Kontrastfarbe gehalten. Die elektrisch per

Tastendruck bedienbaren Türöffner und die optionale Soft Close Funktion ermöglichen einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Eine indirekte Beleuchtung der Griffmulden setzt die integrierten Türöffner besonders hochwertig in Szene. Die jüngste Generation des optionalen Komfortzugangs ermöglicht ein automatisches Ver- und Entriegeln der Türen bei der Annäherung ans beziehungsweise beim Entfernen vom Fahrzeug. Das entsprechende Signal wird über die Funkfernbedienung beziehungsweise mittels BMW Digital Key über das Smartphone des Kunden an das Fahrzeug übertragen.

Erstmals werden bei einem BMW im Format eines großen SAV Türen mit rahmenlosen Seitenscheiben eingesetzt. Diese zuvor nur bei BMW Coupés angewandte Bauweise unterstreicht den sportlichen Charakter des BMW iX und ermöglicht ein fließendes Erscheinungsbild der gesamten Seitenfenstergrafik. Die in hochglänzendem Schwarz gehaltenen Abdeckungen der B-Säulen bilden dabei einen reizvollen Kontrast zur Karosseriefarbe. Für einen hohen Akustikkomfort wird mit drei Dichtungsebenen im Bereich der Türen gesorgt.

Aerodynamisch optimierte Außenspiegel, schwarze Karosserieeinfassungen.

Zur Reduzierung von Windgeräuschen sowie zur Optimierung der Aerodynamik-Eigenschaften und der Rundumsicht trägt die innovative Gestaltung der Außenspiegel des BMW iX bei. Die besonders schmalen Spiegelfüße schließen unmittelbar an den unteren Bereich der Seitenfenstereinfassung an. Dadurch kann das klassische Spiegeldreieck im vorderen Bereich der Seitenfenster entfallen. Die Spiegelkappen sind in Wagenfarbe lackiert. Sie werden im unteren Bereich von den Spiegelfüßen in hochglänzendem Schwarz eingefasst, wobei ein reizvoller Farbkontrast entsteht. Die schlanke Geometrie der Spiegel und präzise gesetzte Luftabrisskanten verbessern die Aeroakustik. Ein besonders harmonischer Lichtaustritt zeichnet die nur etwa zwei Millimeter breiten Fahrtrichtungsanzeiger aus, die hinter genarbten Glasabdeckungen in die Außenspiegel integriert sind.

Zu den von klassischen BMW X Modellen bekannten Designmerkmalen zählt auch die schwarze Einfassung am unteren Abschluss der Karosserie. Sie reicht beim BMW iX besonders weit nach oben und bildet ein das gesamte Fahrzeug von der Frontschürze über die Seitenpartien bis ins Heck hinein umlaufendes Band. Der Ladeanschluss ist – analog zur Position des Tankeinfüllstutzens bei herkömmlich angetriebenen BMW Modellen – hinter einer Klappe auf dem rechten hinteren Radhaus zu finden.

Fahrzeugheck: Modern, minimalistisch, ausdrucksstark.

Auch im Design des Fahrzeughecks spiegelt sich der Charakter des BMW iX authentisch wider. Die moderne und minimalistische Gestaltung der großzügigen Flächen erzeugt ein ausdrucksstarkes Erscheinungsbild, das vor allem die kraftvolle Statur und die Breite des BMW iX betont. Die minimalistische Formensprache mit einer geringen Zahl von Fugen und Charakterlinien sorgt für eine klare und hochwertige Ausstrahlung. Mit dem zum Heck hin durchströmten Dach und einem Diffusorelement in der Heckschürze werden die Aerodynamik-Eigenschaften des BMW iX zusätzlich optimiert.

Die Gepäckraumklappe zieht sich ohne Trennfugen über die gesamte Heckpartie und bringt dadurch die ausdrucksstarke Flächengestaltung besonders intensiv zur Geltung. Die Rückfahrkamera ist unauffällig in den schwarzen Ring des großen, in der Mitte der Gepäckraumklappe angeordneten BMW Logos integriert. Die Reinigung der Kameralinse erfolgt automatisch über ein in das Innere des Emblems integriertes und bei Bedarf ausfahrendes Wassersprühsystem.

Extrem flache Heckleuchten mit ausdrucksstarker Lichtinszenierung.

Die einteiligen Heckleuchten sind harmonisch in die weit in die Seitenpartien hineinragende Gepäckraumklappe integriert. Ebenso wie die Scheinwerfer weisen auch die Heckleuchten das schmalste jemals bei einem Serienfahrzeug der BMW Group realisierte Design auf. Sämtliche Lichtfunktionen werden durch LED-Technologie erzeugt. Die Leuchtkörper sind unmittelbar in die dreidimensional modellierten Außenlichtscheiben integriert. Dadurch entsteht eine besonders ausdrucksstarke Lichtinszenierung. Die markentypische L-Form wird in einer modernen Interpretation im gemeinsamen Leuchtenband für das Schluss- und das Bremslicht dargestellt und umschließt den ebenfalls horizontal ausgerichteten und erst im aktiven Zustand sichtbaren Fahrtrichtungsanzeiger.

Rückfahrlicht und Nebelschlussleuchte sind gemeinsam mit dem Reflektor in einem ebenfalls sehr schmal gehaltenen Band in den Diffusor der Heckschürze ausgelagert. Hinter der Gepäckraumklappe sind außerdem weit außen angeordnete Sekundärleuchten zu finden. Mit integriertem Blinker, Schluss- und Bremslicht stellen sie sicher, dass auch bei geöffneter Heckklappe die entsprechenden Lichtsignale zu erkennen sind.

Shy Tech im Exterieur: Dezent integrierte Technologie.

Neben der Intelligenzfläche im Bereich der BMW Niere verfügt der BMW iX über zahlreiche weitere, ebenfalls unauffällig und nach dem

Prinzip der Shy Tech positionierte Kameras und Sensoren, die es den Fahrerassistenzsystemen ermöglichen, den Fahrer in eintönigen und unübersichtlichen Verkehrssituationen zu unterstützen. So sind beispielsweise die Sensoren zur Abstandsmessung dezent in die schwarzen Karosseriefassungen an Front und Heck des Fahrzeugs integriert.

