

El nuevo BMW M2 Competition

Contenidos.



1. El nuevo BMW M2 Competition (Versión resumida)	2
2. Motor y transmisión	5
3. Rendimiento dinámico	8
4. Diseño	11
5. Interior, equipamiento y ConnectedDrive	12



El nuevo BMW M2 Competition (Versión resumida)

Con el nuevo BMW M2 Competition (consumo combinado de combustible con caja de cambios manual de seis velocidades: 9,9 - 10,0 l/100 km; emisiones de CO2: 225-228 g/km*; con la transmisión opcional de doble embrague M (M DCT): 9,2 l/100 km; emisiones CO2: 209 - 210 g/km)*, BMW M GmbH establece nuevas referencias en el segmento de los deportivos compactos de altas prestaciones, a la par que añade un marcado refinamiento al carácter del BMW M2 Coupé.

Nuevo motor con 410 CV

El corazón del nuevo BMW M2 Competition es su nuevo motor, basado en la unidad propulsora de los BMW M3 y BMW M4. El motor de seis cilindros en línea y doble turbo con tecnología M TwinPower Turbo entrega 410 CV entre 5.250 y 7.000 rpm. El par máximo del motor es de 550 Nm y está disponible entre 2.350 y 5.200 rpm. El propulsor tiene el apetito insaciable por las revoluciones de un motor turboalimentado y ofrece una entrega de potencia excepcionalmente lineal en un amplio rango de revoluciones. Un sistema de escape dual con válvula de control electrónico proporciona el distintivo sonido M, mientras que la tecnología M TwinPower Turbo ofrece una eficiencia sobresaliente. En los países pertenentes de la UE, el BMW M2 Competition también cuenta con un filtro de partículas Otto (OPF) para reducir aún más la contaminación por partículas finas.

El nuevo BMW M2 Competition acelera de cero a 100 km/h, en 4,2 segundos con el cambio M DCT; 4,4 segundos con caja de cambios manual de seis velocidades. La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h. Con el paquete M Driver se eleva la velocidad máxima a 280 km/h, 10 km/h más que en el BMW M2 Coupé. Las cifras de consumo también son notables: con la caja de cambios manual de seis velocidades, el consumo de combustible combinado es de 9,9 - 10,0 l/100 km y las emisiones combinadas de CO2 son 225-228 g/km*. Con la transmisión de doble embrague M (M DCT), estos números disminuyen a solo 9,2 l/100 km y unas emisiones combinadas de 209-210 g/km de CO2*.

El sistema de suministro de aceite del motor está derivado directamente de la competición y se emplea el sistema de refrigeración del BMW M4 con paquete Competition, con algunos ajustes. El BMW M2 Competition ofrece opciones de sistemas de suministro y refrigeración de aceite preparados para la competición, que han sido probados a lo largo de muchos años de experiencia en el automovilismo deportivo. Una parrilla BMW agrandada y un nuevo faldón delantero para un mayor flujo de aire son las señales exteriores que apuntan al uso de este sistema mejorado de refrigeración. La parrilla está acabada en pintura negra

*Cifras de consumo son provisionales (en algunos casos) basados en el ciclo de pruebas de la EU y pueden variar dependiendo del formato de neumático especificado



Shadow Line de alto brillo, de serie. También lo son las branquias laterales, y el cuarteto de tubos de escape del sistema de doble escape, con dos válvulas ajustables electrónicamente. El anagrama oscuro de M Competition adorna la parte trasera del coche. El diseño de los nuevos espejos retrovisores de doble brazo mejora la aerodinámica y son típicamente característicos del nuevo BMW M2 Competition.

Los ingenieros de BMW M también han ajustado la dinámica de conducción del BMW M2 Competition teniendo en cuenta el aumento de sus prestaciones. La barra de alta precisión entre torretas de suspensión delanteras construida en CFRP del BMW M3/M4 es inmediatamente perceptible en el comportamiento del motor. Este elemento aumenta la rigidez del eje delantero y aumenta la precisión de la dirección. Las curvas características de la dirección asistida electromecánica, el diferencial activo M y el sistema de control dinámico de dirección (DSC) también han sido ajustados.

Selector para ajustar la configuración

El BMW M2 está equipado con selectores en la consola central que permiten un control instantáneo de las características y ajustes del motor, dirección, y funciones Drivelogic, con el M DCT. Las múltiples configuraciones se pueden combinar entre ellas a gusto del conductor y se pueden memorizar para acceder a ellas de un modo sencillo a través de los botones M1 y M2 del volante. El equipamiento de serie ahora incluye botón rojo de start/stop, faros LED adaptativos y Control de Distancia de Aparcamiento delantero y trasero (PDC).

