

Der neue BMW M5 Touring. Inhaltsverzeichnis.



Der neue BMW M5 Touring.

Steckbrief	2
------------	---

Mehr Raum für Dynamik:

Der neue BMW M5 Touring.

Kurzfassung	4
-------------	---

Langfassung	10
-------------	----

Technische Daten	28
------------------	----

Außen- und Innenabmessungen	29
-----------------------------	----

Leistungs- und Drehmomentdiagramm	31
-----------------------------------	----

Der neue BMW M5 Touring. Steckbrief.



- High Performance Touring Modell der BMW M GmbH, einzigartige Kombination der Fahreigenschaften eines Hochleistungssportwagens mit der Vielseitigkeit und dem Raumangebot eines BMW 5er Touring, beste Agilität und Fahrdynamik im Segment.
- Motorisierung: Mehrfach preisgekrönter Zehnzylinder-Motor, aus dem Motorsport übertragenes Hochdrehzahlkonzept für optimale Leistungsausbeute und einzigartigen Schubkraftverlauf, Hubraum: 4999 cm³, Leistung: 373 kW/507 PS, maximales Drehmoment: 520 Nm, maximale Drehzahl: 8250 min⁻¹.
- Sequenzielles M Getriebe (SMG) mit 7 Fahrstufen und Drivelogic, M Fahrwerk, variable, drehzahlfühlende M Differenzialsperre, M spezifisches Fahrwerkregelsystem DSC (Dynamische Stabilitäts Control), M spezifisches EDC (Elektronische Dämpfer Control) zur individuellen Einstellung der Fahrwerkscharakteristik. Hochleistungsbremsanlage mit Compound-Bremsscheiben.
- Fahrleistungen: Beschleunigung (0–100 km/h) in 4,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (elektronisch abgeregelt).
- Geräumiger, variabel nutzbarer Innenraum, fünf vollwertige Sitzplätze, Laderaumvolumen von 500 auf bis zu 1650 Liter erweiterbar, automatische Heckklappenbetätigung, separat öffnende Heckscheibe, M spezifische Luftfederung mit Niveauregulierung, zusätzlich verstieifte Karosserie mit M spezifischen Verstrebungen im Bereich des Gepäckraumbodens.
- Verfügbarkeit nahezu aller Ausstattungsoptionen des BMW 5er Touring einschließlich Panorama-Glasdach, Tagfahr- und Abbiegelicht, BMW TeleServices, optionale Anhängevorrichtung (max. Anhängelast: 1800 kg).
- Verfügbarkeit des gesamten BMW Individual Ausstattungsprogramms, zusätzlich: M spezifisches Head-Up-Display, neuartiges BMW Individual High End Audiosystem mit überragender Klangqualität.

- Exterieur in eigenständiger M Optik, exklusive Leichtmetallfelgen und Außenlackierungen, exklusive M Interieurgestaltung mit besonders hochwertigen Materialien und M spezifischer Farbgebung.

Mehr Raum für Dynamik: Der neue BMW M5 Touring. (Kurzfassung)



Emotion und Ratio – der BMW M5 Touring spricht beides gleichermaßen an, denn er führt unvereinbar scheinende Gegensätze zu einem harmonischen Ganzen zusammen. Perfekt erfüllt das High Performance Touring Modell der BMW M GmbH selbst höchste Ansprüche an Dynamik und Freude am Fahren. Zugleich überzeugt der Fünftürer durch seine ausgeprägte Variabilität in Kombination mit einer herausragenden Verarbeitungsqualität und dem M typischen Designbild.

Der neue BMW M5 Touring überwindet Widersprüche und bildet dort Synthesen, wo vermeintlich Unüberbrückbares aufeinander trifft: ein Sportwagen mit Dachreling, 373 kW/507 PS und 1 650 Liter Laderaumvolumen, ein Leistungsgewicht von 3,7 Kilogramm pro PS und eine maximale Anhängelast von 1800 Kilogramm, ein Hochdrehzahltriebwerk mit der Zuverlässigkeit eines Großserienmotors, ein Touring Modell für die Rennstrecke. All dies – und noch manches mehr – verkörpert der neue BMW M5 Touring.

Erstmals kommt der einzigartige Zehnzylinder-Motor der BMW M GmbH in einem Fünftürer zum Einsatz. Mit fünf Litern Hubraum, einer Leistung von 373 kW/ 507 PS und einem maximalen Drehmoment von 520 Newtonmeter ermöglicht das V10-Triebwerk eine Kraftentfaltung, wie sie ansonsten nur reinrassigen Rennsportmotoren eigen ist. Sein M typisches Hochdrehzahlkonzept ist direkt aus dem Motorsport abgeleitet. Das außergewöhnliche Triebwerk erreicht Drehzahlen von bis zu 8250 min^{-1} und verwandelt die beeindruckenden Leistungsdaten auf eine unverwechselbare Weise in ein faszinierendes Fahrerlebnis. Seit dem Start der Serienproduktion im Jahre 2005 wurde das V10-Aggregat mit bereits sieben Preisen beim weltweit renommierten „Engine-of-the-Year-Award“ ausgezeichnet.

100 Prozent Sportwagen, 100 Prozent Touring.

Als vielseitiges Business-, Familien- und Freizeit-Fahrzeug gelingt dem BMW M5 Touring eine faszinierende Synthese von Eigenschaften, die bislang als unvereinbar galten: hier ein rassiger Sportwagen, dort ein praktischer Fünftürer. Das perfekte Zusammenwirken des Hochdrehzahlmotors mit dem Sequenziellen M Getriebe (SMG) und dem auf höchste Dynamik ausgerichteten Fahrwerk macht den BMW M5 Touring zu einem Kombimodell, das sich mit überragender Performance auch auf der Rennstrecke in Szene setzen kann. Andererseits hat der Fahrer eines BMW M5 Touring die Chance,

das überlegene Potenzial seines Sportwagens in der Praxis des Alltagsverkehrs zu genießen. Für ihn ergeben sich somit aus 100 Prozent Sportwagen und 100 Prozent Touring M typische 100 Prozent automobile Leidenschaft.

Den emotionalen Mehrwert unterstreichen handfeste Fakten:

Die Beschleunigung von null auf 100 km/h bewältigt der BMW M5 Touring in nur 4,8 Sekunden. Damit erreicht er nahezu das Niveau der äußerst dynamischen Sportlimousine BMW M5. Und auch im direkten Vergleich auf der Rennstrecke bleibt der Touring der Limousine dicht auf den Fersen. Auch er bietet somit die Agilität und Dynamik eines besonders leistungstarken Sportwagens. In Relation zu seiner Performance kann sich auch die Wirtschaftlichkeit des BMW M5 Touring sehen lassen. Der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch beträgt 15,0 Liter je 100 Kilometer. Im außerstädtischen Bereich lässt sich der Hochleistungs-Fünftürer sogar mit einem Verbrauchswert von 10,6 Litern bewegen.

Ideale Kombination: High Performance und höchste Funktionalität.

Im täglichen Umgang eröffnet der BMW M5 Touring seinem Fahrer eine neue Dimension der Mobilität: Zur vollen Sportwagen-Performance gewinnt er die Vorteile des Touring Konzepts hinzu. Kennzeichnend dafür sind fünf vollwertige Sitzplätze, ein flexibles Laderaumvolumen von 500 bis 1650 Litern sowie der hervorragende Fahrkomfort und die erprobte Funktionalität des weltweit erfolgreichen Touring Modells der BMW 5er Reihe.