Auch die bündig integrierten Türöffner und die in das BMW Logo auf der Gepäckraumklappe integrierte Rückfahrkamera samt Reinigungssystem sind Beispiele für das Prinzip Shy Tech. Der Grundsatz dahinter: Die Technologie bleibt im Hintergrund, ihre Funktionen treten nur im Moment der Benutzung in Erscheinung.

Akzente in BMW i Blau signalisieren Nachhaltigkeit.

In der Basis verfügt der BMW iX über zahlreiche Designakzente, die in dem für BMW i charakteristischen Blauton gehalten sind und damit auf den Elektroantrieb und das nachhaltige Gesamtkonzept des Fahrzeugs hinweisen. Neben dem blauen Kranz des BMW Logos auf der Motorhaube und der Gepäckraumklappe gehören dazu auch die blauen Akzente in den äußeren Bereichen des Stoßfängers, die die optimierte Luftführung an der Fahrzeugfront optisch hervorheben. Ein blauer Akzentstreifen im Bereich der Seitenschweller verweist auf den tief im Fahrzeugboden angeordneten Hochvoltspeicher des BMW iX.

Im unteren Bereich der Heckschürze setzen sich zwei weit außen platzierte blaue Spangen von den serienmäßig in Schwarz gehaltenen Flächen ab. Sie fassen nicht nur die ausgelagerten Leuchten, sondern auch das Diffusorelement ein und verweisen damit sowohl auf die günstigen Aerodynamik-Eigenschaften des BMW iX als auch auf seinen elektrischen Antrieb. In jenem Bereich, in dem bei herkömmlich angetriebenen Modellen die Endrohre der Abgasanlage ins Freie ragen, setzen sie ein markantes Signal für nachhaltige Mobilität.

Ausdrucksstarke Individualität: Sportpaket und BMW Individual Exterior Line Titan Bronze.

Der BMW iX wird optional mit einem Sportpaket angeboten. Aus einer umfangreichen Auswahl an Außenfarben werden beim ersten öffentlichen Auftritt des rein elektrisch angetriebenen SAV die Variante Kaschmirsilber metallic und die BMW Individual Lackierung Aventurinrot metallic in Kombination mit dem Sportpaket präsentiert.

Das Sportpaket sorgt für eine besonders expressive Ausstrahlung des elektrisch angetriebenen SAV. In der Frontansicht wird das klassische Bild der drei besonders großen Lufteinlässe neu interpretiert. Großformatige,

dreieckige Schilde an den Außenseiten der Frontschürze lenken den Fahrtwind gezielt zu den Air Curtains. Auf diese Weise wird für eine optimale Um- und Durchströmung gesorgt.

Darüber hinaus sind auch die Einfassungen am unteren Abschluss der Karosserie und die spezifisch geformten Seitenschweller sowie die integrierten Türgriffe in hochglänzendem Schwarz gehalten. Sowohl in der Front- als auch in der Heckschürze ist der mittlere Bereich der umlaufenden Einfassung in Wagenfarbe lackiert. Die Einleger, die das Diffusorelement im unteren Bereich der Heckschürze einfassen, weisen anstelle der serienmäßigen blauen eine Lackierung in Wagenfarbe auf. Ein weiteres exklusives Merkmal sind die markanten Heckleuchten in Rauchglas-Ausführung. Darüber hinaus gehören 21 Zoll große und aerodynamisch optimierte Leichtmetallräder im Doppelspeichen-Design und der Farbe Midnight Grey sowie eine Sportbremsanlage mit blau lackierten Bremssätteln zum Ausstattungsumfang des Sportpakets für den BMW iX.

Als Option wird die BMW Individual Exterior Line Titan Bronze angeboten. Diese auch in Verbindung mit dem Sportpaket erhältliche Ausstattung verhilft dem BMW iX mit präzise ausgewählten Farbakzenten zu einer besonders exklusiven Ausstrahlung. Die dreidimensionalen Strukturelemente im Inneren der BMW Niere weisen ebenso wie die Türöffner und die bis in die D-Säule hinein fortgesetzte untere Einfassung der Seitenfenster sowie die Einleger in den äußeren Bereichen der Heckschürze Oberflächen in Titan Bronze auf. So entsteht aus jeder Perspektive eine hochwertige, modernen Luxus signalisierende Anmutung.

Aerodynamik und intelligenter Leichtbau. Innovativ in Form und Struktur.



Mit Efficient Dynamics leistet die BMW Group seit Jahren besonders wirksame Beiträge zur Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte im Straßenverkehr. Die zukunftsweisende Ausprägung dieser Strategie, die den Charakter des BMW iX prägt, umfasst neben dem außergewöhnlich effizienten Elektroantrieb auch umfassende Maßnahmen zur Optimierung der Aerodynamik-Eigenschaften und des Fahrzeuggewichts. Die Reduzierung des Luftwiderstands trägt ebenso wie der intelligente Leichtbau zur hohen Reichweite des rein elektrisch angetriebenen SAV bei.

Auch die Fahreigenschaften und das Komfortniveau im Innenraum profitieren vom reduzierten Luftwiderstand und von der Karosseriestruktur mit Aluminium-Spaceframe und innovativem Carbon Cage. Durch die präzise geführte Luftströmung werden die Fahrgeräusche des BMW iX weiter minimiert. Eine Besonderheit stellen die im Vergleich zu herkömmlich angetriebenen BMW X Modellen deutlich weiter vorn platzierten A-Säulen dar. Die damit einhergehende Verkürzung des Vorderwagens wird durch die besonders kompakte Bauweise der eDrive Antriebstechnik ermöglicht und kommt vollständig dem Innenraum des BMW iX zugute. Einzigartig im Segment ist der intelligente Materialmix, bei dem unterschiedliche Werkstoffe am jeweils idealen Ort ihre spezifischen Qualitäten zur Geltung bringen. Der gezielte Einsatz von hochfesten Stahlsorten, Aluminium, Thermoplast-Kunststoffen und carbonfaserverstärktem Kunststoff (CFK) sorgt für eine gewichtsoptimierte und außergewöhnlich steife Karosseriestruktur. Der intelligente Materialmix trägt gemeinsam mit den sehr guten Aerodynamik-Eigenschaften dazu bei, dass der BMW iX ein auffallend ruhiges und entspanntes Fahrverhalten an den Tag legt und zugleich ebenso spontan wie präzise auf jede Bewegung von Fahrpedal und Lenkrad reagiert.