Nuevas y fascinantes opciones

El nuevo asiento deportivo M opcional es un elemento destacado en términos de funcionalidad y forma. Con una forma estilo baquet, está derivado de la competición y proporciona a los conductores una óptima sujeción, mientras que los reposacabezas están integrados en el respaldo del asiento. El respaldo también cuenta con un distintivo M2 iluminado a la altura de los hombros. La tapicería de cuero negro tiene perforaciones en la banqueta y el respaldo, disponibles en azul o naranja. Los asientos deportivos estándar también están disponibles con tapicería de cuero negro, con costuras de contraste en azul o naranja.

Los muchos años de experiencia automovilística en BMW M GmbH se reflejan en la disponibilidad de los nuevos frenos deportivos M, que proporcionan un rendimiento máximo en frenada gracias a discos de freno más grandes (400 mm de diámetro en el eje delantero y 380 mm de diámetro en el eje trasero) y pinzas de freno pintadas en gris (fijas de 6 pistones en el eje delantero y fija de 4 pistones en el eje trasero). Las llantas de aleación ligera de 19 pulgadas de serie (9J x 19 en el eje delantero y 10J x 19 en el eje trasero) también están disponibles con el nuevo diseño de radios

*Cifras de consumo son provisionales (en algunos casos) basados en el ciclo de pruebas de la EU y pueden variar dependiendo del formato de neumático especificado



en exclusiva forma de Y. El nuevo color de pintura metalizada Hockenheim Silver también está disponible en exclusiva para el BMW M2 Competition.



Motor y transmisión

El motor de seis cilindros en línea de con doble turbo, basado en el propulsor del M3 y M4, ofrece lo mejor de dos mundos: garantiza el apetito único por las revoluciones de un motor turboalimentado, ofrece una entrega de potencia excepcionalmente lineal en un amplio rango de revoluciones y posee un distintivo sonido. La tecnología M TwinPower Turbo ofrece un par inmejorable, disponible en una amplia banda de revoluciones. El motor también presume de una excepcional eficiencia.

El motor de este coupé compacto entrega 410 CV entre 5.250 y 7.000 rpm; el par máximo de 550 Nm está disponible entre 2.350 y 5.200 rpm. Esto permite que el nuevo BMW M2 Competition acelere de cero a 100 km/h, en 4,2 segundos con M DCT, (4,4 segundos con caja de cambios manual de seis velocidades). La velocidad máxima está limitada electrónicamente a 250 km/h. El coche se puede completar con el M Driver Package para llevarlo hasta 280 km/h, 10 km/h más que con el BMW M2 Coupé. Las cifras de consumo también son notables: con la caja de cambios manual de seis velocidades, el consumo de combustible combinado es de 9,9 - 10,0 l/100 km, con emisiones combinadas de CO2 de 225 - 228 g/km*. Con la transmisión opcional de doble embrague M (M DCT), estas cifras disminuyen a solo 9,2 l/100 km, con emisiones combinadas de CO2 de 209-210 g/km.* En los países de la UE, el BMW M2 Competition también cuenta con un filtro de partículas Otto (OPF) para reducir aún más la contaminación por partículas finas.

Respuesta rápida gracias a la tecnología M TwinPower Turbo

La tecnología BMW M TwinPower Turbo consta de dos turbocompresores MonoScroll de respuesta rápida, inyección de alta precisión, control variable de válvulas VALVETRONIC y control totalmente variable del árbol de levas Doble VANOS. La sincronización entre la válvula y el árbol de levas funciona en tandem para una máxima variabilidad del control de elevación de la válvula de admisión. El resultado es una respuesta nítida y una entrega de potencia óptima. El consumo de combustible y las emisiones del escape también han sido reducidos. El diseño 'closed deck' incrementa la rigidez del cárter del motor de seis cilindros y permite aumentar la presión de los cilindros para maximizar la entrega de potencia. Los cilindros con tratamiento LDS también reducen significativamente el peso.

