



30 let BMW M5.

K příležitosti oslav 30. výročí BMW M5 představuje BMW M zatím nejvýkonnější verzi tohoto vysoce výkonného sedanu.

K příležitosti oslav 30. výročí vzniku modelu BMW M5 – zakladatele segmentu vysoce výkonných manažerských sedanů – přichází BMW s exkluzivní edicí současné, již páté generace modelu M5 s vyšším výkonem. Edice BMW M5 „30 Jahre M5“ (30 let M5) vznikne v limitovaném počtu pouhých 300 kusů určených pro celý svět. S výkonem 331 kW/600 koní a točivým momentem 700 Nm je tato speciální edice (kombinovaná spotřeba paliva 9,9 l/100 km, kombinované emise CO₂ 231 g/km) nejen nejvýkonnějším sériovým modelem BMW M5, který vznikl pod taktovkou BMW M GmbH, ale také nejvýkonnějším vozem v historii celé značky. Edice „30 Jahre M5“ sprintuje z 0-100 km/h za bleskových 3,9 sekundy. Exkluzivní vzhled, doplněný prvky z programu BMW Individual, a komfortně navržené detaily činí z této unikátní edice ceněný sběratelský kousek.

Rozsáhlý paket technologií pro ještě vyšší výkon.

Pod kapotou BMW M5 „30 Jahre M5“ pracuje 4,4litrový motor V8 s technologiemi M TwinPower Turbo, jehož výkon 441 kW/600 k převyšuje standardní model M5 o 29 kW/40 k. Nárůstu výkonu bylo dosaženo pečlivě navrženými úpravami elektronické řídicí jednotky motoru a zvýšením plnicího tlaku. Základem modifikací je paket Competition, který byl navržen pro výrazné zlepšení jízdní charakteristiky standardního modelu M5, a který je nabízen jako součást výbavy na přání pro standardní modely BMW M5. V případě limitované edice „30 Jahre M5“ je součástí základní výbavy. Paket Competition zahrnuje přepracované nastavení podvozku s tužšími tlumiči a pružinami a o 10 milimetrů nižší světlou výšku. Kromě toho je Aktivní M diferenciál pro ještě lepší trakci vybaven vlastní řídicí jednotkou. Řízení má pro modely M specificky navržený posilovač Servotronic a strmější převod. Režim M Dynamic stabilizačního systému DSC je ještě více zaměřen na sportovní jízdu.



BMW M5 „30 Jahre M5“ upoutá pozornost a vryje se do paměti.

V souladu s oslavami výročí byl tento limitovaný model zušlechtěn v dílnách BMW Individual. Výsledkem je ještě působivější a dynamičtější vzhled. Velkou zásluhu na něm má okouzující stříbrná metalická barva BMW Individual Frozen Dark Silver. Tato třpytivě matná barva zdůrazňuje elegantně muskulaturní tvary BMW M5 obzvláště působivě. Ledvinky přední masky chladiče, žebrování na bocích za předními koly s plaketou „30 Jahre M5“, kliky dveří a dvojité koncovky výfuku jsou vyvedeny v černém chromu a dodávají vozu decentní, avšak vysoce efektní nádech. To stejné platí o dvoubarevných 20palcových kolech z lehkých slitin s nestejným rozměrem pneumatik pro přední a zadní nápravu (vpředu: 265/35 ZR 20, vzadu 295/30 ZR 20).

Exkluzivní interiér vyzařuje nenápadnou eleganci a silnou dynamiku.

Také interiér BMW M5 edice „30 Jahre M5“ se zaměřuje na oslavu 30. výročí tohoto modelu. Tak například řidič i spolujezdec jsou po otevření dveří vítáni nápisem „30 Jahre M5“ na prazích, zatímco plaketa s nápisem „30 Jahre M5“ a pořadovým číslem limitované edice v počtu 300 kusů je integrována do hliníkové ozdobné lišty umístěné před místem spolujezdce. Logo „30 Jahre M5“ je také vyšitě do všech čtyř hlavových opěrek sportovních sedadel.

Řidič i spolujezdec se v limitované edici „30 Jahre M5“ mohou usadit do multifunkčních M sedadel, jejichž široký rozsah elektrického nastavování nabízí nejvyšší standardy v oblasti ergonomie a pohodlí. Kombinace černé kůže a alcantary přináší mimořádné pohodlí a vytváří, stejně jako antracitově černé alcantarové obložení středové konzole a výplní dveří, nezaměnitelné prostředí. Také M sportovní volant je potažen antracitově černou alcantarou. Mezi další charakteristiky speciální edice „30 Jahre M5“ patří vysoce výkonný audio systém s celkovým počtem 16 reproduktorů. Zákazníci mohou volit mezi aparaturami Harman Kardon s výkonem 600 W a 1200wattovým systémem Bang & Olufsen.