Die beiden äußeren Sitze des geräumigen Fonds können mit Sitzheizungen ausgestattet werden. Serienmäßig sind sie mit ISOFIX-Kindersitzbefestigungen ausgerüstet. Bleibt der Mittelplatz frei, bietet die herausklappbare Mittelarmlehne ein Ablagefach und zwei Getränkehälter. Die im Verhältnis 60 : 40 geteilte Rücksitzlehne kann entweder vollständig oder partiell umgeklappt werden. Optional sind für den Laderaum ein Skisack sowie ein Ablagenpaket mit einer Gepäckraumboden-Aufteilung, aufklappbaren Trennwänden, Spanngurten in den Seitenteilen und Multifunktionshaltern erhältlich. Unter dem halbautomatischen Abdeckrollo bleibt das Gepäck den Blicken von außen verborgen. Serienmäßig lässt sich die Heckscheibe separat öffnen, als Sonderausstattung ist eine automatische Heckklappenbetätigung verfügbar.

Dezentes Design, perfektes Understatement.

Abweichend vom BMW 5er Touring weist das Exterieurdesign dezente Modifikationen auf, die das außergewöhnliche Potenzial des BMW M5 Touring auf den ersten Blick erahnen lassen: Frontschürze, Seitenschweller, Kiemen an den Seitenwänden, Heckschürze sowie die vier runden Endrohre

der Abgasanlage sind die Merkmale, an denen der weltweit dynamischste Serienkombi zu identifizieren ist. Bei keinem anderen Fahrzeug der BMW M GmbH kommt das Understatement in der äußersten Erscheinung so perfekt zum Tragen.

Unter dem Blech wurden hingegen zahlreiche Detailveränderungen vorgenommen, um das Basismodell dem deutlich höheren Leistungsniveau anzupassen. Speziell Fahrwerk, Lenkung und das Fahrwerkregelsystem Dynamische Stabilitäts Control (DSC) wurden perfekt auf die Motorleistung und die veränderte Schwerpunktlage hin optimiert. Um die Torsionssteifigkeit der Touring Karosserie nochmals zu steigern, wurde der Verlauf der Verstrebungen zwischen den Seitenschwellern und dem Gepäckraumboden M spezifisch modifiziert.

Siebengang-SMG für besonders präzise Schaltarbeit.

Das Sequenzielle M Getriebe (SMG) mit Drivelogic sorgt in jeder Fahrsituation für eine perfekt abgestimmte Übertragung der Motorleistung über den Antriebsstrang an die Hinterräder. Das Siebengang-SMG bietet die Möglichkeit zur manuellen Gangwahl, auf Wunsch mit extrem kurzen Schaltzeiten. Darüber hinaus macht seine automatisierte Drive Funktion auch zügiges Cruisen zum komfortablen Genuss. Das SMG wird über den Wählhebel oder über Schaltwippen am Lenkrad betätigt. Dem Fahrer stellt die Drivelogic des SMG insgesamt elf Fahrprogramme zur Verfügung, mit denen er die Schaltcharakteristik des SMG seiner gewünschten Fahrweise individuell anpassen kann.

Sechs der elf Programme lassen sich innerhalb der manuellen Schaltfunktion (S-Modus) vorwählen. Dabei schaltet der Fahrer von Hand. Einzige Ausnahme: die Funktion Launch Control, die maximale Beschleunigung aus dem Stand heraus ermöglicht. Die dafür nötigen Schaltmanöver vollzieht das Getriebe selbsttätig jeweils zum idealen Schaltzeitpunkt und mit optimal geregeltem Schlupf. Ergänzend stehen im D-Modus fünf automatisierte Fahrprogramme zur Auswahl.

Fahrstabilitätsregelung DSC mit M Dynamic Mode.

Der Hinterradantrieb und die nahezu ausgeglichene Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse liefern optimale Voraussetzungen, und auch das Vollaluminium-Fahrwerk des BMW 5er Touring bildet eine ideale Basis für besonders dynamische Fahreigenschaften. Zur Anpassung an das besonders hohe Leistungsniveau des BMW M5 Touring wurden sowohl an der Zweigelenk-Federbein-Vorderachse als auch an der Integrallenker-Hinterachse gezielte Detailänderungen vorgenommen. Am Vorderachsträger sorgt ein Schubfeld aus Aluminium für zusätzliche Quersteifigkeit.

Außerdem wurde die Vorderachskinematik an die veränderte Gewichtsverteilung und Schwerpunktlage angepasst. An der Hinterachse wurde die Luftfederung so abgestimmt, dass der sportliche Fahreindruck auch bei höherer Zuladung gewahrt bleibt.

Der Wirkungsbereich des speziell für M Fahrzeuge weiterentwickelten Fahrwerkregelsystems DSC (Dynamische Stabilitäts Control) kann auch beim BMW M5 Touring vom Fahrer beeinflusst werden. Per Druck auf die MDrive Taste am Multifunktionslenkrad kann er den M Dynamic Mode aktivieren, der die Ansprechschwellen des DSC gemäß der zuvor gespeicherten Einstellung aktiviert. So wird bei besonders dynamischen Fahrmanövern ein mit maßvollem Gegenlenken beherrschbarer Kurvendrift ermöglicht. Erst im absoluten Grenzbereich der Fahrphysik greift das DSC ein. Darüber hinaus ist die Fahrstabilitätsregelung auch beim BMW M5 Touring vollständig abschaltbar.

Programmierbares EDC und variable M Differenzialsperre.

Wahlmöglichkeiten bietet auch die Elektronische Dämpfer Control (EDC). Der Fahrer des BMW M5 Touring kann die Charakteristik des Fahrwerks stets der jeweiligen Situation anpassen. Per MDrive Taste am Lenkrad oder über den Drucktaster neben dem Wählhebel des SMG sind drei Abstimmungen abrufbar – von komfortabel über dynamisch bis sportlich straff.

Optimale Traktion auf jedem Untergrund gewährleistet die Variable M Differenzialsperre. Sie baut ein bis zu 100-prozentiges Sperrmoment auf. Damit beschleunigt der BMW M5 Touring noch besser aus Kurven heraus und fährt noch problemloser auf Schnee, Schotter oder Eis an. Bei sportlicher Fahrweise und auf Straßen mit höheren Reibwerten steigert die M Differenzialsperre die positiven Eigenschaften des Heckantriebs.

Weil im Alltagseinsatz nicht zu jeder Zeit die volle Leistung des V10-Motors abgerufen werden muss, steht – beispielsweise für den Stadtverkehr – das komfortable Leistungsprogramm P400 zur Verfügung. Es wird beim Anlassen des Motors automatisch aktiviert und greift dann auf eine maximale Motorleistung von 400 PS zu. Mit der Power-Taste gibt der Fahrer die volle Motorleistung von 507 PS frei, die ihm wahlweise in einem sportlichen oder einem rennsportlichen Dynamikprogramm offeriert wird.

Interieur: Funktionalität mit sportlicher Note.