Experiencia de competición

Mantener un suministro consistente de aceite es especialmente difícil en circuito, debido al rendimiento extremadamente dinámico del BMW M2 Competition. Y aquí brilla la amplia experiencia en competición de BMW M GmbH. Por ejemplo, el tabique adicional del cárter de aceite ayuda a limitar el movimiento de los lubricantes cuando el coche cambia de dirección súbitamente. Bajo aceleración y desaceleración longitudinal extrema, una bomba de extracción de aceite y un

*Cifras de consumo son provisionales (en algunos casos) basados en el ciclo de pruebas de la EU y pueden variar dependiendo del formato de neumático especificado



sofisticado sistema de retorno de aceite situado cerca del turbocompresor, también ayudan a mantener la circulación ininterrumpida del lubricante. Por lo tanto, el aceite se suministra de forma continua a todos los componentes del motor en todas las situaciones de conducción, ya sea en la conducción diaria, o extrema en pista.

El BMW M2 Competition presenta una gama de medidas para el aumento de los requisitos de refrigeración, en comparación con los motores de modelos anteriores. Una parrilla con forma de riñón BMW agrandada y un nuevo faldón delantero con su flujo de aire modificado mejora la toma de aire en el frontal del automóvil. Este modelo también hace uso del sistema de refrigeración probado en las carreras en el BMW M4 con Competition Package, que consiste en un radiador central, dos radiadores laterales y un refrigerador adicional de aceite del motor. Las versiones con transmisión de doble embrague M (M DCT) de siete marchas también incluyen un sistema de refrigeración del aceite de la transmisión. Este elaborado sistema asegura que las temperaturas de funcionamiento ideales se mantengan tanto en viajes cortos en ciudad, como en un uso intensivo en circuito.

Doble escape con dos trampillas controladas electrónicamente

Además del nuevo motor, el BMW M2 Competition también cuenta con un sistema de escape completamente nuevo. El diseño de doble escape presenta un nuevo silenciador y cuatro salidas, terminadas en cromo negro, que lo marcan como un modelo BMW M. Dos trampillas controladas electrónicamente aseguran que el BMW M2 Competition tenga el distintivo sonido BMW M, que el conductor puede ajustar a través de un modo de conducción del M Dynamic Performance Control, que se selecciona con un interruptor en la consola central.

Dos variantes de transmisión

El nuevo BMW M2 Competition viene de serie con una caja de cambios manual de seis velocidades, que destaca por su diseño compacto y bajo peso. El uso de un nuevo tipo de revestimiento de fricción de fibra de carbono mejora la comodidad del cambio. La función de control de velocidad de este cambio da un golpe de acelerador al reducir marchas y reduce las revoluciones del motor al subir marchas, lo que hace que los cambios sean aún más suaves. Esto también añade estabilidad al coche en conducción extrema en pista. Al apagar el DSC, se desactiva esta función. La lubricación con cárter húmedo evita el despilfarro del aceite de la transmisión y asegura que todos los componentes se beneficien de un suministro eficiente de aceite.

La transmisión de doble embrague M de siete velocidades (M DCT con Drivelogic) y doble embrague se puede solicitar opcionalmente. Este sistema combina efectivamente dos cajas de cambios, cada una con su propio embrague, y permite cambios de marcha extremadamente rápidos sin interrupción en la entrega de potencia, o cambios ultra suaves. El conductor puede cambiar de marcha en modo

*Cifras de consumo son provisionales (en algunos casos) basados en el ciclo de pruebas de la EU y pueden variar dependiendo del formato de neumático especificado



automático o manual con la palanca de cambios en la consola central o las levas del cambio en el volante de cuero M. En los modos automático y manual, el sistema Drivelogic ofrece al conductor la posibilidad de elegir entre diferentes programas de conducción preconfigurados: COMFORT, SPORT y SPORT+. En el modo automático, el conductor puede ajustar la temporización de la palanca de cambios, su intensidad y la función de accionamiento automático del acelerador en reducciones de marcha.

Moverse entre los modos manuales de la transmisión altera la dinámica de cambio, pero es el conductor el que determina el momento del cambio de marcha. El sistema detecta qué marcha elegirá el conductor a continuación sobre la base de las revoluciones del motor, la posición del acelerador, el nivel de aceleración y el modo de conducción, y la inserta antes de que el conductor realmente haya tocado la leva del cambio. Como resultado, los embragues solo necesitan abrirse o cerrarse para que se complete el proceso de cambio de marcha, que se ejecuta en fracciones de segundo.



