



A BMW X5 M és a BMW X6 M

Sajtóanyag

Tartalom

1. A BMW X5 M és a BMW X6 M.	2
2. Design: a dinamika és az exkluzivitás jellegzetes „M” stílusjegyei.	3
3. Az M TwinPower Turbo: a két hengersort közösen kiszolgáló kipufogó-leömlővel működő Twin Scroll Twin Turbo technika premierje.	3
4. „M” sport-automata sebességváltó elektronikus váltókarral és kapcsolóbillentyűkkel a kormánykeréken.	5
5. BMW xDrive és Dynamic Performance Control kifejezetten a menetdinamikára összpontosító hangolással.	5
6. „M” futómű már szériakivitelben az Adaptive Drive rendszerrel.	6
7. Igény szerinti dinamika, gombnyomásra: M Drive gomb a kormánykeréken.	7
8. Még biztosabb uralhatóság az „M cockpit” és az igényes vezetői segédrendszerek révén.	8
9. Műszaki adatok.	10
10. Teljesítmény- és forgatónyomaték-diagram.	13
11. Külső- és belső méretek.	14



1. A BMW X5 M és a BMW X6 M

A BMW M GmbH modelljeinek egyedülálló „High-Performance” karaktere immár a BMW X-modellek szegmensében is megjelent. A BMW X5 M és a BMW X6 M az első olyan összkékhajtású típusok, amelyek az oly jellegzetes „M” stílusban is kínálják kiemelkedő teljesítményüket, rendkívül dinamikus menetteljesítményeiket, atletikus formavilágukat és prémium-színvonalú minőségüket. Mindkettő hajtásáról teljes egészében új fejlesztésű V8-as nagyteljesítményű motor gondoskodik, amely 4.395 köbcentiméter hengerűrtartalmából 6.000-es percenkénti fordulatszámnál 408 kW/555 LE maximális teljesítményt produkál. Az új M TwinPower Turbo a világ első erőforrása, amely a két hengersort közösen kiszolgáló kipufogó-leömlővel, illetve a Twin Scroll rendszerű lkerturbó-feltöltővel (Twin Turbo) készül. A BMW xDrive intelligens összkékhajtási rendszere a mindkét modellben a szériafelszereltséghez tartozó Dinamikus Szabályzású Nyomatékelosztás (Dynamic Performance Control) berendezéssel együtt egyaránt a BMW X5 M és a BMW X6 M különleges teljesítmény-karakterére hangolva jelenik meg. Mindez az Adaptive Drive rendszert is magában foglaló, „M” specifikus futómű-konstrukcióval és az új fejlesztésű „Servotronic” kormányberendezéssel közösen a BMW M modelljeire oly jellemző, egyedülálló menetstabilitás és rendkívül pontosan kontrollálható sajátkormányzási tulajdonságok fémjelezte menettulajdonságait eredményezi, mégpedig egészen a legmagasabb szintű menetdinamika tartományaiig.

A BMW X5 M és a BMW X6 M erőteljes vetélytársaik körében a gyorsulás, az oldalirányú dinamika, a kormányozhatósági tulajdonságok, a fékutas és gazdaságosság területein egyaránt a legjobb értékeket képviselik. Az álló helyzetből 100 kilométer/óraig tartó gyorsításhoz mindkét modell mindössze 4,7 másodpercet igényelnek. Mindezen túl nem csupán a 680 newtonméter maximális forgatónyomatékát igen széles, az 1.500 és 5.650 percenkénti fordulatszám közötti tartományon rendelkezésre bocsátó, turbófeltöltésű V8-as erőforrásuk egyaránt rendkívül erőteljes teljesítmény-leadása révén gyakorolnak mély benyomást vezetőjükre, hanem a kanyarokban fellépő legmagasabb terhelések mellett is határozottan lineárisan felépülő oldalerők révén is.

A BMW X5 M és a BMW X6 M modelleket jellemző magas fokú exkluzivitást, e szegmens modelljei körében még sohasem tapasztalt menettulajdonságok egészítik ki. Mindkét jármű a kategóriában műszakilag egyáltalán megvalósítható csúcstét teszteli meg, olyan teljesítmény- és menetdinamikai tartalékok mentén, amelyek vetélytársaik körében egyértelműen egyedülállóak, s már a hétköznapi forgalomban is a határtalan lehetőségek benyomását keltik.