Die hohe Funktionalität und der komfortable Charakter eines Touring Modells der BMW 5er Reihe bestimmen auch beim dynamischsten Serienkombi der Welt die Gestaltung des Interieurs. Dabei ist der BMW M5 Touring besonders hochwertig ausgestattet und noch stärker auf den sportlichen Fahrer ausgerichtet. Serienmäßig vermittelt die erweiterte Lederausstattung sportive

Eleganz. Optional ermöglicht die Volllederausstattung noch mehr Exklusivität. Zusätzlich stehen die Optionen des umfangreichen BMW Individual Programms mit exklusiven Polster- und Interieurfarben sowie Außenlackierungen zur Auswahl.

Im Cockpit sind die Bedienelemente aller für das Fahren essenziellen Funktionen ergonomisch perfekt am oder um das Lenkrad herum platziert. Das optionale Head-Up-Display verstärkt die Fahrerorientierung: Es spiegelt wesentliche Informationen direkt ins Blickfeld. Der Fahrer kann sie aufnehmen, ohne den Blick vom Verkehrsgeschehen abzuwenden. Ergänzt werden die Hinweise um spezielle M Informationen wie das variable Vorwarnfeld im Drehzahlmesser mit integrierten Shift Lights.

Bedienkonzept BMW iDrive mit acht Favoritentasten.

Die im Bereich der Mittelkonsole zusammengefassten Funktionstasten und -regler können auch vom Beifahrer bedient werden. Serienmäßig ist der BMW M5 Touring mit dem Bedienkonzept BMW iDrive ausgestattet, das eine einfache und ergonomisch optimale Aktivierung und Steuerung zahlreicher Funktionen über den Controller und das zentrale Control Display ermöglicht. Die Menüführung ist um das MDrive Management erweitert. Zur weiteren Vereinfachung der Bedienung können acht frei belegbare Favoritentasten genutzt werden. Mit einem einzigen Knopfdruck lassen sich so besonders häufig gewählte Telefonnummern, ein regelmäßig angesteuertes Fahrtziel oder ein bevorzugter Radiosender abrufen.

Das M Lenkrad ist die perfekte Schnittstelle zwischen dem High Performance Touring Modell und seinem Fahrer. Wichtige Fahrzeug- und Komfortfunktionen kann er bedienen, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. So wird mit einer bloßen Zugbewegung an den Schaltwippen am Lenkrad das SMG Getriebe geschaltet. Mit der MDrive Taste ruft der Fahrer die zuvor konfigurierten Fahrdynamikeinstellungen ab. Mit einem Tastendruck beeinflusst er so die Motorcharakteristik, die Schaltprogramme des SMG, die DSC Einstellung, die EDC sowie die Auswahl der Anzeigen im Head-Up-Display.

Einen reizvollen optischen Akzent setzen die im Perlglanz-Chrom-Design ausgeführten Bedienelemente. Das besonders hochwertige Material kommt an den Schaltwippen, der SMG Blende, den Türöffnern, den Klimatisierungsreglern, den Drehstellern und den Schiebern der Lüftungsgitter sowie am Start-/Stopp-Knopf zum Einsatz. Der M exklusive iDrive Controller ist aus massivem Aluminium gefertigt, seine Farbgebung auf das Perlglanz-Chrom-Design abgestimmt. Tachometer und Drehzahlmesser sind von ringförmigen Einfassungen – ebenfalls im Perlglanz-Chrom-Design – umgeben. Die weißen Zahlen auf schwarzem Zifferblatt, die Zeiger in strahlendem M Rot und die permanente weiße Beleuchtung wirken puristisch und edel.

Eine Besonderheit ist das variable Vorwarnfeld des Drehzahlmessers: Mit steigender Motoröltemperatur wächst das empfohlene Drehzahlband, während der gelb unterlegte Vorwarn- und der rot gekennzeichnete Warnbereich schmäler werden.

Höchster Sitzkomfort auf fünf Plätzen.

Im neuen BMW M5 Touring geben die passgenauen M Sitze Fahrer und Beifahrer besten Seitenhalt. Sie lassen sich vielfältig verstellen und bieten daher für jeden Geschmack die ideale Sitzposition. Die optional verfügbare aktive Lehnenbreitenverstellung passt den Seitenhalt automatisch der jeweiligen Fahrsituation an. Auch im Fond des Fünfsitzers finden die Passagiere komfortable Verhältnisse vor. Einen himmlischen Ausblick erlaubt das zweiteilige Panoramadach aus Sonnenschutzglas. Beide Scheiben sind für eine perfekte Durchlüftung des Innenraums ausstellbar. Die vordere Scheibe kann darüber hinaus auch vollständig geöffnet werden.

Auf Wunsch kann der BMW M5 Touring mit besonders hochwertigen und technisch anspruchsvollen Audio-, Kommunikations- und Navigationsystemen ausgestattet werden. Außergewöhnlichen Klanggenuss garantiert vor allem das neu entwickelte BMW Individual High End Audiosystem. Herzstück des Systems ist die zukunftsweisende DIRAC Signalverarbeitung (Dual Input Room Acoustics Calculator). Der digitale 9-Kanal-Verstärker mit Digital Signal Processing (DSP) erzeugt eine maximale Ausgangsleistung von 825 Watt. Ergänzt um die geschwindigkeitsabhängige Lautstärkeregelung (GAL) und das geschwindigkeitsabhängige Equalizing (GAE) sowie insgesamt 16 Lautsprecher setzt das System Maßstäbe in der Klangwiedergabe. Seine brillante Klangqualität garantiert höchsten Musikgenuss auf allen Sitzplätzen des neuen BMW M5 Touring.

Mehr Raum für Dynamik: Der neue BMW M5 Touring. (Langfassung)



- **High Performance Touring Modell der BMW M GmbH.**
- **V10-Motor mit 5,0 Litern Hubraum und 373 kW/507 PS.**
- **Sequenzielles M Getriebe mit elf Fahrprogrammen.**
- **Weltweit höchste Fahrdynamik bei einem Serienkombi.**
- **Beschleunigung von null auf 100 km/h in 4,8 Sekunden.**
- **Vollständige Funktionalität und Variabilität des BMW 5er Touring.**
- **Fünf Sitzplätze, maximales Laderraumvolumen: 1650 Liter.**
- **Bedienkonzept BMW iDrive mit acht Favoritentasten.**
- **Neuheit: BMW Individual High End Audiosystem.**

Ein Sportwagen, der Lust aufs Fahren macht. Eine Reiselimousine, die komfortabel ans Ziel führt. Ein Kombimodell, das jede Transportaufgabe löst. Nach drei Autos strebt der Mensch – oder nach dem neuen BMW M5 Touring.

Der Sportwagen BMW M5 Touring verdankt seine eindrucksvollen Leistungsdaten dem stärksten Antriebsaggregat, das im Motorenangebot der BMW M GmbH zu finden ist. Das Zehnzylinder-Triebwerk mit einem Hubraum von 4 999 Kubikzentimetern mobilisiert 373 kW/507 PS und ein maximales Drehmoment von 520 Newtonmetern. Mit diesen Idealwerten eines Leistungssportlers und dem für M Motoren typischen Hochdrehzahlkonzept erzeugt das V10-Aggregat, das auch die BMW M5 Limousine antreibt, eine faszinierende Kraftentfaltung. Im Zusammenwirken mit dem Sequenziellen M Getriebe (SMG) und einem auf höchste Dynamik ausgerichteten Fahrwerk entsteht daraus ein einzigartiges Fahrerlebnis. Der BMW M5 Touring beschleunigt in nur 4,8 Sekunden von null auf 100 km/h und zieht auch danach mit einzigartiger Vehemenz bis auf Tempo 250 hoch, wo sein Vorwärtsdrang elektronisch abgeregelt wird. Kein anderer Serienkombi lässt sich so rennsportlich fahren wie der BMW M5 Touring. Kein anderes Fahrzeug dieses Segments bietet so viel Dynamik, Agilität und puren Fahrspaß.