Vizuálním ztvárněním, výbavou a výkonem je edice „30 Jahre M5“ více než pouhou stylovou variací zakladatele segmentu vysokovýkonných manažerských sedanů – ztělesňuje nový milník v jeho úspěšné třicetileté historii. Příběh, který začal v Mnichově u BMW Motorsport GmbH v roce 1984 i nadále zvedá tep všem automobilovým fanouškům po celém světě.

1984: Supersport BMW M1 pomáhá při zrodu ikony.

Když inženýři BMW Motorsport GmbH začali v roce 1984 pracovat na



vývoji BMW M5, jejichž mysl se vrátila zpět do minulosti, k pohonnému ústrojí supersportovního modelu BMW M1, který se vyráběl mezi roky 1978 a 1981. Právě 3,5litrový řadový šestiválec z modelu BMW M1 našel své uplatnění už v BMW M635 CSi, který byl poprvé představen na frankfurtském autosalonu v roce 1983. Díky dvojici vačkových hřídelů a šesti samostatným škrticím klapkám vzrostl výkon na 210 kW/286 k – o devět koní více než v BMW M1. Protože BMW řady 6 Coupé a sedany BMW řady 5 měly společnou platformu, mohli inženýři BMW Motorsport GmbH transplantovat výkonnou, 24ventilovou pohonnou jednotku do manažerského sedanu vyšší střední třídy. Jakmile se práce na BMW M5 rozjely, teorie se stala realitou.

S uvedením nového vozu v létě roku 1985 se zrodila zcela nová kategorie – segment vysokovýkonných manažerských sedanů. BMW M5 ihned zaujalo pozici nejvýkonnějšího modelu BMW řady 5, přičemž z trůnu tehdy sesadilo BMW M535i nabízené s výkony 160 kW/218 k a 141 kW/192 k (s přípravou pro katalyzátor) nebo 136 kW/185 k (s katalyzátorem). Je zajímavé, že vedle M535i, které se chlubilo spoilerem a ostatními aerodynamickými prvky, vypadal model BMW M5 docela nevýrazně. Od sériově vyráběných sourozenců tento model odlišovaly pouze kola s větším průměrem a širší pneumatiky, nepatrně snížená světlá výška a nenápadné označení na mřížce chladiče a víku zavazadlového prostoru.

Ovšem jakmile řidič otočil klíčkem v zapalování, BMW M5 odfouklo všechny pochybnosti silou hurikánu. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,5 s a maximální rychlost 245 km/h byly v té době téměř neuvěřitelné hodnoty. Ke zkrocení tak vysokého výkonu sloužil sportovní podvozek, zadní diferenciál se zvýšenou svorností a brzdy s většími kotouči na všech čtyřech kolech. K tomuto lahodnému koktejlu přispívaly také pneumatiky Michelin TRX s rozměrem 220/55 VR 390, jejichž konstrukce zabraňovala svléknutí pneumatiky z disku v případě ztráty tlaku. Technologii TRX lze považovat za předchůdce dnešních dojezdových pneumatik run-flat.

Než byla výroba na konci roku 1987 ukončena, vyjelo z mnichovských výrobních hal BMW Motorsport GmbH více než 2200 kusů první, ručně vyráběné generace BMW M5.

Druhá generace ve dvou výkonových variantách a také s karoserií Touring.

Druhá generace BMW M5, představená v srpnu 1988, plynule navázala na veleúspěšnou první kapitolu historie modelu M5. Nový model generoval z upraveného řadového šestiválcového motoru, jehož objem se zvýšil



o 80 cm³ (3535 cm³) výkon 232 kW/315 k a BMW M5 nyní disponovalo katalyzátorem výfukových plynů. Výsledkem bylo zrychlení z 0 na 100 km/h za 6,3 s a elektronicky omezená maximální rychlost 250 km/h.

V otázkách vzhledu BMW M5 i nadále pokračovalo ve spíše nenápadném duchu. Loga M5 vpředu a vzadu, koncovky výfuku s větším průměrem a světlá výška snížená o 20 mm byly tím, co upozorňovalo na fakt, že před vámi stojí výjimečné BMW řady 5. Kromě toho byla poprvé v historii BMW použita 17palcová kola jako standardní rozměr kol. V interiéru byly rozdíly mezi běžnou řadou 5 a BMW M5 viditelnější. Cestující vpředu hýčkala sportovní sedadla, cestující vzadu pak individuálně tvarovaná sedadla.

