

Der neue BMW M5. Inhaltsverzeichnis.



Modellvariante:

BMW M5: M HYBRID System bestehend aus V8-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie und hochintegrierter E-Antriebseinheit sowie Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie der fünften Generation, 8-Gang M Steptronic Getriebe, M xDrive, Systemleistung: 535 kW/727 PS, 1 000 Nm, Beschleunigung [0 – 100 km/h]: 3,5 Sekunden, Energieverbrauch gewichtet kombiniert gemäß WLTP: 1,7 – 1,6 l/100 km und 25,5 – 25,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen gewichtet kombiniert gemäß WLTP: 39 – 37 g/km; Kraftstoffverbrauch kombiniert bei entladener Batterie gemäß WLTP: 10,3 – 10,2 l/100 km; Abgasnorm: Euro 6e, CO₂-Klasse(n) gewichtet kombiniert: B, bei entladener Batterie: G.

Antrieb.

Überragende Performance durch M TwinPower Turbo V8-Motor, BMW eDrive Technologie der fünften Generation, 8-Gang M Steptronic Getriebe und Allradsystem M xDrive. 2

Fahrwerkstechnik und Fahrerlebnis.

Extrem souverän auf der Lang- und auf der Rennstrecke. 12

Exterieurdesign.

Ausdrucksstark, eigenständig und puristisch wie nie zuvor. 20

Interieurdesign und Ausstattung.

Progressive Sportlichkeit in einem exklusiven Ambiente. 23

Anzeige- und Bediensystem, Connectivity.

Neues BMW iDrive und innovative digitale Services mit dem BMW Operating System 8.5. 29

Bei allen Angaben über Kraftstoff- und Stromverbrauch, Emissionen sowie elektrische Reichweite handelt es sich um vorläufige Werte.

Alle beschriebenen Modellvarianten, Ausstattungsumfänge, technischen Daten, Verbrauchs- und Emissionswerte entsprechen dem Angebot auf dem Automobilmarkt in Deutschland. Die Angaben zu den Abmessungen beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland, je nach gewählter Rad- und Reifengröße sowie ausgewählter Sonderausstattung können sich diese entsprechend der Konfiguration verändern.

Offizielle Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen, Stromverbrauch und elektrischer Reichweite wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt und entsprechen der VO (EU) 715/2007 in der jeweils geltenden Fassung. Die WLTP-Angaben berücksichtigen bei Spannbreiten jegliche Sonderausstattung.

Weitere Informationen zum Messverfahren WLTP sind auch unter www.bmw.de/wltp zu finden.

Antrieb.

Überragende Performance durch M TwinPower Turbo V8-Motor, BMW eDrive Technologie der fünften Generation, 8-Gang M Steptronic Getriebe und Allradsystem M xDrive.



Der BMW M5, legendäre High-Performance-Limousine mit 40-jähriger Historie, startet in eine neue Ära. In der siebten Modellgeneration erhält das Oberklasse-Modell der BMW M GmbH erstmals einen elektrifizierten Antrieb. Eine modellspezifische Ausführung des M HYBRID Systems verhilft dem neuen BMW M5 zu einer Höchstleistung von 535 kW/727 PS sowie zu einem maximalen Systemdrehmoment von 1 000 Nm. Die Kombination aus einem hochdrehenden V8-Triebwerk mit M TwinPower Turbo Technologie und einer E-Maschine sowie die Kraftübertragung mittels 8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic und M xDrive Allradantrieb führt zu einer neuen Erfahrung von M typischer Performance.

Mit der Neuauflage der High-Performance Limousine setzt die BMW M GmbH ihre Transformation in Richtung einer lokal emissionsfreien Mobilität konsequent fort. Die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor folgt dem Prinzip, das auch beim Antrieb des Langstrecken-Rennfahrzeugs BMW M Hybrid V8 zur Anwendung kommt. Das intelligent gesteuerte Zusammenwirken beider Motoren und die perfekt auf die daraus resultierende Leistungscharakteristik abgestimmte Kraftübertragungs- und Fahrwerkstechnik des neuen BMW M5 kennzeichnen den Fortschritt, der einmal mehr mit fundiertem Knowhow aus dem Rennsport erzielt wird.

Schauplatz für die Weltpremiere des neuen BMW M5 ist das Festival of Speed im britischen Goodwood im Juli 2024. Produziert wird er von Juli 2024 an im BMW Group Werk Dingolfing. Die weltweite Markteinführung des neuen BMW M5 beginnt im November 2024. Zum gleichen Zeitpunkt erfolgt auch die einfließende Markteinführung des neuen BMW M5 Touring. Die wichtigsten Verkaufsregionen für die High-Performance-Limousine sind Nordamerika und Europa. Nach den USA als mit Abstand bedeutendstem Einzelmarkt folgen Großbritannien und Deutschland sowie Südkorea, China, Japan und Kanada.

M HYBRID System im neuen BMW M5: Eine neue Form der M typischen Leistungscharakteristik.

Der elektrifizierte Antrieb des neuen BMW M5 schafft die Voraussetzungen dafür, das Fahrerlebnis in einer High-Performance-

Limousine abermals um zusätzliche Facetten zu bereichern. Ähnlich wie die Einführung von Acht- und Zehnzyindermotoren, einer Turboaufladung oder des Allradantriebs M xDrive in früheren Modellgenerationen sorgt nun ein Plug-in-Hybrid-System für eine neue Dimension der M typischen Performance.

Die in das 8-Gang M Steptronic Getriebe integrierte E-Maschine der jüngsten Generation verhilft dem Antriebssystem des neuen BMW M5 zu einer zuvor unerreichbaren Spontaneität bei der Kraftentfaltung. In der Kombination mit der in zahlreichen Details weiterentwickelten und besonders kraftvollen Ausführung eines V8-Ottomotors mit M TwinPower Turbo Technologie führt dies zu einer einzigartigen Leistungscharakteristik. Die unmittelbar aus dem Stand heraus verfügbare Kraft des Elektromotors und die M typisch konstant bis in höchste Last- und Drehzahlbereiche fortgesetzte Leistungsentfaltung des V8-Triebwerks ergänzen sich in besonders faszinierender Form. In Verbindung mit den ebenfalls überragenden Elastizitätswerten des M HYBRID Systems wird dabei eine im Wettbewerbsumfeld unübertroffene Dynamik erzielt.

Hinzu kommt die ebenfalls vollkommen neue Möglichkeit, den BMW M5 auch über längere Distanzen und mit bis zu 140 km/h im rein elektrischen Betriebsmodus seines Antriebssystems zu bewegen. Seine im Testzyklus WLTP ermittelte elektrische Reichweite beläuft sich auf 67 bis 69 Kilometer. Die daraus resultierende Vielfalt des Fahrerlebnisses verhilft dem neuen BMW M5 zu einer in jeder Situation souveränen Charakteristik. Er fasziniert mit überragenden und jederzeit abrufbaren Kraftreserven, die er beim entspannten, lokal emissionsfreien Cruising dezent verbirgt, beim Einsatz als sportliche Reiselimousine bereits deutlich zur Geltung bringt und auf der Rennstrecke vollends entfesselt.

Mit der spontan einsetzenden und sich kontinuierlich steigenden Leistungsentfaltung seiner beiden Motoren spurtet der neue BMW M5 in 3,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 200 absolviert er in 10,9 Sekunden. Darüber hinaus verhilft das maximale Systemdrehmoment von 1 000 Nm dem M HYBRID Antrieb zu einer herausragenden Elastizität. Sie spiegelt sich in einem Wert von 2,9 Sekunden für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h im fünften Gang wider. Im vierten Gang verkürzt sich die Sprintzeit auf 2,2 Sekunden. Damit werden sogar die Bestwerte des Sondermodells BMW M5 CS der Vorgängergeneration um 0,1 Sekunden im vierten und um 0,3 Sekunden im fünften Gang unterboten. Die Höchstgeschwindigkeit des neuen BMW M5 wird serienmäßig auf

250 km/h begrenzt. Das Limit kann mit dem optionalen M Driver's Package auf 305 km/h angehoben werden.

Extrem kraftvoller V8-Motor mit traditionellem Hochdrehzahlkonzept.

Der M HYBRID Antrieb des neuen BMW M5 basiert auf einem 4,4 Liter großen V8-Triebwerk mit klassischem Hochdrehzahlkonzept. Der gegenüber der Vorgängergeneration umfangreich weiterentwickelte Motor zeichnet sich durch ein nochmals verbessertes Ansprechverhalten, extreme Drehfreude und optimierte Effizienz aus. Er nutzt die thermodynamischen Vorteile des zylinderbankübergreifenden Abgaskrümmers. Zusätzlich tragen ein verstärkter Kurbeltrieb, die neuentwickelte, nah am Abgaskrümm器 angeordnete Turboaufladung mit angepasster indirekter Ladeluftkühlung und elektrisch gesteuertem Schubumluftventil, eine neue Flügelzellen-Ölpumpe und ein gewichtsoptimiertes Kunststoff-Ölwannenunterteil zum gesteigerten Wirkungsgrad und zum reduzierten Gewicht des Antriebs bei. Eine optimierte Ölabscheidung mit variablem Impaktor begünstigt das Emissionsverhalten. Außerdem sorgt eine neukonzipierte zweiflutige Ansaugluftführung für reduzierte Druckverluste und eine optimierte Akustik durch nah am Motor montierte Geräuschkämpfer.

Die aktuelle Ausführung der M TwinPower Turbo Technologie umfasst neben den beiden TwinScroll Turboladern und der Benzin-Direkteinspritzung High Precision Injection, die mit einem Maximaldruck von 350 bar agiert, auch die vollvariable Ventilsteuerung VALVETRONIC und die variable Nockenwellensteuerung Doppel-VANOS.

Der Verbrennungsmotor des neuen BMW M5 verbindet das traditionelle Hochdrehzahlkonzept mit einer vehementen, konstant über weite Lastbereiche hinweg anhaltenden Kraftentfaltung und steuert den größten Anteil zur Systemleistung von 535 kW/727 PS sowie zum Systemdrehmoment von 1 000 Nm des M HYBRID Antriebs bei. Das maximale Drehmoment des Achtzylinders beträgt 750 Nm und steht im besonders breiten Drehzahlbereich zwischen 1 800 und 5 400 min⁻¹ zur Verfügung. Bei Drehzahlen von 5 600 bis 6 500 min⁻¹ erreicht das Triebwerk seine Höchstleistung von 430 kW/585 PS. Die Höchstdrehzahl des V8-Motors beträgt 7 200 min⁻¹.

