



Medien-Information
13. April 2010

Tradition im Zeichen der 5: Die Modellgenerationen des BMW 5er.

Mehr als 5,5 Millionen Fahrzeuge wurden im Verlauf von 5 Modellgenerationen verkauft – jetzt beginnt ein neues Kapitel in der Erfolgsgeschichte der BMW 5er Limousine. Die sechste Auflage steht in der Tradition ihrer Vorgänger gleichen Namens, ihre Wurzeln reichen jedoch noch weiter zurück.

München. Mehr als 5,5 Millionen Fahrzeuge wurden im Verlauf von 5 Modellgenerationen verkauft – jetzt beginnt ein neues Kapitel in der Erfolgsgeschichte der BMW 5er Limousine. Die sechste Auflage steht in der Tradition ihrer Vorgänger gleichen Namens, ihre Wurzeln reichen jedoch noch weiter zurück. Als Hersteller von sportlich-elegant gestalteten, kraftvoll motorisierten und technisch innovativen Viertürern der Mittelklasse konnte BMW bereits in den 1960er-Jahren ein eigenständiges Profil entwickeln.

Mit einer viertürigen Stufenheck-Karosserie, vorn längs eingebauten Motoren, Heckantrieb und einem aufwendigen Fahrwerk wurde damals ein klassisches Grundprinzip etabliert, das bis heute Bestand hat. In dieser Zeit wurden die Modelle BMW 1500, BMW 1800 und BMW 2000 als so genannte Neue Klasse zur erfolgreichsten Modellreihe, die der Münchner Hersteller bis dato im Programm hatte. Die mit diesen Modellen unter Beweis gestellte Limousinen-Kompetenz verhalf BMW zum weltweiten Durchbruch als Anbieter moderner, begehrten Automobile mit individueller Charakteristik.

Der Wechsel von der Neuen Klasse zum BMW 5er im Jahre 1972 läutete nicht nur eine geänderte Nomenklatur, sondern auch eine neue Designära ein. Auf Anhieb wurde die Zahl 5 zum Synonym für unverwechselbare Fahrfreude in diesem Segment. Seitdem steht der BMW 5er für Limousinen, deren Design eine besonders harmonische Balance zwischen Sportlichkeit und Eleganz zum Ausdruck bringt und damit die durch überlegene Antriebs- und Fahrwerkstechnik realisierte Kombination aus Fahrdynamik und Komfort authentisch widerspiegelt. Die BMW 5er Reihe repräsentiert die vielfältige Entwicklungskompetenz des Münchner Automobilherstellers in besonders konzentrierter Form.

Firma
BMW Austria
Gesellschaft mbH

Postanschrift
PF 303
5021 Salzburg

Telefon
+43 662 8383 9100

Internet
www.bmwgroup.com

1972: Premiere für die BMW 5er Reihe.

Als Nachfolger der Neuen Klasse wurden auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) des Jahres 1972 die Modelle BMW 520 und BMW 520i vorgestellt, deren Vierzylinder-Motoren 115 beziehungsweise 130 PS leisteten. Bei der Modellbezeichnung wurde erstmals eine neue Systematik eingeführt, die bis heute die Nomenklatur von BMW Automobilen bestimmt: mit der für die Baureihe stehenden 5 am Anfang und den beiden folgenden Ziffern als Hinweis auf den Hubraum des jeweiligen Modells. Die Namensgebung weckte zugleich Erinnerungen an legendäre Modelle der 1950er-Jahre wie den „Barockengel“ BMW 501 und die Sportwagen-Ikone BMW 507.

Das Design des ersten BMW 5er wurde von gestreckten Linien, großen Fensterflächen und einer tiefen Gürtellinie geprägt. Als markentypische Elemente wurden Doppelscheinwerfer und der Hofmeisterknick in der C-Säule neu interpretiert. Der französische Designer Paul Bracq setzte damit den Grundstein für die in den 1970er-Jahren charakteristische Formensprache von BMW. Um zugunsten des Insassenschutzes Deformationszonen präzise berechnen zu können, setzten die BMW Konstrukteure erstmals in höherem Umfang Computertechnologie ein.

