

Der neue BMW M5. Inhaltsverzeichnis.



BMW M5: Innovative Fahrdynamik.

Die konsequente Weiterentwicklung des Hochleistungskonzeptes. 2

M TwinPower Turbo, M xDrive und 8-Gang M Steptronic-Getriebe.

Souveräner Antrieb und höchster Schaltkomfort. 3

Überlegene Fahrwerkstechnologie.

Eine neue Dimension der Fahrdynamik. 6

Eigenständig sportliches M Design.

Die Form folgt der Funktion. 8

Ausstattung ohne Kompromisse.

Der Fahrer steht im Mittelpunkt. 9

In bester Tradition: Die bisherigen BMW M5.

Seit über 30 Jahren ist der M5 der Inbegriff der Sportlimousine. 11

Der BMW M5 First Edition.

Limitiertes Sondermodell mit exklusiver Ausstattung. 13

BMW M5: Innovative Fahrdynamik. Die konsequente Weiterentwicklung des Hochleistungskonzeptes.



Fahrdynamik auf einem bisher nicht gekannten Niveau zeichnet den neuen BMW M5 (Verbrauch kombiniert: 10,5 l/100 km*; CO₂-Emissionen kombiniert: 241 g/km*) aus. In der sechsten Generation der Hochleistungs-Limousine kommt erstmals der neue M spezifische Allradantrieb M xDrive zum Einsatz. Mit M xDrive stößt der M5 nicht nur in neue fahrdynamische Dimensionen vor, sondern punktet zugleich mit Alltagstauglichkeit und Souveränität unter allen Fahrbedingungen.

Die Vorzüge der innovativen Antriebstechnologie des neuen BMW M5 beschreibt Frank van Meel, Vorsitzender der Geschäftsführung der BMW M GmbH: „Mit M xDrive lässt sich der neue BMW M5 sowohl auf der Rennstrecke als auch auf der Straße gewohnt sportlich und zielgenau dirigieren und begeistert auch unter besonderen Bedingungen wie Nässe und Schnee mit einem spürbaren Plus an Fahrstabilität und Beherrschbarkeit bis in den fahrdynamischen Grenzbereich.“

Ermöglicht wird der Spagat zwischen absoluter Alltagstauglichkeit und Fahrspaß sowie höchster Performance auf der Rennstrecke durch die zentrale intelligente Steuerung des M xDrive. Nach dem Start des Motors befindet sich der neue BMW M5 im Allradmodus (4WD) bei eingeschaltetem DSC (Dynamische Stabilitäts Control). Über verschiedene Fahrdynamik-Modi bis hin zu einem reinen Hinterradantrieb ohne DSC kann der Fahrer das Fahrverhalten des M5 beeinflussen. Im 2WD-Modus erlaubt der neue BMW M5 dem Könner puristischen Fahrspaß.

Im neuen BMW M5 arbeitet die jüngste Ausbaustufe des 4,4 Liter großen V8-Motors mit M Twin Power Turbo Technologie. Eine Leistung von 441 kW/600 PS und ein maximales Drehmoment von 750 Nm garantieren souveränen Vortrieb und überragende Fahrleistungen. So beschleunigt der V8-Biturbo den neuen M5 in nur 3,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Für die Kraftübertragung sorgt das neue 8-Gang M Steptronic-Getriebe mit Drivelogic, das die Turbo-Power des Hochdrehzahl-Motors zusammen mit dem M xDrive unter allen Fahrbedingungen optimal auf die Straße bringt. Damit ist der neue BMW M5 nicht nur der schnellste, sondern auch der agilste aller seit 1984 gebauten M5.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch, den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen und dem Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über 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 <http://www.dat.de/angebote/verlagsprodukte/leitfaden-kraftstoffverbrauch.html> erhältlich ist.



M TwinPower Turbo, M xDrive und 8-Gang M Steptronic-Getriebe. Souveräner Antrieb und höchster Schaltkomfort.