Die ebenfalls neuentwickelte und modellspezifische Sportabgasanlage des neuen BMW M5 sorgt mit zwei elektrisch angesteuerten und stufenlos regelbaren Klappen für eine emotionsstarke und energiegeladene akustische Begleitung der Kraftentfaltung. Der Antriebssound fällt damit ähnlich charakteristisch aus wie das

Erscheinungsbild der beiden in die Heckschürze integrierten Doppelendrohrpaare mit ihren jeweils 100 Millimeter großen Auslässen.

E-Maschine mit spontaner Kraftentfaltung und hohem Drehmoment.

Unterstützt wird das V8-Triebwerk des neuen BMW M5 von einem Elektromotor, der ebenso wie die Leistungselektronik und die Hochvoltbatterie des Plug-in-Hybrid-Systems der aktuellen fünften Generation der BMW eDrive Technologie entstammt. Die permanent erregte Synchronmaschine ist gemeinsam mit ihrer Leistungselektronik in das 8-Gang M Steptronic Getriebe integriert und reagiert in der für E-Motoren typischen Weise bereits auf leichte Bewegungen des Fahrpedals mit einer spontanen Kraftentfaltung.

Die E-Maschine steuert bis zu 145 kW/197 PS zur maximalen Systemleistung sowie bis zu 280 Nm zum maximalen Systemdrehmoment bei. Ihr nominelles Drehmoment wird mithilfe einer von BMW patentierten Vorübersetzung auf einen am Getriebeeingang anliegenden Wert von bis zu 450 Nm erhöht. Diese Innovation ermöglicht es, mit der kompakt und gewichtsoptimiert in die Getriebeglocke integrierten E-Maschine eine effektive Schubkraft zu entwickeln, die auf herkömmliche Weise nur mit einem deutlich größeren Elektromotor realisierbar wäre.

Die Leistungsentfaltung der E-Maschine wird mit den BMW IconicSounds Electric akustisch inszeniert. Der M spezifische E-Antriebsound sorgt im rein elektrischen Betriebsmodus für authentische Rückmeldungen auf die Fahrpedalbewegungen. Bei entsprechend konfiguriertem Antrieb untermalt er auch die elektrische Unterstützung für den V8-Motor mit einem effektvollen Sound.

Hochvoltbatterie, Leistungselektronik und Combined Charging Unit mit intelligentem Energie- und Wärmemanagement.

Die Energie für den elektrischen Antrieb wird in einer platzsparend im Unterboden des neuen BMW M5 angeordneten Hochvoltbatterie gespeichert. In dieser Position trägt die Speichereinheit zu einer Absenkung des Fahrzeugschwerpunktes bei, die sich positiv auf das agile Fahrverhalten auswirkt. Außerdem führt die Integration der Hochvoltbatterie zu keinerlei Einschränkungen des Innen- oder Gepäckraums. Die Lithium-Ionen-Batterie zeichnet sich durch eine hohe Energiedichte auf Zell- und Speicherebene aus. Sie stellt einen nutzbaren Energiegehalt von 18,6 kWh zur Verfügung und bietet über einen weiten Temperaturbereich hinweg und auch bei hoher Belastung durch eine betont sportliche Fahrweise eine konstante Leistung.

Die Leistungselektronik des M HYBRID Systems sorgt für ein optimiertes Zusammenwirken zwischen Verbrennungs- und Elektromotor. Je nach Fahrsituation und Fahrerwunsch kann der Antrieb dabei sowohl auf maximale Dynamik als auch auf möglichst hohe Effizienz ausgerichtet werden. So übernimmt die E-Maschine des neuen BMW M5 neben dem elektrischen Boost beim Beschleunigen auch eine unterstützende Funktion bei konstanter Fahrt, die dazu beiträgt, den Kraftstoffverbrauch des Verbrennungsmotors signifikant zu reduzieren. Ebenso kann das intelligente Energiemanagement den Ladezustand der Hochvoltbatterie so steuern, dass am Ende einer längeren Fahrt das letzte Teilstück innerhalb einer geschlossenen Ortschaft rein elektrisch zurückgelegt werden kann.

Die Combined Charging Unit des M HYBRID Systems koordiniert den Stromfluss beim Laden der Hochvoltbatterie ebenso wie bei der Energieversorgung des Elektromotors. Außerdem übernimmt sie die Funktion eines Spannungswandlers zur Versorgung des 12-Volt-Bordnetzes. Die Combined Charging Unit unterstützt ein- und dreiphasiges Laden von Wechselstrom mit einer Leistung von bis zu 7,4 kW. Damit kann der Ladezustand der Hochvoltbatterie des neuen BMW M5 innerhalb von 3:15 Stunden von null auf 100 Prozent erhöht werden.

Mit ihrem vorausschauenden Wärmemanagement reduziert die Combined Charging Unit durch ein gezieltes Aufheizen oder Abkühlen des Speichers die Ladezeit. Anhand von Daten über die Außentemperatur, die prognostizierte Ladeleistung, den Ladehub zwischen aktuellem Ist- und angestrebtem Soll-Wert, die Restreichweite und die verbleibende Wegstrecke berechnet das System, bei welcher Zieltemperatur des Hochvoltspeichers möglichst lange Zeit mit maximaler Leistung geladen werden kann.

Darüber hinaus verfügt der Ladeanschluss im Bereich der linken vorderen Seitenwand des neuen BMW M5 über einen Sensor, der die Temperatur an den Steckkontakten misst und somit eine mögliche Überhitzung frühzeitig erkennt. Ein Komfortmerkmal ist das Suchlicht an der Ladedose, mit dem Kunden auch im Dunkeln problemlos das Fahrzeug an eine Stromquelle anschließen können.

Integriertes Kühlsystem, modellspezifische Motor- und Getriebelager.
Der M HYBRID Antrieb des neuen BMW M5 verfügt über ein integriertes Kühlsystem, das sowohl auf die Erfordernisse beim Einsatz auf der Rennstrecke als auch auf die Anforderungen des Alltagsverkehrs

abgestimmt ist. Besonders große Eintrittsöffnungen an der Fahrzeugfront gewährleisten einen jederzeit bedarfsgerechten Kühlluftstrom. Großzügig dimensionierte Wärmetauscher und ein integriertes System zur Temperierung des Verbrennungsmotors, des Getriebes einschließlich des Elektromotors und der Hochvoltbatterie gewährleisten bei dauerhaft hoher Leistungsabforderung ebenso wie auf Kurzstreckenfahrten oder im Stadtverkehr ideale Betriebstemperaturen für die Antriebstechnik.

Im zentralen Bereich der BMW Niere trifft die einströmende Luft zunächst auf den Niedertemperaturkühler, in der zweiten Ebene auf den Klimakondensator und schließlich auf den Hochtemperaturkühler. Der Niedertemperatur-Kreislauf versorgt sowohl die indirekte Ladeluftkühlung des V8-Motors als auch die Leistungselektronik der E-Maschine. Der Hochvoltspeicher ist ebenso wie die Klimatisierung des Innenraums an einen besonders großzügig dimensionierten Kältemittelkondensator angeschlossen. Der Hochtemperatur-Kreislauf umfasst eine mechanische Wasserpumpe sowie neben dem Hauptmodul auch zwei seitlich in die Radhäuser ausgelagerte Kühler. Gemeinsam versorgen sie neben dem Motorblock auch die beiden Turbolader mit Kühlwasser. Ein waagrecht angeordneter separater Kühler sorgt für die direkte Temperierung des Motoröls. Die Getriebeölkühlung erfolgt über einen vorgelagerten Luft-Wärmetauscher.

Um maximale Kühlleistung bei gleichzeitig geringen Pumpleistungen zu erzielen, wurden wasserführende Komponenten strömungstechnisch optimiert. Alle Wärmetauscher sind mittels weicher Materialien zur umliegenden Struktur abgedichtet, um eine optimale Anströmung zu ermöglichen. Mit einer elektrischen Wasserpumpe wird sichergestellt, dass die Kühlung der Turbolader auch nach der Deaktivierung des Motors noch für einen bestimmten Zeitraum fortgesetzt werden kann.

Eine modellspezifische Aggregatelagerung leistet einen zusätzlichen Beitrag zu den performance-orientierten Fahreigenschaften des neuen BMW M5. Mit ihrer besonders steifen Ausführung begünstigen die beiden hydraulischen Motorlager ebenso wie das konventionelle, in den Querträger integrierte Getriebelager das extrem spontane Ansprechverhalten des M HYBRID System und die direkte Übertragung seines Antriebsmoments. Auch die Präzision beim Einlenken und das Schwingungsverhalten des Fahrzeugs profitieren vom eigenständigen Konzept der Aggregatelagerung.

8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic, Launch Control Funktion und integrierter E-Maschine.

Das 8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic überträgt nicht nur die Kraft des Verbrennungsmotors, sondern auch das Antriebsmoment der integrierten E-Maschine je nach Bedarf entweder auf besonders effiziente, komfortable oder dynamische Weise. Alternativ zum vollautomatischen Gangwechsel ermöglicht es auch manuelles Schalten mit sequenzieller Fahrstufenwahl. Dafür stehen neben dem neugestalteten Gangwahlschalter serienmäßig auch Schaltwippen am Lenkrad zur Verfügung. Die Schaltcharakteristik des Getriebes lässt sich über die im M Setup Menü auswählbaren Einstellungen der Drivelogic variieren. Sowohl im automatisierten als auch im manuellen Modus stehen drei deutlich voneinander unterscheidbare Stufen zwischen komfortorientiert und hochdynamisch zur Auswahl.

Zum Funktionsumfang des 8-Gang M Steptronic Getriebes gehört auch eine Launch Control Funktion für traktionsoptiertes Beschleunigen mit maximaler Dynamik aus dem Stand. Die Freigabelogik der Funktion und die schlupfoptimierte Begrenzung des Antriebsmoments erfolgen dabei über die Motorsteuerung. Die optimal gesetzten Schaltpunkte tragen dazu bei, unter allen Umweltbedingungen wie Außentemperatur und Untergrund den jeweils bestmöglichen Beschleunigungswert zu erzielen. Im neuen BMW M5 ist die Launch Control Funktion erstmals in Verbindung mit allen Einstellungen des M Setup Menüs verfügbar. Einzige Ausnahme ist der Modus 2WD des Allradsystems M xDrive, der auch die Deaktivierung der Fahrstabilitätsregelung DSC beinhaltet.