2. Design: a dinamika és az exkluzivitás jellegzetes „M” stílusjegyei

E modellek kiemelkedő képességei külső megjelenésükben is határozottan kifejezésre jutnak. Az egészen egyedülálló menetteljesítményekben megmutatkozó közös génekre a hatalmas légbeömlő nyílásokkal megformált, egységes orrkialakítás utal. A motorházfedél, az első lökhárító és a BMW X6 sajátos fényszóró-grafikája szintén azonos stílusjegyekként jelennek meg. A Sports Activity Vehicle magas fokú variálhatósága, illetve a Sports Activity Coupé sportos dinamizmusa ugyancsak jól érzékelhetően jelenik meg arányaikban. A BMW X5 M és a BMW X6 M első sárvédőjén a modellre jellemző kialakítású „kopolyúelemet” hordoz, s ugyancsak egyedi formavilágú, 20-colos könnyűfém keréktárcsákkal készül. Az újdonságok hátulján szintén egyedi módon jelennek meg a kiemelkedő sportosság „M” stílusjegyei. A BMW X6 M hátsó lökhárítója különösen masszív kiállást kölcsönöz az autó számára, míg a kipufogó két dupla végcsőve mindkét modellen ugyancsak az „M” karakter jellemző megnyilvánulása.

A BMW X5 és a BMW X6 modellekkel szemben, mindkét M-változat karosszériájának alsó traktusán jelentősen csökkentették a fekete műanyagelemek számát, még intenzívebben hangsúlyozva a BMW X5 M és a BMW X6 M úttestre összpontosító megjelenését. Hasonlóan kiemelt figyelmet kaptak mindkét modell esetében a karosszéria azon elemei, amelyek az aerodinamikai tulajdonságok, illetve a hűtőlevegő vezetése terén töltenek be alapvető funkciót. A két nagyteljesítményű sportmodell azonban mindezekén túl abszolút egyéni karaktert képvisel. A BMW X5 M mindjárt az első pillantásra egyértelművé teszi hatalmas erejét és exkluzív karakterét, míg a BMW X6 M formavilága elsősorban izgalmas dinamikáját és atletikus karizmáját helyezi előtérbe.

3. Az M TwinPower Turbo: a két hengersort közösen kiszolgáló kipufogó-leömlővel működő Twin Scroll Twin Turbo technika premierje

Az „M” modellekre oly jellemző teljesítményszintet a BMW X5 M és a BMW X6 M motorházfedele alatt többek között egy merőben új konstrukciós megoldás alkalmazásával érték el a tervezők. Az új M TwinPower Turbo erőforrás ugyanis a Twin Scroll rendszerű lkerturbó-feltöltő (Twin Turbo) technikával, illetve a kipufogó-leömlő a BMW által szabadalmaztatott, a két hengersort közösen kiszolgáló kialakításával extrém érzékeny gázadási reakciókkal, lineáris teljesítmény- és különösen egyenletes forgatónyomatéki karakterisztikával győzi meg vezetőjét. A két turbófeltöltő a katalizátorokkal együtt a hengesorok közötti „V-térben” helyezkedik el. A szívó- és kipufogó-csatornák e konstrukciós elvből adódó elrendezése mérsékelt hosszúságot és nagyobb keresztmetszeteket tesz lehetővé, jelentősen mérsékelve a kipufogóoldal nyomásvesztéseit.



Mindezekén túl a kipufogógázok a két hengersort páronként összekötő leömlővel kialakított elvezetése optimális gázcserét tesz lehetővé, s az egyes hengerek tekintetében a gázok áramlásának ilyen jellegű szétválasztása egészen a turbófeltöltő turbinaoldali belépő keresztmetszetéig megmarad. Ennek eredményeképpen a Twin Scroll feltöltő mindkét turbinakerekén egyaránt homogén, gyakorlatilag mindenfajta ellenáramtól mentes nyomási kép alakulhat ki. A rendszer maximális töltőnyomása 1,5 bar. A hengersorokat hengerpáronként összekötő, közös kipufogó-leömlővel működő Twin Scroll Twin Turbo technika alkalmazásával a feltöltés kínálta előnyök egyedülálló hatékonysággal aknázhatók ki. Az új M TwinPower Turbo erőforrást ennek megfelelően karakteres vonásaiként mindenekelőtt rendkívül közvetlen gázadási reakciók, valamint kifejezetten magas, már az alacsonyabb fordulatszám-tartományokon megjelenő és folyamatosan a felső terhelési tartományokig rendelkezésre álló, intenzív vonóerő jellemzi. E mély benyomást keltő teljesítményleadást olyan hang kíséri, amely a pörgős karakter és a messzemenőig lineáris teljesítmény-karakterisztika mellé a BMW „M” modelljeit jellemző, kifinomult akusztikai aláfestéssel szolgál.