Bereits im zweiten Produktionsjahr wurde mit dem BMW 525 auch ein Sechszylinder-Modell angeboten. Der kraftvoll und kultiviert agierende Motor brachte es auf 145 PS. Der Wunsch nach zusätzlicher Leistung wurde auch in der Folgezeit zu einem der wichtigsten Motive für die Erweiterung des Modellangebots. Auf besonders spektakuläre Weise erfüllt wurde er von der 1972 gegründeten BMW Motorsport GmbH. Sie präsentierte 1980 den BMW M535i mit 160 kW/218 PS starkem Sechszylinder-Motor.

1981: Die zweite Generation, das erste Dieselmotell.

Mit fast 700 000 verkauften Einheiten konnte der BMW 5er der ersten Generation den Markterfolg der Neuen Klasse mehr als verdoppeln. Der 1982 vorgestellte Nachfolger setzte die Erfolgsserie fort. Im Design blieb er dem bewährten Prinzip der klaren Linienführung und der großen Fensterflächen treu.

Durch die markantere Gestaltung von Front- und Heckpartie gewann der neue BMW 5er trotz nahezu identischer Außenmaße deutlich an Präsenz. Konstruktive Feinarbeit und intelligenter Leichtbau sorgten für mehr Platz im Innenraum, ein optimiertes Gewicht und verbesserten Insassenschutz. Das neu entwickelte Fahrwerk mit Doppelgelenk-Vorderachse und Schräglenker-Hinterachse förderte vor allem den Fahrkomfort. Darüber hinaus hielt moderne Elektronik Einzug in die BMW 5er Reihe: vom Antiblockiersystem, über den Bordcomputer bis zur Elektronischen Benzineinspritzung.

Zur Markteinführung trat die neue Limousine mit einem breit gefächerten Modellangebot und einem Leistungsspektrum zwischen 90 und 184 PS an. 1984 folgte erneut eine besonders sportlich ausgerichtete Variante. Der 218 PS starke BMW M535i war diesmal jedoch nicht das letzte Wort der Motorsport GmbH. Auf der IAA des Jahres 1985 präsentierte sie den Inbegriff der Sportlimousine, den BMW M5. Äußerlich war er kaum von den weiteren Modellen zu unterscheiden, unter dem Blech jedoch in allen Details auf kompromisslose Dynamik hin optimiert. Angetrieben wurde der BMW M5 von einem Reihensechszylinder-Motor mit Vierventiltechnik und sechs Drosselklappen. Die vom Triebwerk des legendären BMW M1 abgeleitete Antriebseinheit leistete 286 PS und sorgte für imponierende Schubkraft, wie sie zuvor nur von reinrassigen Sportwagen erreicht wurde.

Geradezu revolutionär mutete die Entscheidung an, 1983 mit dem BMW 524td in den hart umkämpften Markt für Diesel-Automobile einzudringen. Um dem markentypischen Charakter gerecht zu werden, kam dafür nur ein ebenso kraftvoller wie kultivierter Turbodiesel-Motor infrage. Der Reihensechszylinder-Antrieb mit einem Hubraum von 2,4 Litern und einer Leistung von 115 PS erfüllte die Anforderungen in idealer Weise. Unter den diesel-betriebenen Fahrzeugen seines Segments bot der BMW 524td die besten Fahrleistungen und zugleich die günstigsten Verbrauchswerte. Von dieser neuartigen Kombination aus Durchzugskraft und Wirtschaftlichkeit ließen sich auch Diesel-Skeptiker beeindrucken.

Für BMW war der gelungene Vorstoß in den Diesel-Markt nicht der einzige Weg, um sportliche Dynamik und hohe Wirtschaftlichkeit in Einklang zu

bringen. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Entwicklung besonders verbrauchs-günstiger Technologien und die Suche nach alternativen Energieträgern bei BMW bereits eine Vielzahl von Studien und Innovationen hervorgebracht. Viele Neuerungen flossen in die Serienproduktion ein, andere legten den Grundstein für langfristige Forschungsprojekte. Schon 1976 wurde beispielsweise auf Basis der ersten Generation der BMW 5er Reihe ein mit Wasserstoff angetriebenes Versuchsfahrzeug vorgestellt.

