

第 42 回東京モーターショー2011

BMW M モデル

目次



1	第 42 回東京モーターショー2011	
	BMW M モデル (ショート・バージョン)	2
2	第 42 回東京モーターショー2011	
	BMW M モデル (ロング・バージョン)	
2.1	リードしていくパワー :	
	ニューBMW M5	3
2.2	情熱から生まれた最高のパフォーマンス :	
	BMW M3	6
2.3	ハイ・パフォーマンスの新たな体験 :	
	BMW X6 M	9

1 第 42 回東京モーターショー2011

BMW M モデル (ショート・バージョン)



レーシング・テクノロジーを駆使したオンロード・モデルは、他では得られない魅力を放ちます。BMW M GmbH の最新モデルでは、その魅力をさまざまな方法で体験することができます。第 42 回東京モーターショー(2011 年 12 月 3 日～11 日)では、最高のパフォーマンスを発揮する最新のオンロード・モデルをご紹介します。日本の首都、東京にある国際展示場(東京ビッグサイト)での展示は、第五世代となる BMW M5 のアジアにおけるプレミアの舞台となります。最高出力 412kW(560ps)を誇るニューBMW M5 は、M ツインパワー・ターボ・テクノロジーを採用したパワフルな高回転型 V 型 8 気筒エンジンを搭載します。その強大なパワーを、7 速 M ダブル・クラッチ・トランスミッション(ドライブロジック付き)を介して後輪に伝達し、リヤ・アクスルの新しいアクティブ M ディファレンシャルが状況に応じて駆動トルクを配分して、高度な運動性能が求められる走行状況や滑りやすい路面で最適なトラクションを提供します。BMW M5 は、プレミアム・ハイ・パフォーマンス・セダンのセグメントにおいて、運動性能と卓越性の新たな基準を確立します。

モーター・スポーツで磨き上げられたドライブ・テクノロジーやサスペンション・テクノロジーを受け継ぎ、非常に迫力あるデザインで人々を魅了する BMW M モデルの独特な特徴は、常に技術的なニーズを追求した結果によるものです。エンジンのパワー、サスペンションの特性、エアロダイナミクスの性能は、どのモデルでも正確な調整が施されています。バランスの良い総合コンセプトにより、レース・シーンでも一般の道路でも、紛れもない M 特有の高性能なフィーリングを感じさせます。そして M モデル特有のインテリア・デザインと、車両の設定を個別に調節するための多くの選択肢を持つ操作コンセプトによって、よりパーフェクトな印象深い走りを体験できるモデルです。

東京モーターショー2011 では、M モデル特有のキャラクターを持ったさまざまな車両コンセプトをご紹介します。伝説的なスポーツ・カーである第四世代の BMW M3 は、最高出力 309kW(420ps)を誇るパワフルな V 型 8 気筒自然吸気式エンジンを搭載し、そのパワーをオプション装備の 7 速 M ダブル・クラッチ・トランスミッション(ドライブロジック付き)を通じて後輪に伝達します。BMW X6 M は最高出力 408kW(555ps)を発生する M ツインパワー・ターボ・テクノロジー採用の高性能エンジンと、それに合わせてチューニングされたインテリジェント四輪駆動システム xDrive という独特の組み合わせで高い運動性能を実現し、さらにダイナミック・パフォーマンス・コントロールやアダプティブ・ドライブなどのサスペンション・テクノロジーを採用しています。



2 第 42 回東京モーターショー2011 BMW M モデル (ロング・バージョン) 2.1 リードしていくパワー： ニューBMW M5

レーシング・スポーツ志向のドライブ・テクノロジーとサスペンション・テクノロジーを採用した運動性能の高いビジネス・セダン、という特殊なセグメントにおけるリーダー的役割を持つクルマの世代交代が間近に迫っています。ニューBMW M5 は、先代モデルの伝統を引き継ぎながら、この 4 ドア・モデルで体験できるパフォーマンスを改めて定義し直そうとしています。BMW M モデル特有のバランスの取れた車両コンセプト、最新のテクノロジー、抜群にダイナミックな走行特性によって、第五世代の BMW M5 は最高のパフォーマンスに対する情熱を呼び覚まします。このクルマは、突出したパワーとアッパー・クラスのプレミアム・セダンならではのトータルな品質の高さを比類ない方法で融合させています。BMW M GmbH の量産モデルの歴史上で最強のエンジン、リヤ・ホイールへの動力伝達を向上させるための革新的なアクティブ M ディファレンシャル、レースで得られた豊富なノウハウを駆使して開発されたこのモデル特有のサスペンション・テクノロジーにより、ニューBMW M5 はハイ・パフォーマンス・セダンにおける支配的な地位を確固たるものにします。

