

Nowe BMW M2 CS. Spis treści.



Nowe BMW M2 CS.

Wyczynowy sportowiec na co dzień. 2

Wyrazista stylistyka.

Dużo karbonu i inteligentna lekka konstrukcja. 4

Dynamika jazdy.

Ostre na torze, łagodne na co dzień. 5

Silnik.

Spontaniczne oddawanie mocy dzięki technologii M TwinPower Turbo. 8

Wyposażenie wnętrza.

Purystyczne, sportowe i lekkie. 11

Nowe BMW M2 CS. Wyczynowy sportowiec na co dzień.



Wraz z nowym BMW M2 CS (zużycie paliwa w cyklu mieszanym 10,4-9,4 l/100 km; emisja CO₂ w cyklu mieszanym 238-214 g/km*) BMW M GmbH po raz pierwszy w klasie samochodów kompaktowych premium rozszerza swoją ofertę ekskluzywnych i limitowanych modeli specjalnych o wybitnie sportowym charakterze. Ekskluzywne BMW M2 CS pozycjonowane jest powyżej BMW M2 Competition i stanowi kontynuację historii sukcesu modeli BMW M3 CS i BMW M4 CS. Jednocześnie stanowi mocną bazę dla BMW M2 CS Racing, nowego podstawowego modelu BMW M Motorsport oferowanego od 2020 roku do sportów amatorskich i nowego segmentu sportów klubowych.

BMW M2 CS oferuje jeszcze bardziej drapieżny wygląd niż BMW M2 Competition i łączy w sobie doskonałe osiągi na torze wyścigowym z nieograniczoną funkcjonalnością w codziennej eksploatacji, tworząc fascynujący czteroosobowy samochód sportowy. Pod względem przyspieszenia, dynamiki jazdy, precyzji i zwinności BMW M2 CS wyznacza nowe standardy w swoim segmencie. Jest więc doskonałym wyborem dla miłośników wysokiej klasy wyczynowych samochodów i stanowi nowy, niezwykle emocjonujący wstęp do oferty produktowej BMW M GmbH – także dla młodszej grupy odbiorców. Cena podstawowa BMW M2 CS wynosząc będzie około 95 000 euro.

„Wspólny rozwój BMW M2 CS i BMW M2 CS Racing podkreśla ściśle powiązania między BMW Motorsport i BMW M GmbH. Nasze kompetencje przecinają się dokładnie pośrodku pomiędzy usportowionymi samochodami na drogi a rasowymi samochodami wyścigowymi, a mianowicie w rozwijającym się segmencie sportów klubowych. Naszą odpowiedzią na to jest już wariant Clubsport modelu BMW M2 CS Racing, a w przyszłości również w modelach specjalnych BMW M będziemy iść w podobnym kierunku,” wyjaśnia Markus Flasch, szef BMW M GmbH.

Dyrektor BMW Group Motorsport Jens Marquardt mówi: „W oparciu o idealną bazę, jaką jest BMW M2 CS, i w ścisłej współpracy z kolegami z BMW M GmbH inżynierowie BMW Motorsport wykorzystali sporo wiedzy zdobytej przy opracowywaniu BMW M4 GT4, aby wraz z BMW M2 CS Racing ustanowić zupełnie nowe standardy w klasie podstawowej. Jestem pewien, że ten samochód będzie kontynuować sukces samochodów BMW M do amatorskiego sportu”.

W limitowanym modelu specjalnym BMW M2 CS dzięki licznym elementom z karbonu BMW M GmbH uzyskała niezwykle sportowy wygląd, który demonstruje niezwykłą zwinność i dynamikę pojazdu nawet podczas postoju. Moc sześciocylindrowego silnika rzędowego z podwójnym turbodoładowaniem jest wyższa w stosunku do BMW M2 Competition o 29 kW (40 KM) i wynosi 331 kW (450 KM), a adaptacyjny sportowy układ jezdny M wcześniej zarezerwowany dla modeli M4 oraz opony Cup doskonale sprawdzają się zarówno na drodze, jak i na torze wyścigowym. Oferowane standardowo hamulce sportowe M z czerwonymi zaciskami lub opcjonalne hamulce węglowo-ceramiczne M zapewniają adekwatną skuteczność hamowania.

* Wartości dotyczące osiąarów, zużycia paliwa i emisji CO₂ to wartości tymczasowe.