Auf Antrieb in der Großserie einsetzbar war neben dem Turbodieselantrieb auch eine besonders effiziente Benzinmotor-Variante der BMW 5er Reihe. Der BMW 525e wurde von einem konsequent auf Durchzugskraft und Wirtschaftlichkeit ausgerichteten Sechszylinder-Motor angetrieben. Aus einem Hubraum von 2,7 Litern erzeugte der nach dem griechischen Buchstaben und dem Symbol für Wirkungsgrad benannte eta-Motor bereits bei einer Drehzahl von 4 250 min⁻¹ seine Höchstleistung von 125 PS, das maximale Drehmoment von 240 Newtonmetern stand schon bei 3 250 min⁻¹ zur Verfügung. Eine neue Motorelektronik, Gewichtsoptimierung und ein Fünfgang-Getriebe mit Schongang waren weitere Maßnahmen, die diesem Modell zu außerordent-licher Effizienz verhalfen.

Nach siebenjähriger Produktionszeit wurde die zweite Generation der BMW 5er Reihe abgelöst. Bis zu diesem Zeitpunkt waren mehr als 722 000 Einheiten verkauft und abermals ein neuer Absatzrekord aufgestellt worden.

1988: Die dritte Generation der BMW 5er Reihe – erstmals auch als Touring.

Schon 1984 hatte BMW mit der Einführung von Katalysatortechnik begonnen, der BMW 5er der dritten Generation war von Beginn an ausschließlich mit dieser Form der Abgasreinigung erhältlich. Zur Markteinführung 1988 wurden die Modelle BMW 520i, BMW 525i, BMW 530i, BMW 535i und BMW 524td angeboten – allesamt mit sechs Zylindern und elektronischer Kraftstoff-einspritzung ausgestattet. Ihr Leistungsspektrum reichte von 115 bis 211 PS. Auch ein neuer BMW M5 war frühzeitig zu haben. Seine Motorleistung betrug nun 315 PS, im Jahr 1992 wurde sie auf 340 PS gesteigert.

Medien-Information

Datum 13. April 2010

Thema Tradition im Zeichen der 5: Die Modellgenerationen des BMW 5er.

Seite 5

1992 folgten die beiden Achtzylinder-Modelle BMW 530i und BMW 540i, im Jahr 1993 kam der BMW 518i als Einstiegsvariante mit Vierzylinder-Motor auf den Markt. Zwischenzeitlich hatten die Sechszylinder-Motoren dank Vierventiltechnik und der variablen Nockenwellensteuerung Vanos nochmals an Durchzugskraft und Effizienz gewonnen.

Mit präzise definierten Deformationszonen und einer nochmals steifer ausgelegten Fahrgastzelle setzte die dritte Generation des BMW 5er neue Maßstäbe auf dem Gebiet des Insassenschutzes. Das aufwendig verfeinerte Fahrwerk konnte auf Wunsch um elektronisch gesteuerte Dämpfer ergänzt werden, optional war darüber hinaus die geschwindigkeitsabhängige Lenkunterstützung Servotronic zu haben. Erstmals wurde zudem neben dem Antiblockiersystem auch eine Automatische Stabilitäts Control (ASC) angeboten. 1991 wurde der erste BMW 5er mit elektronisch gesteuertem Allradantrieb eingeführt. Das Konzept der vollvariablen Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern einschließlich Hinterachsdifferenzialsperre erwies sich schon bei den ersten Vergleichstests als eine den bisherigen Allradsystemen überlegene Lösung.

Der BMW 5er der dritten Generation hatte im Vergleich zum Vorgänger ein deutliches Plus an Außenlänge und Innenraum sowie ein gänzlich neues Design zu bieten. Sportliche Eleganz und fließende Linien mit deutlicher Keilform prägten das Erscheinungsbild der unter der Regie von Designchef Claus Luthe entstandenen Limousine. Den stilvollen Charakter übertrugen die Designer auch auf den ersten BMW 5er Touring. Der auf der IAA 1991 enthüllte Fünftürer war jenseits der B-Säule ein vollkommen eigenständig gestaltetes Modell. Großer Wert wurde auf die Geräuschdämmung gelegt. Obwohl der großzügige Innenraum einen idealen Resonanzkörper für akustische Störungen bot, ließen sich in der Fahrpraxis keine negativen Unterschiede zur Limousine erkennen. Serienmäßig war der BMW 5er Touring von Beginn an mit einer Niveauregulierung an der Hinterachse ausgestattet.