Megnövekedett teljesítményéhez illeszkedve, a V8-as aggregát kifejezetten e modellek számára továbbfejlesztett hűtőrendszerrel rendelkezik. A közvetett vezetésű töltőlevegő-ellátás nagymértékben hozzájárul a dinamikus menetciklusok során is mindvégig optimális teljesítményszint eléréséhez.

Az új M TwinPower Turbo a legmagasabb fokú gazdaságosság mellett produkálja kiemelkedő teljesítményét. A Második Generációs Közvetlen Benzinbefecskendezéssel (High Precision Injection) együtt a BMW X5 M és a BMW X6 M a BMW EfficientDynamics fejlesztési koncepciója számos gazdaságossági megoldását is tartalmazza. A Fékenergia-visszanyerés (Brake Energy Regeneration) rendszerén túl ezek között szerepel az elektromos üzemanyag-szivattyú szállításának igény szerinti szabályozása és a légkondicionáló hajtásról leválasztható kompresszora, akárcsak a karosszéria elektronikus billenésstabilizálásának térfogatáram-szabályozású, így szintén a pillanatnyi szükséglet szerint működő hidraulikaolaj-ellátása is. Az EU-tesztciklus során mindkét modell 13,9 literes kombinált fogyasztást produkált 100 kilométerenként, míg széndioxid-kibocsátásuk kilométerenként 325 grammra adódott. Az új modellek az Amerikai Egyesült Államok LEV II kipufogógáz-szabványának előírásait éppúgy teljesítik, mint az európai EU 5 minősítés követelményeit.



4. „M” sport-automata sebességváltó elektronikus váltókarral és kapcsolóbillentyűkkel a kormánykeréken

A BMW M modellben első ízben alkalmazott hatfokozatú automata sebességváltó közvetlen és gyors váltásokkal, direkt motorkapcsolattal és magas fokú kényelemmel járul hozzá a BMW X5 M és a BMW X6 M sajátos nagyteljesítményű karakteréhez. Az új „M” sport-automata váltómű a középkonzolon elektronikus váltókarral egészül ki, s a normál D-üzemmód mellett még sportosabb kapcsolási karakterisztikával az S- illetve az M-módusz is a pilóta rendelkezésére áll.

A kézi fokozatválasztásra a kormánykerék M-stílusú alumínium kapcsolóbillentyűi segítségével nyílik lehetőség. A manuális üzemmódot jóval rövidebb fokozatváltási idők jellemzik, amit a forgatónyomatéki csúcsai mérséklésének újszerű megoldása, a hengerek igény szerinti egyenkénti lekapcsolása tesz lehetővé. E megoldás szintén a járművek kifejezetten sportos karakterét hangsúlyozza. Az „M” üzemmódban a szabályzás a jármű dinamikus vezetés mellett is kedvezőbb uralhatósága érdekében egészen a maximális fordulatszám-értékig az éppen bekapcsolt fokozatot tartja, így itt nem kerülhet sor kényszerű felkapcsolásokra. Ugyancsak az M-móduszban aktiválható az úgynevezett start-automatika (Launch Control) funkciója is, amely a lehető legmagasabb fokú dinamikáról gondoskodik az álló helyzetből végzett gyorsítások során. A vezető ekkor teljes gázt ad, az M sport-automata sebességváltó pedig önműködően határozza meg az ideális váltási pontokat, mégpedig mindvégig a kerekek kipörgésének megfelelő szabályzása mentén. A szintén speciális „M” kivitelű, felületén bordákkal ellátott alumínium olajteknő még extrém sportos közlekedés mellett is mindenkor optimális hűtést biztosít a kenőolaj számára.

5. BMW xDrive és Dynamic Performance Control kifejezetten a menetdinamikára összpontosító hangolással

A BMW xDrive intelligens összkérékhajtásának hatalmas sikere nagyrészt annak köszönhető, hogy nem csupán laza talajon javítja jelentősen a jármű vonóerő-átadási képességeit, hanem az utcai menetdinamikát is nagymértékben fokozza. A forgatónyomaték első és a hátsó tengely közötti elektronikus szabályzású elosztása minden alul- illetve túlkormányozottsági hajlamnak időben elejét veszi, még mielőtt a Dinamikus Menetstabilizáló Rendszer (Dynamic Stability Control; DSC) beavatkozása szükségessé válna. A BMW X6 modellekben első ízben bemutatott, s most a BMW X5 M illetve a BMW X6 M szériafelszereltségében is megjelenő Dinamikus Szabályzású Nyomatékelosztás (Dynamic Performance Control) ugyancsak minden bonyolult menethelyzetben jelentősen növeli a jármű stabilitását. A forgatónyomaték a jobb és a bal hátsó kerék közötti változó arányú elosztása minden sebességtartományban jól érzékelhetően javítja az autó kormányzási pontosságát és iránytartási adottságait. Ennek köszönhetően a DSC beavatkozásai is



csupán magasabb oldalgyorsulási értékek mellett válnak szükségessé. A vezető így a dinamika, a mozgékonyság és a biztos vonóerő-átadási adottságok olyan, mindeddig elérhetetlen színvonalát tapasztalhatja meg, amely valósággal újraértelmezi a hajtás- és a futómű-technika terén jellemző elvárásokat.