Rendimiento dinámico

El BMW M2 Coupé ya ha establecido la referencia en su segmento en lo que respecta a agilidad, sensaciones de conducción, estabilidad direccional, precisión de la dirección y capacidad de control al límite, sin limitar la experiencia diaria del conductor. Estas características del chasis se han perfeccionado aún más en el BMW M2 Competition, y se han ajustado teniendo en cuenta el aumento de prestaciones del motor.

Rigidez de la parte frontal incrementada para una mayor precisión de la dirección

El compartimento del motor oculta el componente más llamativo: la barra entre torretas de alta precisión CFRP del BMW M3/M4. Este componente de una sola pieza está fabricado con fibra de carbono, extremadamente ligera pero de alta resistencia, y pesa solo 1,5 kg. Junto con el eje frontal del M4, aumenta significativamente la rigidez de la sección delantera para mejorar el comportamiento y la precisión de la dirección.

El chasis de alto rendimiento emplea la construcción ligera en aluminio de los ejes delantero y trasero del BMW M3/M4. Para asegurar unas cotas de las ruedas extremadamente precisas, se utilizan rótulas libres de la suspensión para transmitir las fuerzas transversales. Las fuerzas longitudinales pasan a través del chasis y se transmiten directamente a los soportes del motor a través de unos cojinetes especiales de elastómero, que a la vez ofrecen el deseado confort de rodadura. Todos los brazos de control y de suspensión del nuevo eje trasero de cinco brazos están hechos de aluminio forjado. Además, se utiliza una conexión rígida derivada de la competición, a través de bujes de goma, para unir el bastidor auxiliar del eje trasero ligero de aluminio a la carrocería. Esto mejora aún más las cotas de las ruedas y la estabilidad de la dirección.

Los ingenieros de BMW M han ajustado las curvas características de la dirección asistida electromecánica para mejorar el rendimiento y aumentar la rigidez del eje delantero. La función integrada Servotronic con características específicas de M controla electrónicamente el nivel de asistencia de dirección de acuerdo con la velocidad del coche y los ajustes realizados en Drivelogic, que permiten a los conductores ajustar el nivel de asistencia de la dirección asistida en cualquier momento a sus preferencias personales.

Diferencial M activo y DSC recalibrado

El Control Dinámico de Estabilidad ha sido completamente recalibrado. En el BMW M2 Competition, la electrónica ejerce un control aún más delicado, proporcionando una tracción mejorada en condiciones húmedas y resbaladizas, y asegurando que la tracción no se interrumpa en los deslizamientos laterales controlados. Esto es

*Cifras de consumo son provisionales (en algunos casos) basados en el ciclo de pruebas de la EU y pueden variar dependiendo del formato de neumático especificado



possible gracias al diferencial activo M, un diferencial autoblocante multi-lámina controlado electrónicamente, que lleva la capacidad de tracción y dirección a un nuevo nivel de precisión y velocidad. El efecto de bloqueo se puede variar entre el 0 y el 100 por ciento, de acuerdo con la conducción, y tomando en cuenta el ángulo de dirección del automóvil, posición del acelerador, presión en el pedal del freno, par del motor, velocidad de la rueda y velocidad de giro. La unidad de control emplea este análisis de la situación de conducción para detectar una posible amenaza de pérdida de tracción en un lado del coche y calcular el efecto de bloqueo requerido, que se activa con un motor eléctrico. La potencia de bloqueo total, de 2.500 Nm, está disponible en 150 milisegundos. Esto permite que el sistema evite que una rueda gire más de la cuenta en condiciones extremas en superficies resbaladizas o cuando las dos ruedas traseras experimentan diferencias significativas en el coeficiente de fricción.

En ciertas situaciones, el diferencial activo M funciona incluso de manera proactiva. Cuando aceleramos sobre superficies con poca adherencia, el bloqueo se limita en un porcentaje definido incluso antes de que una rueda pueda comenzar a girar, para asegurar que ambas ruedas desarrollen el mismo deslizamiento a la vez. El bloqueo también se ajusta en el porcentaje requerido al trazar curvas con entusiasmo, de acuerdo con los niveles de aceleración lateral y tipo de conducción. Esto evita que la rueda interior, que tiene menos adherencia, comience a girar a demasiada velocidad. Este control permanente e infinitamente variable del diferencial ayuda a aumentar la agilidad, evita el subviraje en la entrada en las curvas, y mejora la estabilidad direccional en frenada y en las transferencias de masas.