Als Reiselimousine überzeugt der neue BMW M5 Touring mit dem ausgewogenen Fahrkomfort, dem hochwertigen Ambiente und dem Ausstattungsniveau der BMW 5er Reihe. Der Fahrer und bis zu vier Mitreisende genießen Ambiente, Komfort, Funktionalität und Sicherheit in perfekter Premiumqualität. Hinzu kommt das sportlich-elegante Exterieur- und Innenraumdesign, das auf Anhieb beeindruckt, immer wieder zum attraktiven Blickfang wird und bei den Insassen auf Dauer für Wohlbefinden

sorgt. Fortschrittliche Assistenz- und Komfortfunktionen sowie attraktive Informations- und Entertainmentsysteme machen lange Reisen angenehmer. Innovative Serien- und Sonderausstattungen wie das Head-Up-Display, die neueste Generation des Bedienkonzepts BMW iDrive, das adaptive Kurvenlicht, das Abbiegelicht oder auch das besonders großflächige Panorama-Glasdach sichern dem BMW M5 Touring seine Extraklasse im Wettbewerb.

Das Kombimodell BMW M5 Touring ist der jüngste Spross in der Modellfamilie der BMW M GmbH und als solcher der neue Inbegriff des agilen und dynamischen Transport-Talents. Neben dem großen Laderraum, der schon bei Ausnutzung aller Sitzplätze ein Volumen von 500 Litern erreicht und mit dem Umklappen der Rückbanklehne auf bis zu 1650 Liter erweitert werden kann, bietet der Fünftürer noch weitere wohldurchdachte Features, die seine Funktionalität hervorheben. So lässt sich die Heckscheibe separat öffnen, um kleinere Gegenstände mit einem Handgriff abzulegen. Dank des halbautomatischen Abdeckrollos ist das Gepäck jederzeit vor unerwünschten Blicken von außen geschützt. Optional steht außerdem eine automatische Heckklappenbetätigung zur Verfügung. Der BMW M5 Touring erweist sich damit als vollwertiger und ohne jede Einschränkung alltagstauglicher Fünftürer auf höchstem Niveau.

Optisch dezent, technisch überlegen – die Philosophie von BMW M.

Kraftvoll, ästhetisch, präsent: Der aktuelle BMW 5er Touring gilt wegen seiner außergewöhnlich eleganten Form als besonders gelungenes Beispiel für fortschrittliches Automobildesign. Von vorn betrachtet, erscheint der Fünftürer mit Doppelscheinwerfern und Doppelniere unverkennbar als BMW. Die Seitenansicht wird von einer sportlich-eleganten Silhouette mit einer leicht nach hinten abfallenden Dachlinie und einer coupéhaften Fenstergraphik bestimmt. Breit und markant wirkt die von horizontalen Linien dominierte Heckansicht. Auf der Straße zieht dieses Design anerkennende Blicke auf sich und auch bei Experten findet es höchste Zustimmung: Das renommierte Industrie Forum Design (iF) in Hannover hat den BMW 5er Touring mit dem iF Product Design Award ausgezeichnet.

Der neue BMW M5 Touring ist äußerlich fast identisch mit dem Basismodell, was das M typische Understatement im optischen Auftritt unterstreicht. Umso dezidierter weisen Details auf die sportliche Herkunft des High-Performance-Kombis hin. Sie lassen das Fahrzeug auf sehr subtile Weise kraftvoll, souverän und noch dynamischer erscheinen.

Form ist Funktion – ein Grundsatz des BMW M Designs.

Ein Beispiel für diese Designphilosophie sind die Außenspiegel, die in guter M Tradition speziell für die beiden Varianten des BMW M5 – Limousine und Touring – entwickelt wurden. Das von ihrer markanten Form erzeugte Lichtspiel lässt sie noch sportlicher und dynamischer erscheinen.

Wie alle Designmaßnahmen von BMW M erfüllen sie neben der optischen auch eine technische Funktion: Sie reduzieren bei hohem Tempo den Auftrieb an der Vorderachse.

Form ist Funktion. Dieser Grundsatz gilt auch für die Frontschürze mit ihren auffallend großen Lufteinlässen. Diese sind nötig, um das Triebwerk ausreichend zu beatmen. Schließlich muss dem Zehnzylinder die doppelte Luftmenge für Motor und Kühlung zugeführt werden wie dem Topmodell der BMW 5er Reihe, dem BMW 550i. Auch die integrierten Flaps – kleine Spoilerlippen an der Frontschürze – sind mehr als nur ein Blickfang: Sie reduzieren die Auftriebsbeiwerte, was die Fahrstabilität bei hohem Tempo steigert.

Die Seitenschweller sind tiefer montiert und etwas breiter ausgeführt als beim Basismodell. Durch ihr ausgeprägtes Spiel von Licht und Schatten betonen sie die Länge des Fahrzeugs und verleihen ihm optisch noch mehr Dynamik. Zusätzlich verstärken sie die optische Wirkung der serienmäßigen 19 Zoll-Räder. Ihre praktische Seite: Die Schweller optimieren die Luftführung am Unterboden und verbessern damit die Aerodynamik des Fahrzeugs. Am Unterboden verrät zudem ein modifiziertes Versteifungskonzept die Handschrift der BMW M Ingenieure. Um Platz für die zweiflutige Abgasanlage zu schaffen, wurde zudem der Gepäckraumboden angepasst.

Auch die Heckschürze weicht wegen des Diffusors und der Aussparungen für die vier Endrohre von der Basisausführung ab. Sie hat den gleichen Entwicklungsprozess durchlaufen wie die Heckschürze der BMW M5 Limousine und wurde dabei an die Geometrie der Touring Karosserie angepasst.

Schließlich unterscheidet sich der BMW M5 Touring mit exklusiven Außenlackierungen von den Vier-, Sechs- und Achtzylinder-Modellen der BMW 5er Reihe. Zusätzlich zu den auch für diese Varianten verfügbaren Metallic-Farben Saphirschwarz, Monacoblau, Spacegrau und dem Uni-Lack Alpinweiß stehen die M exklusiven Metallic-Lackierungen Sepangbronze, Silverstone, Interlagosblau und Indianapolisrot zur Verfügung. Der Schriftzug M5 schmückt die Kiemen in den Seitenwänden, die Heckklappe sowie die Einstiegsblenden der Türen.

Das Grundkonzept der Karosserie ist dagegen vollständig vom Touring Modell der BMW 5er Reihe übernommen. Entsprechend besteht auch beim BMW M5 Touring der bis zur A-Säule reichende Frontbereich der Karosserie aus Aluminium. In den übrigen Karosserieabschnitten kommt überwiegend hochfester Stahl zum Einsatz. Diese Kombination optimiert sowohl die Gewichtsbalance als auch die Verwindungssteifigkeit sowie die Crashsicherheit. Auch auf dem Gebiet des Insassenschutzes bleibt daher das vorbildlich hohe Niveau des Basismodells gewahrt.