Dank einer grundlegenden Überarbeitung ist der 4,4 Liter große V8 mit M TwinPower Turbo Technologie leistungsfähiger denn je. Seine Spitzenleistung von 441 kW/600 PS entwickelt das Hochdrehzahl-Triebwerk im neuen BMW M5 bei 5.600 – 6.700 min⁻¹. Das maximale Drehmoment von 750 Nm liegt bereits bei 1.800 min⁻¹ an und bleibt bis 5.600 min⁻¹ auf diesem sehr hohen Niveau. Gegenüber dem Vorgängermodell wurde das maximale Drehmoment um 70 Nm angehoben. Die Motorcharakteristik lässt sich per Tastendruck von der Basiseinstellung Efficient in Sport und Sport Plus ändern und sorgt dann für ein noch schnelleres Ansprechen des Aggregats auf Gaspedalbefehle.

Erreicht wurde die herausragende Performance des V8-Biturbos durch zahlreiche Optimierungsmaßnahmen der M Ingenieure. Dazu zählen unter anderem neu entwickelte Turbolader und ein höherer Einspritzdruck von nun maximal 350 bar. Er ermöglicht kürzere Einspritzzeiten und eine bessere Kraftstoffzerstäubung und damit nicht nur ein schnelleres Ansprechverhalten des V8-Biturbos, sondern auch eine effizientere Gemischaufbereitung. Zu den ebenfalls optimierten Schmier- und Kühlsystemen gehören eine Ölwanne mit kleinem Vordersumpf und eine indirekte Ladeluftkühlung (ILLK), die trotz geringerer Größe leistungsfähiger ist als beim Vorgänger. Die von einer kennfeldgeregelten vollvariablen Pumpe betriebene Ölversorgung ist auf den Rennstreckeneinsatz ausgelegt und lässt dort hohe Längs- und Querbeschleunigungen zu.

Auch die Zylinderbank-übergreifenden Abgaskrümmen wurden für den neuen BMW M5 modifiziert. Dadurch wird eine optimale Energieübertragung der Abgasströme auf die Turbinenräder der beiden Turbolader sowie ein bestmöglicher Ladungswechsel gewährleistet. Durch den Einsatz eines Helmholtz-Resonators zwischen den beiden Endschalldämpfern der doppelflutigen Abgasanlage reduzierten die M Ingenieure deren Gewicht. Das Klangverhalten der klappengesteuerten Abgasanlage wird über die verschiedenen Modi der Motorcharakteristik beeinflusst. Über den M Sound Control Taster kann der Fahrer im neuen BMW M5 die akustische Präsenz per Knopfdruck reduzieren.

Die Kraft des V8-Biturbos wird über das neu entwickelte Allradssystem M xDrive auf die Fahrbahn übertragen. Die agile heckbetonte Auslegung wird

erreicht, indem M xDrive die Vorderachse nur dann ins Spiel bringt, wenn die Hinterräder ihre Grenzen der Kraftübertragung erreichen und zusätzliche Zugkraft gefordert ist. Selbst bei sehr sportlicher Fahrweise und hohem Leistungseinsatz zeigt sich der neue BMW M5 mit M xDrive berechenbar und ist für den Fahrer spielerisch zu beherrschen, sodass sich die überragende Performance der Business-Limousine noch intensiver erleben lässt.

Die wesentlichen Hardware-Komponenten des M xDrive basieren auf dem intelligenten Allradantrieb BMW xDrive und dem Aktiven M Differenzial. Die innovative Ansteuerung der Komponenten übernimmt die zentrale M spezifische Fahrdynamikregelung. Der in punkto Steifigkeit und Festigkeit verstärkte Antriebsstrang trägt dem hohen Drehmoment, der heckbetonten Auslegung sowie der 2WD-Option Rechnung. Während das Verteilergetriebe einen Teil des Antriebsmoments bei Bedarf stufenlos und vollvariabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt, übernimmt das Aktive M Differenzial die Verteilung des Antriebsmoments zwischen den Hinterrädern. Bei dem aktiven Stellelement innerhalb der M xDrive Funktionalität erfolgt die Sperwirkung situationsgerecht, sodass gerade im sportlichen Einsatz oder auf unterschiedlich griffigen Fahrbahnen ein Plus an Traktion, Agilität und Fahrstabilität gewährleistet ist. Mit M xDrive sind stabilisierende DSC-Eingriffe nur noch in Extremsituationen notwendig, sodass die hohe Motorleistung nahezu verlustfrei in Vortrieb umgesetzt werden kann. Im Ergebnis lässt sich der neue BMW M5 noch präziser und zielgenauer dirigieren, spricht feinfühlig und direkt auf Fahrereingaben an und erfordert im Grenzbereich dadurch nur wenige Lenkkorrekturen.