Na konci roku 1991, tedy v době, kdy BMW prodalo již 8079 kusů BMW M5, se druhá generace dočkala výrazné modernizace pohonné jednotky. Objem motoru vzrostl na 3,8 litru a výkon se zvětšil na 250 kW/340 k, díky tomu tento sportovní sedan prolomil hranici šesti sekund ve sprintu z 0 na 100 km/h, a to časem 5,9 sekundy. Elektronika opět vůz zastavila v rozletu při rychlosti 250 km/h. Dalším novým prvkem v arzenálu BMW M5 byl Adaptivní M podvozek s elektronicky řízenou tuhostí tlumičů EDC (Electronic Damper Control). Pro zákazníky toužící po ještě lepší ovladatelnosti a agilitě byl v nabídce paket Nürburgring, jehož součástí byly tlustší stabilizátory na zadní nápravě, širší zadní pneumatiky 255/40 na, sportovní posilovač řízení Servotronic a především přepínatelné sportovní nastavení tlumičů.

Zanedlouho následovala další lahůdka v podobě speciálního provedení BMW M5 Touring. V roce 1994 BMW přidalo v rámci neustálého procesu optimalizace další vítané inovace v podobě šestistupňové manuální převodovky a plovoucích brzdových kotoučů, což byly v první polovině 90. let revoluční prvky. Brzdové kotouče složené z několika dílů a s ložisky s minimalizovaným třením se mohly při zahřátí volně pnout a ani při intenzivním brzdění nedocházelo k tzv. „neházení“. Plovoucí brzdové kotouče měly také výhodu delší životnosti a nižší hmotnosti. V letech 1988 až 1995 vzniklo přibližně 12 000 kusů BMW M5, z toho pouze 900 kusů s karoserií Touring.

1998: Rozloučení s řadovým šestiválcem.

Třetí generace BMW M5 se vrátila po tříleté pauze na podzim roku 1998. Z motorového prostoru zmizel řadový šestiválec, který nahradil motor V8 o objemu 4,9 litru a výkonu 294 kW/400 k. S designovými prvky jako byly nápadně tvarované kryty zpětných zrcátek či dvojité koncovky výfuku v obou rozích vozu bylo na první pohled evidentní, že nová M5 čerpala



inspiraci ve voze BMW M Roadster, který vznikl o tři roky dříve, a který byl velmi úzce spjatý s modelem BMW M Coupé.

Kromě proměnného časování Double-VANOS a hydraulických vymezovačů vůle ventilů známých již z BMW M3, bylo BMW M5 vybaveno mazáním s pseudo suchou skříní. Tlakové čerpadlo a dvě sací čerpadla zajišťovaly optimální přísun oleje do motoru i ve chvíli, kdy motor dlouhodobě pracoval v maximálních otáčkách. Třetí generace byla také pro lepší trakci vybavena mechanickým diferenciálem s 25% svorností. Dynamické parametry (0-100 km/h za 5,3 sekundy a elektronicky omezená maximální rychlost na 250 km/h) představovaly zcela výjimečnou dynamiku. Síla motoru byla působivá – maximální točivý moment 500 Nm zaručoval, že BMW M5 potřebovalo na zrychlení z 80 na 120 km/h na čtvrtý převodový stupeň pouze 4,8 s. Krocení brutální síly motoru měly v popisu práce plovoucí brzdové kotouče. Svou premiéru si odbyly na přední nápravě předchozí generace, nicméně na té další už byly aplikovány také na zadní ose.

Na jaře roku 2003 automobilka evidovala přibližně 20 500 objednávek na osmiválcovou M5. Třetí generace vysoce výkonného sedanu tak nebyla pouze nejlépe prodávanou generací M5, ale také světu znovu připomněla, že stále vládne segmentu, který založila.

2005: Řvoucí vstříc novým dimenzím s vysokootáčkovým motorem V10.

Nová inkarnace BMW M5 měla vše, co potřebovala k napsání další kapitoly stále slavnější historie. Čtvrtá generace s desetiválcovým motorem pod kapotou stanovila nový milník mezi pohonnými jednotkami vysoce výkonných sedanů. S objemem 5 litrů, výkonem 507 koní a točivým momentem 520 Nm se BMW M5 stala nejvýkonnějším vozem celého výrobního programu značky BMW. Litrový výkon 100 k/l znamenal, že tento motor by se uplatnil také ve světě motorsportu. Obdiv, kterého se touto motoru dostalo po celém světě, byl zdůrazněn dvojnásobným celkovým vítězstvím v anketě Motor roku v letech 2005 a 2006. Poprvé v historii této ankety se stalo, že stejný motor získal opakovaně celkové prvenství. Svoji dominanci desetiválcový motor stvrdil vítězstvím v kategorii „nad 4 litry“ v letech 2007 a 2008.