ニューBMW M5 は、高性能スポーツ・カーです。その卓越した運動性能のポテンシャルはサーキットを走行するための要件に合わせて調整されており、しかも日常の交通手段としても優れた走行快適性と革新的な装備により基準を打ち立てます。さらに効率性においても、競合モデルの中で最高のパフォーマンスを実現します。今から 25 年以上も前に初代 BMW M5 で基礎を築いたこのセグメントでの成功の歴史は、非常に魅力的でありながら、同時に現代にふさわしい方法で続いています。

M ツインパワー・ターボ・テクノロジー採用の高回転型 V8 エンジン：
出力と効率性の新たな基準

ニューBMW M5 のボンネットの下には、新開発の高回転型 V 型 8 気筒エンジンが収められています。この排気量 4.4 リッターのエンジンは、ツイン・スクロール・ツイン・ターボ・チャージャー、シリンダー・バンク同士を結んだクロスバンク・エキゾースト・マニフォールド、高精度ダイレクト・インジェクション・システム、バルブトロニック可変バルブ・コントロール・システムで構成される M ツインパワー・ターボ・テクノロジーを採用しています。最高出力は 412kW(560ps)/6,000~7,000rpm、最大トルクは 680Nm/1,500~5,750rpm です。最大トルクおよび最高出力を発生する回転域の関係により、特にダイナミックな加速を行うために利用できるエンジン回転域は、先代モデルに比べてほぼ 3 倍に広がっています。

胸のすくようなパワーの立ち上がりと、同様に M モデルならではのコンスタントな駆動力特性により、静止状態から 100km/h までをわずか 4.4 秒で加速します(0~200km/h: 13.0 秒)。EU テスト・サイクルでの平均燃料消費量は 100km 走行

あたり 9.9 リッターです (CO₂ 排出量: 232g/km)。最高出力が約 10% 向上し、最大トルクは 30% 以上アップしたニューBMW M5 の燃料消費量は、先代モデルより 30% 以上も削減しています。

新型 V 型 8 気筒エンジンの際立って高い効率性と包括的なエフィシエントダイナミクス・テクノロジーをベースに、最高出力を重視した M モデルならではのフィーリングと燃料消費量との関係が大幅に改善されています。そのテクノロジーには、標準装備の 7 速 M ダブル・クラッチ・トランスミッション (ドライブロジック付き) と組み合わされたオート・スタート・ストップ機能も含まれます。優れた出力特性と魅力的なパフォーマンスを融合させるため、ニューBMW M5 にはレースのノウハウを駆使して開発を行い、重量を最適化してエンジンの出力特性に合わせて正確に調整したシャシー・テクノロジーを採用しています。その中には、電子制御式ダンパー、M モデル専用サーボトロニック・ステアリング、M ダイナミック・モード付きのダイナミック・スタビリティ・コントロール、高性能コンパウンド・ブレーキ・システムが含まれています。

ダイナミックな走りでも完璧なトラクションを実現するための革新技術：
アクティブ M ディファレンシャル

最高の運動性能を発揮し、後輪駆動のメリットを最適な形で利用するため、BMW M モデルのリヤ・アクスルには可変ロック機能を備えた特殊なファイナル・ドライブを装備しています。この分野における最新のイノベーションとして、ニューBMW M5 にはアクティブ M ディファレンシャルが装備されます。これは電子制御多板式ディファレンシャル・ロック機構により、左右のリヤ・ホイール間の駆動トルクを走行状況に合わせて精密に調整し、配分します。

リヤ・アクスルに装備した多板式ディファレンシャル・ロックによるアクティブ・コントロールは、最大限の精度と素早さで実行されます。そのためにコントロール・ユニットはダイナミック・スタビリティ・コントロール (DSC) と接続され、さらにアクセル・ペダル位置、ホイール回転数、ヨーレート (車両中心の垂直軸周りの回転速度) を考慮します。このようにして、あらゆる走行状況を正確に分析し、片側のトラクションが失われる危険性を早期に検知します。その場合、一瞬のうちに 0% から 100% の間でロッキング・トルクの調整を行います。その結果、滑りやすい路面や左右の後輪の間で摩擦係数が大きく異なる路面でも、またタイトなカーブや極めてダイナミックに方向転換をするときでも、ホイールの空転を回避します。このように最適化されたトラクションによって、困難な状況下でも最高の走行安定性を得られ、特にコーナーを脱出するときのダイナミックな加速が可能になります。