Der BMW 5er Touring wurde mit nahezu allen auch für die Limousine verfügbaren Motorisierungen sowie auf Wunsch auch mit Allradantrieb angeboten. Auch ein BMW M5 Touring war von 1992 an im Programm. Der Verkaufserfolg

	Medien-Information
Datum	13. April 2010
Thema	Tradition im Zeichen der 5: Die Modellgenerationen des BMW 5er.
Seite	6

des Fünftürers bestätigte das Konzept, zusätzlichen Nutzwert mit attraktivem Design zu kombinieren. Rund 125 000 BMW 5er Touring wurden bis 1996 abgesetzt. Insgesamt kam der BMW 5er der dritten Generation weltweit auf mehr als 1,3 Millionen Einheiten.

1995: Die vierte Generation – erstmals mit Leichtmetallfahrwerk.

Auf der IAA des Jahres 1995 debütierte die vierte Generation der BMW 5er Reihe. In ihrem Design setzte die neue Limousine den sportlich-eleganten Stil des Vorgängers evolutionär fort. Markantes Detail der Frontgestaltung waren die hinter einer gemeinsamen Glasabdeckung liegenden Doppelrundscheinwerfer. Im Jahr 2000 wurden sie erstmals mit den BMW typischen Lichtringen für das Positions- und Tagfahrlicht ausgestattet.

Im Innenraum boten sowohl die Limousine als auch das 1997 eingeführte Touring Modell ein nochmals erweitertes Raumangebot. Mit Ausstattungsmerkmalen wie Multifunktionslenkrad, Navigationssystem, Aktivsitz und Dynamischer Stabilitäts Control präsentierte sich die BMW 5er Reihe als technisch besonders hochwertiger Vertreter ihres Segments. Zugunsten von Fahrdynamik und Sicherheit wies die Karosserie eine gegenüber dem Vorgängermodell deutlich gesteigerte Torsionssteifigkeit auf. Als weltweit erstes Großserienautomobil wurde der BMW 5er der vierten Generation mit einem Fahrwerk ausgestattet, das nahezu vollständig aus Leichtmetall bestand. Auch die neu entwickelten Vollaluminiummotoren trugen maßgeblich zur Gewichtsoptimierung bei.

Zur Markteinführung standen Reihensechszylinder-Motoren mit einer Leistung zwischen 150 und 193 PS zur Auswahl. Technische Innovationen verhalfen sowohl den Benzinern als auch den Dieselantrieben zu nochmals gesteigerter Leistung bei weiter reduzierten Verbrauchswerten. Im Jahr 1996 folgten erneut zwei V8-Varianten. Mit dem stärksten bis dato produzierten BMW Serienmotor ging 1998 der neue BMW M5 an den Start. Sein 294 kW/400 PS starker Antrieb verfügte unter anderem über eine fliehkraftgeregelt Ölersorgung und elektronisch gesteuerte Einzeldrosselklappen.

Auch die vierte Generation der BMW 5er Reihe verzeichnete einen neuen Absatzrekord. Ihre Produktionszeit endete zu Beginn des Jahres 2004 nach mehr als 1,47 Millionen verkauften Einheiten.

2003: BMW 5er der fünften Generation – progressiv und effizient.

Die im Jahr 2003 vorgestellte fünfte Generation der BMW 5er Reihe beeindruckte von Beginn an mit progressivem Design und innovativer Technik. Maßstäbe setzte das erneut als Limousine und seit 2004 auch als Touring angebotene Modell insbesondere auf den Gebieten aktive Sicherheit, Fahrerassistenzsysteme und Effizienz. Die BMW typische Formensprache mit konvex und konkav gewölbten Flächen und fließenden Übergängen zwischen Front, Seite und Heck verlieh der fünften Auflage der BMW 5er Reihe eine besonders charakteristische Note. In ihrem von klarer Funktionalität geprägten Innenraum wurde das Fahrerlebnis vor allem durch das serienmäßige Bediensystem iDrive geprägt.