Desetiválcový motor byl standardně spojen se sedmistupňovou sekvenční převodovkou SMG a společnými silami dokázaly vystřelit čtvrtou generaci BMW M5 z 0 na 100 km/h za pouhé 4,7 s. Ručička rychloměru se okolo mety 200 km/h prohnala za 15 sekund a po zásahu elektroniky se zastavila na rychlosti 250 km/h. Pro plný výkon motoru bylo potřeba



stisknout tlačítko Power na středovém panelu, protože po nastartování byla řídicí jednotka motoru nastavena na výkon 400 k. V roce 2007 se rodina M5 opět rozrostla o variantu kombi. Z hmotnostního nárůstu 100 kg si BMW M5 Touring nic nedělalo a dosahovalo stejných výkonnostních parametrů jako verze sedan, což také dokazuje čas potřebný ke zrychlení z 0 na 100 km/h za 4,8 s.

Do léta 2010 BMW prodalo 20 548 kusů, z nichž 1025 byla verze Touring. Desetiválcová M5 tak v počtu vyrobených kusů opět překonala svého předchůdce.

Pátá generace – návrat osmiválcového motoru.

Současná M5, představená v roce 2011, je opět v nabídce pouze jako sedan a znovu má pod kapotou osmiválcový motor, který díky technologiím M TwinPower Turbo generuje z objemu 4,4 l výkon 412 kW/560 k. Motor pracuje v tandemu se sedmistupňovou M dvoustupňovou převodovkou, Aktivním M diferenciálem na zadní nápravě a specificky navrženým podvozkem, který byl za pomoci zkušeností ze světa motoristického sportu speciálně vyladěn pro tento vysokovýkonný model.

Od poslední modernizace v létě 2013 mají zákazníci možnost přiořtit výkonnostní charakteristiku svého BMW M5 volbou na přání dodávaného balíčku Competition. Jeho součástí jsou nejrůznější modifikace podvozku a hnací soustavy, společně s nárůstem výkonu vysokootáčkového motoru V8 na 423 kW/575 k. Například čas potřebný ke sprintu z 0 na 100 km/h se zkrátí o 0,1 s na 4,3 s. Elektronicky omezenou rychlost 250 km/h balíčku Competition lze objednááním na přání dodávaného M Driver's balíčku zvýšit až na 305 km/h. Navíc od března 2013 si zákazníci mohou na přání objednat výkonnější a účinnější karbon-keramické brzdy.

Více informací o značkách BMW a MINI spolu s fotografiemi je k dispozici v českém jazyce na: www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/cz/startpage.htm nebo na mezinárodních stránkách <https://www.press.bmwgroup.com>.

Veronika Jakubcová

Corporate Communication Manager
BMW Group Česká republika



Technické údaje.

BMW M5 Sedan Special Edition "30 Jahre M5" (2014)		
Body		
No. of doors/seats		4/5
Length/width/height (EU unladen)	mm	4910/1891/1457
Wheelbase	mm	2964
APPROX. LTRTrack, front/rear	mm	1627/1582
Turning circle	m	12.6
Tank capacity	approx. ltr	80
Cooling system incl. heating	l	18.5
Engine oil	l	8.4
Weight, unladen, to DIN/EU	kg	1870/1260
Max. load to DIN	kg	540
Max. permissible weight	kg	2410
Max. trailer load, braked /unbraked	kg	2000/750
Max. roof load/towbar down- load	kg	100/90
Luggage comp. capacity	ltr	520
Air resistance	c _d x A	0.33 x 2.40
Engine		
Config./no. of cyls./valves		V8/4
Engine technology	M TwinPower Turbo technology with cross-bank exhaust manifold, Twin Scroll TwinTurbo technology, High Precision Direct Petrol Injection, VALVETRONIC and Double-VANOS	
Effective capacity	cm ³	4395
Stroke/bore	mm	88.3/89.0.0
Compression ratio	:1	10.0
Fuel grade		RON 98 (min. RON 95)
Output	kW/hp	441/600
at	rpm	6250
Torque	Nm	700
at	rpm	1500-6000
Electrical system		
Battery/installation	Ah/–	105/luggage comp
Alternator	A/W	210/2926
Driving dynamics and safety		
Suspension, front	Double track control arm with M-specific elastokinematics, small, negative steering roll radius, anti-dive	
Suspension, rear	Integral-V multi-arm axle with M-specific elastokinematics, spatial suspension with anti-squat and anti-dive	
Brakes, front	Six-piston fixed-calliper compound disc brakes (vented)	
Diameter	mm	400 x 36
Brakes, rear	Single-piston floating-calliper compound disc brakes (vented)	
Diameter	mm	396 x 24
Driving stability systems	Standard: DSC incl. ABS, ASC and MDM (M Dynamic Mode), CBC (Cornering Brake Control), DBC (Dynamic Brake Control), Dry Braking function, Start-Off Assistant, Dynamic Damper Control, Active M Differential, linked to ICM (Integrated Chassis Management)	
Safety equipment	Standard: airbags for driver and front passenger, side airbags for driver and front passenger, head airbags for front and rear seats, three-point inertia-reel seatbelts on all seats with integrated belt latch tensioner and belt force limiter at the front, crash-activated head restraints at the front, crash sensors, Tyre Defect Indicator	
Steering	Hydraulic rack-and-pinion steering with M-specific Servotronic function	
Steering ratio, overall	:1	18.0