Der ambitionierte Fahrer kann M xDrive jederzeit nach seinen Bedürfnissen konfigurieren. Bereits in der Grundeinstellung mit eingeschaltetem DSC und 4WD lässt der neue BMW M5 ganz im Sinne der M typischen Agilität beim Herausbeschleunigen aus Kurven Schlupf an den Hinterrädern zu. Gleichzeitig bleibt der M5 optimal beherrschbar. Die überlegene Traktion des Allradantriebs sorgt zudem für Beschleunigungswerte, die für eine Sport-Limousine überragend sind und die bislang Supersportwagen vorbehalten waren: 0 auf 100 km/h in nur 3,4 Sekunden und 0 auf 200 km/h in lediglich 11,1 Sekunden.

Wechselt der Fahrer in den M Dynamic Modus (MDM, 4WD Sport), legt der M5 noch einmal deutlich an Agilität zu. Jetzt wird noch mehr Antriebsmoment an die Hinterachse weitergeleitet und den Hinterrädern mehr Radschlupf gewährt. Das ermöglicht kontrollierte Drifts und ein spielerisches Handling. Das Übersteuern kündigt sich dabei rechtzeitig an, und durch den linearen Schwimmwinkelaufbau bleibt die Fahrzeugstabilität auch im Grenzbereich erhalten.

Vornehmlich für den Einsatz auf der Rennstrecke wurden die drei Modi bei ausgeschaltetem DSC abgestimmt. Der Modus 4WD ist auf bestmögliche Beherrschbarkeit und Traktion ausgelegt. Schon hier lässt sich das fahrdynamische Potenzial des neuen BMW M5 ausloten. Der Modus 4WD Sport wiederum garantiert mit seiner Kombination aus größter Lenkpräzision, spielerischem Handling und überzeugender Traktion maximalen Fahrspaß. Für den erfahrenen Könner am Volant ist der reine Hinterradantrieb 2WD gedacht. Hier eröffnet sich die schon von den Vorgänger-Generationen des M5 bekannte faszinierende Welt einer High-Performance-Limousine, die ohne einschränkende Regelsysteme ganz dem Fahrspaß verschrieben ist.

Ebenfalls ganz der Sportlichkeit dient das neue 8-Gang M Steptronic-Getriebe mit Drivelogic. Die extrem kurzen Schaltzeiten und die optimale Gangabstufung werden auch höchsten Ansprüchen gerecht. Dank der großen Übersetzungsspreizung trägt die 8-Gang M Steptronic überdies zu einer Verbrauchsoptimierung bei.

Das M Steptronic-Getriebe ermöglicht vollautomatisches und sequenzielles Schalten. Das ist sowohl über den neuen kurzen Gangwahlschalter auf der Mittelkonsole des neuen BMW M5 möglich als auch über die M Schalt-Paddles am Lenkrad. M spezifisch ist das Getriebe auf spontanes Reagieren und schnelle Schaltvorgänge ausgelegt. Die Wandlerüberbrückungskupplung ist bereits nach dem Anfahren zu 100 Prozent geschlossen.