Wartości zużycia paliwa i emisji CO₂, zużycia energii i zasięgu zostały ustalone na podstawie nowego cyklu testowego WLTP i przeliczone na NEDC, aby umożliwić ich porównanie. W tych pojazdach podatki i inne opłaty samochodowe uwzględniające (również) emisję CO₂ mogą być obliczane na podstawie innych wartości niż podane.

Wyrazista stylistyka. Dużo karbonu i inteligentna lekka konstrukcja.



BMW M2 CS już na pierwszy rzut oka prezentuje się sportowo i odróżnia od BMW M2 Competition. Projektanci BMW M GmbH postawili przede wszystkim na karbon łączący emocjonującą stylistykę z licznymi nawiązaniem do motorsportu, inteligentną lekką konstrukcją i niezwykle sztywnością karoserii.

Nowa maska silnika i nowy dach z karbonu.

Specjalnie do BMW M2 CS opracowano nową karbonową maskę silnika oraz – nowość w BMW M2 – dach wykonany w całości z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem węglowym (CFRP). Maska silnika ma inny kształt niż w BMW M2 Competition, a w przedniej części efektowny centralny wylot powietrza w błyszczącym kolorze czarnym. Nowa konstrukcja zwiększa docisk na przedniej osi oraz poprawia chłodzenie silnika. Maska jest lżejsza o 50 procent. Nowy dach w konstrukcji warstwowej zwiększa sztywność karoserii i wygląda jak lity odlew, ponieważ nie wymaga żadnych listew ozdobnych i nie ma fug. Lepsza jest też akustyka wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, a masa niższa dzięki eliminacji stelaża i izolacji. W połączeniu z lżejszą maską silnika daje to niższy środek ciężkości, a tym samym większą dynamikę jazdy.

Przedni splitter, lotka i tylny dyfuzor poprawiające aerodynamikę.

Nowy przedni splitter pod zderzakiem, lotka (krawędź aerodynamiczna na pokrywie bagażnika) oraz tylny dyfuzor wykonane są z charakterystycznego karbonu o widocznej strukturze włókien. Te trzy elementy zaczerpnięte z motorsportu zwiększają docisk pojazdu i optymalizują aerodynamiczny przepływ powietrza wokół karoserii i pod nią. Całość uzupełniają karbonowe nakładki aerodynamicznych lusterek zewnętrznych M ze stylizowanymi podwójnymi nóżkami. Nowo zaprojektowany dwudrożny układ wydechowy z czterema końcówkami ze stali szlachetnej i logo M, a także charakterystyczny znaczek M2 CS efektownie zamykają tył pojazdu. Dla nowego BMW M2 CS zarezerwowano lakier metalizowany w kolorze niebieskim Misano.

Dynamika jazdy.

Ostre na torze, łagodne na co dzień.



Nowe BMW M2 CS kontynuuje linię BMW M3 CS i BMW M4 CS. Zapewnia doskonale osiągi na torze wyścigowym bez umniejszania funkcjonalności w codziennej eksploatacji. Zwinność wycucie jazdy, stabilność i precyzja kierowania, tak doskonale już w BMW M2 Competition, są tu na jeszcze wyższym poziomie, czyniąc z BMW M2 CS prawdziwy sportowy samochód.

Adaptacyjny układ jezdny M i sportowe hamulce M w standardzie.