Intelligenter Leichtbau für ein beeindruckendes Leistungsgewicht.

Intelligenter Leichtbau und M spezifische Gewichtsoptimierungen verhelfen dem BMW M5 Touring zu einem Leergewicht (nach DIN) von 1880 Kilogramm. Die Achslastverteilung ist nahezu ausgeglichen. Im unbeladenen Zustand lasten 50,5 Prozent des Gewichts auf der Hinterachse. Höchste Agilität und eine enorme Traktion sind die Resultate dieser Verteilung. Beeindruckend fällt auch das Leistungsgewicht des BMW M5 Touring aus. Der Wert, der angibt, welche Masse der Motor im Verhältnis zu seiner Kraft beschleunigen muss, beträgt 3,7 Kilogramm je PS – eine Quote, die eher einem Sportwagen zugeordnet wird als einem Fünftürer.

100 Prozent Sportwagen, 100 Prozent Touring.

Aber der neue BMW M5 Touring ist eben nicht nur ein Sportwagen, sondern auch ein 100-prozentiges Touring Modell mit großzügigem Platzangebot und ausgeprägtem Komfort. Sein Gepäckraum erreicht nach dem Umklappen der Fondsitze die maximale Größe von 1110 x 787 x 1880 Millimetern (Breite x Höhe x Tiefe). Daraus resultiert ein Ladevolumen von 1650 Litern – Platz genug für die Unterbringung von zwei großen und zwei mittleren Hartschalenkoffern sowie zwei Reisetaschen oder aber vier 46-Zoll-Golfsbags. Die Zuladung kann bis zu 535 Kilogramm betragen. Eine Niveauregulierung mit Luftfederung an der Hinterachse sorgt dafür, dass der Touring in jedem Beladungszustand auf gleicher Höhe steht und auch die Federwege konstant bleiben. Im serienmäßigen Ausstattungsumfang enthalten sind Abdeckrollo, Trennnetz, Verzurrösen und Steckdose.

Die automatische Heckklappenbetätigung bewahrt den Fahrer vor nassen oder schmutzigen Händen. Ein Tastendruck am Fahrzeugschlüssel genügt und die Heckklappe öffnet selbsttätig. Gleichzeitig fährt das Abdeckrollo nach oben. Nach dem Be- oder Entladen kann die Heckklappe ebenfalls per Tastendruck wieder geschlossen werden. Dabei zieht die Soft-Close-Automatik die Klappe sanft, leise und sicher zu und verriegelt sie. Typisch für ein Touring Modell von BMW ist die Möglichkeit, die Heckscheibe separat zu öffnen. Auch dabei fährt das Abdeckrollo automatisch nach oben, sodass kleinere Gegenstände mühelos eingeladen werden können.

Der abschließbare Gepäckraumboden lässt sich anheben; Gasdruckfedern halten ihn in der gewünschten Stellung. Darunter befinden sich ein variabel einteilbares Staufach sowie die Fahrzeubatterie. Beim BMW M5 Touring übernimmt eine neuartige AGM-Batterie die Stromversorgung. Gegenüber konventionellen Akkus ist bei Batterien des Typs AGM (Absorbant Glass Mat) der Elektrolyt in einem Mikroglasvlies eingelagert. Der völlig wartungsfreie Akku besitzt wegen seiner dreifach höheren Ladezyklenanzahl eine deutlich längere Lebensdauer.

Ablagepaket für noch mehr Komfort und Bequemlichkeit.

Die Sonderausstattung Ablagenpaket umfasst einen zusätzlich geteilten aufstellbaren Gepäckraumboden, aufklappbare Trennwände, Spanngurte in den Seitenwänden und Multifunktionshalter, die etwa zum Einhängen von Einkaufstaschen geeignet sind. Die besonders einfach umklappbare Rücksitzbank ist im Verhältnis 60 : 40 geteilt und kann auf Wunsch mit einem Skisack versehen werden. Ebenfalls optional ist eine Dachreling erhältlich. Eine weitere Sonderausstattung ist die Anhängevorrichtung. Die maximale Anhängelast des BMW M5 Touring beträgt 1800 Kilogramm.

Crashsicherheit auf dem hohen Niveau der BMW 5er Reihe.

Das innovative Sicherheits- und Informationssystem Advanced Safety Electronics (ASE) steuert insgesamt sechs Airbags, die Gurtkraftbegrenzer an allen Sitzen sowie die Gurtstrammer für Fahrer und Beifahrer, ebenso die aktiven Kopfstützen an den Vordersitzen, welche die Halswirbelsäule vor allem bei einem Heckaufprall schützen. Das System ASE nutzt Lichtwellenleiter zur Datenübertragung. Vernetzt mit dezentralen Satelliten ermöglicht das System eine genaue Crasherkennung, um schnell und zielgerichtet die entsprechenden Rückhaltesysteme zu aktivieren. Ergänzt wird es durch den automatischen oder manuellen Notruf über die Funktion BMW Assist.

Ein wirksames Instrument zur Reduzierung der Gefahr eines Auffahrunfalls ist das zweistufige Bremslicht, mit dem auch der BMW M5 Touring ausgestattet ist. Abhängig von der Intensität der Verzögerung vergrößert sich die Bremsleuchtenfläche. Für nachfolgende Verkehrsteilnehmer ist die vergrößerte Leuchtfläche ein deutliches Signal dafür, dass der vor ihnen fahrende BMW besonders stark abgebremst wird.

Bi-Xenon-Scheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht.

Zusätzliche Sicherheit bei Nachtfahrten schafft das optional erhältliche adaptive Kurvenlicht. Dabei gleitet der Lichtkegel der Scheinwerfer dem Fahrzeug voraus durch die Kurven. Die um die Hochachse schwenkbaren Bi-Xenon-Reflektoren leuchten die Fahrbahn um bis zu 90 Prozent besser aus als starre Scheinwerfer. Gedreht werden die Reflektoren abhängig von Lenkwinkel, Gierrate und Fahrgeschwindigkeit.

Die Funktion des Abbiegelichts ist in den Fahrlicht-Scheinwerfer integriert und in der Serienausstattung enthalten. Das Abbiegelicht wird beim Fahren mit geringerer Geschwindigkeit aktiviert. Beim Abbiegen oder Rangieren wird der Lichtkegel der Scheinwerfer mit einem Reflektor seitlich umgelenkt, um die Fahrbahn in der eingeschlagenen Richtung auszuleuchten.

Innenraum mit sportlich-luxuriösem Ambiente.

Im Innenraum des BMW M5 Touring schaffen ausgesprochen exklusive Materialien und deren gelungene Gestaltung und Kombination ein sportlich-luxuriöses Ambiente. Zudem steht nahezu die komplette Sonderausstattung des BMW 5er Touring zur Wahl sowie das gesamte BMW Individual Programm mit exklusiven Außenlackierungen sowie Polster- und Interieurfarben. So lässt sich die umfangreiche Serienausstattung um eine Vielzahl von Optionen ergänzen, mit denen der BMW M5 Touring maßgeschneidert den individuellen Wünschen des Kunden angepasst wird.