Mehr Reichweite durch optimierte Aerodynamik-Eigenschaften.

Die konsequente Nutzung von Vorteilen, die sich aus dem rein elektrischen Antrieb ergeben, und eine besonders umfassende Umsetzung bereits bewährter Maßnahmen verhilft dem BMW iX zu optimierten Aerodynamik-Eigenschaften, die sich sowohl auf die Fahrleistungen als auch auf die Reichweite des rein elektrisch angetriebenen SAV positiv auswirken. Neben der in der neuen Formensprache realisierten, besonders glattflächigen Karosserie, einem eingezogenen Greenhouse, bündig integrierten Türöffnern,

außergewöhnlich schlanken Außenspiegeln und präzisen gesetzten Luftabrisskanten tragen zahlreiche weitere Merkmale zum geringen Luftwiderstand bei. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert (C_w -Wert) von lediglich 0,25 weist der BMW iX in seinem Fahrzeugsegment herausragend günstige Aerodynamik-Eigenschaften auf.

Allein die modellspezifischen Aerodynamik-Maßnahmen in den Bereichen Fahrzeugfront, Unterboden, Heck und Räder erzielen einen Beitrag zur Reichweite in Höhe von mehr als 65 Kilometern. Rund 25 Kilometer davon entfallen auf die aktive Luftklappensteuerung der dritten Generation, die an der Fahrzeugfront eine bedarfsgerechte Zuführung von Kühlluft zu den Antriebsaggregaten und der Bremsanlage ermöglicht. In normalen Fahrsituationen sind neben der BMW Niere auch die Lufteinlässe im unteren Bereich der Frontschürze vollständig geschlossen. Diese Standardeinstellung führt zu einer uneingeschränkten Umströmung des Fahrzeugs, die den Luftwiderstand maßgeblich reduziert. Die elektronisch gesteuerten Luftklappen werden ausschließlich im seltenen Fall eines maximalen Kühlbedarfs geöffnet. Sie können stufenweise bewegt werden, um Kühlluft gezielt und präzise dosiert in die Bremsluftschächte und zu den Antriebskomponenten zu leiten.

Als Ergänzung zu den weitestgehend geschlossenen Luftklappen sorgen in Verbindung mit dem Sportpaket präzise definierte Öffnungen im äußeren Bereich der Frontschürze ebenfalls für eine optimierte Umströmung des Fahrzeugs. Die vertikal angeordneten Air Curtains lenken den Fahrtwind gezielt an den Rädern vorbei. Dort wird er in einer fließenden Bewegung an den Rädern entlangeleitet, ohne die sonst üblichen Verwirbelungen zu erzeugen. Zusätzlich reduziert das im Heckbereich eingezogene Greenhouse in Verbindung mit modellspezifischen Luftleitelementen den Strömungswiderstand im hinteren Bereich des Fahrzeugs. Dort bilden vertikale Air Blades zu beiden Seiten der Heckscheibe gemeinsam mit dem Dachspoiler eine scharfe Abrisskante, mit der die aerodynamisch ungünstige Entstehung von Luftunterdruck hinter dem Fahrzeug minimiert wird. Die positiven Auswirkungen von Air Curtains und Air Blades tragen gemeinsam zu rund 15 Kilometer Reichweite bei.

Auch der in maximalem Umfang geschlossene Unterboden des BMW iX trägt zur Reduzierung des Luftwiderstands bei. Den größten Bereich zwischen Vorder- und Hinterachse deckt dabei das glattflächige Aluminium-Gehäuse des tief im Fahrzeugboden angeordneten Hochvoltspeichers ab. Im vorderen Bereich des Fahrzeugs wird die Luftströmung von aerodynamisch optimierten Verdrängungskörpern gezielt an den Rädern entlangeleitet, um ungünstige Verwirbelungen zu vermeiden. Eine großflächige Hinterachsabdeckung und

der Diffusor der Heckschürze optimieren die Luftströmung im hinteren Bereich. Darüber hinaus wurden auch alle weiteren Komponenten im Unterboden detailliert hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Luftwiderstand optimiert. Insgesamt leisten die Aerodynamik-Maßnahmen im Bereich des Unterbodens einen Beitrag von rund 10 Kilometern zur hohen Reichweite des BMW iX.

Luftwiderstand und Gewicht reduziert: Air Performance Räder.

Der BMW iX ist serienmäßig mit 20 Zoll großen Leichtmetallrädern in einem aerodynamisch optimierten Design ausgestattet. Ihre weitgehend geschlossenen Oberflächen sorgen für eine wirksame Reduzierung der im Bereich der Räder auftretenden Luftverwirbelungen. Einen besonders innovativen Beitrag zur Verringerung des Luftwiderstands stellen die optional in den Größen 21 und 22 Zoll verfügbaren Air Performance Räder dar. Aufgrund ihrer neuartigen, von der BMW Group als weltweit erstem Automobilhersteller eingesetzten Konstruktionsweise verbinden sie optimierte Aerodynamik-Eigenschaften mit der Eleganz einer Aluminium-Felge im V-Speichen-Design. Einen zusätzlichen Beitrag zur Effizienz des BMW iX leisten sie mit ihrem im Vergleich zu herkömmlichen Leichtmetallrädern mit aerodynamisch optimiertem Design um rund 15 Prozent reduzierten Gewicht.