Die Schaltkennlinien des Getriebes lassen sich über die Drivelogic-Schaltwippe auf dem Gangwahlschalter ändern. So steht der Drivelogic-Modus 1 für effizientes Fahren. Modus 2 unterstützt zügiges Fahren mit verkürzten Schaltzeiten. Der Drivelogic-Modus 3 wiederum ist für sportliches Fahren auf der Rennstrecke mit extrem kurzen Schaltzeiten optimiert. Wer das manuelle Schalten bevorzugt, kann auch sportliche Mehrfach-Zurückschaltungen bis zum niedrigsten fahrbaren Gang vornehmen, etwa beim Anbremsen von engen Kurven. Zudem erfolgt beim Ausdrehen des Motors keine Zwangshochschaltung. Ein Getriebeölkühler stellt die einwandfreie Funktion des Getriebes auch beim Einsatz auf der Rennstrecke sicher.

Überlegene Fahrwerkstechnologie. Eine neue Dimension der Fahrdynamik.



Größtmögliche Fahrdynamik bei gleichzeitig bestmöglicher Fahrstabilität war das Ziel bei der Fahrwerksabstimmung des neuen BMW M5. Diese erfolgte, wie für die BMW M GmbH typisch, unter anderem auf der hauseigenen Rennstrecke im südfranzösischen Miramas sowie auf der härtesten Fahrwerks-Teststrecke der Welt, der Nordschleife des Nürburgrings.

Das schon von den früheren M5-Generationen bekannte äußerst präzise und agile Fahrverhalten wurde für den neuen BMW M5 weiter optimiert. Den individuellen Ansprüchen des Fahrers dienen die zahlreichen Konfigurationsmöglichkeiten für den M xDrive, die 8-Gang M Steptronic mit Drivelogic, die M spezifische Variable Dämpfer Control (drei Fahr-Modi: Comfort, Sport, Sport Plus) mit elektronisch geregelten Stoßdämpfern und die M Servotronic Lenkung (drei Fahr-Modi: Comfort, Sport und Sport Plus). Bei der Fahrwerksabstimmung des neuen BMW M5 genoss ein neutrales Eigenlenkverhalten bis in den fahrdynamischen Grenzbereich oberste Priorität. Dazu zählt auch ein linearer Querkraftaufbau über den gesamten Querbereich. Die elektromechanische M Servotronic Lenkung stellt zu jeder Fahrsituation die passenden Lenkmomente bereit. Der neue BMW M5 bietet so eine sehr gute Zielgenauigkeit beim Einlenken und jederzeit eine eindeutige Rückmeldung der Lenkung. Darüber hinaus ist er gleichzeitig auch absolut langstreckentauglich und überzeugt im Stadt- und Kurzstreckenverkehr mit niedrigen Lenkkräften beim Rangieren und Parken.

Die an der Vorderachse verbaute und aus dem BMW 5er bekannte Doppelquerlenkerachse wurde für den Einsatz im neuen BMW M5 mit M xDrive grundlegend überarbeitet. So haben die M Ingenieure sämtliche Bauteile in Hinblick auf die M spezifischen Kinematik- und Elastokinematik-Eigenschaften neu ausgelegt. Eine größere Spurweite führt zu einer noch größeren Fahrstabilität. Auch die Fünf-Lenker-Hinterachse wurde an die M spezifischen Anforderungen angepasst. Neue Spurlenker mit steiferen Gummilagern dienen ebenso den erhöhten Anforderungen an die Fahrdynamik und Lenkpräzision wie härtere Stabilisatoren und in der Steifigkeit optimierte untere Querlenker. Eigens für den M5 entwickelte Elastomerlager am Hinterachsträger sorgen für eine unmittelbare Übertragung der Fahrwerkskräfte und damit ein sehr direktes Fahrverhalten. Eine zusätzliche Kreuzstrebe aus Stahl und eine Querstrebe aus Aluminium

erhöhen die Anbindungssteifigkeit des Fahrwerks an der Hinterachse und verbessern so deren Ansprechverhalten. Ebenfalls nicht von außen sichtbar, aber dennoch sehr funktional sind weitere Karosseriemaßnahmen. So versteift ein Dom-Stirnwand-Schubfeld aus Aluminium den Vorderwagen ebenso wie die beiden Dom-Frontend-Streben.