BMW M5 Sedan Special Edition “30 Jahre M5” (2014)			
Tyres, front/rear		265/40 R19 102Y / 295/35 R19 104Y	
Rims, front/rear		9 J x 19 light-alloy / 10.0 J x 19 light-alloy	
Transmission			
Type of gearbox		Seven-speed M Double Clutch Transmission with Drivelogic	
Gear ratios		I	:1 4.806
		II	:1 2.593
		III	:1 1.701
		IV	:1 1.277
		V	:1 1.000
		VI	:1 0.844
		VII	:1 0.671
		R	:1 4.172
Final drive		:1	3.150
Performance			
Power-to-weight ratio		kg/kW	4.2
Output per litre		kW/ltr	100.3
Acceleration 0–100 km/h		s	3.9
Acceleration 0–1000 m		s	21.5
Top speed		km/h	250 / 305 (with optional M Driver's Package)
Fuel consumption EU			
With standard tyres:		ltr/100 km	13.9
Urban		ltr/100 km	7.6
Extra-urban		ltr/100 km	9.9
Combined		g/km	231
CO ₂			EU6



BMW M5 Sedan (1985)		
Body		
No. of doors/seats		4/5
Length/width/height (EU unladen)	mm	4620/1700/1400
Wheelbase	mm	2625
Track front/rear	mm	1430/1465
Turning circle	m	11.3
Tank capacity	approx. ltr	70
Cooling system incl. heating	ltr	12.0
Engine oil	ltr	6.0
Weight, unladen, to DIN/EU	kg	1430/1505
Max. load to DIN	kg	470
Max. permissible weight	kg	1900
Max. roof load	kg	75
Luggage comp. capacity	ltr	640
Engine		
Config./no. of cyls./valves		In-line/6/4
Effective capacity	cm ³	3453
Stroke/bore	mm	75.2/92.0
Compression ratio	:1	10.5
Fuel grade		RON 95
Output	kW/hp	210/286
at	rpm	6500
Torque	Nm	340
at	rpm	4500
Electrical system		
Battery/installation	Ah/–	90/luggage comp.
Alternator	A/W	80/1120
Driving dynamics and safety		
Suspension, front	Independent suspension with double-joint spring strut axle, offset arrangement, with coil spring and auxiliary rubber springs; stabiliser, sports suspension tuning with gas dampers	
Suspension, rear	Independent suspension with semi-trailing arms, anti-squat technology, spring struts with coil springs and auxiliary rubber springs; stabiliser, sports suspension tuning with gas dampers	
Brakes, front	Fixed-calliper disc brakes (vented)	
Diameter	mm	284
Brakes, rear	Fixed-calliper disc brakes	
Diameter	mm	284
Driving stability systems	Brake pad wear indicator, ABS	
Safety equipment	Safety padding above the front windscreen incorporating the sun visors, dipping interior safety mirror, door locks with security latches, child safety locks on the rear doors	
Steering	Safety steering column, speed-sensitive power steering	
Steering ratio, overall	:1	15.1
Tyres, front/rear	220/55 VR 390	
Rims, front/rear	165 TR 390 light-alloy	



BMW M5 Sedan (1985)			
Transmission			
Type of gearbox		Five-speed sports transmission with reverse gear synchroniser	
Gear ratios	I	:1	3.51
	II	:1	2.08
	III	:1	1.35
	IV	:1	1.00
	V	:1	0.81
	R	:1	3.71
Final drive		:1	3.73
Performance			
Acceleration 0–100 km/h		s	6.5
Acceleration 0–1000 m		s	26.8
Top speed		km/h	245
Fuel consumption EU			
Urban		ltr/100 km	16.5
At a steady 90 km/h		ltr/100 km	7.8
At a steady 120 km/h		ltr/100 km	9.7
Overall		ltr/100 km	15.0