A BMW X5 M és a BMW X6 M modellekben mindkét rendszer képességei egyfajta „M” specifikus stílusban aknázhatók ki. Az M Dynamic Mode (MDM) a középkonzol DSC-gombja segítségével aktiválható. Ebben az üzemmódban az „M” modellekre jellemző kiváló saját kormányzási tulajdonságokat a DSC fékezési beavatkozásokra és a motorteljesítmény visszavételére vonatkozó szabályzási küszöbértékeinek megemelésével, az xDrive összkerekhajtási rendszer alapvetően hátsókerék-hajtásra összpontosító szabályzásával, valamint a Dinamikus Szabályzású Nyomatékelosztással (Dynamic Performance Control) kialakított harmonikus együttműködésével állították elő a tervezők. Az MDM üzemmódja a lehető legmagasabb kanyarsebességeket teszi lehetővé, mégpedig igen késői, már egyértelműen a határtartományokban alkalmazott szabályzási beavatkozásokkal. A jármű még a kanyarív csúcspontján jelentkező legmagasabb terhelés mellett is a legnagyobb pontossággal követi a kormánykerék mozgásait, különösen magas sebességű kigyorsításokat téve lehetővé a kanyar második szakaszán. A menetstabilizáló gombnyomásra (DSC-Off) ki is kapcsolható.

6. „M” futómű már szériakivitelben az Adaptive Drive rendszerrel

A kifejezetten a BMW X5 M és a BMW X6 M számára kifejlesztett, elől kettős keresztlengőkaros, hátul Integral-IV többlelengőkaros felfüggesztéseket tartalmazó futómű-konstrukciót merevebb első keresztkar-bekötéseivel és a hosszirányú karok hidro-ágyazásaival, valamint a hátsó segédváz szilárd felfüggesztéseivel az M-modellekre jellemző elasztokinematikai karakterisztika jellemzi. Mindkét modell már szériafelszereltségében szintszabályzással kiegészített hátsó lérugózással, illetve elektronikus szabályzású lengéscsillapítók (EDC) működő Adaptive Drive rendszerrel, illetve a karosszéria aktív billenésstabilizálási funkciójával készül. Az Adaptive Drive „M” modellekre jellemző kialakítása a BMW X5 és a BMW X6 modellekhez képest 10 milliméterrel mélyebbre süllyesztett karosszériára, valamint merevebb rugók, átdolgozott kiegészítő rugók, háromutas támaszelemek alkalmazására, illetve a lengéscsillapítók megerősített karosszéria-bekötési pontjaira egyaránt kiterjed.

A BMW X5 M és a BMW X6 M számára kifejlesztett „Servotronic” kormányberendezés a sebesség függvényében szabályozza a rásegítés mértékét. Ezzel éppúgy biztosítja a csekély kormányzási erő kifejtését, kényelmes parkolást, mint a magas sebességtartományokban is jellemző pontos



visszajelzéseket és rendkívül precíz irányíthatósági adottságokat. A kormányzás rásegítését a rendszer kétféle jelleggörbe mentén határozza meg. Az alapkonfiguráción túl így az EDC- illetve M Drive gombbal a sport-üzemmód is lehívható, amely kompromisszumot nem ismerően sportos karakterisztika alapján a különösen dinamikus menethelyzetekre magasabb kormányzási erőszükséglettel készül fel.

A normál és a sport-üzemmód közötti váltás a „Servotronic” jelleggörbéjén túl a lengéscsillapítók karakterisztikáját is befolyásolja, amelyek karosszéria-bekötési pontjai is jól érzékelhetően erősebbé és merevebbé válnak. A karosszéria oldalirányú billenéseit mérséklő rendszerrel szoros együttműködésben, a dinamikus kanyarvételek során az oldalirányú erők felépülése messzemenőig lineáris karakterisztika mentén valósítható meg.