Wyjątkowa dynamika jazdy BMW M2 CS to zasługa adaptacyjnego układu jezdnyego M i sportowych hamulców M (oba elementy w wyposażeniu standardowym) inspirowanym rozwiązaniami ze sportów motorowych. W przypadku adaptacyjnego układu jezdnyego M – dotychczas spotykanego tylko w modelach M4 – kierowca ma do wyboru trzy tryby: Comfort, Sport i Sport+. Mają one wpływ na działanie amortyzatorów. Ustawienie Comfort zapewnia maksymalny komfort jazdy podczas codziennego poruszania się w ruchu miejskim, ustawienie Sport umożliwia bardzo dynamiczną jazdę, na przykład na drogach pozamiejskich. Tryb Sport+ zapewnia na torze wyścigowym najtwardsze ustawienie zawieszenia, a tym samym minimalne przechyły karoserii i maksymalną dynamikę jazdy. Do tych trzech trybów dostosowane jest również elektromechaniczne wspomaganie kierownicy o specjalnej charakterystyce M elektronicznie sterujące siłą wspomagania w zależności od prędkości jazdy i ustawień Drivelogic, co umożliwia kierowcy dopasowanie w dowolnym momencie wspomagania kierownicy do własnych preferencji. Doświadczenie BMW M GmbH w sportach motorowych znajduje odzwierciedlenie w sportowych hamulcach M. W porównaniu z hamulcami M z pływającymi tarczami w BMW M2 Competition oferują większe tarcze hamulcowe (oś przednia: 400 mm, oś tylna: 380 mm) oraz lakierowane w wyrazistym czerwonym kolorze 6-tłoczkowe zaciski stałe na osi przedniej i 4-tłoczkowe zaciski stałe na osi tylnej. Ten wysokowydajny układ hamulcowy gwarantuje maksymalną skuteczność hamowania z doskonałymi wartościami opóźnienia w każdych warunkach, wysoką odporność na efekt fadingu i stabilność termiczną. Opcjonalnie dostępne są hamulce węglowo-ceramiczne BMW M z 6-tłoczkowymi zaciskami z przodu i 4-tłoczkowymi zaciskami z tyłu, które są jeszcze lżejsze, wytrzymują najwyższe obciążenia, na przykład na torach wyścigowych, i są ponadto jeszcze bardziej wytrzymałe.

Sztywny przód zwiększający precyzję prowadzenia.

Karbonowa rozpórka amortyzatorów znana jest już z BMW M2 Competition. Ten jednoczęściowy element z włókna węglowego waży zaledwie 1,5 kg

wraz z usztywnieniem pomiędzy kielichami amortyzatorów a grodzią zapewnia dużą sztywność i ma pozytywny wpływ na reakcję układu kierowniczego i precyzję kierowania. Przednia i tylna oś są wykonane z lekkiego aluminium, a dla precyzyjnego prowadzenia kół siły wzdłużne przekazywane są przez nieposiadające luzów przeguby kulowe. Siły działające na układ jezdny w kierunku wzdłużnym są przenoszone bezpośrednio przez specjalne tuleje elastomerowe w drążkach reakcyjnych, co jednocześnie zapewnia komfort jazdy. W pięciowahaczowej osi tylnej wszystkie wahacze i wsporniki kół są z kutego aluminium. Ponadto rama zawieszenia tylnego wykonana w lekkiej konstrukcji kratownicowej stalowej jest, jak w motorsporcie, sztywno przykręcona do karoserii bez elastycznych elementów gumowych, co dodatkowo optymalizuje prowadzenie kół i stabilność toru jazdy.

Aktywny mechanizm różnicowy M i specjalnie dostrojone DSC.

Elektronika systemu DSC (Dynamic Stability Control) bardzo precyzyjnie reguluje stabilność jazdy, oferując świetną trakcję na mokrej i śliskiej nawierzchni i zapobiegając gwałtownemu zrywaniu traktacji podczas driftu. Działanie to wspiera aktywny mechanizm różnicowy M, sterowana elektronicznie szpera wielopłytkowa optymalizująca trakcję i stabilność jazdy z maksymalną precyzją i prędkością. Stopień zblokowania kół waha się w zależności od sytuacji od 0 do 100% i reaguje na kąt skrętu kół, pozycję pedału gazu, ciśnienie hamowania, moment obrotowy silnika, prędkość obrotową i kątową kół. Na podstawie tej analizy sytuacji sterownik rozpoznaje tendencję do utraty traktacji i oblicza stopień blokady, który ustawiany jest za pomocą silniczka elektrycznego. Pełen moment blokujący 2500 Nm uzyskiwany jest w ciągu 150 milisekund. Zapobiega to buksowaniu koła nawet w ekstremalnych warunkach na śliskich nawierzchniach lub przy dużych różnicach przyczepności pomiędzy dwoma tylnymi kołami.

W określonych sytuacjach aktywny mechanizm różnicowy M działa nawet proaktywnie. Jeszcze zanim koło zacznie buksować podczas ruszania na śliskiej nawierzchni, blokada załącza się w określonym procencie, aby zapewnić w danym momencie taki sam poślizg na obu kołach. W przypadku bardzo dynamicznego pokonywania zakrętów blokada załącza się w wymaganym procencie, w zależności od przyspieszenia bocznego i momentu obrotowego napędu, zapobiegając buksowaniu odciążonego koła po wewnętrznej stronie zakrętu. Stała i płynna regulacja różnicowa daje również większą zwinność, zapobiega podsterowności na wejściu w zakręt oraz zwiększa stabilność toru podczas hamowania i zmian obciążenia.