Für besonders rasante Zwischenspurts während der Fahrt im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 150 km/h steht die im Wettbewerbsumfeld einzigartige Funktion Boost Control zur Verfügung. Ein Ziehen der linken Schaltwippe für mehr als eine Sekunde bewirkt, dass alle Antriebs- und Fahrwerkssysteme auf maximale Sportlichkeit eingestellt werden. Die Aktivierung der Funktion wird mit einer entsprechenden Einblendung auf dem Information Display angezeigt. Durch intensive Betätigung des Fahrpedals wird anschließend unverzüglich und mit äußerster Vehemenz ein Beschleunigungsvorgang mit maximaler Dynamik ausgelöst.

Das Automatikgetriebe mit integrierter E-Maschine zeichnet sich durch eine gewichtsoptimierte und kompakte Konstruktionsweise aus. Sein Hybridmodul übernimmt auch die Funktion des Anfahrelements. So wird das Fahren im Schrittempo ohne Betätigung des Fahrpedals und Aktivierung des Verbrennungsmotors möglich. Für ein sanftes Ein- und

Auskuppeln des Verbrennungsmotors während der Fahrt sorgt eine nass laufende Mehrscheiben-Trennkupplung. Dank ihres geringen Schleppmoments kann die Kupplung während der Fahrt im rein elektrischen Fahrbetrieb offen betrieben werden. Außerdem kann die Trennkupplung Torsionsschwingungen des Verbrennungsmotors durch eine Microschlupfregelung entkoppeln. In Verbindung mit dem integrierten Torsionsdämpfersystem wird so vor allem bei niedrigen Drehzahlen ein hoher Akustikkomfort erzielt.

Bis zu fünf Betriebsmodi für Performance und Effizienz nach Maß.

Im neuen BMW M5 kann das Zusammenwirken von Verbrennungs- und Elektromotor durch die Auswahl spezifischer Betriebsmodi für das M HYBRID System gezielt beeinflusst werden. Das entsprechende Auswahlmenü lässt sich mithilfe der M HYBRID Taste auf dem Bedienfeld der Mittelkonsole aufrufen und wird dem Fahrer auf dem Control Display zur Verfügung gestellt. Serienmäßig können drei, optional fünf Fahrmodi aktiviert werden.

In der Standardeinstellung HYBRID steht die volle Systemleistung beider Motoren zur Verfügung. Welchen Anteil sie zum Performance-Erlebnis beitragen, hängt von der im M Setup Menü ausgewählten Antriebskonfiguration ab. In der Einstellung Comfort wird durch einen maximalen Einsatz des Elektromotors die Effizienz des neuen BMW M5 optimiert. Bei einem sehr geringen Ladezustand wird durch eine Lastpunktanhebung des Verbrennungsmotors mittels Generatorfunktion zusätzlicher Strom in die Hochvoltbatterie eingespeist. So besteht besonders häufig die Möglichkeit zum rein elektrischen Fahren. In den Modi Sport und Sport Plus der Antriebskonfiguration ist der Verbrennungsmotor permanent aktiv.

Der Betriebsmodus ELECTRIC ist für lokal emissionsfreie Fortbewegung konzipiert. Der V8-Motor wird in diesem Modus ausschließlich bei besonders hoher Lastanforderung mittels Kickdown-Betätigung des Fahrpedals oder beim Wechsel in den manuellen Modus des Getriebes per Gangwahlschalter beziehungsweise Schaltwippe am Lenkrad aktiviert. Mit der Wahl der Einstellung eCONTROL lässt sich der Ladezustand der Hochvoltbatterie während der Fahrt konstant halten oder mittels Rekuperation beziehungsweise durch eine gezielte Lastpunktanhebung des Verbrennungsmotors erhöhen. Auf diese Weise können Batteriekapazitäten für ein späteres rein elektrisches Fahren beispielsweise im Stadtgebiet oder auch zur Bereitstellung der vollständigen, von beiden Motoren erzeugten Systemleistung aufgespart werden.

In Verbindung mit der Option M Drive Professional stehen darüber hinaus die Modi DYNAMIC und DYNAMIC PLUS zur Auswahl. Beide sorgen für einen kombinierten Betrieb von Verbrennungs- und Elektromotor sowie für eine Konditionierung des Kühlsystems für den Einsatz auf der Rennstrecke. Im Modus DYNAMIC wird die Systemleistung für eine konstant hohe Performance beim sportlichen Fahren auf Land- oder Passstraßen beziehungsweise auf abgesperrter Strecke konditioniert. Um beispielsweise auf einer Grand-Prix-Strecke kurzzeitig die maximale Leistung des M HYBRID Systems abzufordern, steht der Modus DYNAMIC PLUS zur Verfügung.

Präzise Kraftverteilung mit M xDrive und Aktivem M Differenzial.

In allen Betriebsmodi gelangt die Kraft eines oder beider Motoren über das intelligente Allradsystem M xDrive auf die Straße. Mit seiner elektronisch gesteuerten Lamellenkupplung gewährleistet es eine vollvariable Kraftübertragung zwischen den Vorder- und den Hinterrädern, die sowohl die souveräne Traktion als auch die Performance des neuen BMW M5 optimiert. Sein Verteilergetriebe weist eine im Vergleich zum Vorgängermodell gesteigerte Effizienz, ein reduziertes Gewicht sowie gezielte Optimierungen in den Bereichen Ölstandsregulierung und Kühlung auf. Eine spezielle Gestaltung der Unterbodenverkleidung bewirkt eine besonders wirksame Anströmung von Kühlluft. Für die Kombination mit dem extrem kraftvollen M HYBRID Antrieb des neuen BMW M5 wurde zudem die Drehmomentkapazität des Verteilergetriebes erhöht.

Auch die Steuerung des Systems M xDrive kann über das M Setup Menü beeinflusst werden. Alternativ zur Standardeinstellung 4WD stehen zwei weitere Modi zur Auswahl. Im Modus 4WD Sport ist die hinterradbetonte Auslegung, die für den M spezifischen Allradantrieb charakteristisch ist, besonders deutlich ausgeprägt. Dadurch werden betont sportliche und M typische Handlingeigenschaften in dynamischen Fahrsituationen sichergestellt. Voraussetzung für die Aktivierung der Einstellung 4WD Sport ist ein Wechsel in den M Dynamic Mode beziehungsweise die vollständige Deaktivierung der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control). Nur in Verbindung mit der Einstellung DSC off kann der Modus 2WD ausgewählt werden. Die ausschließliche Übertragung des Antriebsmoments an die Hinterräder ohne Eingriffe der Fahrstabilitätsregelung ermöglicht routinierten Fahrern beispielsweise bei Driftmanövern auf abgesperrter Strecke ein besonders puristisches Performance-Erlebnis.

Als Ergänzung zum System M xDrive sorgt eine elektronisch geregelte Differenzialsperre im Hinterachsgetriebe des neuen BMW M5 für ein zusätzliches Plus an Traktion, Agilität und Fahrstabilität. Das Aktive M Differenzial ist ebenso wie der Allradantrieb speziell auf die Leistungscharakteristik des M HYBRID Antriebs abgestimmt. Es bewirkt eine situationsgerechte und vollvariable Verteilung des Antriebsmoments zwischen dem rechten und dem linken Hinterrad. Bei Bedarf kann ein Antriebsmoment von bis zu 2 000 Nm vom schnell drehenden zum langsam drehenden Hinterrad verlagert werden. Damit wird vor allem bei besonders sportlicher Fahrweise sowie auf Fahrbahnen mit einseitig reduzierter Griffigkeit die verlustfreie Übertragung des Antriebsmoments geregelt. Auch das dynamische Kurvenfahrverhalten wird mithilfe des Aktiven M Differenzials gefördert. Die Verlagerung von Antriebskraft an das kurvenäußere Rad unterbindet die Tendenz zum Untersteuern, ohne dass dafür Bremsengriffe erforderlich werden. Für eine möglichst präzise Regelung der Kraftübertragung sind sowohl das Allradsystem M xDrive als auch das Aktive M Differenzial mit dem zentralen Querdynamikmanagement des neuen BMW M5 vernetzt.

Fahrwerkstechnik und Fahrerlebnis. Extrem souverän auf der Lang- und auf der Rennstrecke.



Der neue BMW M5 setzt die Tradition der ebenso dynamischen wie eleganten High-Performance-Limousinen für das Oberklasse-Segment fort und bietet eine einzigartige Symbiose aus extremer Sportlichkeit und Komfort. Sein unübertroffen harmonisches Gesamtfahrzeugkonzept verhilft ihm in der für BMW M Automobile typischen Weise zu faszinierender Performance auf der Rennstrecke sowie zu uneingeschränkter Alltags- und Langstreckentauglichkeit.

Die fahrdynamischen Qualitäten des neuen BMW M5 setzen sowohl im Vergleich zum Vorgängermodell als auch im Wettbewerbsumfeld neue Maßstäbe. Dazu tragen neben dem Antriebssystem und dem Fahrzeugkonzept mit einem langen Radstand, großen Spurweiten, dem tiefen Fahrzeugschwerpunkt und der harmonisch im Verhältnis von nahezu 50:50 ausgeglichenen Achslastverteilung vor allem die hinsichtlich Steifigkeit und Aerodynamik optimierte Karosserie sowie die modellspezifisch konfigurierte und abgestimmte Fahrwerkstechnik bei.

Darüber hinaus kamen bei der Entwicklung des neuen BMW M5 das Rennsport-Knowhow und die jahrzehntelange Erfahrung der BMW M GmbH auf dem Gebiet der High-Performance-Sportwagen zum Tragen. Die integrierte Applikation aller Antriebs- und Fahrwerkssysteme erfolgte im Rahmen von Test- und Abstimmungsfahrten auf öffentlichen Straßen unterschiedlichster Art, den Erprobungsgeländen der BMW Group sowie auf der Nordschleife des Nürburgrings und anderen Rennstrecken. Daraus resultiert ein in jeder Situation und bei allen Setup-Einstellungen stimmiges Fahrerlebnis. Auch die serienmäßig beziehungsweise optional für den neuen BMW M5 verfügbaren Systeme für automatisiertes Fahren und Parken weisen eine spezifische Funktionalität auf. Sie unterstützen und entlasten den Fahrer im Alltag und auf Reisen. Ihr Funktionsumfang kann mit dem M spezifischen Bediensystem individuell konfiguriert und dabei auf den performance-orientierten Charakter des neuen BMW M5 abgestimmt werden.