A nagyteljesítményű fékrendszer mindenkor kiemelkedő lassulásértékeket és a fading jelenségével szembeni magas fokú ellenálló képességet garantál, s elől négydugattyús rögzített, míg hátul úszónyerges konstrukcióval kiegészített, egyaránt belső szellőzésű féktárcsákat tartalmaz. A BMW X5 M és a BMW X6 M vetélytársaik körében egyedülként kínálnak már alapkivitelben kifejezetten az adott modellre specifikált, eltérő szélességű első és hátsó abroncsozást, amit egyaránt 20-colos könnyűfém keréktárcsákra szerelnek. Az elől 275/40 R 20, hátul 315/35 R 20 méretű gumibroncsok választása szintén a jellemzően a hátsókerék-hajtásra összpontosító karakter eredménye. E menetdinamikai szempontból ideális gumibroncsméret-konfiguráció mindkét modell esetében éppúgy segíti a hátsó kerekek extrém magas vonóerejének hatékony átadását, mint a pontosan adagolható kormányzási utasításokat.

7. Igény szerinti dinamika, gombnyomásra: M Drive gomb a kormánykeréken

A Dinamikus Menetstabilizáló Rendszer (**Dynamic Stability Control; DSC**) különböző üzemmódjai, illetve a lengéscsillapítók és a kormányzás megfelelő hangolásán túl a BMW X5 M és a BMW X6 M vezetője a hatásrendszer konfigurációját is pillanatnyi igényei szerint határozhatja meg. A motor és a sebességváltó működését egyaránt befolyásoló „Power” módozban a „Sport” és az „Efficiency” menetprogramok állnak rendelkezésre. A „Sport” mindenekelőtt a teljesítmény-karakterisztika lineáris alakulása révén a legdinamikusabb menethelyzetekben is pontos adagolhatóságot biztosít. Az „Efficiency” választásakor a viszonylag korai felkapcsolások nem csupán mérsékeltebb üzemanyag-fogyasztást eredményeznek a mindennapos közlekedés során, hanem a már alacsony fordulatszám-tartományokon is rendelkezésre álló



magas forgatónyomaték kihasználásával kifejezetten kényelmes autózást tesznek lehetővé.

A „Power” üzemmód, illetve a DSC és az EDC rendszereinek beállításai az M Drive menüjében előzetesen konfigurálhatók, a kiválasztott beállítások kombinációja a vezető által előnyben részesített hangolás szerint adódik. Ezek azután tárolhatók, s a későbbiekben a kormánykerék „M Drive” gombjának megnyomásával bármikor ismételtelen lehívhatók.

Az „M Drive” menü tulajdonképpen az iDrive kezelési rendszer segítségével szabályozható jármű-, infotainment-, navigációs, légkondicionálási és kommunikációs funkciók „M” specifikus kiterjesztése. A BMW X5 M és a BMW X6 M egyaránt az iDrive rendszer legújabb generációját tartalmazza. Extrafelszerelésként speciális „M” kivitelű Szélvédő-kijelző (Head-Up Display) is rendelkezésre áll, a szélvédőre kivetített adatok jellege és terjedelme szintén az „M Drive” menüből szabályozható.

8. Még biztosabb uralhatóság az „M cockpit” és az igényes vezetői segédrendszerek révén

A vezető környezetének kialakításakor ugyancsak a jellegzetes „M” stílus érvényesült. Mindkét összerékhajtású sportmodell kifejezetten „M” specifikus vezetőtérrel készül, amelynek kombinált műszeregysége a fordulatszám mérőben a figyelmeztető jelzések számára kialakított különleges felülettel, speciális járműfunkció-kijelzőkkel és fehér megvilágítással működik. A BMW X5 M és a BMW X6 M már alapkivitelében „M” ülésekkel és bőrbevonatú „M” sportkormányal rendelkezik.

A jármű mindenkor biztos uralhatóságát innovatív vezetői segédrendszerek is támogatják. Mindkét modell már alapkivitelében kínálja a fékezési funkcióval kiegészített sebességszabályozó automatikát, extrafelszerelésként pedig Adaptív Kanyarvilágítás (Adaptive Headlights) és a Fényszóró-asszisztens (High-Beam Assistant) is rendelkezésre áll. A széria Távolságérzékelő Parkolássegítő Rendszer (Park Distance Control) kiegészítéseként kívánságra „Top View” funkcióval működő tolatókamera is rendelhető.