M モデル特有のデザイン、個別の操作コンセプト、高品位な装備品
ときには技術的な制限をもたらす特有の要求事項と、冷却用のエアの供給と空力
特性を向上することに貢献するモデル特有のデザイン的特徴を組み合わせること
により、BMW M モデルに特徴的な調和の取れたコンセプトが生まれます。M モ
デルのエンジン、サスペンション、デザインの正確な相互作用は、ニュルブルクリ
ンクの北コースにおける徹底したテスト走行により細部に至るまで改善され、前後
方向加速度と横方向加速度、ハンドリング、ブレーキング性能におけるトップ・レベ
ルのパフォーマンスを約束します。

インテリア・デザイン、操作コンセプト、革新的な装備品もまた、M モデルならではの
のフィーリングに貢献しています。M モデル専用のスポーツ・シート、M レザー・ス
テアリング・ホイール、メーター・パネルおよびセンター・コンソールは、コクピットに
スポーツ・カー特有の雰囲気をもたらします。ダイナミック・スタビリティ・コントロー
ル(DSC)のモード、エンジンの出力特性、ダイナミック・ダンピング・コントロールの
特性マップ、M サーボトロニックの特性曲線、M DCT Drivelogic のシフト・プログ
ラムは、センター・コンソールのスイッチを使用して個別に設定することができます。
さらにドライバーは、これらのパラメーターや標準装備のヘッドアップ・ディスプレイ
の好みの設定を、まとめて M ドライブに保存することができます。ニューBMW
M5 のステアリング・ホイールには、初めて M ドライブ・ボタンが 2 つ標準装備さ
れました。そのため、例えば特にスポーティな設定と快適性を重視した設定を別々
に保存することができ、走行状況に応じて該当する M ドライブ・ボタンを押すだけ
ですぐに呼び出すことができます。

精密加工が施された高級素材、ゆったりとした空間、多彩な標準装備品は、現代
の豪華さを体現する BMW 5 シリーズのプレミアムな雰囲気を醸し出しています。
目的にかなったカスタマイズを可能にするため、数々のドライバー支援システムや
BMW コネクテッド・ドライブのモビリティ・サービスを含め、BMW 5 シリーズ セダ
ンに装備できるオプション装備品のほぼすべてを選択することができます。

2.2 情熱から生まれた 最高のパフォーマンス： BMW M3



優れた走行特性と比類ない歴史が、BMW M3 のキャラクターを浮き彫りにしています。25 年前、BMW 3 シリーズをベースにした初代スポーツ・モデルが発表されました。このクルマは、サーキットでは世界で最も成功を収めたツーリング・カーへと発展し、路上では新しいカテゴリーの先駆けとなりました。先代モデルと同様に、第四世代の BMW M3 もまた日常使用に適した高性能スポーツ・カーを代表するモデルです。このクルマは、所属するセグメントにおいて、モーター・スポーツから直接受け継いだ究極の運動性能、力強く卓越した美しさ、比類ない走りを提供するモデルとして、M のロゴが体現する哲学をとりわけ顕著に表現しています。

BMW M3 の心臓部：高回転型 V 型 8 気筒自然吸気式エンジン

感動をもたらす BMW M3 の心臓部はこのモデル専用開発された V 型 8 気筒エンジンであり、このエンジンは卓越したパワー特性と比類ない運動性能を約束します。BMW M3 のエンジンは、排気量 3,999cc から 309kW (420ps) の出力を発生させ、最大トルクは 400Nm にも達します。この最大トルクは 3,900rpm のエンジン回転数で発生します。また 6,500rpm 以上の広い回転域にわたって、最大トルクの約 85%を発揮します。

この 8 気筒エンジンの極めて簡潔なキャラクターは、BMW M モデル特有の高回転コンセプトを実現したことによるものです。最高回転数が 8,400rpm であるこのエンジンは、極めて大きな推進力を生み出します。ニューBMW M3 に搭載される V 型 8 気筒エンジンには、特殊な低圧作動型の可変カムシャフト・コントロール・システムのダブル VANOS が組み込まれています。このテクノロジーは極めて短時間にエンジンの応答特性を改善し、ガス交換時の損失(チャージ・ロス)を減らすことで、出力、トルク、効率性を向上させます。