Załączany tryb M Dynamic (MDM), podfunkcja dynamicznej kontroli stabilności (DSC), dopuszcza większy poślizg kół w określonych sytuacjach, na przykład podczas wybitnie sportowej jazdy na torze wyścigowym. Stabilizacyjne działanie DSC pojawia się wtedy później, rozszerzając zakres jazdy na limicie. Zwiększony poślizg kół daje lepszą trakcję, a tym samym lepszy ciąg.

Umożliwia też większą nadsterowność i podsterowność oraz lekkie kontrolowane poślizgi. Jednak w sytuacjach ekstremalnych funkcje regulacyjne dynamicznej kontroli stabilności nadal działają niezawodnie.

19-calowe koła z oponami Cup.

BMW M2 CS wyposażone jest w kute 19-calowe obręcze kół Y Spoke w błyszczącym kolorze czarnym. Również tutaj inżynierowie z M GmbH postawili na konsekwentną, lekką konstrukcję. Przednie obręcze 9J x 19 cali ważą nieco ponad 9 kg, tylne obręcze 10J x 19 cali poniżej 10 kg. Pozwala to utrzymać niewielkie masy nieresorowane, co sprzyja dynamice jazdy M2 CS. Opcjonalnie oferowane są również w matowym kolorze złotym. Przednie koła z oponami Michelin Pilot Sport Cup 2 w rozmiarze 245/35 ZR 19 specjalnie dobrane do M2 CS spełniają najwyższe wymagania w zakresie prowadzenia bocznego, stabilności toru jazdy, wyczucia kierowania i precyzji prowadzenia. Tylne opony w rozmiarze 265/35 ZR 19 zapewniają optymalną trakcję, prowadzenie boczne i stabilność toru jazdy. Dla tych, którzy chcą jeździć M2 CS głównie na co dzień, oferowane są bez dodatkowych opłat opony Michelin Pilot Super Sport zapewniające większą przyczepność na mokrej nawierzchni niż opony Cup.

Silnik. Spontaniczne oddawanie mocy dzięki technologii M TwinPower Turbo.



Podwójnie doładowany sześciocylindrowy silnik rzędowy w BMW M2 CS bazuje na jednostce napędowej z BMW M4 Competition Coupé i łączy w sobie to, co najlepsze: wysokoobrotowy charakter silnika gwarantuje łatwość wchodzenia na obroty charakterystyczną dla silników z turbodoładowaniem, liniowe oddawanie mocy w szerokim zakresie obrotów i charakterystyczny dźwięk. Technologia M TwinPower Turbo zapewnia maksymalny moment obrotowy w szerokim zakresie obrotów. Silnik zaskakuje też niezwykłą wydajnością.

Generuje moc 331 kW (450 KM) przy 6250 obr/min, czyli o 29 kW (40 KM) więcej niż w BMW M2 Competition. W zakresie od 2350 obr/min do 5500 obr/min dostarcza maksymalny moment obrotowy 550 Nm. Z opcjonalną 7-biegową skrzynią dwusprzęgłową M (M DKG) BMW M2 CS przyspiesza od 0 do 100 km/h w czasie 4,0 s. Z 6-biegową skrzynią manualną w 4,2 s. Prędkość maksymalna tego modelu specjalnego wyposażonego w pakiet M Driver jest ograniczona elektronicznie do 280 km/h. Zużycie paliwa w cyklu mieszanym z 6-biegową skrzynią manualną wynosi 10,4-10,2 l/100 km, a emisja CO₂ 238-233 g/km*. Ze skrzynią M DKG jest to analogicznie 9,6-9,4 l/100 km i 219-214 g CO₂/km.* BMW M2 CS wyposażone jest w określonych krajach UE w filtr cząstek stałych (GPF) dodatkowo redukujący emisję cząstek stałych.

* Wartości dotyczące osiągnięć, zużycia paliwa i emisji CO₂ to wartości tymczasowe.

Wartości zużycia paliwa i emisji CO₂, zużycia energii i zasięgu zostały ustalone na podstawie nowego cyklu testowego WLTP i przeliczone na NEDC, aby umożliwić ich porównanie. W tych pojazdach podatki i inne opłaty samochodowe uwzględniające (również) emisję CO₂ mogą być obliczane na podstawie innych wartości niż podane.