Mindkét modell szériafelszereltségében egyebek mellett az első ülések memóriefunkcióval kiegészített elektromos állítása és fűtése, gazdagon alkalmazott „Merino” bőrkárpit, 12 hangszóval és 230 wattos erősítővel működő HiFi audio-rendszer, „M” küszöblécek, „M” lábtámasz, „Shadow” csiszolt alumínium belső díszítőelemek, bőrbevonatú „BMW Individual” műszerfal, valamint a BMW X6 M



esetében a csomagtér-ajtó elektromos mozgatása is szerepel. A BMW X5 M és a BMW X6 M kényelmi extrafelszereléseinek kínálatában pedig többek között a „Professional” navigációs rendszer, a 4-zónás automatikus légkondicionáló, az aktív ülészellőzés, a teljes „Merino” bőrkárpitozás, a BMW X5 M panoráma- illetve a BMW X6 M elektromos mozgatású üvegteteje, illetve a „BMW Individual” high-end audio-berendezése is megjelenik.



9. Műszaki adatok

		X5 M	X6 M
Karosszéria			
Ajtók száma/Ülés helyek		5/5	5/4
Hosszúság /Szélesség / Magasság (üres)	mm	4.851/1.994/1.764	4.876/1.983/1.684
Tengelytáv	mm	2.933	2.933
Nyomtáv elől / hátul	mm	1.660/1.672	1.660/1.672
Fordulókör-átmérő	m	12,8	12,8
Üzemanyag-tartály térfogata	kb. l	85	85
Hűtőrendszer fűtéssel	l	17,0	17,0
Motorolaj Getriebeöl	l	8,5	8,5
Sebességváltó-olaj	l	Tartós töltés	Tartós töltés
Hátsó differenciálmű-olaj		Tartós töltés	Tartós töltés
Saját tömeg (EU/DIN)	kg	2.380 (2.305)	2.380 (2.305)
Max. terhelhetőség	kg	600	600
Megengedett legnagyobb össztömeg	kg	2.905	2.905
Megengedett legnagyobb tengelyterhelés elől / hátul	kg	1.400/1.560	1.400/1.520
Vontatható tömeg fékezett (12%) / fék nélküli	kg	3.000/750	3.000/750
Megengedett tetőterhelés/ vonóhorog függőleges terhelés	kg	100/120	100/120
Csomagtér térfogata (DIN 70020)	l	620–1.750	570–1.450
Légellenállás	c _x x A	0,38 x 2,90	0,38 x 2,85
Motor			
Építési mód / hengerszám / szelepszám hengerenként		V/8/4	V/8/4
Motorszabályzás		MSD85.1	MSD85.1
Összlökettérfogat	cm ³	4.395	4.395
Furat/löket	mm	89,0/88,3	89,0/88,3
Sűrítési arány	:1	9,3	9,3
Üzemanyag ¹⁾	ROZ	min. ROZ 95	min. ROZ 95
Max. teljesítmény	kW/LE	408/555	408/555
fordulatszámnál	min ⁻¹	6.000	6.000
Max. forgatónyomaték	Nm	680	680
fordulatszámnál	min ⁻¹	1.500–5.650	1.500–5.650



Elektromos rendszer

	Ah/–	90/Csomagtér	90/Csomagtér
Akkumulátor / beépítés			
Generátor	A/W	210/2.940	210/2.940

Futómű

Első kerékelfüggesztés	Kettős keresztlengőkar; kis negatív kormánylegördülési sugár; bólintómozgás-kiegyenlítés fékezéskor		
Hátsó kerékelfüggesztés	Integráltengely; térbeli elrendezésű lengőkarok, bólintómozgás-kiegyenlítés induláskor és fékezéskor		
Tárcsafékek elöl	Négydugattyús, rögzített féknyergek		
Tárcsaátmérő	mm	395 x 36, belső szellőzésű	395 x 36, belső szellőzésű
Tárcsafékek hátul	Egydugattyús úszónyergek		
Átmérő	mm	385 x 24, belső szellőzésű	385 x 24, belső szellőzésű
Menetstabilizáló rendszerek	DSC III (HDC, DBC, ABS, ASC-X, ADB-X, DTC, vontatmány-stabilizáló funkció)		
Kormányberendezés	Fogasléces szervokormány		
Kormánymű összátétele	:1	19,5	19,5
Sebességváltó	6-fokozatú sport-automata, Steptronic funkció; elektronikus váltókar; kapcsolóbillentyűk a kormánykeréken		
Fokozatok áttétele I	:1	4,171	4,171
II	:1	2,340	2,340
III	:1	1,521	1,521
IV	:1	1,143	1,143
V	:1	0,867	0,867
VI	:1	0,691	0,691
Hátramenet	:1	3,403	3,403
Végáttétel	: 1	3,909	3,909
Gumiabroncsok elöl	275/40 R20 106Y XL RSC		275/40 R20 106Y XL RSC
Gumiabroncsok hátul	315/35 R20 110Y XL RSC		315/35 R20 110Y XL RSC
Keréktárcsák elöl	10J x 20, könnyűfém		10J x 20, könnyűfém
Keréktárcsák hátul	11J x 20, könnyűfém		11J x 20, könnyűfém