Das von den Entwicklungs-Ingenieuren der BMW M GmbH geschnürte Fahrwerks- und Antriebs-Gesamtpaket hat selbst erfahrene Rennfahrer wie den ehemaligen Formel-Eins-Piloten und BMW Werksfahrer Timo Glock beeindruckt: „Mit M xDrive lässt sich der neuen BMW M5 nicht nur wie gewohnt präzise und agil steuern, sondern bietet auch ein spürbares Plus an Traktion und Beherrschbarkeit – in Alltagssituationen, aber auch im fahrdynamischen Grenzbereich.“

Speziell für den neuen BMW M5 wurden die serienmäßigen Reifen in der Dimension 275/40 R 19 vorne und 285/40 R 19 hinten abgestimmt. Sie sitzen auf Leichtmetall-Gussrädern im Fünf-Doppelspeichen-Design in Orbit Grau glanzgedreht (Größe vorne: 9,5 J x 19, hinten: 10,5 J x 19). Als Sonderausstattung sind auch 20-Zoll-Räder mit sieben Doppelspeichen in Schwarz glanzgedreht oder Schwarz erhältlich (Dimension vorne: 275/35 R 20, hinten: 285/35 R 20) erhältlich. Alle Räder tragen den Geschwindigkeitsindex ZR und sind somit auch für die Höchstgeschwindigkeit von 305 km/h geeignet, die der neue BMW M5 mit dem M Drivers Package erreicht (Serie: 250 km/h).

Serienmäßig kommt im neuen BMW M5 die M Compound Bremse zum Einsatz. Sie zeichnet sich durch ein im Vergleich zu herkömmlichen Grauguss-Bremsen deutlich geringeres Gewicht und so durch eine Reduzierung der ungefederten Massen aus. Vorne werden die gelochten und innenbelüfteten Bremsscheiben von blau lackierten Sechs-Kolben-Festsätteln mit M Logo in die Zange genommen. Hinten sorgt ein ebenfalls blau lackierter Ein-Kolben-Faustsattel mit integrierter Parkbremse für Verzögerung. Auf Wunsch ist auch für den neuen BMW M5 die M Carbon-Keramik Bremse erhältlich. Sie ist an den goldfarbenen lackierten Bremssätteln mit M Logo (Sechs-Kolben-Festsättel vorne, Ein-Kolben-Faustsattel hinten) erkennbar, 23 Kilogramm leichter und glänzt durch nochmals reduzierte ungefederte und rotierende Massen. Dadurch werden unter anderem die Fahrdynamik und der Federungskomfort gesteigert. Im Vergleich zur M Compound Bremse weist die M Carbon-Keramik Bremse eine noch bessere Bremsleistung, eine noch höhere Fading-Stabilität und eine noch bessere thermische Standfestigkeit auf. Zudem ist sie sehr verschleißfest.

Eigenständig sportliches M Design. Die Form folgt der Funktion.



„Der BMW M5 steht seit jeher für die perfekte Verbindung einer erwachsenen Business-Limousine mit Hochleistungskomponenten. Das macht den BMW M5 sozusagen zum schnellsten Maßanzug der Welt.“ Mit diesen Worten bringt Domagoj Dukec, Leiter Design BMW M und BMW i, die gestalterischen Vorgaben auf den Punkt. Das Design des neuen BMW M5 ist M spezifisch und wie bei allen Modellen aus Garching an der Funktion ausgerichtet. So besitzt die komplett neu gestaltete Verkleidung des vorderen Stoßfängers mit ihren vergrößerten Luftöffnungen die Aufgabe, die Kühlsysteme und Bremsen mit ausreichend Kühlluft auch im harten Rennstreckeneinsatz zu versorgen. Die Spurweite ist im Vergleich zum Vorgänger gewachsen, die vorderen Seitenwände bestehen aus Gründen der Gewichtsreduktion aus Aluminium und tragen die charakteristischen M Kiemen.