Motoren mit Aluminium- beziehungsweise Aluminium-Magnesium-Verbund-kurbelgehäuse sowie der gewichtsreduzierte Aluminium-Vorderwagen ermöglichten eine besonders ausgeglichene Lastverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Ebenfalls neu entwickelt wurde die aus Aluminium gefertigte Integral-Hinterachse. Zum herausragenden Niveau der Fahrwerkstechnik trugen die Fahrstabilitätsregelung DSC mit erweiterten Funktionen, die Aktivlenkung und das System Adaptive Drive mit elektronischer Dämpfer-verstellung und Wankstabilisierung bei. Als Highlights auf dem Gebiet der Fahrerassistenzsysteme wurden für den BMW 5er der fünften Generation unter anderem das Head-Up-Display und die Systeme BMW Night Vision, Aktive Geschwindigkeitsregelung mit Stop & Go-Funktion sowie Spurverlassenswarnung eingeführt.

Das Motorenangebot des BMW 5er wurde auf sechs Benzinantriebe und vier Dieselaggregate mit einer Leistungsspanne von 25 kW/170 PS im BMW 520i bis 270 kW/367 PS im BMW 550i erweitert. Für den BMW M5 und den BMW M5 Touring wurde ein 5,0 Liter großer V10-Hochdrehzahlmotor mit

Medien-Information
Datum 13. April 2010
Thema Tradition im Zeichen der 5: Die Modellgenerationen des BMW 5er.
Seite 8

Einzel-drosselklappen und dynamisch optimierter Ölversorgung entwickelt, der 373 kW/507 PS leistet.

In modellspezifischer Zusammenstellung wurden alle Varianten des BMW 5er der fünften Generation ab 2007 serienmäßig mit umfangreichen BMW EfficientDynamics Maßnahmen ausgestattet. Die Innovationen wie Bremsenergie-Rückgewinnung, Schaltpunktanzeige, aktive Luftklappensteuerung und bedarfsgerecht gesteuerte Nebenaggregate verhalfen allen Varianten zu einer in ihrer jeweiligen Leistungsklasse unübertroffenen günstigen Relation zwischen Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch. Als Maßstab für Effizienz in der oberen Mittelklasse etablierte sich dabei vor allem der BMW 520d, der bei einer Leistung von 130 kW/177 PS einen im EU-Testzyklus ermittelten Kraftstoffkonsum von 5,1 Litern je 100 Kilometer und einen CO₂-Wert von 136 Gramm pro Kilometer erreichte und damit die Bestwerte in diesem Segment erzielte. Mit markantem Design, innovativer Technik und vorbildlicher Effizienz setzte die fünfte Auflage des BMW 5er den Siegeszug der Baureihe konsequent fort. Zwischen 2005 und 2008 war die BMW 5er Reihe für vier Jahre in Folge das meistverkaufte Fahrzeug ihres Segments. Schon Ende 2007 waren mehr als eine Million Einheiten dieser Modellgeneration weltweit abgesetzt. Nur wenig später, im Januar 2008, konnte im BMW Werk Dingolfing ein besonders beeindruckendes Jubiläum gefeiert werden. Seit 1973 waren dort bereits 5 Millionen Einheiten des BMW 5er vom Band gelaufen.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Michael Ebner
BMW Group
Konzernkommunikation und Politik
Leiter Kommunikation Österreich

Siegfried-Marcus-Strasse 24, 5020 Salzburg
Tel.: +43 662 8383 – 9100
Fax.: +43 662 8383 – 288
mail: michael.ebner@bmwgroup.at
www.bmw.at
www.mini.at

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren drei Marken BMW, MINI und Rolls-Royce einer der weltweit erfolgreichsten Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Als internationaler Konzern betreibt das Unternehmen 24 Produktionsstätten in 13 Ländern sowie ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Geschäftsjahr 2009 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von rund 1,29 Millionen Automobilen und über 87.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern belief sich 2009 auf 413 Mio. Euro, der Umsatz auf 50,68 Milliarden Euro. Zum 31. Dezember 2009 beschäftigte das Unternehmen weltweit rund 96.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert. Entsprechend ist die BMW Group seit fünf Jahren Branchenführer in den Dow Jones Sustainability Indizes.