Die Air Performance Räder setzen sich aus einem Aluminium-Grundrad und individuellen Einlegern zwischen den Speichen zusammen. Dadurch weisen sie insbesondere im äußeren Bereich eine flächige Gestaltung auf, die zu einer maßgeblichen Beruhigung der Luftströmung führt. Bis zu 15 Kilometer Reichweite entfallen allein auf die Air Performance Räder.

Das Grundrad ist so dimensioniert, dass es alle strukturellen Anforderungen zur Übertragung der Fahrdynamik-Kräfte übernimmt. Für die aerodynamischen Anforderungen sind Einleger mit hochwertiger Anmutung zuständig, die darüber hinaus auch zusätzliche Möglichkeiten zur Individualisierung der Räder bieten. Für den BMW iX stehen optional drei Varianten der Air Performance Räder in der Größe 21 Zoll sowie zwei weitere im Format 22 Zoll zur Auswahl.

Intelligenter Materialmix: Ideale Kombination aus reduziertem Gewicht und maximaler Steifigkeit.

Einzigartig im Segment des BMW iX ist auch das Aluminium-Spaceframe-Konzept für die Karosseriestruktur. Materialauswahl und Herstellungsverfahren sind präzise auf die Anforderungen des jeweiligen Bauteils abgestimmt, um eine Steigerung der

Karosseriesteifigkeit und der Crashesicherheit bei einer gleichzeitigen Optimierung des Gewichts zu erzielen.

Der innovative Materialmix in der Rohkarosse umfasst neben hochfesten Stahlsorten und Aluminium auch CFK und Hochleistungs-Thermoplast-Kunststoffe. Mit dem gezielten und zum Teil kombinierten Einsatz unterschiedlicher Materialien, der neuartigen Gestaltung von Trägerstrukturen und der großen Vielfalt der dabei eingesetzten Fertigungsmethoden demonstriert die BMW Group beim BMW iX einmal mehr ihre im Automobilbereich einzigartige Technologie-Kompetenz auf dem Gebiet des intelligenten Leichtbaus.

Carbon Cage: Leichtbau messbar und sichtbar.

Besonders leichte und zugleich extrem verwindungssteife Komponenten aus CFK im Seiten-, Dach- und Heckbereich der Karosserie stellen ein zentrales Element des Sicherheitskonzepts für die Fahrgastzelle des BMW iX dar. Sie geht mit einer Gewichtsoptimierung einher, die das agile Fahrverhalten begünstigt. Die CFK-Komponenten für Seitenrahmen, Wasserrinne, Dachrahmen, Windlauf und Heckfensterrahmen bilden gemeinsam den in der Karosserie des BMW iX erstmals eingesetzten Carbon Cage. Die BMW Group nutzt dabei ihre langjährigen, unter anderem in der Produktion von BMW i Automobilen und der aktuellen BMW 7er Reihe gesammelten Erfahrungen bei der Verarbeitung des leichten Hightech-Werkstoffs für einen gezielten Einsatz von CFK zur gewichtsoptimierten Versteifung der Karosserie. Der Carbon Cage stellt eine Weiterentwicklung des in der BMW 7er Reihe eingesetzten Carbon Core dar, die es den Kunden ermöglicht, die faszinierenden Eigenschaften des Hightech-Werkstoffs auch optisch wahrzunehmen.

Der Leichtbau-Seitenrahmen aus CFK führt zu einer Reduzierung des Fahrzeuggewichts um mehrere Kilogramm im Vergleich zu einem herkömmlichen Stahl-Bauteil. Eine besonders wirksame Leichtbau-Maßnahme stellen die in einem neuartigen Herstellungsprozess aus Continuous Fiber-Reinforced Thermoplastics (CFRTP) gefertigten Komponenten Windlauf und Heckfensterrahmen dar. Ihre innovative Werkstoffkombination ermöglicht ein besonders schlankes Profil, mit dem das Raumgefühl im Interieur zusätzlich optimiert wird. Außerdem können Halterungen für Steuergeräte, Reinigungsleitungen und Kabelbäume in die Bauteile integriert werden. Bei optimierter Steifigkeit sorgt die CFRTP-Bauweise für eine weitere Gewichtsreduzierung um rund fünf Kilogramm gegenüber entsprechenden Bauteilen aus Stahl.

Der Einsatz von CFK im Seitenrahmen und am Heck setzt darüber hinaus auch einen optischen Akzent. Die markanten Faserstrukturen der Carbon-Komponenten sind sowohl im Einstiegsbereich als auch bei geöffneter Heckklappe deutlich zu erkennen und unterstreichen den Hightech-Charakter des BMW iX. Dabei sorgt die vielschichtige Anordnung der Carbonfasern für eine dreidimensionale Anmutung.

Interieurdesign. Mehr Raum für Lebensqualität und Wohlbefinden.



„Wir haben den BMW iX von innen nach außen gestaltet. Besonders wichtig war uns dabei ein modernes, wohnliches und reduziertes Interieurdesign mit einem großzügigen Raumgefühl“, sagt Domagoj Dukec, Leiter BMW Design.

Großzügige Platzverhältnisse, ein hochwertiger Materialmix, neuentwickelte Sitze und ein außergewöhnlich großes Panorama-Glasdach erzeugen auf allen fünf Plätzen im Interieur des BMW iX eine luxuriöse Lounge-Atmosphäre. Die komplett neuentwickelte Architektur im Innenraum des BMW iX ermöglicht die Darstellung einer klaren und unkomplizierten Funktionalität, die ganz auf die Bedürfnisse und Emotionen des Fahrers und seiner Mitreisenden ausgerichtet ist. Der durch das Antriebskonzept ermöglichte Verzicht auf einen Mitteltunnel unterstreicht das offene Raumgefühl und schafft zusätzliche Beinfreiheit auf den vorderen Plätzen und im Fond sowie Platz für Ablagen und eine Mittelkonsole, die wie ein hochwertiges Möbelstück gestaltet ist.

Der Mensch im Mittelpunkt, intelligente Technologie im Hintergrund.