BMW M5 Sedan (1988)			
Body			
No. of doors/seats			4/5
Length/width/height (EU unladen)	mm		4720/1751/1392
Wheelbase	mm		2761
Track, front/rear	mm		1473/1495
Tank capacity	approx. ltr		90
Cooling system incl. heating	ltr		12.0
Engine oil	ltr		6.0
Weight, unladen, to DIN/EU	kg		1670/1745
Max. load to DIN	kg		430
Max. permissible weight	kg		2100
Max. roof load	kg		100
Luggage comp. capacity	ltr		460
Air resistance	c _d x A		0.32 x 2.07
Engine			
Config./no. of cyls./valves			In-line/6/4
Effective capacity	cm ³		3535
Stroke/bore	mm		86.0/93.4
Compression ratio	:1		10.0
Fuel grade			RON 95
Output	kW/hp		232/315
at	rpm		6900
Torque	Nm		360
at	rpm		4750
Electrical system			
Battery/installation	Ah/-		85/rear
Alternator	A/W		140/1960
Driving dynamics and safety			
Suspension, front			Independent suspension with MacPherson spring struts, coil springs, triangular wishbones, stabiliser
Suspension, rear			Independent suspension with semi-trailing arms, coil springs, telescopic dampers, stabiliser
Brakes, front			Disc brakes (vented)
Diameter	mm		315
Brakes, rear			Disc brakes (vented)
Diameter	mm		300
Steering			Recirculating ball (hydr.), power-assisted
Steering ratio, overall	:1		13.5
Tyres, front/rear			235/45 ZR 17
Rims, front/rear			8 J x 17 light-alloy
Transmission			
Type of gearbox			Five-speed manual gearbox
Gear ratios	I	:1	3.51
	II	:1	2.08
	III	:1	1.35
	IV	:1	1.00
	V	:1	0.81
	R	:1	3.71
Final drive		:1	3.91



BMW M5 Sedan (1988)		
Performance		
Acceleration 0–100 km/h	s	6.3
Acceleration 0–1000 m	s	26.0
Top speed	km/h	250
Fuel consumption EU		
Urban	ltr/100 km	18.1
At a steady 90 km/h	ltr/100 km	8.2
At a steady 120 km/h	ltr/100 km	9.4
Overall	ltr/100 km	11.9



BMW M5 Sedan (1992)			BMW M5 Touring (1992)
Body			
No. of doors/seats		4/5	5/5
Length/width/height (EU unladen)	mm	4720/1751/1392	
Wheelbase	mm	2761	
Track, front/rear	mm	1474/1496	
Turning circle	m	11.6	
Tank capacity	approx. ltr	90	
Cooling system incl. heating	ltr	12.5	
Engine oil	ltr	8.0	
Weight, unladen, to DIN/EU	kg	1650/1725	1720/1795
Max. load to DIN	kg	500	500
Max. permissible weight	kg	2150	2220
Max axle load front/rear	kg	1030/1250	1050/1300
Max. trailer load, braked /unbraked	kg	700/1400	
Max. roof load	kg	100	
Luggage comp. capacity	ltr	460	460–1450
Air resistance	c _d x A	0.33 x 2.07	0.36 x 2.08
Engine			
Config./no. of cyls./valves		-I6/4	
Effective capacity	cm ³	3795	
Stroke/bore	mm	90.0/94.6	
Compression ratio	:1	10.5	
Fuel grade		RON 95	
Output	kW/hp	250/340	
at	rpm	6900	
Torque	Nm	400	
at	rpm	4750	
Electrical system			
Battery/installation	Ah/–	85/rear	
Alternator	A/W	140/1960	
Driving dynamics and safety			
Suspension, front		Independent suspension with MacPherson spring struts, coil springs, triangular wishbones, stabiliser	
Suspension, rear		Independent suspension with semi-trailing arms, coil springs, telescopic dampers, stabiliser	
Brakes, front		Disc brakes (vented)	
Diameter	mm	315	
Brakes, rear		Disc brakes (vented)	
Diameter	mm	300	
Steering		Recirculating ball (hydr.), power-assisted	
Steering ratio, overall	:1	15.6	
Tyres, front/rear		235/45 ZR 17 / 250/40 ZR 17	235/45 ZR 17 / 255/40 ZR 17
Rims, front/rear		8 J x 17 light-alloy / 9 J x 17 light-alloy	
Transmission			
Type of gearbox		Five-speed manual gearbox	
Gear ratios	I	:1	3.51
	II	:1	2.08
	III	:1	1.35
	IV	:1	1.00
	V	:1	0.81
	R	:1	3.71
Final drive		:1	3.91



		BMW M5 Sedan (1992)	BMW M5 Touring (1992)
Performance			
Acceleration 0–100 km/h	s		5.9
Acceleration 0–1000 m	s		25.2
Top speed	km/h		250
Fuel consumption EU			
Urban	ltr/100 km	18.0	18.0
At a steady 90 km/h	ltr/100 km	8.3	8.6
At a steady 120 km/h	ltr/100 km	9.6	10.1
Overall	ltr/100 km	12.0	12.2