M Dynamic Mode (MDM) es una función adicional del Control de Estabilidad Dinámico (DSC), que se puede activar automáticamente en el modo SPORT+ o en modo manual. En ciertas situaciones, por ejemplo, en conducción deportiva y dinámica en circuito, permite un mayor grado de deslizamiento de las ruedas. Las conocidas medidas de estabilización del modo DSC ahora intervienen más tarde, dando más libertad a los conductores en el límite dinámico. El deslizamiento adicional de las ruedas mejora la motricidad y, por lo tanto, la propulsión. Esto permite sobrevirajes y subvirajes más significativos, mientras sean moderados, y deslizamientos laterales controlados; eso sí, las ayudas del Dynamic Stability Control, DSC, pueden saltar a la palestra en situaciones críticas.

Frenos M nacidos de la experiencia en competición

Los frenos M Sport de altas prestaciones son el resultado de la extensiva experiencia en competición en BMW M GmbH y proporcionan el máximo rendimiento de frenado. Comparados con los frenos M compound, con las pinzas pintadas en azul metalizado (pinza fija de 4 pistones en el eje delantero, y fija de dos pistones en el eje trasero) y discos de freno perforados y ventilados en hierro fundido gris (de 380 mm de diámetro en el eje delantero y de 370 mm de diámetro

*Cifras de consumo son provisionales (en algunos casos) basados en el ciclo de pruebas de la EU y pueden variar dependiendo del formato de neumático especificado



en el trasero), los frenos M Sport tienen discos de freno más grandes (de 400 mm de diámetro en el eje delantero y de 380 mm de diámetro en el trasero) y pinzas de freno pintadas en gris (pinza fija de 6 pistones en el eje delantero, y fija de 4 pistones en el eje trasero). Estos frenos de altas prestaciones garantizan una excelente deceleración en todas las condiciones e impresionan por su resistencia a la fatiga y a las altas temperaturas.

Nuevas llantas de aleación con dos opciones de color

Las llantas opcionales de aleación de 19 pulgadas están disponibles (eje delantero: 9J x 19, eje trasero: 10J x 19) con el nuevo diseño de radios en forma de Y, en un acabado de alto brillo y en dos colores: alto brillo claro o superficie frontal negra. Los neumáticos delanteros, con unas medidas de 245/35 ZR 19, cumplen con los requisitos más exigentes en términos de estabilidad lateral, estabilidad direccional, sensibilidad y precisión de la dirección. Los neumáticos traseros, en medidas 265/35 ZR 19, proporcionan una tracción óptima, y estabilidad lateral y direccional.



Diseño

El nuevo diseño del faldón delantero, con tomas de aire modificadas, optimiza el flujo de aire fresco al sofisticado sistema de refrigeración, al mismo tiempo que mejora la presencia visual del coche. La parrilla de BMW agrandada está pintada en color negro de alto brillo, así como las branquias laterales en los alerones delanteros. Este color también aparece en el nuevo diseño de las cuatro salidas de escape, haciendo que sea una característica diferenciadora de los modelos M Competition. Un anagrama oscuro de M Competition adorna la trasera del coche. El nuevo diseño de doble brazo de los espejos retrovisores mejora la aerodinámica y es una característica típica del BMW M2 Competition.

Pintura exclusiva: Hockenheim Silver metálico

Dos nuevos colores han sido añadidos a la gama disponible en el BMW M2 Competition. El Sunset Orange metálico ya había aparecido en otros modelos de BMW M Performance, debutando el nuevo y exclusivo Hockenheim Silver metálico.



Interior, equipamiento y ConnectedDrive

Cuando se abren las puertas del nuevo BMW M2 Competition, los conductores son bienvenidos con el logo de M2 Competition en las placas embellecedoras de los umbrales de las puertas. Pueden acomodarse en el increíblemente ergonómico y atractivo asiento de M Sport (opcional). La forma del asiento estilo baquet, está derivado de la competición y proporciona a los conductores una óptima sujeción, mientras que los reposacabezas están integrados en el respaldo del asiento.

El respaldo también cuenta con un distintivo M2 iluminado a la altura de los hombros. La tapicería de cuero negro tiene perforaciones en la banqueta y el respaldo, disponibles en azul o naranja. Estos toques de color también se ven reflejados en las costuras de los asientos y reposabrazos, mientras que se utiliza piel de Alcántara para cubrir los soportes laterales. La variante de color naranja también está disponible en el asiento deportivo estándar, como alternativa a la paleta azul. Las clásicas líneas de BMW M han sido tejidas en los cinturones de seguridad M, así como en la costura específica de M que se puede encontrar en el volante.