Ebenfalls aus dem Werkstoff Aluminium ist die Motorhaube geformt. Präzise Linien darauf zeichnen eine prägnante Skulptur und ziehen sich optisch in der Linienführung des Daches fort. Das Dach selbst besteht erstmalig bei einem BMW M5 aus einem sehr leichten und stabilen kohlefaserverstärkten Kunststoff (CFK).

Neu gestaltet wurde auch der Heckdiffusor. Die M Heckschürze und der M Heckspoiler sorgen ebenso wie die Schwellerverkleidungen für den sportlich-kraftvollen Auftritt des M5. Die Außenspiegel sind M spezifisch dynamisch ausgeführt. Der hexagonale, zentrale Lufteinlass an der Frontpartie wiederum setzt sich nicht nur skulptural von den seitlichen Lufteinlässen ab, sondern integriert auch den Ölkühler – auch hier folgt die Form der Funktion.

Das Interieur fokussiert ganz auf den Fahrer. Absolute Kontrolle unter allen Fahrsituationen lautet die Maxime. Gleichzeitig bietet der neue BMW M5 Platz für bis zu vier Mitfahrer, einen großen Kofferraum sowie hohen Fahrkomfort – und vereint damit als Hochleistungs-Sportwagen und Business-Limousine das Beste aus zwei Welten.

Ausstattung ohne Kompromisse. Der Fahrer steht im Mittelpunkt.



Die Ausstattung des neuen BMW M5 ist ganz auf fahrdynamisches Erleben ausgerichtet. Zentrum ist der Sitzplatz des Fahrers, von dem aus sich in bester Ergonomie alle Schalter und Tasten bedienen lassen. Alle Fahrzeugfunktionen liegen direkt im Sichtfeld des Fahrers. Das große digitale Kombiinstrument aus dem BMW 5er wurde M spezifisch gestaltet. Es informiert über die Modi der Fahrdynamiksysteme und des Allradantriebs M xDrive sowie über die Drivelogic-Einstellung. Wichtig für den sportlichen Einsatz: Das Drehzahlvorwarnfeld ist variabel und Shift Lights informieren über die optimalen Schaltzeitpunkte im manuellen Schalt-Modus. Die Daten lassen sich auch in die M spezifische Ansicht des Head-Up-Displays einspiegeln.

Nahezu alle Fahrdynamiksysteme können sowohl über das zentrale Touch-Display, Taster auf der Mittelkonsole als auch über das M Sportlenkrad konfiguriert werden. Das zentrale Informations-Display verfügt auch über eine Gestensteuerung. Gestartet wird der M5 über einen roten Startknopf. Sehr wichtig für den sportlich ambitionierten Fahrer sind die beiden rot lackierten Taster M1 und M2 neben den Schalt-Paddles am M Multifunktionslenkrad. Mit ihnen lassen sich zwei Setups für den M5 frei konfigurieren. Die Setups umfassen sowohl M xDrive und DSC als auch Motor-, Getriebe-, Dämpfer- und Lenkungscharakteristik sowie M View im Head-Up-Display.

Serienmäßig ist der neue BMW M5 mit Leder Merino ausgestattet. Fahrer und Beifahrer sind auf M Sportsitzen mit elektrischer Verstellung, Sitzheizung und M Logoprägung in der Kopfstütze untergebracht. So lässt sich nicht nur die Sitztiefe elektrisch verstellen, sondern pneumatisch auch die für einen optimalen Seitenhalt bei sportlicher Fahrweise wichtige Sitzlehnenbreite. Der Fahrersitz verfügt zudem über eine Memory-Funktion. Auf Wunsch sind die M Multifunktionssitze mit integrierter Kopfstütze für eine noch bessere Unterstützung im Schulterbereich, beleuchtetem M5 Logo und erweiterten Funktionen verfügbar. Mit seiner Rennschalenform und den stärker ausgeformten Seitenwülsten von Sitzfläche und Lehne bietet der M Multifunktionssitz einen noch größeren Seitenhalt. Erstmals sind für den neuen BMW M5 auch alle vom neuen BMW 5er bekannten Fahrerassistenzsysteme und Features verfügbar.