BMW M5 Sedan (1998)			
Body			
No. of doors/seats		4/5	
Length/width/height (EU unladen)	mm	4784/1800/1437	
Wheelbase	mm	2830	
Track, front/rear	mm	1515/1527	
Tank capacity	approx. ltr	70	
Cooling system incl. heating	ltr	11.5	
Engine oil	ltr	7.5	
Weight, unladen, to DIN/EU	kg	1795/1870	
Max. load to DIN	kg	570	
Max. permissible weight	kg	2290	
Max. trailer load, braked /unbraked	kg	1800/750	
Max. roof load/towbar download	kg	100/90	
Luggage comp. capacity	ltr	460	
Air resistance	C _d x A	0.31 x 2.17	
Engine			
Config./no. of cyls./valves		V8/4	
Effective capacity	cm³	4941	
Stroke/bore	mm	86.0/94.0	
Compression ratio	:1	11.0	
Output	kW/hp	294/400	
at	rpm	6600	
Torque	Nm	500	
at	rpm	3800	
Electrical system			
Battery/installation	Ah/–	110/rear	
Alternator	A/W	120/1680	
Driving dynamics and safety			
Suspension, front		Independent suspension with MacPherson spring struts, triangular wishbones, tie bars, stabiliser, subframe	
Suspension, rear		Multi-arm axle, coil springs, telescopic dampers, stabiliser, subframe	
Brakes, front		Disc brakes (vented)	
Diameter	mm	335	
Brakes, rear		Disc brakes (vented)	
Diameter	mm	328	
Steering		Rack-and-pinion (hydr.), power-assisted	
Steering ratio, overall	:1	14.7	
Tyres, front/rear		245/40 ZR 18 / 275/35 ZR 18	
Rims, front/rear		8 J x 18 light-alloy / 9.5 J x 18 light-alloy	
Transmission			
Type of gearbox		Six-speed manual gearbox	
Gear ratios	I	:1	4.227
	II	:1	2.528
	III	:1	1.669
	IV	:1	1.226
	V	:1	1.000
	VI	:1	0.828
	R	:1	3.746
Final drive		:1	3.150



BMW M5 Sedan (1998)		
Performance		
Acceleration 0–100 km/h	s	5.3
Acceleration 0–1000 m	s	24.1
Top speed	km/h	250
Fuel consumption EU		
Urban	ltr/100 km	21.1
Extra-urban	ltr/100 km	9.8
Combined	ltr/100 km	13.9
CO ₂	g/km	336



		BMW M5 Sedan (2005)	BMW M5 Touring (2007)
Body			
No. of doors/seats		4/5	5/5
Length/width/height (EU unladen)	mm	4855/1846/1469	4855/1846/1512
Wheelbase	mm	2889	2880
Track, front/rear	mm	1580/1566	1590/1588
Turning circle	m		12.4
Tank capacity	approx. ltr		70
Cooling system incl. heating	ltr		15.0
Engine oil	ltr		9.3
Weight, unladen, to DIN/EU	kg	1780/1855	1880/1955
Max. load to DIN	kg	520	535
Max. permissible weight	kg	2300	2415
Max axle load front/rear	kg	1090/1270	1090/1360
Max. trailer load, braked /unbraked	kg	1900/750	1800/750
Max. roof load/towbar download	kg		100/90
Luggage comp. capacity	ltr	500	500-1650
Air resistance	$C_d \times A$	0.31 x 2.26	0.32 x 2.26
Engine			
Config./no. of cyls./valves			V10/4
Effective capacity	cm ³		4999
Stroke/bore	mm		75.2/92.0
Compression ratio	:1		12.0
Fuel grade			min. RON 95
Output	kW/hp		373/507
at	rpm		7750
Torque	Nm		520
at	rpm		6100
Electrical system			
Battery/installation	Ah/-		90/luggage comp.
Alternator	A/W		170/2380
Driving dynamics and safety			
Suspension, front		Aluminium double-joint spring strut axle, transverse force compensation, anti-squat, adapted spring struts with EDC (Electronic Damper Control)	
Suspension, rear		Aluminium integral axle with longitudinal control arm and double wishbone, anti-squat and anti-dive, EDC (Electronic Damper Control)	
Brakes, front		Twin-piston floating-calliper compound disc brakes (vented and perforated)	
Diameter	mm	374 x 36	
Brakes, rear		Single-piston floating-calliper compound disc brakes (vented and perforated)	
Diameter	mm	370 x 24	
Driving stability systems		Standard: DSC incl. ABS and M Dynamic Mode, DBC (Dynamic Brake Control), CBC (Cornering Brake Control), variable M differential lock	
Safety equipment		Standard: airbags plus side airbags for driver and front passenger	
Steering		Rack-and-pinion steering with hydraulic assistance	
Steering ratio, overall	:1	12.4	
Tyres, front/rear		255/40 ZR 19 / 285/35 ZR 19	255/40 ZR 19 / 287/35 ZR 19
Rims, front/rear		8.5 J x 19 light-alloy / 9.5 J x 19 light-alloy	8.5 J x 19 light-alloy / 9 J x 19 light-alloy