Serienmäßig wartet der BMW M5 Touring mit einer erweiterten Lederausstattung in der exklusiven Lederqualität Merino auf. Sie ist in den Farben Schwarz, Silverstone und Sepangbronze hell erhältlich. Mit dem haptisch und optisch sehr angenehmen Leder sind die Mittelkonsole und der Handbremshebelbalg sowie die Türspiegel und Armauflagen bezogen. Optional steht die noch umfassendere Volllederausstattung Merino mit den zusätzlichen Farben Indianapolisrot und Portland Naturbraun zur Verfügung. Der Innenhimmel ist in Alcantara Anthrazit gehalten. Als weitere Sonderausstattung wird die Variante Klimaleder mit einer aktiven Sitzbelüftung für Fahrer und Beifahrer angeboten.

Passgenaue M Sitze geben besten Halt.

Die passgenauen M Sitze mit passiver Lehnenbreitenverstellung gewährleisten für Fahrer und Beifahrer einen sehr guten Seitenhalt. Vielfältig verstellbar ermöglichen sie die Einstellung der jeweils optimalen Sitzposition unabhängig von der Körpergröße und ganz nach Wunsch und Gelegenheit von sehr sportlich bis bequem. Zum Ausstattungsumfang gehören die Memory-Funktion und die Sitzheizung. Als Sonderausstattung ist eine elektrisch verstellbare Lordosenstütze erhältlich.

Für eine betont sportliche Fahrweise empfiehlt sich die als Sonderausstattung erhältliche aktive Lehnenbreitenverstellung. Als Bestandteil des M Multi-funktionssitzes passt sie die Lehnenbreite und damit den Seitenhalt automatisch der jeweiligen Fahrsituation an. So verstellt sich die Lehnenbreite unter anderem abhängig von der Querbeschleunigung und dem Lenkwinkel. Der Fahrer kann per Taster oder über die MDrive Einstellung eines der drei Programme Komfort, Normal oder Sport aktivieren.

Platz für fünf Insassen und viel Gepäck.

Als vollwertiger Fünfsitzer bietet der BMW M5 Touring auch den im Fond sitzenden Mitfahrern maximale Bequemlichkeit und höchsten Reisekomfort. Die beiden äußersten Sitze des Fonds können mit Sitzheizungen ausgestattet werden. Serienmäßig sind sie mit ISOFIX-Kindersitzbefestigungen ausgerüstet. Bleibt der Mittelplatz frei, bietet die herausklappbare Mittelarmlehne ein Ablagefach und zwei Getränkehälter. Die im Verhältnis 60 : 40 geteilte Rücksitzlehne lässt entweder vollständig oder partiell umklappen, um den Gepäckraum zu erweitern.

Panoramadach für einen himmlischen Ausblick.

Einen himmlischen Ausblick ermöglicht das als Sonderausstattung verfügbare Panoramadach. Es besteht aus zwei Sonnenschutzglas-Scheiben mit einer Gesamtdurchsichtsfläche von 0,68 Quadratmetern. Beide Scheibenelemente lassen sich für eine optimale Durchlüftung hinten ausstellen, die vordere Scheibe kann darüber hinaus auch vollständig geöffnet werden. Der Windabweiser stellt sich geschwindigkeitsabhängig auf.

Fahrerorientiertes Cockpit wie im Sportwagen.

Tachometer und Drehzahlmesser im Cockpit des BMW M5 Touring sind von ringförmigen Einfassungen im Perlglanz-Chrom-Design umgeben. Die Zahlen heben sich weiß vom schwarzen Zifferblatt ab, die Zeiger erstrahlen im traditionellen M Rot. Die weiße Corona-Beleuchtung der Rundinstrumente ist permanent eingeschaltet, was den hochwertigen Eindruck im Cockpit verstärkt. Eine M typische Besonderheit ist das variable Vorwarnfeld im Drehzahlmesser: Das gelb unterlegte Vorwarnfeld und das rot gekennzeichnete Warnfeld begrenzen den empfohlenen Motordrehzahlbereich in Abhängigkeit von der jeweils aktuellen Öltemperatur. Mit steigender Öltemperatur vergrößert sich der zur optimalen Leistungsausbeute geeignete Drehzahlbereich. Entsprechend verändern sich die Markierungen im Drehzahlzahlmesser.

Zwischen Tacho und Drehzahlmesser befinden sich in der für Sportwagen typischen Anordnung die Kontrollleuchten, die Ölstandsanzeige, die Kilometerzähler sowie das SMG-Display mit Gang- und Drivelogic-Anzeige. Einen reizvollen optischen Akzent setzen die im Perlglanz-Chrom-Design ausgeführten Bedienelemente. Das besonders hochwertige Material kommt an den Schaltwippen, der SMG Blende, den Türöffnern, den Klimatisierungsreglern, den Drehstellern und den Schiebern der Lüftungsgitter sowie am Start-/Stopp-Knopf zum Einsatz. Der M exklusive iDrive Controller ist aus massivem Aluminium gefertigt, seine Farbgebung auf das Perlglanz-Chrom-Design abgestimmt.

Die Doppelhutze in Form von zwei aufeinander folgenden Wellen für die Instrumentenkombi und das Control Display des Bediensystems BMW iDrive trennt optisch die fahrorientierte Zone vom Komfortbereich. Die Bedienelemente aller für den Fahrer essenziellen Funktionen sind ergonomisch perfekt am oder um das Lenkrad herum platziert. Die Tasten und Regler der auch für den Beifahrer relevanten Funktionen sind im Bereich der Mittelkonsole konzentriert angeordnet. Dort befindet sich auch der iDrive Controller, der mit standardisierten Schiebe-, Dreh- und Drückbewegungen die Aktivierung und Steuerung von Fahrzeugeinstellungen sowie der Klimatisierungs-, Kommunikations-, Entertainment- und Navigationssysteme ermöglicht. Die Menüführung ist um das MDrive Management erweitert.

Die intuitive Bedienung wird durch acht frei belegbare Favoritentasten weiter vereinfacht. Mit einem einzigen Knopfdruck lassen sich so besonders häufig gewählte Telefonnummern, ein regelmäßig angesteuertes Fahrtziel oder ein bevorzugter Radiosender abrufen. Die Oberfläche des zentralen Control Displays, auf dem die Menüführung angezeigt wird, ist mit der Transflektiv-Technik ausgestattet, die einstrahlendes Tageslicht reflektiert. Bei schlechten Lichtverhältnissen gewährleistet die Hintergrundbeleuchtung des Monitors eine besonders gute Ablesbarkeit. Serienmäßig ist der BMW M5 Touring mit einem 6,5 Zoll großen Control Display ausgestattet. In Verbindung mit dem Navigationssystem Professional wird ein Farbmonitor mit einer Bildschirmdiagonale von 8,8 Zoll installiert.

Head-Up-Display mit speziellen M Informationen.

Das optionale Head-Up-Display (HUD) spiegelt dem Fahrer wesentliche Informationen direkt in sein Blickfeld. Dazu zählen beispielsweise die Tachoanzeige und Navigationshinweise. Der Fahrer nimmt diese Informationen wahr, ohne den Blick vom Verkehrsgeschehen abwenden zu müssen. Per Tastendruck bestimmt er, ob er die Standardanzeigen oder spezielle M Informationen auf die Frontscheibe projiziert bekommt. Das M spezifische Display hebt das variable Vorwarnfeld des Drehzahlmessers hervor und signalisiert mit seiner Shift-Light-Funktion den optimalen Schaltpunkt. Zudem informiert das Display über den eingelegten Gang und die jeweils aktuelle Geschwindigkeit.

