

# Der neue BMW M5.

## Überlegene Fahrdynamik.

### Kurzfassung.



Mit dem neuen BMW M5 (Verbrauch kombiniert: 10,5 l/100 km\*; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 241 g/km\*) beschreitet die BMW M GmbH neue Wege: Erstmals kommt in der High-Performance-Limousine der Allradantrieb M xDrive zum Einsatz. Damit stößt der BMW M5 in neue fahrdynamische Dimensionen vor und gewinnt zudem an Alltagstauglichkeit unter allen Fahrbedingungen. Gleichzeitig setzt er konsequent die Tradition des 1984 mit dem ersten BMW M5 initiierten Fahrzeugkonzeptes einer luxuriösen viertürigen Business-Limousine mit Rennstrecken-Potenzial fort.

Das von der BMW M GmbH entwickelte neue Allradsystem M xDrive ist der emotionalste Allradantrieb im High-Performance-Segment. Es arbeitet mit einem zentralen Verteilergetriebe mit Lamellenkupplung und verteilt die Antriebsmomente bedarfsgerecht vollvariabel an Vorder- und Hinterachse. Zur optimalen Traktion unter allen Fahrbahn- und Wetterbedingungen trägt auch das Aktive M Differenzial an der Hinterachse bei, das ebenfalls vollvariabel ausgelegt ist und eine Sperwirkung zwischen 0 und 100 Prozent aufweist.

Der Charakter von M xDrive kann vom Fahrer individuell bestimmt werden. Ihm stehen fünf unterschiedliche Konfigurationen zur Verfügung, die auf Kombinationen aus den DSC-Modi (DSC on, MDM, DSC off) und den M xDrive Modi (4WD, 4WD Sport, 2WD) basieren. Schon in der Grundeinstellung mit eingeschaltetem DSC (Dynamic Stabilitäts Control) und 4WD lässt das System an den Hinterrädern leichten Schlupf beim Beschleunigen aus Kurven zu und trägt so zur sportlichen Agilität des neuen BMW M5 bei. Im M Dynamic Modus (MDM, 4WD Sport) erlaubt M xDrive leicht kontrollierbare Drifts. Für ambitionierte Fahrer und vornehmlich für den Einsatz auf Rennstrecken sind die drei M xDrive Modi bei ausgeschaltetem DSC gedacht. Hier kann der Pilot aus drei Konfigurationen bis hin zum reinen Hinterradantrieb 2WD wählen. Dieser Modus lässt frei wählbare Driftwinkel zu und erschließt dem Könnern am Lenkrad pure Fahrdynamik.

Als adäquate Antriebsquelle arbeitet auch im neuen BMW M5 ein 4,4 Liter großer V8-Biturbo mit M TwinPower Turbo Technologie. Die M Ingenieure haben das Kraftpaket gegenüber dem Vorgängermodell deutlich überarbeitet. So sorgen unter anderem neu entwickelte Turbolader, eine höchst effiziente indirekte Ladeluftkühlung und ein höherer Kraftstoffeinspritzdruck für mehr

Leistung und vor allem Drehmoment. Die Nennleistung von 441 kW/600 PS liegt bei 5.600 – 6.700 min<sup>-1</sup> an. Das maximale Drehmoment von 750 Nm steht bereits ab 1.800 min<sup>-1</sup> zur Verfügung und bleibt bis 5.600 min<sup>-1</sup> auf diesem sehr hohen Niveau. Eine kennfeldgesteuerte vollvariable Ölpumpe gewährleistet eine bedarfsgerechte Ölversorgung des neuen BMW M5 auch beim Einsatz auf der Rennstrecke. Die beeindruckenden Fahrleistungswerte des neuen BMW M5 sprechen für sich: In nur 3,4 Sekunden sind aus dem Stand 100 km/h erreicht, in 11,1 Sekunden 200 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch abgeregelt, auf Wunsch mit dem M Drivers Package erst bei 305 km/h.

Die Kraftübertragung erfolgt beim neuen BMW M5 über ein spezifisch abgestimmtes 8-Gang M Steptronic-Getriebe mit Drivelogic. Es stellt im D-Modus den Komfort vollautomatischen Schaltens bereit, lässt sich aber auch sequenziell-manuell schalten. Das geschieht wahlweise über den kompakten Gangwahlschalter auf der Mittelkonsole oder über die Schalt-Paddles am Lenkrad. Dank Drivelogic kann der Fahrer die Charakteristik des Getriebes seinen persönlichen Vorlieben anpassen. Für den Einsatz auf der Rennstrecke hält die 8-Gang M Steptronic extrem kurze Schaltzeiten bereit und trägt so zu der außergewöhnlich hohen Agilität und Fahrdynamik des neuen BMW M5 bei.