Die Technologie des BMW iX wird intelligent eingesetzt und tritt nur dann in Erscheinung, wenn sie benötigt wird. Dadurch wird sie nicht als komplex empfunden, sondern ist intuitiv nutzbar. Das Interieurdesign vermittelt ein Gefühl der Sicherheit und Vertrautheit und schafft eine neue Art der Verbundenheit zwischen den Insassen und dem Fahrzeug.

Alle Anzeigen und Bedienelemente sind auf das Wesentliche reduziert, sodass sich der Eindruck eines aufgeräumten, zur Entspannung einladenden Interieurs weiter verstärkt. Das Prinzip der Shy Tech wird im Innenraum unter anderem durch unsichtbar integrierte Lautsprecher, filigrane Luftausströmer, beheizbare Oberflächen und den sehr homogen und nahezu unsichtbar in die Instrumententafel eingebetteten Projektor des BMW Head-Up Displays umgesetzt. Das hexagonale Lenkrad, ein Wippschalter zur Auswahl der Gangstufen und das BMW Curved Display als Bestandteil der nächsten Generation des BMW Operating Systems signalisieren auf Anhieb eine zukunftsweisende Form der Freude am Fahren.

Großzügiges Raumgefühl durch klar strukturierte Flächen.

Sowohl im vorderen Bereich als auch im Fond ist das Ambiente im Interieur des BMW iX von modernem Luxus geprägt. Die reduzierte Formensprache und klar strukturierte Flächen erzeugen ein besonders großzügiges Raumgefühl. Eine diagonale Aufteilung mit unterschiedlicher Farb- und Materialgestaltung kennzeichnet die Geometrie der Türverkleidungen. Der Türzuziehgriff ist jeweils harmonisch in eine diagonal verlaufende Akzentleiste integriert. Darin eingebettet ist außerdem die Taste, mit der das elektrische Öffnen der Tür aktiviert werden kann. Im oberen Bereich der vorderen Türbrüstungen befinden sich die in der Form eines Sitzes gestalteten Tasten, die zum Einstellen der Sitzposition dienen. Unmittelbar daneben ist das Tastenfeld für die Memory-Funktion angeordnet. In die Armauflage auf der Beifahrerseite ist außerdem ein Ablagefach für ein Mobiltelefon integriert. Einen hör-, aber nicht sichtbaren Beitrag zum Fahrvergnügen stellen die unter dem Stoff der Türverkleidungen eingelassenen Mitteltöner der Audioanlage dar.

Neuentwickelte Sitze mit integrierten Kopfstützen.

Ein diagonal unterteiltes Material- und Farbmuster findet sich auch auf den Sitzoberflächen der optionalen Ausstattung Loft. Dort werden hochwertige Textil- und Mikrofaser-Stoffe miteinander kombiniert. Die asymmetrische Gestaltung und eine Steppung mit drei-, vier- und fünfeckigen Teilflächen erzeugt eine moderne Anmutung. Zusätzliche Akzente werden mit Kontrastnähten auf den Sitzoberflächen gesetzt. In den weiteren Ausstattungsvarianten stehen Sitzoberflächen in den Ausführungen Sensatec und Naturleder Exklusiv zur Auswahl.

Zur Oberflächenbehandlung des Leders von Sitzen und Instrumententafel wird ein natürlicher Extrakt aus Olivenbaumblättern genutzt. Damit werden umweltgefährdende Produktionsrückstände vermieden, und das Leder erhält eine besonders hochwertige und zugleich natürliche Anmutung. Das an Nachhaltigkeit orientierte Gesamtkonzept für Rohstoffauswahl und Fertigung umfasst darüber hinaus den Einsatz von FSC zertifiziertem Holz und einen hohen Anteil an Recycling-Kunststoffen in den Oberflächen von Türverkleidung, Sitzen, Mittelkonsole und Bodenverkleidung.

Die neuentwickelten Sitze für Fahrer und Beifahrer sorgen mit integrierten Kopfstützen für ein sportives Erscheinungsbild. Erstmals bei einem Modell der BMW Group werden optional Lautsprecher in die Sitzkonstruktion integriert. Die unter der Oberfläche in den Kopfstützen sowie im Lendenbereich angeordneten Klangquellen ermöglichen ein besonders intensives Sounderlebnis im BMW iX und sind ein Beispiel für die Anwendung des Prinzips Shy Tech im Interieur. Neben umfangreichen

elektrischen Einstellmöglichkeiten stehen optional auch eine Sitzheizung und eine Sitzbelüftung sowie eine Massagefunktion zur Verfügung. Die Sicherheitsgurte sind wahlweise mit schwarzen oder BMW i blauen Gurtbändern erhältlich.

Lounge-Atmosphäre im Fond.

Die Sitzbank im Fond ist für drei Mitreisende konzipiert. Die äußeren Sitzplätze verfügen ebenfalls über integrierte Kopfstützen. Die Kopfstütze des mittleren Sitzplatzes lässt sich herunterklappen, um die Sicht nach hinten zu optimieren. Der Entfall des Mitteltunnels beschert auch den Passagieren in der zweiten Sitzreihe eine besonders großzügige Beinfreiheit. Mit dem so entstehenden offenen Raumgefühl sowie mit der breiten, bis in den Türbereich hineinreichenden Sitzbank werden die Lounge-Atmosphäre und der Reisekomfort zusätzlich unterstrichen. Den Fond-Passagieren steht ein in die Vordersitze integriertes Travel & Comfort System zur Befestigung von Kleiderhaken sowie von persönlichen Tablets zur Verfügung. Außerdem sind in die Kopfstützen der Vordersitze jeweils zwei USB-C-Anschlüsse integriert.

Auch die Fondsitze können optional beheizt und mit in die Kopfstützen integrierten Lautsprechern bestückt werden. Außerdem lässt sich die Fondsitzlehne im Verhältnis 40:20:40 teilen. Das Umklappen eines oder mehrerer Lehnenelemente ermöglicht eine bedarfsgerechte Erweiterung des großzügig dimensionierten Gepäckraums.

Flache Instrumententafel, freistehendes BMW Curved Display.