		BMW M5 Sedan (2005)	BMW M5 Touring (2007)
Transmission			
Type of gearbox	Sequential M Gearbox with Drivelogic, 7 speeds, 11 driving programs		
Gear ratios	I	:1	3.985
	II	:1	2.652
	III	:1	1.806
	IV	:1	1.392
	V	:1	1.159
	VI	:1	1.000
	VII	:1	0.833
	R	:1	3.985
Final drive		:1	3.615
Performance			
Power-to-weight ratio	kg/kW	4.8	5.0
Output per litre	kW/ltr	74.6	
Acceleration 0–100 km/h	s	4.7	4.8
Acceleration 0–1000 m	s	22.7	22.9
Top speed	km/h	250	
Fuel consumption EU			
Urban	ltr/100 km	21.7	21.7
Extra-urban	ltr/100 km	10.2	10.5
Combined	ltr/100 km	14.4	14.6
CO ₂	g/km	344	348
Emission rating		EU4	



BMW M5 Sedan (2011)		
Body		
No. of doors/seats		4/5
Length/width/height (EU unladen)	mm	4910/1891/1467 (1457) ¹
Wheelbase	mm	2964
Track, front/rear	mm	1627/1582
Turning circle	M	12.6
Tank capacity	approx. ltr	80
Cooling system incl. heating	ltr	18.5
Engine oil	ltr	8.4
Weight, unladen, to DIN/EU	kg	1870/1260
Max. load to DIN	kg	540
Max. permissible weight	kg	2410
Max. trailer load, braked /unbraked	kg	2000/750
Max. roof load/towbar download	kg	100/90
Luggage comp. capacity	ltr	520
Air resistance	c _d x A	0.33 x 2.40
Engine		
Config./no. of cyls./valves		V8/4
Engine technology		M TwinPower Turbo technology with cross-bank exhaust manifold, Twin Scroll TwinTurbo technology, High Precision Direct Petrol Injection, VALVETRONIC and Double-VANOS
Effective capacity	cm ³	4395
Stroke/bore	mm	88.3/89.0.0
Compression ratio	:1	10.0
Fuel grade		RON 98 (min. RON 95)
Output	kW/hp	412/560 (423/575) ¹
at	rpm	6000–7000
Torque	Nm	680
at	rpm	1500–5750
Electrical system		
Battery/installation	Ah/–	105/luggage comp.
Alternator	A/W	210/2926
Driving dynamics and safety		
Suspension, front		Double-track control arm with M-specific elastokinematics, small, negative steering roll radius, anti-dive
Suspension, rear		Integral-V multi-arm axle with M-specific elastokinematics, spatial suspension with anti-squat and anti-dive
Brakes, front		Six-piston fixed-calliper compound disc brakes (vented)
Diameter	mm	400 x 36
Brakes, rear		Single-piston floating-calliper compound disc brakes (vented)
Diameter	mm	396 x 24
Driving stability systems		Standard: DSC incl. ABS, ASC and MDM (M Dynamic Mode), CBC (Cornering Brake Control), DBC (Dynamic Brake Control), Dry Braking function, Start-Off Assistant, Dynamic Damper Control, Active M Differential, linked to ICM (Integrated Chassis Management)
Safety equipment		Standard: airbags for driver and front passenger, side airbags for driver and front passenger, head airbags for front and rear seats, three-point inertia-reel seatbelts on all seats with integrated belt latch tensioner and belt force limiter at the front, crash-activated head restraints at the front, crash sensors, Tyre Defect Indicator
Steering		Hydraulic rack-and-pinion steering with M-specific Servotronic function
Steering ratio, overall	:1	18.0
Tyres, front/rear		265/40 R19 102Y / 295/35 R19 104Y
Rims, front/rear		9 J x 19 light-alloy / 10.0 J x 19 light-alloy



BMW M5 Sedan (2011)			
Transmission			
Type of gearbox		Seven-speed M Double Clutch Transmission with Drivelogic	
Gear ratios	I	:1	4.806
	II	:1	2.593
	III	:1	1.701
	IV	:1	1.277
	V	:1	1.000
	VI	:1	0.844
	VII	:1	0.671
	R	:1	4.172
Final drive		:1	3.150
Performance			
Power-to-weight ratio	kg/kW	4.5 (4.4) ¹	
Output per litre	kW/ltr	93.7 (96.2) ¹	
Acceleration 0–100 km/h	s	4.4 (4.3) ¹	
Acceleration 0–1000 m	s	21.9 (21.7) ¹	
Top speed	km/h	250 / 305 (with optional M Driver's Package)	
Fuel consumption EU			
Urban	ltr/100 km	14.0 (13.9) ¹	
Extra-urban	ltr/100 km	7.6 (7.6) ¹	
Combined	ltr/100 km	9.9 (9.9) ¹	
CO ₂	g/km	232 (231) ¹	
Emission rating		EU5	

¹⁾ Údaje v závorkách platí pro na přání dodávaný paket Competition