さらにこの新しいエンジンには、8 個の個別スロットル・バタフライが装備されています。これにより、あらゆる回転域から極めて鋭いエンジン・レスポンスが得られ、しかもエンジンの最高出力を発生させるときでも即座に反応します。この 8 気筒エンジンでは、流量制御式ペンドラム・スライド・セル・ポンプで潤滑油を供給しています。このポンプは、エンジンが必要とする量のオイルを常時正確に供給します。運動性能に合わせて最適化されたウェット・サンプ式オイル供給システムは、急減速時や大きな遠心力の働くコーナーでも、最適な量のオイルをエンジンに供給します。

標準装備の 6 速マニュアル・トランスミッション、オプション装備の **M DCT Drivelogic**

BMW M3 に標準装備される 6 速マニュアル・トランスミッションの代わりに、M ダブル・クラッチ・トランスミッション(ドライブロジック付き)をオプション装備することができます。この 7 速オートマチック・トランスミッションは、駆動力を途切れさせることなくシフト・チェンジできるため、さらにダイナミックな加速を実現します。M DCT Drivelogic は、BMW M3 の効率性にも良い影響をもたらしています。また、高品質な BMW のオートマチック・トランスミッションが実現する快適なシフト特性も提供します。

M DCT Drivelogic を搭載した BMW M3 は、静止状態から 100km/h までを 4.6 秒で加速します(マニュアル・トランスミッションは 4.8 秒)。平均燃料消費量はトランスミッションの仕様に関係なく、どちらも 11.9 リッター/100km です。

バリアブル **M** ディファレンシャル・ロック、**M** モデル特有のサスペンション・テクノロジー、高性能コンパウンド・ブレーキ・システム

BMW M3 は、後輪で駆動トルクを路面に伝達します。ステアリング機能と駆動機能をフロント・アクスルとリヤ・アクスルに分けることで、高い運動性能、優れた方向安定性、確実なハンドリングという理想的な条件が得られます。BMW M3 のファイナル・ドライブには、バリアブル M ディファレンシャル・ロックが装備されています。これは左右のリヤ・ホイールの回転数差に反応し、必要に応じて 0% から 100% まで無段階にロッキング・トルクを発生させ、スポーティなコーナリング時にもあらゆる路面で最適なトラクションを実現します。

BMW M3 のサスペンションは、BMW 3 シリーズ クーペのサスペンションをベースに開発されたものですが、ほとんどすべてのコンポーネントを全く新たに設計しています。その目的は、強力な駆動力に合わせるだけでなく、車両全体を軽量化するためでもありました。そのため、ダブル・ジョイント・スプリング・ストラット式フロント・アクスルのほとんどすべてのコンポーネントはアルミ製になっています。同様に、軽量構造の 5 リンク式リヤ・アクスルも、1 つのパーツを除いて全く新たに設計し直しています。その上、高性能コンパウンド・ディスク・ブレーキ・システムに関しても BMW M GmbH のエンジニアが軽量化を行っています。

軽量構造のシャシーには、車速に応じてステアリングの補助力に影響を及ぼすサーボトロニック・ステアリング・システム、運動性能をコントロールするダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)が装備されます。さらにオプション装備品として、エレクトロニック・ダンパー・コントロール(EDC)が用意されています。

独特のデザイン、**CFRP** 製ルーフ

BMW M3 のほぼすべてのボディ・エレメントは、BMW 3 シリーズ クーペのサイズや基本形状をベースにして新たに開発および設計されました。標準装備のバイキセノン・ヘッドライトの下には、8 気筒エンジンの吸気および冷却に必要なエアの増大に配慮して、大型のエア・インテークが用意されています。

V 型 8 気筒エンジンの搭載により拡張されボンネットには特徴的なパワードームと 2 個の追加エア・インレットがあり、パワフルな外観のホイール・ハウス、フロント・サイド・パネルに設けられた細長い開口部、空力特性を向上するドア・ミラー、後輪駆動を視覚的に強調するサイド・シル、18 インチ・アロイ・ホイール、2 つのツイン・テール・パイプから成るエキゾースト・システムの間にディフューザーを持つリヤ・パネルは、M モデルらしさを示す独特のデザイン・エレメントでもあります。

BMW M3 クーペは、CFRP (カーボン・ファイバー強化プラスチック) 製のルーフを備えた世界初の量産車です。CFRP 製ルーフはスチール製ルーフに比べて大幅に軽くなっています。ボディの最も高い位置を軽量化することで、車両重心を大幅に下げ、走行特性を向上させます。