Zum modernen und großzügigen Ambiente im Innenraum des BMW iX trägt die flache Instrumententafel bei. Ihre Oberfläche besteht serienmäßig aus Sensatec sowie optional aus Mikrofaserstoff oder einem mit Olivenblattextrakten gegerbten Naturleder. In der Ausstattungsvariante Loft Stonegrey verstärkt ein präziser Farbverlauf von den hellen zu den dunklen Bereichen der Oberfläche den Eindruck einer besonders leichten Konstruktion.

Mit ihrer nach vorn hin ansteigenden Geometrie wird die Instrumententafel zur Bühne für den neuartigen volldigitalen Anzeigenverbund im BMW iX. Das erstmals in einem Serienfahrzeug präsentierte BMW Curved Display wird von einer für die Fahrzeuginsassen nicht sichtbaren Trägerstruktur gehalten und wirkt somit freistehend im Cockpit platziert. Es verfügt über ein Magnesium-Gehäuse und eine rahmenlose, einteilige Glasoberfläche. Die hochwertige Display-Technik mit entspiegeltem Glas ermöglicht zudem den Verzicht auf eine Hutze zur Abschattung der Anzeigen und lässt den Cockpitbereich dadurch besonders aufgeräumt und luftig wirken.

„Im Innenraum besticht der BMW iX – als erstes Fahrzeug der BMW Group – mit dem hochauflösenden Curved Display, das deutlich größer und brillanter ist als die Displays in unseren aktuellen Modellen“, sagt Frank Weber, Mitglied des Vorstands der BMW AG, zuständig für Entwicklung. „Damit setzt der BMW iX Innenraum die Ausrichtung bei der Cockpitgestaltung für zukünftige BMW Modelle.“

Das einteilige, gebogene Display stellt als zentrales Bedienelement eine zukunftsweisende Interpretation der traditionellen Fahrerorientierung bei der Cockpitgestaltung für BMW Modelle dar. Dabei verschmelzen die Darstellungsbereiche des 12,3 Zoll großen Information Displays und des Control Displays mit einer Bildschirmdiagonale von 14,9 Zoll zu einer einzigen, zum Fahrer orientierten Anzeigeneinheit. Das zusammenhängende und auf den Fahrer ausgerichtete Display optimiert die Darstellung von Informationen und erleichtert die intuitive Touchbedienung des Displays. Gleichzeitig ist der Bereich des Control Displays auch für den Beifahrer gut einseh- und bedienbar.

In Verbindung mit der nächsten Generation des BMW Operating Systems ermöglicht das Curved Display im BMW iX eine völlig neue Form der Grafikdarstellung. Das Instrumentenkombi umfasst neue, besonders umfassend individualisierbare Anzeigemöglichkeiten, die den Fahrer mit präzisen, an die jeweilige Situation angepassten Informationen versorgen. Eine besonders intuitive Bedienung mittels Spracherkennung und Touchfunktion erleichtert es dem Fahrer, mit den zusätzlichen intelligenten Funktionen des BMW iX auf komfortable und sichere Weise zu interagieren. Damit erreicht das für BMW typische nutzerorientierte Anzeige- und Bediensystem ein neues Niveau.

„Es gibt in der Industrie kein User Interface, das sich so einfach und sicher bedienen lässt wie unseres“, sagt Frank Weber. „Im BMW iX heben wir das mit einer neuen digitalen Plattform und der nächsten Generation des BMW Operating System auf ein neues Level.“

Neugestaltetes Bedienfeld auf der Mittelkonsole.

Das Curved Display ist hinsichtlich seiner Position und seiner Technologie für eine besonders intensive und intuitive Nutzung der Touch-Funktion optimiert. Gleichwohl können alle Bestandteile des iDrive Menüs auch im BMW iX mit dem bewährten Controller auf der Mittelkonsole ausgewählt und aktiviert werden. Er ist das zentrale Bedienelement auf der Mittelkonsole, die sich in ihrer Farbgebung und Materialauswahl wie ein hochwertiges Möbelstück zwischen den komfortablen Sitzen von Fahrer und Beifahrer präsentiert.

Eingefasst wird der Controller von einem edel gestalteten Bedienfeld, das einen hochglänzend schwarzen Rahmen, eine Oberfläche in Glasoptik und weiß beleuchtete Tasten aufweist. Das Prinzip von Shy Tech und der Reduzierung auf das Wesentliche kommt auch in der weiteren Gestaltung des Bedienfelds zum Ausdruck. Eine von Fühlstegen unterteilte Bedienfläche mit Aktivhaptik dient anstelle von konventionellen Tasten zur Auswahl der iDrive Menüs, der Fahrmodi und weiterer Funktionen. Der für den BMW iX in einer besonders hochwertigen Glasoptik gestaltete Touch-Controller ist von einem in Goldbronze lackierten Kranz umgeben. Eine Bedienwalze ermöglicht die komfortable Regelung der Lautstärke des Audiosystems. Der Start-/Stop-Knopf verfügt über eine charakteristische Beleuchtung in BMW i blauer Farbgebung, die als Hinweis auf den rein elektrischen Antrieb dient. Zwischen dem Start-/Stop-Knopf und der Bedientaste der elektromechanischen Parkbremse findet sich ein neu konzipierter Wippschalter, der den bisher üblichen Gangwahlschalter ersetzt.

Optional können der Controller, der Wippschalter für die Gangwahl und die Audio-Bedienwalze sowie die Tasten für die Sitzverstellung auch in geschliffenem Kristallglas ausgeführt werden. Die Ausstattung Clear & Bold umfasst außerdem eine Bedienfeld-Oberfläche aus FSC zertifiziertem Holz. Das offenporige Nussbaumholz weist ebenfalls hinterleuchtete Tasten auf.

Der durch den Entfall eines Mitteltunnels gewonnene Platz wird auch zur Schaffung zusätzlicher Ablagemöglichkeiten im Bereich der Mittelkonsole genutzt. Dadurch stehen auf der unteren Ebene der Mittelkonsole zwei Cupholder, eine Smartphone-Ablage mit induktiver Lademöglichkeit, ein 12-Volt-Stromanschluss und zwei USB-C-Buchsen zur Verfügung.