Extrem steife Karosseriestruktur mit M spezifischen Verstrebungen.

Ein umfangreiches Paket aus M spezifischen, exakt aufeinander abgestimmten Fahrdynamikstreben steigert die Längs- und

Torsionssteifigkeit der Karosseriestruktur. Im Bereich des Vorderwagens beinhaltet es ein Schubfeld, das die Federbeindome mit der Stirnwand verbindet, sowie spezifische Dom-Frontend-Streben. Weitere Verstärkungen kommen im mittleren und hinteren Bereich des Motorraums zum Einsatz.

Im hinteren Bereich seiner Karosserie verfügt der neue BMW M5 über modellspezifische Unterflurverstreibungen einschließlich einer Querbrücke und eines Schubfelds sowie weiterer Versteifungen im Gepäckraum. Darüber hinaus sind auch die Anbindung des Fahrwerks an die Karosserie sowie der Lenkung an den Vorderachsträger besonders verwindungssteif ausgeführt.

Hochwertige Fahrwerkstechnik mit modellspezifischer Abstimmung.

Die hochwertige Fahrwerkstechnik des neuen BMW M5 bietet aufgrund ihrer modellspezifischen Kinematik- und Elastokinematik-Eigenschaften ein besonders hohes fahrdynamisches Potenzial. Konstruktionsweise und Abstimmung aller Komponenten sorgen dafür, dass sein Fahrverhalten von präzisen Reaktionen auf Lenkradbewegungen, einem bis in den Grenzbereich hinein neutralen Eigenlenkverhalten und einem über den gesamten Querschleunigungsbereich linearen Aufbau von Querkraften gekennzeichnet ist.

Die Doppelquerlenker-Vorderachse weist eine optimierte Längs- und Quersteifigkeit auf, zugleich bewirkt der Einsatz von Aluminium-Komponenten eine Reduzierung der ungefederten Massen. Sämtliche Elemente der Radträger wurden neu konstruiert. Die eigenständige Achskinematik, besonders große Nachlauf- und Spreizungswinkel, ein abgesenktes Rollzentrum und speziell für den neuen BMW M5 entwickelte Elastomerlager ermöglichen eine M typische Kombination aus extremer Fahrdynamik und ausgewogenen Komforteigenschaften für Alltagsverkehr und Langstreckenfahrten.

Mit modellspezifisch konstruierten Komponenten erfüllt auch die Fünflenker-Hinterachse die außergewöhnlich hohen fahrdynamischen Anforderungen, die für Hochleistungs-Sportwagen gelten. Eine innovative Bauweise in Stahlblechlenker-Technologie und die ebenso wie der Hinterachsträger aus Aluminium gefertigten Schmiedelenker und Radträger reduzieren die ungefederten Massen. Die neuen Spur-, Sturz- und Führungslenker der Hinterachse wurden gezielt im Hinblick auf eine hohe Längs- und Querdynamik entwickelt. Der Geradeauslauf, das Lastwechselverhalten, die Fahrstabilität bei Spurwechseln und das Eigenlenkverhalten profitieren von einer besonders präzisen

Radführung. Steifigkeitsoptimierte Lager für den in seiner Struktur ebenfalls außergewöhnlich verwindungsfesten Hinterachsträger steigern die Agilität des neuen BMW M5. Sein Langstreckenkomfort profitiert insbesondere von der großen Abstützbasis des Hinterachsträgers, mit der die antriebsseitigen Schwingungen gedämpft werden, und der modellspezifischen Elastokinematik, die den Abrollkomfort optimiert.

M Servotronic Lenkung und Integral-Aktivlenkung serienmäßig.

Die für den neuen BMW M5 detailliert weiterentwickelte M Servotronic Lenkung vereint die Funktionen einer geschwindigkeitsabhängigen Lenkkraftunterstützung und einer variablen Lenkübersetzung. Dadurch stellt die M spezifische Ausführung der elektrisch unterstützten Zahnstangenlenkung in jeder Fahrsituation die passenden Lenkmomente bereit. Dynamische Kurvenfahrt wird mit präzisiertem Einlenken und einer feinfühligsten Übertragung der Lenkradbewegungen unterstützt, während bei niedrigen Geschwindigkeiten ein komfortables Rangieren und Einparken ermöglicht wird.

In M spezifischer Weise ist die Lenkung nicht elastisch an den Vorderachsträger angebunden, sondern starr verschraubt, um optimale Fahrbahnrückmeldungen und eine besonders hohe Zielgenauigkeit zu gewährleisten. Im M Setup Menü kann zwischen zwei Kennlinien für die Lenkunterstützung gewählt werden. So lässt sich entweder eine komfortorientierte oder eine für sportliches Fahren optimierte Abstimmung aktivieren.

In der siebten Modellgeneration wird der BMW M5 erstmals mit einer Integral-Aktivlenkung ausgestattet. Das System, das je nach Fahrgeschwindigkeit gleich- oder gegensinniges Mitlenken der Hinterräder bewirkt, gehört zur Serienausstattung der neuen High-Performance-Limousine. Mit einem Lenkwinkel von jeweils bis zu 1,5° wird sowohl für mehr Komfort beim Rangieren und einen verkleinerten Wendekreis als auch für ein Plus an Stabilität und Fahrkomfort bei Spurwechseln sowie an Kurvendynamik bei höherem Tempo gesorgt. Darüber hinaus ermöglicht das System in besonders dynamischen Fahrsituationen Lenkeingriffe über die Fahrwerksregelung, mit denen Fahrstabilität und Agilität optimiert werden.

Adaptives M Fahrwerk mit elektronisch geregelten Stoßdämpfern.

Serienmäßig verfügt der neue BMW M5 auch über ein Adaptives M Fahrwerk. Seine elektronisch geregelten Stoßdämpfer gewährleisten in jeder Fahrsituation einen optimalen Fahrbahnkontakt, reduzieren die Wankneigung der Karosserie bei dynamischer Kurvenfahrt und fördern

den Fahrkomfort im Alltag sowie auf Langstrecken. Die Steuerung des Systems ermittelt mithilfe von Sensoren permanent sowohl die Bewegungen der Karosserie als auch den Fahrbahnzustand und die Lenkbewegungen. Auch die Beladung des Fahrzeugs wird automatisch erkannt und berücksichtigt. Die jeweils optimale Einstellung der Dämpferkräfte erfolgt radindividuell und innerhalb weniger Millisekunden über elektromagnetisch angesteuerte Ventile.

Das Adaptive M Fahrwerk optimiert den Aufbauschwingungskomfort bei allen Geschwindigkeiten, da die besonders hohen Stoßdämpferkräfte stets nur bei Bedarf für wenige Millisekunden zur Verfügung gestellt werden. Daraus resultiert ein geschmeidiges Anfedern beim Überfahren von Bodenwellen, das mit einer jederzeit souveränen Aufbauanbindung an die Straße verbunden ist. Auch die Traktion beim Anfahren sowie die Verzögerungsleistung bei starken Bremsmanövern profitieren von der situationsgerechten Dämpferkräfteeinstellung.

Der Grundcharakter der Stoßdämpfer kann über das M Setup Menü beeinflusst werden. Dabei wird gemeinsam mit den Stoßdämpfern auch die Integral-Aktivlenkung angesteuert. Im Modus Comfort steht eine ausgewogene Stoßdämpfer-Charakteristik für entspanntes Fahren zur Verfügung. Mit der Wahl der Einstellung Sport wird eine erhöhte Aufbauanbindung aktiviert, die bei intensiven Tests auf der Nordschleife des Nürburgrings abgestimmt wurde und auf sportliches Fahren mit gesteigertem Traktions- und Querdynamikpotenzial ausgerichtet ist. Das Stoßdämpfer-Kennfeld im Modus Sport Plus wurde für maximale Performance auf ebenen Rennstrecken konzipiert. Ein reduzierter Lenkaufwand und besonders direkte Reaktionen bei Richtungswechseln unterstützen den dynamischen Fahrstil in den Modi Sport und Sport Plus.

Integriertes Bremssystem mit individuell wählbaren Kennlinien serienmäßig, M Carbon-Keramik Bremsanlage optional.

Mit der M spezifischen Ausführung des integrierten Bremssystems stehen im neuen BMW M5 zwei über das M Setup Menü auswählbare Kennlinien für das Pedalgefühl zur Verfügung. Im Modus Comfort und im Modus Sport werden jeweils unterschiedliche Verhältnisse zwischen der Fahrzeugverzögerung und der für den Fahrer spürbaren Pedalkraft erzeugt. Auf diese Weise kann sich der Fahrer beim Bremsvorgang zwischen einer komfortorientierten und einer besonders direkten und spontanen Rückmeldung entscheiden. In beiden Modi wird ein jederzeit souveränes Bremsgefühl vermittelt, das nicht von Einflüssen wie

Fahrbahnnässe, Querbesehleunigung oder Bremsentemperatur beeinträchtigt wird.

Das integrierte Bremssystem passt die Verzögerungsleistung besonders schnell und präzise an den Fahrerwunsch an. Dazu sind die Funktionen Bremsbetätigung, Bremskraftverstärkung und Bremsregelung in einem gemeinsamen Modul integriert. Die Auslösung des jeweils erforderlichen Bremsdrucks erfolgt mithilfe eines elektrischen Aktuators.

Umgesetzt werden die Verzögerungsanforderungen von der serienmäßigen M Compound Bremsanlage beziehungsweise der optionalen M Carbon-Keramik Bremsanlage. Beide Ausführungen umfassen Sechskolben-Festsattel-Bremsen an der Vorderachse und Einkolben-Faustsattel-Bremsen an der Hinterachse. Serienmäßig kommen gelochte Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 410 Millimeter an den Vorderrädern und 398 Millimeter an den Hinterrädern zum Einsatz. Die Bremssättel weisen serienmäßig eine blaue und optional eine rote oder schwarze Lackierung auf und tragen das M Logo. Die M Carbon-Keramik Bremsanlage zeichnet sich durch ein um rund 25 Kilogramm geringeres Gewicht, eine nochmals gesteigerte Verzögerungsleistung, eine noch höhere Fading-Stabilität und thermische Standfestigkeit sowie eine besonders hohe Verschleißfestigkeit aus. Weitere Merkmale sind die in der Farbe Gold metallic lackierten Bremssättel und 420 Millimeter große gelochte Scheiben an den Vorderrädern.