Menetteljesítmények

Teljesítmény-tömeg arány (DIN, üresen)	kg/kW	5,6	5,6
Literteljesítmény	kW/l	92,8	92,8
Gyorsulás 0–100 km/h	s	4,7	4,7
0–200 km/h	s	16,9	16,9
0–1.000 m	s	23,5	23,5
4./5. fok. 80–120 km/h	s	4,3/5,1	4,3/5,1
Legnagyobb sebesség	km/h	250 (275 ²⁾)	250 (275 ²⁾)

Üzemanyag-fogyasztás (EU-ciklus)



város	l/100 km	19,3	19,3
városon kívül	l/100 km	10,8	10,8
átlag	l/100 km	13,9	13,9
CO ₂ -emisszió	g/km	325	325

Egyéb

Emissziós besorolás	EU 5	EU 5
Állandó összerékhajtás nyomatékelosztása	változó	változó

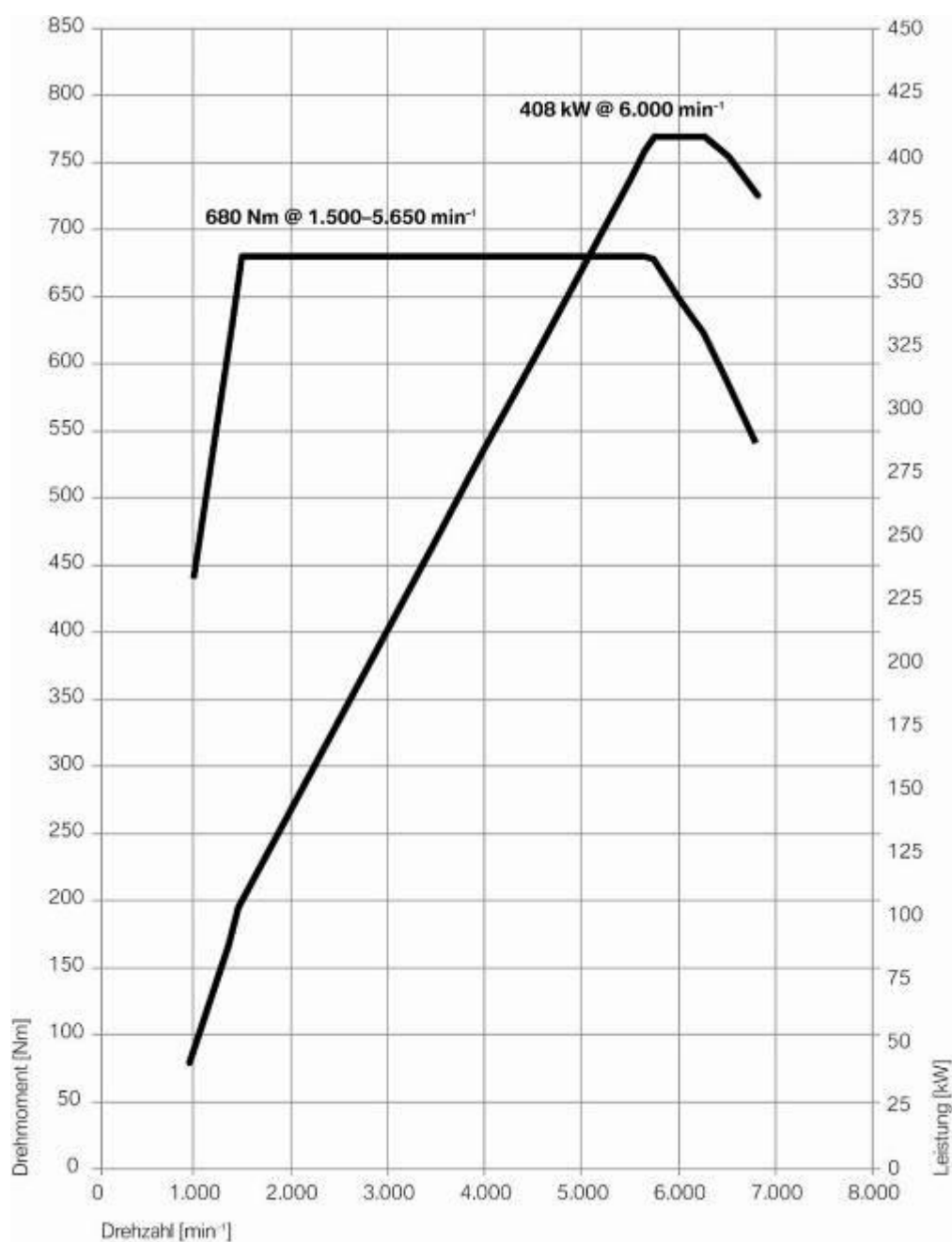
A műszaki adatok az ACEA-piacokra, a forgalomba helyezéshez szükséges értékek (tömegadatok) pedig részben kizárólag Németországra érvényesek.