Der neue BMW M5 ist in einer Vielfalt ausgesuchter Außenfarben zu haben, von denen einige exklusiv dem M5 vorbehalten sind. Neu ist dabei Marina Bay

Blau Metallic, eine intensive blaue Farbe. Auf Wunsch ebenfalls erhältlich sind matte Farben wie etwa Frozen Dark Silver oder Frozen Arctic Grey. Im Innenraum sorgen exklusive Aluminium-Applikationen in Karbon-Struktur für die besondere sportliche Note.



In bester Tradition: Die bisherigen BMW M5. Seit über 30 Jahren ist der M5 der Inbegriff der Sportlimousine.

Der BMW M5 steht seit 1984 für schnelle High-Performance-Limousinen, denen man ihr sportliches Potenzial nicht auf den ersten Blick ansieht. Stets trugen die BMW M5-Modelle reinrassige Rennsport-Gene in sich und machten auch auf der Rennstrecke eine gute Figur. Der neue BMW M5 verkörpert die sechste Generation des Power-5ers. Auch er wird voll und ganz dem Anspruch der BMW M GmbH gerecht: eigenständige, voll alltagstaugliche Sportwagen zu bauen. Hier ein kurzer Rückblick auf die fünf Vorgänger-Generationen.

1984: BMW M5 E28S.

Nachdem die BMW Motorsport GmbH bereits 1979 mit dem M535i der Baureihe E12 einen besonders sportlich geprägten 5er auf die Reifen gestellt und 1984 bei der Nachfolge-Baureihe E28 ebenfalls einen M535i aufgelegt hatte, wurde im Herbst 1984 die erste Generation des BMW M5 (Typ E28S) vorgestellt. Als Antrieb diente ihm der bereits aus dem Mittelmotor-Sportler M1 bekannte und im Rennsport bewährte famose Vierventil-Reihensechszylinder mit 3,5 Litern Hubraum und 286 PS. Das mit einer Einzeldrosselklappen-Anlage ausgestattete Triebwerk beschleunigte den ersten M5 in nur 6,5 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und machte ihn 245 km/h schnell. Damit war der erste BMW M5 die schnellste viertürige Serien-Limousine ihrer Zeit.

1988: BMW M5 E34S/E34/5S.

Mit der zweiten Generation des M5 vom Typ E34S legte die BMW Motorsport GmbH 1988 leistungsmäßig noch einmal deutlich nach: 315 PS leistete der auf 3,6 Liter Hubraum vergrößerte Reihensechszylinder, mit dem dieser M5 erstmals 250 km/h erreichte. In der zweiten Ausbaustufe E34/5S wuchs der Hubraum 1992 auf 3,8 Liter und die Leistung auf 340 PS. Erstmals gab es den Power-5er von 1992 an auch als Kombiversion Touring – heute aufgrund der geringen Stückzahl von nur knapp 900 Exemplaren ein sehr gesuchter Youngtimer.

1998: BMW M5 E39S.

Auch mit der 1998 vorgestellten dritten Generation des M5 blieb der 1993 in BMW M GmbH umgetaufte sportliche Ableger der BMW AG seiner Linie treu: Der M5 vom Typ E39S trat optisch so dezent auf wie seine Vorgänger. Unter der Motorhaube arbeitete jetzt allerdings ein fünf Liter großer Vierventil-V8,

der satte 400 PS und beeindruckende maximale 500 Nm Drehmoment über ein Sechsgang-Handschaltgetriebe an die Hinterräder schickte. Auch bei diesem M5 war die Höchstgeschwindigkeit elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Den Standardsprint auf 100 km/h absolvierte er in 5,3 Sekunden.

2005: BMW M5 E60/E61.