M Leichtmetallräder mit achsspezifischen Dimensionen.

Zur Serienausstattung des neuen BMW M5 gehören neugestaltete M Leichtmetallräder im Doppelspeichen-Design und in Bicolor-Ausführung. Mit achsspezifischen Dimensionen von 20 Zoll vorn und 21 Zoll hinten werden die Möglichkeiten zur Übertragung von Seitenführungskräften optimiert. Das Reifenformat beträgt 285/40 ZR20 vorn und 295/35 ZR21 hinten. Eine im Vergleich zum Vorgängermodell vergrößerte Durchmesserlinie und glanzgedrehte Felgenränder betonen die Größe der Räder.

Optional werden M Leichtmetallräder des gleichen Formats in zwei weiteren Design- und Farbvarianten angeboten. Serienmäßig werden die M Leichtmetallräder mit einer High-Performance-Bereifung kombiniert.

Intelligente Vernetzung für mehr Dynamik, Agilität und Präzision.

Mit der Einführung des integrierten Bremssystems werden auch die Funktionen der Fahrstabilitätsregelung DSC (Dynamische Stabilitäts Control) im neuen BMW M5 weiter optimiert. Da auch die Bremsregelung in das zentrale Modul des Systems integriert ist, erfolgen ihre korrigierenden Eingriffe mit gesteigerter Dynamik und Präzision. Neben dem Antiblockiersystem (ABS) und der Kurvenbremsunterstützung Cornering Brake Control (CBC) werden auch die Stabilitätsregelung zur Vermeidung von Über- oder Untersteuern sowie die Funktionen Automatic Differential Brake (ADB-X), Bremsassistent, Trockenbremsen, Anfahrassistent und Automatic Hold vom integrierten Bremssystem unterstützt.

Ebenso wie die Bremseingriffe können auch die stabilisierenden Beschränkungen der Motorleistung mit der neuen Regelungssystematik noch präziser ausgeführt werden. Die im neuen BMW M5 eingesetzte aktornahe Radschlupfbegrenzung ermöglicht eine besonders feinfühlige Regelung der Beschleunigung auf nassem, verschneitem oder vereistem Untergrund beziehungsweise auf Fahrbahnen mit uneinheitlichen Reibwerten. Durch die Integration der Antriebsschlupfregelung in die Motorsteuerung entfallen die langen Signalwege zum Steuergerät des Systems DSC. So können die Regeleingriffe mit einer bis zu 10-fach höheren Geschwindigkeit gegenüber konventionellen Systemen erfolgen. Da die aktornahe Radschlupfbegrenzung vor allem bei temperamentvollen Beschleunigungsmanövern, aber auch bei dynamischer Kurvenfahrt Traktionsverluste bereits im Ansatz unterbindet, muss die Fahrstabilitätsregelung deutlich seltener mit einem selektiven Abbremsen einzelner Räder eingreifen.

Die aktornahe Radschlupfbegrenzung ist ebenso wie die Performance Control, das Allradsystem M xDrive und das Aktive M Differenzial und die Regelsysteme der Lenkung mit dem zentralen Querdynamikmanagement vernetzt. Dadurch wird sichergestellt, dass alle Funktionen so aufeinander abgestimmt agieren, dass in jeder Situation ein stimmiges und M typisches Fahrerlebnis entsteht.

Mit einer Taste auf der Mittelkonsole kann der Fahrer auch im neuen BMW M5 den M Dynamic Mode aktivieren. Dieser Modus lässt größeren Radschlupf zu, indem die Stabilisierungsmaßnahmen des DSC erst später eingeleitet werden. Er ermöglicht dadurch ein besonders sportliches Fahrerlebnis einschließlich kontrollierter Drifts bei dynamischer Kurvenfahrt. Ebenfalls per Tastendruck lässt sich der Modus DSC off auswählen.

Fahrerassistenzsysteme mit individuell regelbarem Funktionsumfang.

Serienmäßig beziehungsweise optional steht im neuen BMW M5 eine gegenüber dem Vorgängermodell nochmals erweiterte Auswahl an Fahrerassistenzsystemen zur Verfügung. Mit gezielten Bremseingriffen sowie durch Lenkunterstützung sorgen sie in unterschiedlichen Situationen des Alltagsverkehrs sowie auf Langstrecken für eine Entlastung des Fahrers. Auch ihre Funktionalität wird durch das integrierte Bremssystem und das vernetzte Querdynamikmanagement weiter optimiert.

Zu den serienmäßigen Systemen, die zur Steigerung von Komfort und Sicherheit beitragen, gehören die Frontkollisionswarnung mit Bremseingriff, die Spurverlassenswarnung mit aktiver Rückführung, die Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion sowie die Speed Limit Info mit Überholverbotsanzeige und Vorausschau. Auch der Driving Assistant einschließlich Spurwechselwarnung mit aktiver Fahrbahnrückführung, Heckkollisions- und Querverkehrswarnung, manuellem Speed Limit Assist und Ausstiegswarnung gehört im neuen BMW M5 zur Serienausstattung. Highlight im Angebot der Sonderausstattungen ist der Driving Assistant Professional, der unter anderem den Lenk- und Spurführungsassistenten, den Spurwechselassistenten, die Geschwindigkeits- und Abstandsregelung mit Stop & Go-Funktion und den automatischen Speed Limit Assist beinhaltet.

Der Funktionsumfang der Fahrerassistenzsysteme lässt sich über die M Mode Taste auf der Mittelkonsole individuell konfigurieren. In der Einstellung Sport werden mit Ausnahme der Frontkollisionswarnung und der Ausweichhilfe sämtliche Eingriffe in die Verzögerungs- und Lenksysteme außer Kraft gesetzt. Stattdessen werden ausschließlich Warnhinweise beispielsweise bei Tempolimits oder Überholverboten übermittelt. In Verbindung mit der Option M Drive Professional steht auch der für den Einsatz auf der Rennstrecke konzipierte Modus Track zur Auswahl, in dem sämtliche Komfort- und Sicherheitsfunktionen der Fahrerassistenzsysteme vollumfänglich deaktiviert sind.

Umfangreiche Unterstützung erhält der Fahrer des neuen BMW M5 auch beim Parken und Rangieren. Der serienmäßige Parking Assistant übernimmt beim Ein- und Ausparken sämtliche Beschleunigungs-, Verzögerungs-, Lenk- und Gangwechselaufgaben. Außerdem beinhaltet er die Park Distance Control Active PDC, die Rückfahrkamera, den Rückfahrassistenten und den Anhängerassistenten. Für einen perfekten Überblick in unterschiedlichen Situationen sorgen die im optionalen Parking Assistant Plus enthaltenen Funktionen Panorama View,

Surround View und 3D View. Mit dem ebenfalls optionalen Parking Assistant Professional lassen sich automatisierte Park- und Rangiermanöver mit einer Länge von bis zu 200 Meter auch außerhalb des Fahrzeugs per Smartphone steuern.

Exterieurdesign.

Ausdrucksstark, eigenständig und puristisch wie nie zuvor.



Mit seinem M HYBRID Antrieb und seinen im Wettbewerbsumfeld einzigartigen Performance-Eigenschaften bietet der neue BMW M5 ein außergewöhnlich emotionsstarkes Fahrerlebnis. Gleichzeitig verkörpert er die für ein authentisches M Feeling charakteristische Kombination aus Dynamik und Exklusivität auf höchstem Niveau. Diesen Status inszeniert der neue BMW M5 mit einer Neuinterpretation des M typischen Designs für Hochleistungs-Automobile.

Weit ausgestellte Radhäuser und Seitenschweller, die skulptural geformte Frontschürze und eine modellspezifische Flächengestaltung im Bereich der C-Säule verhelfen ihm zu einem athletischen Auftritt, mit dem er sich deutlicher denn je von der BMW 5er Limousine abhebt. Zugleich sorgt ein ungewöhnlich hoher Anteil an in Wagenfarbe lackierten Flächen für ein puristisches Erscheinungsbild mit stilvollen Hinweisen auf die überlegene Dynamik der neuen High-Performance-Limousine.

Fahrzeugfront: Klarer Ausdruck von Präsenz und Performance.

Die Frontansicht des neuen BMW M5 wird geprägt von einer modernen Interpretation der markentypischen Merkmale Doppelscheinwerfer und BMW Niere. Die serienmäßigen Adaptiven LED-Scheinwerfer zeigen das markentypische Vier-Augen-Gesicht in einer modernen, reduzierten Ausprägung. Zu ihrem Funktionsumfang gehören das Abbiegelicht sowie das Matrix-Fernlicht einschließlich des blendfreien Fernlichtassistenten BMW Selective Beam. In ihrer serienmäßigen Ausführung als M Leuchten Shadow Line verfügen die Scheinwerfer über schwarze Zierblenden im Inneren ihrer Gehäuse. Darüber hinaus sorgen blaue Designelemente unterhalb der LED-Einheiten für eine effektvolle Inszenierung der Lichtquellen.

Einen weiteren Beitrag zur beeindruckenden Präsenz in der Frontansicht leistet die neugestaltete BMW M Niere, die in hochglänzendem Schwarz ausgeführt und nahezu vollständig geschlossen ist. Im Inneren verfügt sie über eine einzelne M typische Doppel-Lamelle mit aufgebrachttem M5 Emblem. Außerdem sind in ihrem Zentrum die Sensoren der Fahrerassistenzsysteme integriert. Im unteren Bereich gewährleisten zwei kleine, matt abgesetzte Luftöffnungen eine optimale

Temperaturregulierung, indem sie den Fahrtwind gezielt kanalisieren und an den Kühler leiten. Der puristische Gestaltungsansatz ermöglicht eine neuartige Ästhetik, die mit der schwarzen Einfassung und der Konturbeleuchtung BMW Iconic Glow bereits serienmäßig charakterstark in Szene gesetzt wird.