インテリアの独自性とスポーツ性

BMW M3 の 4 つのシートは、ドライバーと同乗者に長距離走行での高い快適性を提供すると共に、高速コーナリング時の傑出したサイド・サポートを発揮します。2 つの独立式シートから成るリヤ・シートには、ニューBMW M3 専用開発された軽量スルー・ローディング・システムが装備されています。コクピットには M モデル専用設計の丸型メーターが組み込まれ、タコメーターには可変警告ゾーンが装備されています。ドライバー側のセンター・コンソールには、エンジン特性、DSC のモード、オプション装備の EDC の特性マップを設定するためのスイッチが配置されています。保存した設定を有効にするための M ドライブ・ボタン (オプション) は、オーディオ・システムや電話用のリモート・コントロール・ボタンと一緒に、M レザー・ステアリング・ホイールのスポーク部分に配置されています。装備をカスタマイズするためには、極めて高級なオーディオ・システムやナビゲーション・システム、多彩なドライバー支援システムや BMW コネクテッド・ドライブのモビリティ・サービスを用意しています。

2.3 ハイ・パフォーマンスの 新たな体験： BMW X6 M



BMW X6 M の導入により、BMW M GmbH の生み出すハイ・パフォーマンス特性を、BMW X モデルのセグメントで初めて実現しました。M の哲学とスポーツ・アクティビティ・クーペの革新的な車両コンセプトの融合が、他に類を見ない走りとして結実させました。BMW X6 M は、所属するカテゴリにおける運動性能の基準を打ち立てました。その基準とは、モーター・スポーツにおいても重視される加速性能、横方向の運動性能、ステアリング特性、制動距離、効率性におけるトップ・クラスの実力として定義されています。このモデルはセグメントにおける究極の可能性を体現しており、あらゆる場面において比類ないパワーと運動性能を実現し、一般道路においても比肩するもののない卓越性を体験させます。

BMW X6 M のために開発された M ツインパワー・ターボ・テクノロジー採用の M 高性能エンジンは、4,395cc の排気量から最高出力 408kW(555ps) /6,000rpm を発揮します。さらに、ダイナミック・パフォーマンス・コントロールを含むインテリジェント四輪駆動 BMW xDrive を介して動力を伝達します。アダプティブ・ドライブを含む M 特有のサスペンション構造と新開発のサーボトロニック・ステアリングの相互作用により、BMW M モデルならではの走行特性、比類ない走行安定性を実現し、極めて高い運動性能が求められる場面でも正確に制御可能な自己操舵特性を有しています。

素早いレスポンス、リニアなパワー：

M ツインパワー・ターボ・テクノロジー採用の V8 エンジン

M ツインパワー・ターボ・テクノロジーを採用した V 型 8 気筒エンジンは、シリンダー・バンク間の V 字セクション内にキャタライザーと共に配置される 2 個のツイン・スクロール・ターボ・チャージャー、シリンダー・バンクを結ぶクロスバンク・エキゾースト・マニフォールド (BMW の特許技術)、高精度ダイレクト・インジェクション・システムを組み合わせています。この類のない構造は、M モデル特有の素早いレスポンス、低回転域から利用可能で、高負荷域までコンスタントに発生する大きなトルク特性にも貢献しています。その最大トルク値は、680Nm/1,500～5,650rpm となっています。

最適化されたシフト特性と卓越したシフト快適性を備えた 6 速 M スポーツ・オートマチック・トランスミッションは、そのスポーティなキャラクターを強調します。極めて短時間のシフト時間は、燃料噴射と点火を停止することによるトルク抑制によって実現しています。シフトの操作は、電子式ギヤ・セレクターまたはステアリング・ホイールに配置された M モデル専用アルミ製シフト・パドルで行います。

BMW X6 M は、静止状態から 100km/h までを 4.7 秒で加速します。四輪駆動システムおよびサスペンションは、V 型 8 気筒エンジンの出力特性に合わせて完

壁に調整されています。そのため、高い運動性能が求められる走行状況や最大負荷を要求するようなコーナリングでのリニアなコーナリング・フォース、コンスタントな出力特性を実現します。