Die optional beheizbare Armauflage der Mittelkonsole dient zugleich als Abdeckung für ein geräumiges, beleuchtetes Ablagefach, das sich mittels Schmetterlingsklappung öffnen lässt. Den hinteren Abschluss der Mittelkonsole bilden Luftausströmer für den Fond, die von einer Blende in hochglänzendem Schwarz eingefasst werden. Optional weist sie außerdem Tastenfelder für die Aktivierung der Sitzheizung beziehungsweise für die separate Steuerung der Klimatisierung im Fond auf.

Premiere im BMW iX: Das hexagonale Lenkrad.

Als erstes Modell der BMW Group verfügt der BMW iX über ein hexagonales Lenkrad. Mit seiner polygonen (vieleckigen) Geometrie ist es perfekt auf den Wechsel zwischen automatisiertem und aktivem Fahren ausgelegt. Darüber hinaus optimiert die einzigartige, vom Rennsport inspirierte Kontur den Einstiegs- und den Sitzkomfort. Zusätzlich vergrößert die hexagonale Formgebung das Blickfeld des Fahrers auf den unmittelbar hinter dem

Lenkrad liegenden Anzeigebereich des Curved Displays. Mit seinen Umrissen bildet das hexagonale Lenkrad den Rahmen für eine konzentrierte Wahrnehmung aller fahrrelevanten Informationen.

Die neugestalteten Multifunktionsstasten auf Bedienfeldern mit hochwertiger Glasoptik optimieren die intuitive Bedienung von Audio- und Kommunikationsfunktionen sowie die Aktivierung von Fahrerassistenzsystemen. Darüber hinaus steht für den BMW iX optional eine Lenkradheizung mit einer neuen, erstmals realisierten dreistufigen Regelung zur Verfügung.

BMW Head-Up Display mit rahmenlos integriertem Projektor.

Einen Beitrag zum konzentrierten Fahren leistet auch im BMW iX die jüngste Generation des BMW Head-Up Displays. Der Projektor des BMW Head-Up Displays ist erstmals flächenbündig, rahmenlos und damit unsichtbar in die Oberfläche der Instrumententafel integriert. Er projiziert fahrrelevante Informationen in grafisch aufbereiteter Form auf die Windschutzscheibe und damit unmittelbar ins Sichtfeld des Fahrers. Ohne den Blick von der Fahrbahn abwenden zu müssen, kann der Fahrer so alle wichtigen Angaben erfassen. Das BMW Head-Up Display spiegelt unter anderem Angaben über die Fahrgeschwindigkeit, Tempolimits und Überholverbote, Check-Control-Meldungen, Statusanzeigen und Warnhinweise der Fahrerassistenzsysteme, detaillierte Routenführungs- und Abbiegehinweise sowie Telefon- und Entertainmentlisten ein. Darstellungswinkel, Höhe und Helligkeit der Anzeige können individuell konfiguriert werden.

Die Kombination aus dem Head-Up Display und dem volldigitalen Anzeigenverbund des Curved Display stellt ein hinsichtlich Ergonomie, Komfort, Sicherheit und Fahrfreude ideales Konzept für eine in jeder Fahrsituation passende Vermittlung von Informationen dar. Im BMW iX ist die Projektion darauf ausgelegt, dass die Grafiken vom Fahrer in einer rund drei Meter vor dem Fahrzeug befindlichen Position wahrgenommen werden. Diese Projektionsdistanz führt zu maximalem Komfort bei der Erfassung der Informationen, weil sie es dem Fahrer in normalen Fahrsituationen ermöglicht, ohne ein zusätzliches Fokussieren seines Blicks die Angaben präzise zu erfassen.

Klimaautomatik mit neuer Bedienung und integriertem Nanofaser-Filter.

Serienmäßig wird der BMW iX mit einer 2,5-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Alternativ dazu ist optional eine 4-Zonen-Klimaautomatik erhältlich, die nicht nur für Fahrer und Beifahrer, sondern auch für die Fondpassagiere eine separate Steuerung der Temperatur und der

Belüftung ermöglicht. Bei beiden Ausstattungsvarianten sorgen die reduzierte Formensprache der Interieurgestaltung und eine optimierte Technologie dafür, dass die komfortable Bedienung und die gezielte Steuerung beim Erwärmen oder Herunterkühlen des Innenraums intensiver denn je zum Wohlbefinden der Passagiere beitragen. Die Reinhaltung der Innenraumluft wird mit innovativer Nanofaser-Filtertechnologie optimiert. Zur Serienausstattung des BMW iX gehört auch eine Standheizungs- und Standklimatisierungs-Funktion.

Neben den nicht sichtbaren Auslässen in den Fußräumen und im Bereich der Windschutzscheibe setzen die extrem schmal gehaltenen und von einem hochwertigen, in Goldbronze gehaltenen Rahmen eingefassten Luftausströmer im Bereich der Instrumententafel einen besonderen optischen Akzent. Im Zentrum der Instrumententafel sind sie horizontal und an ihren Rändern jeweils vertikal positioniert. Zur Klimatisierung des Fonds sind zusätzliche Luftausströmer in den hinteren Abschluss der Mittelkonsole und in die B-Säulen integriert. Ausrichtung und Intensität der Luftströmung lassen sich manuell justieren. Zur Unterstützung beim Erwärmen des Innenraums stehen im BMW iX optional erstmals effiziente Flächenheizungen im Bereich der Instrumententafel, des Handschuhfachs, der Türverkleidungen, der Mittelarmlehne und des Lenkrads zur Verfügung.

Mit dem Einsatz von innovativer Nanofaser-Filtertechnologie wird im BMW iX ein besonders wirksamer Beitrag zur Reinhaltung der Innenraumluft geleistet. Sie ermöglicht es, neben Ultrafeinstaub auch bestimmte mikrobielle Partikel und Allergene aus dem Fahrzeuginnenen fernzuhalten. Mit Nanofaser Filtertechnologie kann die Luft im Innenraum im Umluft-Modus der Klimaanlage innerhalb weniger Minuten über das übliche Niveau hinaus von nahezu allen Partikeln befreit werden. Mit der My BMW App kann der Fahrer außerdem bereits vor Fahrtantritt die Belüftungsfunktion der Klimaanlage starten, um die Innenraumluft gründlich und schnell zu reinigen.