¹⁾ A megadott teljesítmény- és üzemanyag-fogyasztási értékek RÖZ 98 üzemanyagra vonatkoznak

²⁾ Az extrafelszerelésként rendelhető „M Driver's Package” esetén

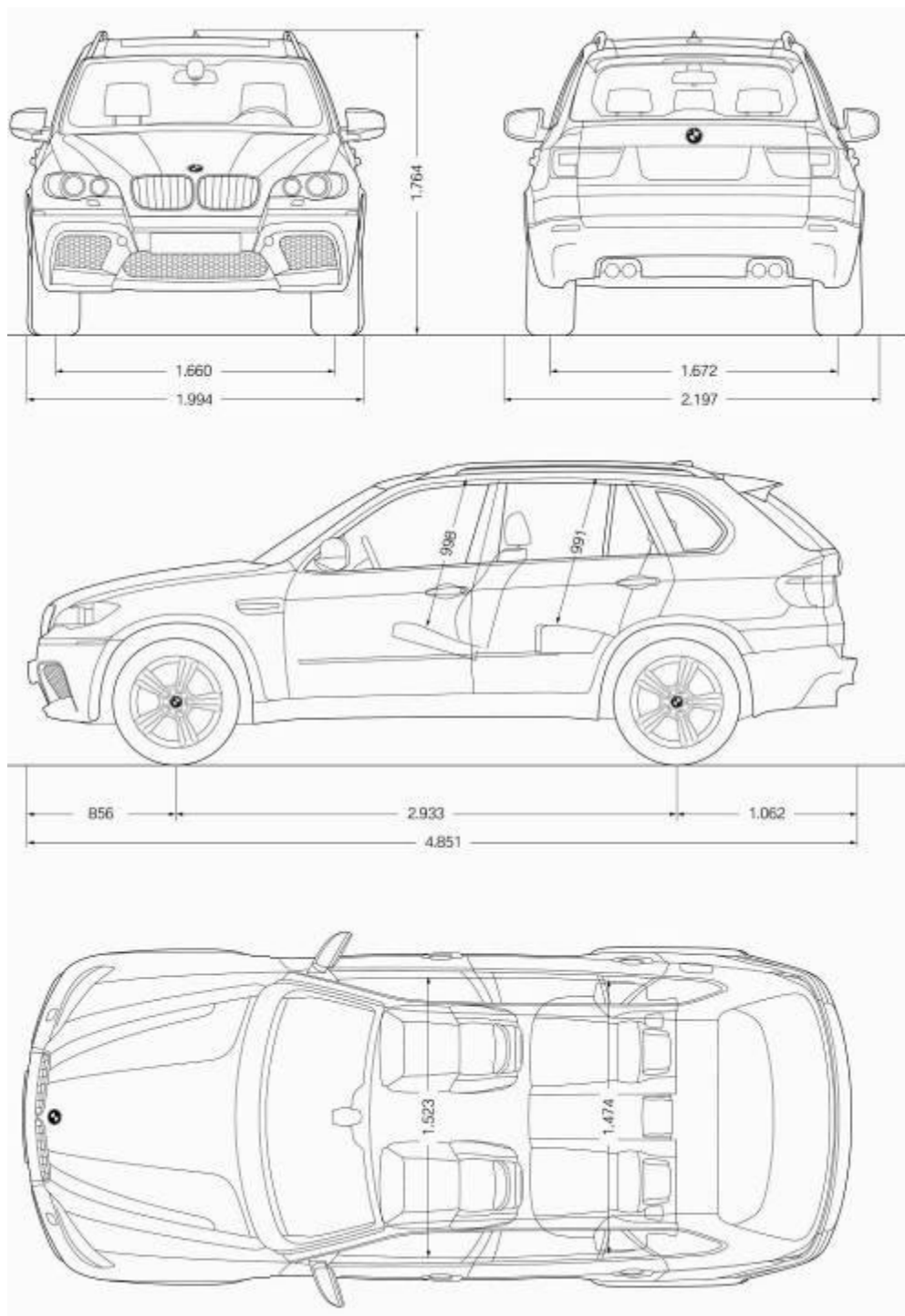


10. Teljesítmény- és forgatónyomaték-diagram



11. Külső és belső méretek

BMW X5 M





BMW X6 M