Beim vierten BMW M5 (Baureihe E60) setzte die M GmbH auf einen neu entwickelten Hochdrehzahl-V10-Motor mit fünf Litern Hubraum, der seine Spitzenleistung von 507 PS bei beachtlichen 7.750 min^{-1} abgab. Das Vierventil-Triebwerk beschleunigte den M5 der vierten Generation in lediglich 4,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Erstmals konnte der M5-Fahrer mit dem neuen M Drivers Package die Limitierung der Höchstgeschwindigkeit aufheben lassen – so rannte der M5 sogar 305 km/h schnell. Neu war auch das automatisierte Sequenzielle M Getriebe (SMG) mit sieben Gängen und Launch Control für eine maximale Beschleunigung aus dem Stand heraus. Auch diesen BMW M5 gab es von 2007 an als Touring (E61).

2011: BMW M5 F10M.

Unter der Typbezeichnung F10M trat 2011 die fünfte Generation des BMW M5 an. An die Stelle des V10-Motors war nun ein 4,4 Liter großer V8-Biturbo getreten, mit dem der M5 in neue Dimensionen vorstieß: Mit 560 PS hatte sich die Leistung bei ihm gegenüber dem ersten M5 fast verdoppelt. Auch die 680 Nm maximale Drehmoment stellten nahezu eine Verdoppelung dar (E28S: 340 Nm). Dank der M TwinPower Turbo Technologie sprintete dieser mit einem 7-Gang M Doppelkupplungsgetriebe ausgestattete M5 in nur 4,3 Sekunden auf 100 km/h und war in der Spitze 315 km/h schnell. 2013 folgte mit dem M5 mit Competition-Paket eine Variante mit 575 PS Leistung. 2014 wurde als Erinnerung an den ersten M5 E28S das auf 300 Stück limitierte Sondermodell „30 Jahre M5“ mit 600 PS aufgelegt. Im Jahr 2016 wurde das ebenfalls 600 PS starke Sondermodell „M5 Competition Edition“ verkauft, das auf 200 Exemplare begrenzt war.

2017: BMW M5 F90.

Mit dem neuen BMW M5 (Typ F90) setzt die BMW M GmbH nun eine Erfolgsgeschichte fort, die vor über 30 Jahren begann und die auf einem scheinbar einfachen Rezept beruht: Souveränität durch höchste Sportlichkeit bei voller Alltagstauglichkeit.

Der BMW M5 First Edition. Limitiertes Sondermodell mit exklusiver Ausstattung.



Wer zuerst kommt, fährt ihn zuerst: Nach diesem Motto bietet die BMW M GmbH gleich zum Start des neuen BMW M5 ein First Edition genanntes Sondermodell an. Es ist auf 400 Exemplare weltweit limitiert und kann ab Verkaufsstart Herbst 2017 bestellt werden. Ausgeliefert wird der BMW M5 First Edition von Frühjahr 2018 an. Produziert wird er bis spätestens Juni 2018.

Der neue BMW M5 First Edition wird exklusiv in Frozen Dark Red Metallic lackiert. Er ist mit der BMW Individual Hochglanz Shadow Line mit erweitertem Umfang ausgestattet. So sind auch die Doppel-Niere, die M Kiemen und die vier Endrohre der Sport-Abgasanlage in Schwarz Hochglanz ausgeführt. Serienmäßig rollt der M5 First Edition auf den 20 Zoll großen Sieben-Doppelspeichen-Leichtmetallrädern in Schwarz.

Auch im Innenraum zeigt der BMW M5 First Edition eine ganz individuelle Note. Die Applikationen sind in Klavierlack Schwarz ausgeführt. Auf der Mittelkonsole weist eine Plakette mit der Angabe der Stückzahl („M5 First Edition 1/400“) auf die Exklusivität dieses BMW M5 hin. Standardmäßig ist der M5 First Edition mit den hochwertigen M Multifunktionssitzen ausgestattet. Er kommt zudem in einer Vollederausstattung in Rauchweiß mit roten Kontrast-Ziernähten.

Das exklusive neue Sondermodell BMW M5 First Edition ist für einen Aufpreis von 19.500 Euro gegenüber dem Preis für den Basis-M5 zu haben.