MDrive und M Lenkrad – damit der Fahrer alles im Griff hat.

Als perfekte Schnittstelle zwischen einem sportlich ambitionierten Fahrer und seinem Hochleistungsfahrzeug dient das M Lederlenkrad. Sein nach ergonomischen Kriterien gestalteter Lenkradkranz erleichtert es dem Fahrer, sein Auto noch präziser zu dirigieren. Das Lenkrad fest im Griff, kann er per Zugbewegung die SMG-Schaltwippen aktivieren – links wird zurück-, rechts hochgeschaltet. Über Multifunktionstasten im Lenkrad lassen sich zahlreiche Funktionen optimal bedienen. Dazu gehört die MDrive Funktion,

mit der aus dem komfortablen Touring ein straff gefederter Sportwagen wird und umgekehrt. Mit der MDrive-Funktion ruft der Fahrer die zuvor via iDrive konfigurierten Einstellungen der Fahrdynamiksysteme ab. Sie lassen sich im Key Memory-System abspeichern und betreffen die Power-Taste, mit der die Motorcharakteristik beeinflusst wird, die SMG Drivelogic mit ihren sechs manuellen und fünf automatisierten Schaltprogrammen, die Fahrwerkregelung Dynamic Stability Control (DSC), sowie die Elektronische Dämpfer Control (EDC) und das Head-Up-Display.

Klimaanlage – kühler Kopf bei heißen Fahrten.

Maßstäbe in den Bereichen Leistungsfähigkeit, individuelle Einstellung und Regulierung der Luftfeuchtigkeit setzt die Klimaautomatik mit Automatischer Umluft Control (AUC). Temperatur, Luftmenge und Luftverteilung können in zwei Zonen getrennt voneinander reguliert werden. Die Temperaturschichtung sowie Temperatur und Luftmenge des Mittenausströmers lassen sich mit dem iDrive Controller stufenlos verändern. Auch im Fond können die Passagiere die aus den Lüftungsgittern ausströmende Wärme oder Kälte optimal dosieren.

Das Klimasystem beinhaltet außerdem einen integrierten Solarsensor, der die Sonneneinstrahlung auf jeder Fahrzeugseite misst und die Kühlluftzufuhr entsprechend regelt. Damit die Scheiben nicht beschlagen, überwacht ein Beschlagsensor Scheiben- und Lufttemperatur. Gegebenenfalls wird er in mehreren Stufen aktiv, ohne in den ersten Stufen das Raumklima zu beeinflussen. So schaltet er beispielsweise von Umluft auf Außenluft und erhöht dann die Luftmenge, um sie erst abzukühlen und anschließend zu entfeuchten.

Damit auch nach dem Abstellen des Motors warme Luft in den Innenraum strömen kann, sorgt die Restwärmefunktion dafür, dass weiterhin Kühlwasser durch den Wärmetauscher gepumpt wird. Die Standlüftung steuert über die Klimaautomatik Außenluft zu. Ein Aktivkohlefilter bindet dabei weitgehend Staub und Schadstoffe. Registrieren die Gassensoren eine hohe Schadstoffkonzentration in der Außenluft, schaltet die AUC auf Umluft.

Infotainment vom Feinsten.

BMW M Kunden sind nicht nur wählerisch, was die fahrdynamische Performance ihres Autos angeht. Sie bevorzugen das Exquisite auch in der Informations- und Kommunikationstechnologie. Entsprechend erwarten sie unterwegs Infotainmentmöglichkeiten auf dem daheim oder im Büro gewohnten Niveau.

Zusätzlich zum mobilen Internetportal BMW Online und dem Telematikdienst BMW Assist sind für den neuen BMW M5 Touring auch die BMW TeleServices verfügbar. Voraussetzung dafür ist, dass das Fahrzeug mit Telefon und Navigationssystem ausgestattet ist. Beim BMW Teleservice Call sendet das Fahrzeug bei Bedarf alle Informationen, die für einen Werkstatt-Termin wichtig sind, automatisch an den BMW Service Partner. Der Kunde erhält dann einen Anruf, um Termin und Umfang des Serviceaufenthaltes zu vereinbaren. Damit sind prinzipiell die Voraussetzungen für die BMW Telediagnose geschaffen. Sie wird es in naher Zukunft ermöglichen, auf Kundenwunsch ein „Röntgenbild“ des Fahrzeugs zu erstellen. Durch bereits im Vorfeld eines Werkstatt-Termins aus den Steuergeräten ausgelesene Speichereinträge wird der BMW Service Partner dann vorab eine umfassende Diagnoseübersicht erhalten. Der Kunde bekommt somit bereits vor der Fahrt in die Werkstatt ein individuell abgestimmtes Serviceangebot. Kleinere, elektronische Störungen können künftig in vielen Fällen sofort „over the air“ behoben werden. So ist etwa ein Reset eines Steuergerätes möglich, ohne dass der Kunde eine Werkstatt aufsuchen muss.

Navigationssystem Professional mit Ganzwort-Spracheingabe.

Beim BMW M5 Touring kann das Navigationssystem Professional optional um eine Spracheingabe-Funktion erweitert werden. Bei diesem System ist für die Zieleingabe eine Ganzwort-Spracheingabe möglich, die eine vollständige Eingabe der Namen von rund 80 000 Städten in Deutschland ermöglicht.

BMW Individual High End Audiosystem: Das Beste für die Ohren.

Mit dem neuen BMW Individual High End Audiosystem setzt BMW M Maßstäbe in der Klangwiedergabe. Auf allen Plätzen genießen die Insassen eines mit diesem System ausgestatteten BMW M5 Touring ein einzigartiges Klanglebnis. Der digitale 9-Kanal-Verstärker mit Digital Signal Processing (DSP) erzeugt eine maximale Ausgangsleistung von 825 Watt.

Herzstück des von BMW M entwickelten Systems ist die DIRAC Signalverarbeitung (Dual Input Room Acoustics Calculator). Im Automobilbereich arbeitet nur die Marke BMW mit DIRAC. Ohne die Tonhöhe zu verändern, minimiert diese so genannte Time Stretching-Technologie die zeitverzögerten Schallreflexionen im Fahrzeug, die den Originalschall überlagern. Um die entsprechenden Korrekturen zu berechnen, wird das Fahrzeug akustisch vermessen. Die Insassen erleben diesen Effekt in Form einer Klangwiedergabe von bisher ungekannter Impulstreue und garantiert zeitrichtiger Wiedergabe. Ergänzt wird die bahnbrechende Technologie von der geschwindigkeitsabhängigen Lautstärkeregelung (GAL) und dem ebenfalls geschwindigkeitsabhängigen Equalizing (GAE). Diese

Funktionen ermöglichen einen dynamischen Ausgleich der Fahrgeräusche, indem der Störschall in den betroffenen Frequenzbereichen kontinuierlich kompensiert wird. Auch der Schallpegel in Front und Heck wird automatisch ausgeglichen.

Die 16 High-End-Lautsprecher wurden speziell für den BMW M5 Touring optimiert. Sie besitzen starke hochkoerzitive Neodym-Magnetantriebe und leichte, extrem steife (sechsseitige) Hexacone-Membrane. Ihr maximaler Schalldruck beträgt 112 dbA, der Frequenzumfang umfasst 18 Hz bis 24 kHz. Ausgeführt als Mittel-/Hochtonkombination gewährleistet ihre identische Membrantechnologie eine Hoch- und Mitteltonwiedergabe der Extraklasse.