ダイナミック・パフォーマンス・コントロールを装備し、**M** モデル専用にチューニングされた **BMW xDrive**

極めてスポーティな走りをサポートするため、BMW X6 M の四輪駆動システム xDrive は特別なチューニングが施され、さらにダイナミック・パフォーマンス・コントロールを組み合わせています。その特徴は、最高の走行安定性と優れたトラクションを発揮する傑出した運動性能です。同様に、このセグメントでは実現されていなかった俊敏性と極めてニュートラルな操舵特性により、駆けぬける喜びをさらにアップさせています。

インテリジェント四輪駆動システム xDrive は、フロントとリヤのホイールに伝達する駆動力を可変配分します。ダイナミック・パフォーマンス・コントロールは、リヤ・アクスルのホイールの駆動力配分を制御し、コーナーを脱出するときにも極めてダイナミックな加速を実現します。さらなる運動性能のポテンシャルを高めるために、ダイナミック・スタビリティ・コントロール(DSC)とのネットワーク化が図られています。センター・コンソールの DSC スイッチを使用して、M ダイナミック・モード(MDM)を作動させることができます。この MDM モードでは、ブレーキおよびエンジン出力に介入する DSC 制御の限界値を引き上げ、とりわけリヤ・アクスルを重視した xDrive の調整により、ダイナミック・パフォーマンス・コントロールとの相互作用によって M モデル特有の操舵特性を発揮します。MDM は限界域における制御介入を可能な限り遅らせて、最大限のコーナリング・スピードを実現します。

独自のサスペンション構造、アダプティブ・ドライブを標準装備

ダブル・ウィッシュボーン式フロント・アクスルとインテグラル IV リヤ・アクスルを採用したシャシーには、M モデルならではの弾性運動学的特徴があります。BMW X6 M には、リヤ・アクスルのセルフレベルリング・コントロール付きエア・サスペンション、電子調整式ダンパー(EDC)およびアクティブ・アンチロール・スタビライザー付きアダプティブ・ドライブを標準装備しています。革新的な 3 ウェイ・サポート・ベアリングによって、極めて感度の高いサスペンションとダンピングの応答特性を実現しています。

同じく M モデル専用に設定されたサーボトロニック・ステアリングは、車速に応じたパワー・アシストを行います。軽量構造の高性能ブレーキ・システムは耐フェード性が高く、制動力配分を最適化させて、抜群のブレーキング性能を実現します。BMW X6 M の 20 インチのアロイ・ホイールには、モデル専用に設定されたコンビネーション・タイヤが標準装備されています。

多彩な設定、ステアリング・ホイールの **M** ドライブ・ボタン

センター・コンソールの EDC スイッチでノーマル・モードとスポーツ・モードを切り替えると、サーボトロニックの特性曲線やダンパー特性にも影響が現れます。さら

にスイッチを押すと、エンジンおよびトランスミッション制御用のパワー・モードをオンにすることができます。走行プログラムは、「スポーツ」または「エフィシエント」から選択することができます。さらにドライバーは、Mドライブ・メニューを使って個別に選択した車両の設定をまとめて登録しておくことができます。この設定には、EDC、サーボトロニック、DSC のパワー・モード、オプション装備のヘッドアップ・ディスプレイの設定が含まれます。あらかじめ好みの設定を保存して置き、ステアリング・ホイールの Mドライブ・ボタンで呼び出すことができます。

ドライバー・オリエンテッドなインテリア・デザインは、M 専用シート、M レザー・ステアリング・ホイール、M フット・レストの他、M モデル特有のコクピットなどにより表現されています。このコクピットには、タコメーターの可変警告ゾーン、専用の車両機能表示、ホワイトのディスプレイ照明の付いたメーター・パネルが装備されます。BMW X6 M の標準装備品には、メモリー機能およびフロント・シート・ヒーター付き電動シート、2 ゾーン・オートマチック・エアコンディショナー、レザー・カバー付き BMW Individual ダッシュボード、使用範囲を拡張したメリノ・レザー、M エントランス・レール、M フット・レスト、ブラッシュド・シャドー・アルミ・トリム、オートマチック・テールゲート・オペレーションなどがあります。オプション装備品には、ナビゲーション・システム・プロフェッショナル、BMW Individual ハイ・エンド・オーディオ・システム、4 ゾーン・エア・コンディショナー、M モデル専用ヘッドアップ・ディスプレイ、メリノ・フルレザー装備、ベンチレーション・シート、電動ガラス・ルーフ、着脱式ボールヘッド付トレーラー・ヒッチ、多彩なドライバー支援システム、BMW コネクテッド・ドライブのモビリティ・サービスなどがあります。