Nahezu unmittelbar unterhalb der BMW M Niere schließt der zentrale untere Lufteinlass an. Die in hochglänzendem Schwarz gehaltene Öffnung in der Frontschürze sorgt für eine besonders großzügige Kühlluftzufuhr. Sie wird von einem Mittelsteg getrennt, der ein neues vom Motorsport inspiriertes Designelement in die M spezifische Frontgestaltung einführt. Die in Wagenfarbe lackierten seitlichen Lufteinlässe betonen mit ihren Dreieckskonturen den breiten Stand des neuen BMW M5. Weit ausgestellte Radhäuser sowie die skulptural gestalteten Flächen im Umfeld von BMW M Niere, Scheinwerfern und Lufteinlässen verhelfen ihm zu einem expressiven Auftritt.

Dynamische Silhouette mit kraftvollen Proportionen und M spezifischen Designmerkmalen.

Dank M spezifischer Designmerkmale ist der neue BMW M5 auch im Seitenprofil auf den ersten Blick als High-Performance-Sportwagen erkennbar. Er verfügt über eine sportlich-elegante Silhouette, die mithilfe einer modellspezifischen Flächengestaltung zusätzlich an Dynamik gewinnt. Der Seitenrahmen der Karosserie einschließlich der vorderen und der hinteren Radhäuser wurde für das High-Performance-Modell vollständig neu gestaltet. Im Bereich der Vorderräder legt die Fahrzeugbreite dadurch um 75 Millimeter, im Heckbereich um 48 Millimeter gegenüber der neuen BMW 5er Limousine zu. Daher sind keine zusätzlichen Flaps zur Abdeckung der breiten Reifen erforderlich. Der tief liegende Fahrzeugkörper und die nahezu bis auf die Fahrbahn reichenden Front- und Heckschürzen unterstreichen die kraftvollen Proportionen der High-Performance-Limousine zusätzlich.

Auch die Linienführung betont die athletische Flächengestaltung für die Radhäuser. Eine modifizierte Charakterlinie oberhalb der bündig integrierten Türgriffe verleiht der Seitenansicht zusätzliche Agilität, indem sie früher ausläuft als bei der BMW 5er Limousine und so die kraftvolle Fläche über dem Hinterrad betont. Ein präsenter, in Wagenfarbe lackierter Schweller schließt den Fahrzeugkörper kraftvoll zur Fahrbahn hin ab, wobei eine zusätzliche Lichtkante den schlanken und athletischen Gesamteindruck verstärkt. Die sowohl aerodynamisch als auch aeroakustisch optimierten M Außenspiegelkappen sind optional in einer Carbon-Ausführung erhältlich.

Das optionale M Carbon-Dach senkt den Fahrzeugschwerpunkt und lässt die Silhouette des neuen BMW M5 nochmals flacher wirken. Auch das geprägte M5 Logo im hinteren Bereich der serienmäßig als M Hochglanz Shadow Line ausgeführten Seitenfenstereinfassung setzt einen individuellen Akzent. Die matt abgesetzte Vertiefung hebt sich deutlich von der Oberfläche des Hofmeisterknicks ab.

Kraftvolles, breites Heck mit monolithischer Flächengestaltung.

Die weit ausgestellten hinteren Radhäuser bestimmen auch den Charakter der Heckansicht. Sie betonen die Breite und die kraftvolle Statur des neuen BMW M5. Weit außen angeordnete vertikale Reflektoren verstärken diesen Eindruck. Ähnlich wie an der Fahrzeugfront sorgen großzügig gestaltete Flächen auch am Heck für ein monolithisches Erscheinungsbild.

Für eine optimale Umströmung der Karosserie sorgen ein M Heckspoiler und ein zweiteiliger Diffusor. Außerdem sind die M typischen, in Schwarzchrom gehaltenen Doppelendrohre der Abgasanlage in die Heckschürze integriert. Der Diffusor weist in seinem Zentrum eine vertikale Teilung auf. Dieses aus dem Rennsport adaptierte Designmerkmal zitiert den Mittelsteg der Frontschürze.

Ausdrucksstarke Karosseriefarben, zum Marktstart auch BMW Individual Sonderlackierungen erhältlich.

Für die Außenlackierung des neuen BMW M5 stehen zehn Farben zur Auswahl. Dazu gehören die M exklusiven Varianten Isle of Man Green metallic und Marina Blue Bay metallic sowie die BMW Individual Lackierungen Storm Bay metallic und Frozen Deep Grey metallic. Außerdem werden unmittelbar zur Markteinführung der neuen High-Performance-Limousine BMW Individual Sonderlackierungen angeboten. Die Auswahl dieser besonders exklusiven Karosseriefarben umfasst bis zu 150 Varianten.

Interieurdesign und Ausstattung. Progressive Sportlichkeit in einem exklusiven Ambiente.



Der vielschichtige Charakter des neuen BMW M5 zwischen rennsport-orientierter Dynamik, lokal emissionsfreiem Cruising und souveräner Langstreckentauglichkeit spiegelt sich auch in der Gestaltung seines Innenraums wider. Dort treffen die auf ein konzentriertes Performance-Erlebnis ausgelegte Cockpitgestaltung und das M spezifische Bedienkonzept zur Individualisierung des Fahrzeug-Setups auf ein exklusives Premium-Ambiente mit modernen Gestaltungselementen, hochwertigen Materialien und luxuriösen Ausstattungsmerkmalen.

Ein neugestaltetes M Lederlenkrad, die serienmäßigen M Multifunktionssitze und das BMW Curved Display vermitteln progressive Sportlichkeit. Die ergonomisch optimale Anordnung und Gestaltung aller Bedienelemente unterstützt die Fokussierung auf die Fahraufgabe ebenso wie der anthrazitfarbene Dachhimmel, die M Pedalerie und die M Fahrerfußstütze.

Eine M spezifische Interieurbeleuchtung einschließlich Ambiente Licht und BMW Interaction Bar sorgt für eine exklusive Atmosphäre auf allen fünf Sitzplätzen. Zu den weiteren Highlights der Serienausstattung, die auch das Wohlbefinden beim Reisen mit dem neuen BMW M5 steigern, gehören eine BMW Individual Lederausstattung Merino mit erweiterten Umfängen, das Panorama-Glasdach und das Bowers & Wilkins Surround Sound System.

Neues M Lederlenkrad, Mittelkonsole mit M spezifischem Bedienfeld.

Ein neugestaltetes M Lederlenkrad im Drei-Speichen-Design mit unten abgeflachtem Kranz, Ziernähten in den Farben der BMW M GmbH und roter Mittenmarkierung in der Zwölf-Uhr-Position intensiviert das Rennsport-Feeling im Cockpit des neuen BMW M5. In der neuen Ausführung des Lenkrads weisen die horizontalen Speichen schmale Durchbrüche und außerdem besonders hochwertig gestaltete Multifunktionsschalter auf. Als Sonderausstattung wird eine Lenkradheizung angeboten.

Die M Tasten zum Abruf individuell konfigurierter Fahrzeug-Setups sind trapezförmig gestaltet und damit auf die Konturen der M spezifischen Anzeigen abgestimmt. Sie sind im Farbton M Rot metallic ausgeführt

und mit einer Suchbeleuchtung ausgestattet. In einem neuen Design präsentieren sich auch die Schaltwippen am Lenkrad. Ihre Oberflächen sind in hochglänzendem Schwarz gehalten, während die Plus- und Minus-Symbole als Durchbruch mit roter Konturlinie ausgeführt sind. Für eine besonders griffige Haptik sind die Betätigungsflächen mit einer roten Gummierung versehen. In Verbindung mit der Option M Drive Professional trägt die linke Schaltwippe die Aufschrift BOOST.

Das Bedienfeld auf der Mittelkonsole fasst unter anderem die rote Start-Stop-Taste, den neugestalteten Gangwahlschalter, den BMW Controller, die Audio-Bedienwalze und die M spezifischen Tasten für die Setup-Einstellungen ein. Der BMW Controller trägt ein M Logo im Outline-Design. Zudem hebt er sich ebenso wie der in hochglänzendem Schwarz gehaltene Gangwahlschalter und das Bedienelement für die Audioanlage durch die Akzentfarbe Dunkelsilber vom Hintergrund des Bedienfelds ab. Die Gangwahlanzeige ist in einer M typischen Typographie ausgeführt.

Individuelle Fahrzeugkonfiguration mit der Setup Taste.

In der für High-Performance-Automobile der BMW M GmbH typischen Ausprägung bietet das Bedienfeld außerdem spezifische Tasten zur Auswahl der Einstellungen für die Fahrstabilitätsregelung DSC, den Betriebsmodus des M HYBRID Antriebs, den M Mode der Anzeigen und Fahrerassistenzsysteme sowie für das Gesamt-Setup des neuen BMW M5. Der Druck auf die Setup Taste aktiviert das übersichtlich auf dem Control Display dargestellte M Setup Menü. Dort können mittels Touch-Funktion die gewünschten Einstellungen für Antrieb, Getriebe, Fahrwerk, Lenkung, Bremssystem und M xDrive sowie für die Intensität der Rekuperation vorgenommen werden.

Für das Antriebssystem, die Drivelogic des 8-Gang M Steptronic Getriebes, das Stoßdämpfer-Kennfeld, den Allradantrieb und die Rückgewinnung von Energie in Schub- und Bremsphasen stehen jeweils drei Modi zur Auswahl. Damit und mit den jeweils zwei verfügbaren Kennlinien für die Lenkung und das Pedalgefühl der Bremsanlage lässt sich eine Fahrzeugcharakteristik erstellen, die sich an den persönlichen Vorlieben hinsichtlich einer sportlichen Performance beziehungsweise eines ausgewogenen Komforts orientiert.

Zwei individuell konfigurierte Setup-Varianten können gemeinsam mit den bevorzugten Einstellungen für den Betriebsmodus des M HYBRID Systems, den Antriebssound und die Fahrstabilitätsregelung dauerhaft

abgespeichert werden. Das jeweilige Gesamtfahrzeug-Setup ist dann per Druck auf eine der beiden M Tasten am Lenkrad jederzeit abrufbar.

M Multifunktionssitze in neuer Ausstattungsvariante Metallic-Leder Merino optimieren Rennsport-Feeling und Langstreckenkomfort.