Un vistazo al salpicadero muestra la disposición Welcome para los instrumentos, que muestra el logo de M2 Competition durante unos segundos. El botón rojo de start/stop subraya la herencia deportiva del coche.

Botones de selección en la consola central

El nuevo BMW M2 Competition ofrece a los conductores dos selectores en la consola central que permiten un acceso directo para ajustar diversas características y configuraciones, una función familiar de otros modelos de BMW M. Los mandos se pueden utilizar para acceder directamente a varias configuraciones del control de estabilidad, por ejemplo, los tres modos del motor o los modos de dirección. El conductor también puede utilizar los selectores para adaptar las configuraciones que desea en diversas áreas y combinarlas según sus preferencias. A través de ellos también se ajusta el control dinámico de estabilidad (DSC): un pequeño toque activa el modo MDM, mientras que manteniendo presionado el botón durante más tiempo se desactiva el DSC.

Botones M1 y M2 en el volante

Los botones M1 y M2 del volante también proporcionan un acceso directo a la gama de modos de conducción. Los conductores tienen el control de la personalidad del BMW M2 está a su alcance, pues pueden guardar sus propias configuraciones personales elegidas entre los ajustes para el control de estabilidad, las características del motor y la dirección. Los botones del volante M1 y M2 están preprogramados con un programa Comfort y otro Sport de serie y se puede regresar a esos ajustes en cualquier momento.

*Cifras de consumo son provisionales (en algunos casos) basados en el ciclo de pruebas de la EU y pueden variar dependiendo del formato de neumático especificado



Características del nuevo equipamiento

El desarrollo desde el BMW M2 Coupé al BMW M2 Competition ha sido acompañado de algunas mejoras en el equipamiento de serie. El coupé deportivo ahora cuenta con faros LED adaptativos de serie, y de control de distancia de aparcamiento (PDC), que monitoriza el entorno del vehículo y vigila lo que está delante y detrás del coche.

El amplio equipamiento de serie hace del BMW M2 Competition uno de los coches deportivos más dinámicos. Esto incluye el ligero chasis M Sport, la caja de cambios manual de seis velocidades con función de golpe de acelerador y el diferencial activo M en el eje trasero, que garantiza una tracción óptima y una estabilidad direccional insuperable. La dirección asistida electromecánica M Servotronic y el modo dinámico M (MDM) para el control dinámico de estabilidad también están disponibles de serie, lo que permite a los aspirantes a pilotos de carreras disfrutar de deslizamientos controlados en el circuito. Los asientos deportivos, el volante de cuero M, el reposapiés M y la almohadilla para la rodilla en la consola central, así como las molduras con superficie de fibra de carbono porosa, adornan el interior.

Los clientes también pueden agregar más toques individuales a su coche con una amplia gama de opcionales. La lista de opciones incluye aspectos destacados como la transmisión de doble embrague M de siete velocidades (M DCT) con Drivelogic, que permite cambios de marcha sin interrupción en la entrega de potencia; o el paquete M Driver, que aumenta el límite de la velocidad máxima de el nuevo BMW M2 Competition a 280 km/h y viene con un cupón para un curso de aprendizaje en pista de BMW Driving Experience.

BMW ConnectedDrive mejora la seguridad, comodidad y entretenimiento

Los nuevos clientes del BMW M2 Competition también pueden hacer uso de numerosos sistemas de asistencia al conductor y de los servicios de movilidad de BMW ConnectedDrive. La gama de sistemas opcionales de asistencia al conductor incluye el Asistente de Conducción, que incorpora funciones como el Aviso de Colisión y de Peatones con función de Freno en Ciudad, y la Advertencia de Salida de Carril. La Información de los límites de velocidad muestra las señales de tráfico y la velocidad máxima permitida, y se advierte al conductor si no se permite el adelantamiento. La cámara de visión trasera se combina con el Control de Distancia de Aparcamiento trasero para ayudar a los conductores a estacionar y en otras maniobras. El sistema de navegación Profesional ofrece una visualización de mapas ultra nítida y el Controlador táctil iDrive garantiza que las diversas funciones sean aún más fáciles de utilizar.

*Cifras de consumo son provisionales (en algunos casos) basados en el ciclo de pruebas de la EU y pueden variar dependiendo del formato de neumático especificado