Spontaniczna reakcja dzięki technologii M TwinPower Turbo.

Technologia BMW M TwinPower Turbo obejmuje dwie spontanicznie reagujące turbosprężarki typu mono scroll, bezpośredni wtrysk benzyny High Precision Injection, rozrząd VALVETRONIC oraz płynną regulację wałków rozrządu Double VANOS. Regulacja zaworów i faz rozrządu wspólnie płynnie regulują skok zaworów ssących. Dzięki temu silnik może optymalnie rozwijać moc i wykazuje się bardzo spontaniczną reakcją. Oprócz tego mniejsze jest zużycie paliwa oraz emisja spalin. Dzięki zamkniętej konstrukcji skrzynia korbowa sześciocylindrowego silnika jest bardzo sztywna, co umożliwia wyższe ciśnienia w cylindrach i lepszy uzysk mocy. Beztulejowe gładzie

cyldrów powlekane metodą metalizacji łukowej (LDS) zapewniają lekką konstrukcję silnika.

Doświadczenie z motorsportu.

Wysoka dynamika jazdy BMW M2 CS stawia na torze wyścigowym szczególne wymagania w zakresie smarowania. Z pomocą przychodzi tutaj wieloletnie doświadczenie BMW M GmbH w sportach motorowych. Na przykład miska olejowa ma dodatkową pokrywę, która ogranicza ruch oleju przy dużych przeciążeniach bocznych. A przy ekstremalnym przyspieszaniu i hamowaniu dodatkowa pompa ssąca oleju oraz zaawansowany system powrotu oleju w obszarze turbosprężarki zapewnia stabilną cyrkulację oleju. Gwarantuje to niezawodne smarowanie wszystkich komponentów silnika w każdych warunkach – zarówno w codziennej jeździe, jak i podczas bardzo dynamicznej jazdy na torze wyścigowym.

Zwiększone zapotrzebowanie silnika na powietrze chłodzące zapewnia w BMW M2 CS inna niż w BMW M2 Competition karbonowa maska silnika. Wbudowany wylot zapewnia lepsze odprowadzanie gorącego powietrza. W BMW M2 CS bez zmian pozostały duże „nerki” i duże wloty powietrza w przednim zderzaku zapewniające optymalną wentylację przodu pojazdu. Sprawdzony na torach wyścigowych układ chłodzenia pochodzi z BMW M4 z pakietem Competition i obejmuje jedną chłodnicę centralną i dwie boczne oraz dodatkową chłodnicę oleju silnikowego. Samochody z opcjonalną 7-biegową skrzynią M DKG wyposażone są również w chłodnicę oleju skrzyni biegów. Ten kompleksowy system zapewnia zawsze optymalne temperatury pracy w codziennej eksploatacji, na krótkich dystansach w mieście i podczas jazdy na torze wyścigowym.

Podwójny układ wydechowy z dwoma elektrycznie sterowanymi przepustnicami.

Układ wydechowy został w porównaniu z BMW M2 Competition dopracowany pod względem wyglądu i brzmienia – ma dwudrożną konstrukcję i typowe cztery końcówki z logo M. Dwie elektryczne przepustnice dają BMW M2 CS charakterystyczne brzmienie BMW M. Kierowca może dodatkowo zmieniać dźwięk, wybierając tryb jazdy za pomocą funkcji M Engine Dynamics Control i przycisków na konsoli środkowej.

Dwa warianty skrzyni biegów.

BMW M2 CS wyposażone jest standardowo – jako pierwszy model BMW CS – w 6-biegową skrzynię manualną idealnie pasującą do grupy docelowej M2, która bardzo często wybiera właśnie skrzynię manualną. Przekładnia wyróżnia się kompaktową konstrukcją i niską masą oraz oferuje wyższy komfort zmiany biegów dzięki zastosowaniu węglowych okładzin ciernych. Wyższy komfort to również zasługa funkcji wyrównania obrotów, która przy redukcji biegu automatycznie daje międzygaz, a przy włączaniu wyższego biegu obniża

obrotów silnika. Dodatkowo samochód jest stabilizowany podczas intensywnej jazdy na torze wyścigowym. Przy wyłączonym DSC wyrównanie obrotów jest wyłączone.