Sowohl vorn als auch im Fond genießen die Insassen einen im Vergleich zum Vorgängermodell spürbar optimierten Sitzkomfort. Die im neuen BMW M5 serienmäßigen M Multifunktionssitze für Fahrer und Beifahrer bieten vielfältige elektrisch betriebene Einstellmöglichkeiten und eine Memory-Funktion. Per Tastendruck lassen sich Längsposition, Höhe und Neigung der Sitze, die Länge ihrer Oberschenkelauflagen, Breite und Neigung der Rückenlehnen, die Lordosenstützen sowie die Höhe der Kopfstützen justieren. Die integrierten Kopfstützen mit beleuchtetem Modellschriftzug fahren während des Aussteigevorgangs in ihre tiefste Position zurück. Optional sind eine aktive Sitzbelüftung für Fahrer und Beifahrer sowie eine Sitzheizung für die äußeren Fondplätze erhältlich.

Für eine individuelle Farbgestaltung im Innenraum des neuen BMW M5 stehen vier Varianten der BMW Lederausstattung Merino mit erweiterten Umfängen zur Verfügung. Serienmäßig sind die Interieur- und Sitzoberflächen in Schwarz gehalten. Optional stehen drei Bicolor Ausführungen zur Auswahl, bei denen die Kopfstützen und Schulterbereiche der Sitze sowie die oberen Abschnitte der Türverkleidungen in Anthrazit Perlglanz und die weiteren Oberflächen in den Farben Silverstone, Rot oder Kyalami gehalten sind. Die dunklere Farbgebung im oberen Bereich des Interieurs unterstützt die Fokussierung auf die Fahraufgabe, während die helleren Akzente für eine hochwertige und einladende Grundstimmung sorgen.

Für die in Anthrazit Perlglanz gehaltenen Oberflächen wird erstmals das speziell für den neuen BMW M5 entwickelte BMW Individual Metallic-Leder Merino eingesetzt. Es setzt die Kopf- und die Schulterpartien der M Multifunktionssitze besonders markant in Szene und verleiht dem Interieur durch Oberflächen, die je nach Lichteinfall modulieren, eine exklusive und zugleich technische Note. Darüber hinaus wird von Frühjahr 2025 an als weitere Option eine BMW Individual erweiterte Lederausstattung Merino in den Bicolor-Varianten Schwarz/Dunkelviolett sowie Taupe Grau/Deep Lagoon Perlglanz erhältlich sein. Bei diesen Ausstattungsvarianten werden die farblich abgesetzten Kopf- und Schulterbereiche durch eine exklusive Oberflächenbehandlung noch stärker hervorgehoben. Ermöglicht wird dies mit dem von BMW als weltweit erstem Automobilhersteller eingesetzten Veredelungsverfahren High Definition Design (HDD). Es erzeugt eine einzigartige

dreidimensionale Ornamentik im Leder mit besonders klaren Konturen und nahtlosen Übergängen zwischen hohen und tiefen Bereichen. In der Kombination mit dem Glanzeffekt des auch bei diesen Varianten eingesetzten Metallic-Leders Merino kommt die mittels HDD erzeugte Struktur intensiv zur Geltung.

Modellspezifische Interieurbeleuchtung, BMW Interaction Bar und serienmäßiges Ambiente Licht.

Das modellspezifische Innenlicht umfasst neben der Beleuchtung der Smartphone-Ablage, der Mittelarmlehne und der Griffschalen in den Türverkleidungen auch eine modellspezifische Welcome-Inszenierung mit Lichtsignalen in den Farben der BMW M GmbH. Zum exklusiven Ambiente trägt außerdem die BMW Interaction Bar im Bereich der Instrumententafel und der vorderen Türverkleidungen bei. Als in die Instrumententafel integrierte Licht- und Funktionsleiste in kristalliner Glas-Optik verfügt sie über Bedienflächen für die Lüftungseinstellungen, die Heckscheibenheizung und das Warnblinklicht.

Das ebenfalls serienmäßige Ambiente Licht sorgt für eine stimmungsvolle Beleuchtung für die Fußräume, die Kartentaschen, die Cupholder, die Interieurleisten, die in die Türverkleidungen integrierten Mitteltöner der Audioanlage und die Rückseiten der vorderen Sitze. Die Farbgebung der Lichtinszenierung variiert in Abhängigkeit vom gewählten M Mode Road oder Sport beziehungsweise der individuell gewählten Farbe. Im optionalen Modus Track wird die Beleuchtung vollständig deaktiviert.

Serienmäßig verfügt der neue BMW M5 über Interieurleisten in der Ausführung Aluminium Rhombic Dunkelsilber. Optional stehen die Varianten M Carbon Fibre mit Silberfäden hochglänzend sowie BMW Individual Edelholz Eiche dunkel hochglänzend zur Auswahl. Alle Interieurleisten werden mit dem M Akzent in Dunkelsilber kombiniert.

Luxuriöse Serienausstattung einschließlich Bowers & Wilkins Surround Sound System und Panorama-Glasdach.

Der exklusive Status des neuen BMW M5 wird mit einer Vielzahl von luxuriösen Ausstattungsmerkmalen unterstrichen, die serienmäßig für Komfort und Fahrfreude sorgen. Zu den Highlights in dieser Kategorie zählt das Bowers & Wilkins Surround Sound System mit 18 Lautsprechern und einer Verstärkerleistung von 655 Watt. Ein digitaler Sieben-Kanal-Verstärker erzeugt ein faszinierend klares Klangbild auf allen Sitzplätzen. Beleuchtete Metallblenden für die Lautsprecher in den Türen unterstreichen den exklusiven Charakter des Soundsystems.

Die Serienausstattung des neuen BMW M5 beinhaltet außerdem eine Alarmanlage, eine Standklimatisierung und eine Ablage zum kabellosen Aufladen geeigneter Smartphones. Außerdem umfasst sie ein Panorama-Glasdach, das als karosseriefestes Modul ausgeführt ist. Es reicht ohne Unterbrechung von kurz hinter der Windschutz- bis fast an die Heckscheibe und sorgt für eine lichtdurchflutete Atmosphäre im Innenraum. Seine Durchsichtsfläche ist mit einer Länge von 841 Millimetern und einer Breite von 818 Millimetern um fast 90 Prozent größer als beim Schiebe-Hebedach des Vorgängermodells. Ein in der Farbe des Dachhimmels gehaltenes Rollo ermöglicht die Abschattung des Interieurs.

Alternativ dazu ist optional ein M Carbon-Dach erhältlich, das eine Gewichtsreduzierung um mehr als 30 Kilogramm im Vergleich zum Panorama-Glasdach bewirkt. Es ist Bestandteil des M Carbon Exterieur Pakets, das außerdem Außenspiegelkappen und einen Heckspoiler aus dem leichten Hightech-Material beinhaltet.

Darüber hinaus werden bereits zur Markteinführung des neuen BMW M5 modellspezifische BMW M Performance Parts angeboten. Die Auswahl umfasst unter anderem M Performance Leichtmetall-Schmiederäder und weitere Exterieurkomponenten aus carbonfaserverstärktem Kunststoff.

Moderne Funktionalität für Alltag und Reise.

Die überragenden Performance-Eigenschaften des neuen BMW M5 werden mit einer Vielzahl weiterer Ausstattungsmerkmale kombiniert, die den Komfort und die Funktionalität im Alltag und auf Reisen optimieren. Für das öffentliche Laden der Hochvoltbatterie ist serienmäßig das Ladekabel Professional (Mode 3) an Bord. Die ebenfalls serienmäßige 4-Zonen-Klimaautomatik ermöglicht eine separate Steuerung der Temperatur und der Belüftung für die Fahrer- und Beifahrerseite sowie für den linken und rechten Bereich des Fonds. Optional sind das Travel & Comfort System, eine Sonnenschutzverglasung sowie Sonnenschutzrollos für den Fond erhältlich. Auf den europäischen Automobilmärkten sind i-Size-Kindersitzbefestigungen in die äußeren Plätze des Fonds integriert.

Die hintere Sitzlehne kann serienmäßig im Verhältnis 40:20:40 geteilt und umgeklappt werden, um größere Gepäckstücke, Skitaschen, Golfbags oder lange Sportgeräte vom Kofferraum aus bis in den Fond durchzuladen. Bei Ausnutzung aller Sitzplätze steht im Gepäckraum des neuen BMW M5 ein Stauvolumen von 466 Liter zur Verfügung.

Eine automatische Heckklappenbetätigung gehört ebenso zur Serienausstattung wie der Komfortzugang. Damit ist auch das berührungslose Öffnen und Schließen der Gepäckraumklappe möglich. Als Sonderausstattung wird eine elektrisch aus- und einschwenkende Anhängervorrichtung angeboten. Die maximale zulässige Anhängelast des neuen BMW M5 beträgt 2 000 Kilogramm.

Anzeige- und Bediensystem, Connectivity. Neues BMW iDrive und innovative digitale Services mit dem BMW Operating System 8.5.



Das BMW Curved Display im Cockpit des neuen BMW M5 bietet nicht nur ideale Möglichkeiten, per Touch-Funktion auf dem Control Display schnell und intuitiv die gewünschten Einstellungen im M Setup Menü vorzunehmen. Es dient auch als Bühne für die weiterentwickelte Ausführung des BMW iDrive. Das neue Anzeige- und Bediensystem basiert auf dem BMW Operating System 8.5, bietet auch für die Darstellung aller weiteren Fahrzeugfunktionen wie Navigation, Kommunikation und Klimatisierung M spezifisch gestaltete Anzeigen und ermöglicht die Nutzung einer deutlich erweiterten Auswahl an innovativen digitalen Services.

Die jüngste Generation des BMW iDrive ist konsequent auf eine Bedienung mittels Touch-Display und natürlicher Sprache ausgelegt. Neben dem Control Display mit Touch-Funktion und dem BMW Intelligent Personal Assistant umfasst es außerdem die Multifunktionstasten am Lenkrad und den BMW Controller auf der Mittelkonsole sowie das BMW Head-Up Display, das fahrrelevante Informationen in einer ebenfalls M spezifischen Grafikdarstellung direkt im Sichtfeld des Fahrers auf die Windschutzscheibe projiziert.