Interieurbeleuchtung mit LED-Licht.

Die Interieurbeleuchtung des BMW iX wird vollständig von LED-Einheiten erzeugt. Alle Bedienelemente sind weiß hinterleuchtet und lassen sich daher auch bei Nacht mühelos identifizieren. Zur entspannten Wohnraum-Atmosphäre tragen außerdem das harmonische Nachtdesign des Curved Display und das farbige Innenlicht bei, das aufgrund der hohen Zahl an LED-Einheiten auch bei Tageslicht gut zu erkennen ist. Das Innenlicht betont die großzügigen Flächen und klaren Linien der Türverkleidungen und umfasst außerdem eine indirekte Beleuchtung der Fußräume und Einstiegsbereiche.

Panorama-Glasdach mit elektrochromatischer Verschattung.

Als Sonderausstattung ist für den BMW iX ein Panorama-Glasdach erhältlich. Mit seiner einteiligen, über den gesamten Innenraum verlaufenden und nicht von Querstreben unterbrochenen Durchsichtsfläche ist es das größte jemals bei einem Modell der BMW Group eingesetzte Glasdach. Das Panorama-Glasdach trägt maßgeblich zum großzügigen Raumgefühl und zur Lounge-Atmosphäre im Interieur des BMW iX bei und bietet den Passagieren zudem durch den Verzicht auf einen Innenhimmel ein Höchstmaß an Kopffreiheit. Zum Schutz vor unerwünschter direkter Sonneneinstrahlung kann das Glasdach per Knopfdruck elektrochromatisch verschattet werden.

Das Panorama-Dach setzt sich aus einem Stahlrahmen, zwei Glasflächen und drei zwischen ihnen angeordnete Folienschichten zusammen. Mit seinem Verbundglas-Aufbau bietet es einen optimierten Schutz vor ultravioletter Strahlung und einen hohen Akustik-Komfort. Der Klimakomfort im Innenraum wird durch eine dreifache Silberbeschichtung der oberen Glasfläche gewährleistet.

Anstelle eines Innenhimmels wird zur Abschattung des Innenraums die im Automobilbau weltweit einzigartige PDLC-Technologie (Polymer Dispersed Liquid Crystal) eingesetzt. Die unterschiedliche Transparenz des Panorama-Glasdachs wird durch eine an die mittlere Folienschicht angelegte Stromspannung erzeugt. Die elektrische Energie richtet die in einer Polymer-Matrix als Tropfen verteilten Flüssigkeitskristalle so gleichmäßig aus, dass sie Lichtstrahlen ungehindert in den Innenraum gelangen lassen. Beim Abschalten des Stroms verteilen sich die Kristalle innerhalb von einer Sekunde in ein ungeordnetes Muster, das einen Verschattungseffekt auslöst. Diese elektrochromatische Verschattung kann mit einer Taste an der Vorderseite des Panorama-Glasdachs aktiviert und deaktiviert werden. Nach dem Abstellen des BMW iX wird automatisch der Verschattungs-Modus aktiviert.

Innovatives Klangerlebnis: Bowers & Wilkins Surround Sound System mit 4D-Audio.

Das serienmäßige Audiosystem des BMW iX umfasst ein HiFi-Sound System mit 12 Lautsprechern und einer Verstärkerleistung von 205 Watt. Optional ist ein modellspezifisches Harman Kardon Surround Sound System erhältlich, das mit einem 7-Band-Equalizer, einer Verstärkerleistung von 655 Watt und einer fahrdynamischen Klangabstimmung für intensiven Musikgenuss auf allen Sitzplätzen sorgt. Der Surround Sound wird mithilfe von 18 Lautsprechern erzeugt. Dazu werden fünf Mittel- und fünf Hochtöner um vier in die Fondkopfstützen integrierte Lautsprecher ergänzt. Für eine druckvolle Klangentfaltung sorgt die erstmals in einem BMW Modell

eingesetzte Kombination aus zwei Zentralbässen und zwei zusätzlichen, unter der zweiten Sitzreihe angeordneten Subwoofern. Die Hochtöner des Systems sind unter hochwertigen Lochblech-Blenden, die Mitteltöner unsichtbar unter dem Stoff der Türverkleidungen angeordnet.

Eine neue Dimension des Audio-Erlebnisses erschließt die neue Ausführung des Bowers & Wilkins Surround Sound Systems, die erstmals als Sonderausstattung verfügbar ist und im Innenraum des BMW iX für Konzertsaal-Atmosphäre sorgt. Das vollaktive Soundsystem umfasst einen 7-Band-Equalizer, eine mikrofondgestützte fahrdynamische Klangregelung und fünf Klangmodi. Mit insgesamt 30 Lautsprechern und einer Verstärkerleistung von 1 615 Watt erzeugt das innovative System eine außergewöhnlich brillante und facettenreiche Soundausprägung. Zu den Highlights gehören acht in die Kopfstützen der ersten und zweiten Sitzreihe integrierte Lautsprecher, zwei Diamant-Hochtöner und vier 3D-Lautsprecher sowie zwei Zentralbässe und zwei Subwoofer unter den Fondsitzen. Darüber hinaus bietet das Bowers & Wilkins Surround Sound System eine 4D-Audio-Funktion, die mithilfe von sogenannten Shakern in den Vordersitzen generiert wird. Ihre präzise über Magnete gesteuerten Vibrationen sorgen auch bei geringer Lautstärke für eine intensive Wahrnehmung der Frequenzen im Bass-Bereich. Die Mitteltöner des Bowers & Wilkins Surround Sound Systems sind unter dem Stoff der Türverkleidungen integriert. Die Hochtöner weisen Blenden aus gebürstetem Edelstahl, ein hochwertig geätztes Markenlogo und eine dezente Lichtinszenierung auf.