Opcjonalnie oferowana jest 7-biegowa skrzynia dwusprzęgłowa (M DKG) z układem Drivelogic. Układ składający się z dwóch przekładni, każda z własnym sprzęgłem, umożliwia w zależności od trybu jazdy ekstremalnie szybką zmianę biegów bez przerywania transmisji napędu lub bardzo komfortowe przełączanie biegów. Zmiana biegów odbywa się w trybie zautomatyzowanym lub ręcznym za pomocą dźwigni biegów na konsoli środkowej lub łopatek przy kierownicy skórzanej M. Drivelogic daje kierowcy w trybie zautomatyzowanym i ręcznym wstępnie skonfigurowane tryby jazdy EFFICIENT, SPORT i SPORT+. W trybie zautomatyzowanym zmieniają one punkty przełączania biegów, intensywność zmiany biegów oraz automatyczną funkcję międzygazu przy redukcji biegu.

W trybie ręcznym zmieniają tylko dynamikę przełączania, a kierowca sam określa punkty zmiany biegów. W zależności od prędkości obrotowej, położenia pedału gazu, przyspieszenia i trybu jazdy system rozpoznaje, który bieg kierowca wybierze jako następny, a następnie włącza bieg jeszcze przed poruszeniem łopatki, tak aby do błyskawicznej zmiany biegu wystarczyło tylko otwarcie jednego sprzęgła i zamknięcie drugiego.

Wyposażenie wnętrza. Purystyczne, sportowe i lekkie.



Wnętrze BMW M2 CS łączy w sobie ekskluzywny i purystyczny wygląd ze sportowym charakterem szlachetnej Alcantary i innowacyjną lekką konstrukcją. Na przykład konsola środkowa wykonana jest w całości z lekkiego karbonu, przez co jest o połowę lżejsza niż wariant seryjny. Również uchwyty i boczki drzwi wykonane są z tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknem węglowym (CFRP).

Kierowcę wita na wejściu listwa progowa z napisem M2 CS. W środku znajdują się lekkie sportowe fotele M z BMW M4 CS wyróżniające się ergonomią i wyglądem. Ich zaczerpnięty z motorsportu kubelkowy charakter gwarantuje doskonałe trzymanie boczne nawet podczas jazdy z dużą prędkością na torze wyścigowym. Oparcia foteli są tapicerowane skórą Merino i alcantara i mają kontrastujące czerwone stebnowanie, które można znaleźć również na podłokietnikach, konsoli środkowej oraz bocznych drzwi i panelach tylnych. Zintegrowane zagłówki przednich foteli ozdobione są paskami BMW M, a na oparciach wytłoczone jest logo CS. Tylnie siedzenia obite skórą Merino mają również kontrastujące czerwone stebnowanie w stylu CS.

Sportowa kierownica M obita alcantara z czerwonym oznaczeniem na godzinie 12.

Opcjonalna sportowa kierownica M z ekskluzywnym obiciem z alcantary emanuje sportowym charakterem. Podobnie jak w samochodach wyścigowych ma czerwone oznaczenie na godzinie 12 i zapewnia doskonały chwyt we wszystkich sytuacjach. Przez sportową kierownicę M widać charakterystyczny napis M2 CS na zestawie wskaźników. Szlachetna alcantara zdobi również podłokietnik konsoli środkowej oraz listwę ozdobną na desce rozdzielczej. Duże czerwone logo CS na listwie wskazuje na nowy topowy model z serii BMW M2, który doskonale sprawdza się zarówno na torze wyścigowym, jak i w codziennej eksploatacji.

Wartości dotyczące osiągnięć, zużycia paliwa i emisji CO₂ to wartości tymczasowe.

Wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ ustalone są zgodnie z procedurą pomiarową określoną w rozporządzeniu (WE) 715/2007 w jego aktualnie obowiązującym brzmieniu. Dane odnoszą się do pojazdu z podstawowym wyposażeniem oferowanym w Niemczech; zakresy uwzględniają różnice wynikające z wybranego rozmiaru kół i opon oraz wyposażenia dodatkowego i mogą ulec zmianie podczas konfiguracji.

Wartości zostały już ustalone zgodnie z nowym cyklem testowym WLTP i przeliczone na NEDC, aby umożliwić ich porównanie. W tych pojazdach podatki i inne opłaty samochodowe uwzględniające (również) emisję CO₂ mogą być obliczane na podstawie innych wartości niż podane.

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa oraz oficjalnej emisji CO₂ nowych samochodów osobowych uzyskać można we wszystkich salonach sprzedaży BMW.