Auch das Fahrwerk des neuen BMW M5 ist auf den Alltagseinsatz mit bestmöglicher Traktion und auf das Erleben überlegener Fahrdynamik auf der Rennstrecke ausgelegt. Es wurde wie Motor, Getriebe und M xDrive von erfahrenen Spezialisten und Rennfahrern unter anderem auf der härtesten Teststrecke der Welt, der berühmten Nordschleife des Nürburgrings, abgestimmt. Aufwändige Versteifungen am Hinterwagen und im Vorderwagen sorgen für eine extrem steife Karosseriestruktur und damit für eine äußerst spontane Rückmeldung des Fahrzeugs gerade auch unter sehr sportlichen Einsatzbedingungen.

Bei der M spezifisch abgestimmten Variablen Dämpfer Control (VDC) und der M Servotronic Lenkung kann der Fahrer zwischen den drei Modi Comfort, Sport und Sport Plus wählen. Auch die Motorcharakteristik lässt sich über die drei Modi Efficient, Sport und Sport Plus individuell konfigurieren. Über die beiden M1- und M2-Tasten am M Lederlenkrad lassen sich zwei frei einstellbare Setups für alle Motor-, Getriebe-, Fahrwerks- und M xDrive Modi, DSC und Head-Up-Display abspeichern und stehen dann auf Abruf zur Verfügung.

Die Karosserie des neuen BMW M5 wurde gegenüber dem Basismodell BMW 5er im Hinblick auf die fahrdynamischen Anforderungen überarbeitet.

Neu gestaltet haben die M Ingenieure die vorderen, breiteren Seitenwände und die Verkleidung des Frontstoßfängers mit größeren Öffnungen für die Luftzufuhr zu den Kühlsystemen und Bremsen. Ebenfalls neu ist der Heckdiffusor. Die vier Endrohre der Abgasanlage weisen nicht nur optisch auf die Power des BMW M5 hin, sondern sorgen dank einer Klappensteuerung auch für den passenden sportlichen Sound, der sich über einen Taster vom Fahrer variieren lässt.

Die Motorhaube wurde M spezifisch designt, besteht aus Aluminium und weist markante Sicken auf. Deren Linienführung setzt sich in dem serienmäßig verbauten, sehr leichten, aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) gefertigten Dach fort. Die Gewichtsersparnis beim CFK-Dach sowie bei anderen Bauteilen wie der Abgasanlage trägt dazu bei, dass der neue BMW M5 mit Allradantrieb M xDrive leichter ist als sein Vorgänger.

Leichter im Vergleich zu konventionellen Grauguss-Bremsen ist auch die serienmäßig im neuen BMW M5 verbaute M Compound Bremse. Sie sorgt mit blau lackierten Sechs-Kolben-Festsätteln vorne und einem Einkolben-Faustsattel hinten sowie gelochten und innenbelüfteten Bremsscheiben rundum für der Fahrdynamik angemessene Verzögerungsleistungen. Eine noch höhere Standfestigkeit weist die auf Wunsch lieferbare M Carbon-Keramik Bremse auf, die an goldfarbenen lackierten Bremssätteln zu erkennen ist und 23 Kilogramm weniger wiegt.

Der neue BMW M5 rollt serienmäßig auf 19 Zoll großen Leichtmetall-Rädern (vorne: 9,5 x 19, hinten: 10,5 x 19) in Orbit Grau glanzgedreht mit M spezifisch abgestimmten Reifen der Dimension 275/40 R 19 vorne und 285/40 R 19 hinten. Optional sind 20-Zöller lieferbar (vorne: 275/35 R 20 auf 9,5 x 20, hinten: 285/35 R 20 auf 10,5 x 20). Serienmäßig ist der neue BMW M5 mit Leder Merino und M Sitzen mit elektrischer Verstellung ausgestattet. Als Sonderausstattung sind die neu entwickelten M Multifunktionssitze lieferbar, die sich durch einen Schalensitz-ähnlichen Aufbau und noch besseren Seitenhalt auszeichnen.

Der neue BMW M5 kann von September 2017 an bestellt werden und wird ab Frühjahr 2018 ausgeliefert. Sein Preis liegt bei CHF 139'900.-. Auf nur 400 Exemplare weltweit und 25 Exemplare für den Schweizer Markt limitiert ist das gleichzeitig erhältliche Sondermodell BMW M5 First Edition. Es ist in BMW Individual Frozen Dark Red Metallic lackiert, exklusiv ausgestattet und kostet CHF 16'100.- Aufpreis gegenüber dem Basismodell.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch, den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und dem Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-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.

\* Die Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte sind vorläufig und wurden auf Basis des EU-Testzyklus ermittelt, abhängig vom Reifenformat.