Mit der neuen Generation des BMW iDrive gewinnt auch der BMW Intelligent Personal Assistant an zusätzlichen Fähigkeiten. Mit natürlich gesprochenen Anweisungen lassen sich im neuen BMW M5 unter anderem die Sitzposition justieren, der Parkassistent starten oder die BMW IconicSounds Electric aktivieren.

M spezifische Anzeigehalte und Grafikdarstellungen auf dem BMW Curved Display.

Im Cockpit des neuen BMW M5 beeindruckt das BMW Curved Display mit modernen Grafiken, dynamischen Lichteffekten und ausdrucksstarken Farbwelten. Der volldigitale Anzeigenverbund setzt sich aus einem 12,3 Zoll großen Information Display und einem Control Display mit einer Bildschirmdiagonale von 14,9 Zoll zusammen.

Die M spezifische Darstellung der fahrrelevanten Inhalte auf dem Information Display unterstützt das konzentrierte und performance-orientierte Fahrerlebnis. Dazu werden im linken Bereich unter anderem

die Fahrgeschwindigkeit als Zahlenwert und als digitale Skala, der Kraftstoffvorrat und der Status der Fahrerassistenzsysteme dargestellt. Der rechte Abschnitt zeigt die Motordrehzahl, die aktuelle Fahrstufe und die Drivelogic Einstellung des Getriebes sowie den Ladezustand der Hochvoltbatterie und das per M Taste auf dem Lenkrad gewählte Setup. Die M typischen Shift Lights werden im oberen Bereich des Information Displays eingeblendet. Eine Anzeigenleiste am unteren Rand informiert unter anderem über den Status der Fahrstabilitätssysteme, des M xDrive und der Traktionskontrolle.

Auf dem Homescreen des Control Displays bietet der volldigitale Anzeigenverbund eine klare Übersicht über die auswählbaren Menüpunkte in Form von Widgets. Diese lassen sich nach individuellen Vorlieben anordnen. Im neuen BMW M5 stehen auch spezifische Widgets mit Informationen über das aktuell gewählte Fahrzeug-Setup sowie über Reifendruck und -temperatur zur Auswahl. Um aus einem der Untermenüs zum Einstiegsbildschirm zurückzukehren, genügt ein Fingertipp auf das Home Symbol am unteren Rand des Control Displays. Dort finden sich unter anderem auch die Symbole für den Direkteinstieg in das Klima-, das Audio- und das Kommunikationsmenü sowie in das All Apps Menü.

BMW Head-Up Display mit M spezifischen Anzeigen und Navigationssystem BMW Maps serienmäßig.

Im neuen BMW M5 gehört das BMW Head-Up Display zum Ausstattungsumfang des serienmäßigen BMW Live Cockpit Professional. Es projiziert fahrrelevante Informationen in einem ebenfalls M spezifischen Stil auf die Windschutzscheibe – darunter ein mehrfarbiges Drehzahlband, die Shift Lights und die M View Ansicht.

Auch das cloudbasierte Navigationssystem BMW Maps ist Teil der Serienausstattung. Es bietet eine extrem schnelle und dynamische Routenberechnung, die auf der Basis von präzisen, in kurzen Intervallen gelieferten Echtzeit-Verkehrsdaten erfolgt. BMW Maps ermöglicht auch eine ladeoptimierte Routenplanung auf Langstreckenfahrten. Für die unterwegs angesteuerten Ladestationen werden auf Wunsch detaillierte Informationen beispielsweise über die Verfügbarkeit, die Kosten und die Infrastruktur in ihrem Umfeld bereitgestellt.

Die Kartenansicht des Navigationssystems kann serienmäßig um die Funktion Augmented View ergänzt werden. Dazu wird wahlweise auf dem Control Display oder der Instrumentenkombination ein Live-

Videostream aus der Sicht des Fahrers dargestellt und mit kontextrelevanten Zusatzinformationen angereichert.

Video-Streaming und AirConsole Games auf dem Control Display.

Das BMW Operating System 8.5 bietet ein breites Angebot digitaler Inhalte für Information und Unterhaltung, schnellere Updatezyklen für Funktionen sowie optimierte Zugriffsmöglichkeiten auf viele spezifische Online-Dienste. Im neuen BMW M5 können Fahrer und Mitreisende Video-Streaming-Angebote nutzen, um im stehenden Fahrzeug vielfältige Entertainmentprogramme auf dem Control Display zu genießen. Neben YouTube steht dafür die Video-App (DTS AutoStage Video Service powered by TiVo™) mit einer kontinuierlich wachsenden Anzahl von Inhalten wie News, Live- und On-Demand-Streaming zur Verfügung.

Eine weitere Möglichkeit, Wartezeiten im Fahrzeug, beispielsweise beim Laden oder Tanken, zu überbrücken, bietet die im Automobilbereich einzigartige Form des In-Car-Gaming mit der Spiele-Plattform AirConsole*. Fahrer und Passagiere können bei stehendem Fahrzeug wahlweise allein oder im Multiplayer-Modus sogenannte Casual Games spielen. Dafür benötigen sie nur ihr Smartphone, welches als Controller fungiert, und schon startet das Spieleerlebnis auf dem BMW Curved Display. Zum kontinuierlich wachsenden Portfolio der spielbaren Titel zählen unter anderem Renn-, Sport- und Quizspiele.

Optimale Vernetzung: Personal eSIM, BMW ID, My BMW App, Mobilfunkstandard 5G und Remote Software Upgrades.

Die Serienausstattung des neuen BMW M5 umfasst auch eine optimierte Smartphone-Integration über Apple CarPlay® und Android Auto™. Mit der Personal eSIM kann der Kunde die Kommunikations- und Vernetzungsfunktionen seines Mobilfunkvertrages besonders komfortabel im Fahrzeug nutzen. Der neue BMW M5 wird quasi zu einem weiteren digitalen und vernetzten Endgerät im Ökosystem des Kunden. Die Personal eSIM ist nicht allein an das Fahrzeug gekoppelt, sondern an die BMW ID des Nutzers.

Die Personalisierung des Nutzererlebnisses mittels BMW ID erfolgt im neuen BMW M5 besonders komfortabel. Es genügt die erstmalige Anmeldung im Fahrzeug mittels Smartphone und QR-Code Scan. Anschließend werden das persönliche Profil hinzugefügt und synchronisierbare Einstellungen geladen. Darüber hinaus wird das

*Länderverfügbarkeit von AirConsole für den BMW M5:
Österreich, Belgien, Bulgarien, Kanada, Kroatien, Zypern, Tschechien, Dänemark, Estland, Finnland, Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Südkorea, Malta, Niederlande, Norwegen, Lettland, Litauen, Luxemburg, Polen, Portugal, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Schweiz, USA

Fahrzeug ohne Zutun des Kunden der My BMW App in dem entsprechenden Profil hinzugefügt. In ausgewählten Ländern ermöglicht die BMW ID das automatische Zahlen von Parkgebühren vom Fahrzeug aus. Dazu werden die Kreditkarteninformationen des Kunden genutzt, die initial über die My BMW App hinterlegt werden können.

Die My BMW App bietet jederzeit Informationen zum Beispiel über den Fahrzeugzustand, die verfügbare Reichweite sowie über Service- und Wartungsbedürfnisse. Per Fernzugriff ermöglicht sie die Nutzung von Funktionen wie Fahrzeugortung, Ver- und Entriegeln der Türen oder mittels Remote View Aufnahmen der Fahrzeugumgebung und des Fahrzeuginnenraums. Auch die Steuerung von Ladevorgängen ist über die My BMW App möglich.

Ein für den Mobilfunkstandard 5G geeignetes Antennensystem gewährleistet einen optimalen Empfang für das Telefonieren während der Fahrt sowie für die Datenübertragung beim In-Car-Gaming, Video-Streaming und bei der Nutzung weiterer onlinebasierter Dienste. Über einen mobilen Hotspot können bis zu 10 Endgeräte mit dem Internet verbunden werden.

Mit der Funktion Remote Software Upgrades bleibt der neue BMW M5 auf dem aktuellen Software-Stand. Die Upgrades können kostenlose Qualitätsverbesserungen, Aktualisierungen oder sogar zusätzliche Funktionen beinhalten (Verfügbarkeit ist abhängig von Land, Modell, Ausstattung und Fahrzeugzustand). Im BMW ConnectedDrive Store können Kunden außerdem ausgewählte Funktionen über einen definierten Zeitraum kostenfrei testen und anschließend für eine jeweils spezifische Laufzeit buchen.

Die optimierte Vernetzung und innovative digitale Technologie bilden auch die Basis für den neuen Kundenservice Proactive Care. Im Mittelpunkt steht die Möglichkeit, Servicebedarf des Fahrzeugs auch mithilfe von künstlicher Intelligenz zu erkennen und dem Kunden proaktiv Lösungen anzubieten, die je nach Dringlichkeit über den passenden Kanal realisiert werden.

BMW Digital Key Plus, M spezifische Begrüßungsszenarien.

Über die My BMW App kann außerdem der BMW Digital Key Plus eingerichtet werden. Er ist für Apple iPhone und Apple Watch sowie geeignete Android Smartphones verfügbar. Der BMW Digital Key Plus bietet die Möglichkeit, den neuen BMW M5 über die sicherheitsoptimierte Ultra-Wideband-Funktechnologie (UWB) per

Smartphone beziehungsweise Smartwatch zu entriegeln und zu verschließen. Der konventionelle Autoschlüssel wird damit überflüssig. Das Smartphone muss nicht extra aus der Tasche genommen werden, da sich das Fahrzeug auf Wunsch bereits bei der Annäherung entriegelt.

Das im neuen BMW M5 serienmäßige Begrüßungsszenario besteht aus einer orchestrierten Aktivierung der Außen- und Innenleuchten. Komplettiert wird es durch den aus dem Fahrzeugschweller projizierten dynamischen Lichtteppich mit M spezifischen Grafikdarstellungen im Einstiegsbereich. Es beginnt, sobald sich der Fahrer dem Fahrzeug nähert und der Schlüssel oder ein Smartphone beziehungsweise eine Smartwatch mit BMW Digital Key Plus lokalisiert wird. Das M spezifische Welcome-Szenario im Innenraum umfasst eine Darstellung der markentypischen M Farben in der Form eines Lauflichts von der Fahrer- zur Beifahrerseite. Als Goodbye-Inszenierung dient ein schrittweises Abdimmen der Interieurbeleuchtung.