Die Tieftöner sind nicht konventionell im Fahrzeugheck untergebracht, sondern im Fahrzeugboden. Dieses BMW Zentralbasskonzept verteilt den tieffrequenten Schall gleichmäßig im Innenraum. Er ist dadurch allen anderen Platzierungen überlegen. Dabei lässt sich die Quelle der Basswiedergabe von den Insassen nicht orten, was den Klanggenuss noch angenehmer macht. Insgesamt beschert die Anordnung der Lautsprecher den Insassen ein regelrechtes Konzertsälerlebnis. Auf Wunsch lässt sich darüber hinaus durch einfaches Umschalten ein Surround-Effekt erzielen.

Bedient wird das BMW Individual High End Audiosystem über den iDrive Controller und eine übersichtliche Menüführung im Control Display.

Das Herz eines jeden BMW M schlägt unter der Motorhaube.

Der BMW 5er Touring glänzt mit seiner gelungenen Balance zwischen Dynamik, Raumangebot, Funktionalität und Komfort. Bei allen praktischen Vorzügen dominiert jedoch auch bei diesem Modell der BMW M GmbH der sportliche Charakter. Und das Herz dieses Sportlers ist der einzigartige V10-Hochdrehzahlmotor, dessen Konstruktion sich aus der Formel 1 ableitet.

Erfolgsstory mit Fortsetzung: Engine of the Year 2005 und 2006.

Der Zehnzylinder-Motor, der seine Qualitäten auch in der BMW M5 Limousine unter Beweis stellt, begeistert Fahrer und professionelle Experten gleichermaßen. Seit dem Start der Serienproduktion im Jahre 2005 wurde das V10-Aggregat mit bereits sieben Preisen beim weltweit renommierten „Engine-of-the-Year-Award“ ausgezeichnet. Die stärkste Antriebseinheit im Programm der BMW M GmbH bekam zudem die Auszeichnung „Best Performance Engine 2006“ zuerkannt und gewann die Einzelwertung in der Klasse über vier Liter Hubraum.

Aus einem Hubraum von 4 999 Kubikzentimetern generiert das Triebwerk 373 kW/507 PS sowie ein maximales Drehmoment von 520 Newtonmetern. Mehr noch als die Leistungsdaten fasziniert jedoch die Art der Kraftentfaltung. Mit einer Höchstdrehzahl von 8250 min^{-1} bewegt sich der Zehnzylinder in einer Region, die ansonsten ausschließlich Rennsportfahrzeugen vorbehalten ist. Dies gilt auch für die Literleistung von mehr als 100 PS je Liter Hubraum. Die variable Nockenwellenverstellung Doppel-VANOS, die für jederzeit optimal angepasste Gaswechsel sorgt, sowie vollelektronisch geregelte Einzeldrosselklappen für jeden Zylinder sind weitere rennsport-typische Besonderheiten dieses Meisterwerks des Motorenbaus.

Grundlegende physikalische Zusammenhänge erklären die Überlegenheit des M Hochdrehzahlkonzepts: Fahrdynamik hängt von der Motorleistung ab, aber auch vom Fahrzeuggewicht und der Schubkraft, die an den Antriebsrädern zur Verfügung gestellt wird. Diese Schubkraft ist abhängig vom Motordrehmoment und der Gesamtübersetzung. Das Hochdrehzahlkonzept ermöglicht eine auf maximale Dynamik hin optimierte Getriebe- und Hinterachsübersetzung und gewährleistet daher einen besonders beeindruckenden Vorwärtsdrang.

Auch der Faktor Fahrzeuggewicht wird durch das M Hochdrehzahlkonzept in positiver Weise beeinflusst: Im Vergleich zu ähnlich starken Motoren anderer Konzeption kann das M Triebwerk mit einer kürzeren Gesamtübersetzung und damit einem leichteren Antriebsstrang kombiniert werden. Hinzu kommt die ohnehin kompakte und damit Gewicht sparende Bauweise des V10-Antriebs. Der Motor wiegt nur 240 Kilogramm. Insgesamt sind also geringere Massen zu beschleunigen, was die Fahrdynamik begünstigt. Dem Fahrer beschert dies besonders faszinierende Beschleunigungsvorgänge und eine imponierende Kraftentfaltung in allen Drehzahl- und Geschwindigkeitsbereichen.

Hochdrehzahlmotor und SMG Getriebe ergänzen sich ideal.

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Erzeugung überragender Dynamik ist eine schnelle und in jeder Situation absolut präzise Schaltarbeit. Im BMW M5 Touring gewährleistet dies das Sequenzielle M Getriebe (SMG) mit sieben Gangstufen und Drivelogic. Es ermöglicht rennsportlich kurze Schaltzeiten für extrem rasante Beschleunigungsmanöver, aber auch das komfortable Cruisen im sanft und präzise agierenden Automatik-Modus. Das SMG wird über den Wählhebel oder über Schaltwippen am Lenkrad betätigt. Im manuellen wie im automatisierten Modus wird der Kraftfluss beim Gangwechsel nur minimal unterbrochen.

Dank Drivelogic kann der Fahrer unter insgesamt elf Fahrprogrammen auswählen. Dadurch lässt sich die Schaltcharakteristik des SMG der individuellen Fahrweise ideal anpassen. Im D-Modus stehen dem Fahrer fünf automatisierte Fahrprogramme zur Auswahl. Innerhalb der manuellen Schaltfunktion im S-Modus kann er unter weiteren sechs Fahrprogrammen wählen. In fünf Programmen schaltet er von Hand. Im sechsten Fahrprogramm schaltet das Getriebe bei Aktivierung der Funktion Launch Control selbstdäig und zwar zum jeweils idealen Schaltzeitpunkt und mit optimal geregeltem Schlupf. Launch Control ermöglicht so die maximale Beschleunigung aus dem Stand heraus.

Die Fahrleistungen belegen das perfekte Zusammenspiel von V10-Motor und SMG: Von null auf 100 km/h beschleunigt der BMW M5 Touring in nur 4,8 Sekunden, nach 22,9 Sekunden ist – ebenfalls aus dem Stand heraus – die 1000-Meter-Marke passiert. Bei Tempo 250 wird der unwiderstehliche Vorwärtsdrang elektronisch limitiert. In Relation zu seiner Performance kann sich auch die Wirtschaftlichkeit des BMW M5 Touring sehen lassen. Der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch beträgt 15,0 Liter je 100 Kilometer. Im außerstädtischen Bereich lässt sich das High Performance Touring Modell sogar mit einem Verbrauchswert von 10,6 Litern bewegen.

Der erste Fünftürer für die Rennstrecke.

Alle Automobile der BMW M GmbH stellen auf der Nordschleife des Nürburgrings ihre fahrdynamische Meisterschaft unter Beweis. Bei den Testfahrten dort werden die Erkenntnisse gesammelt, die schließlich zu einer auf maximale Dynamik hin ausgerichteten Gesamtabstimmung jedes Fahrzeugs führen. Beim BMW M5 Touring standen die Ingenieure der BMW M GmbH dabei vor neuen Herausforderungen. Schließlich bringt ein Touring Modell karosseriebedingt andere Voraussetzungen mit als eine Limousine oder ein Sportcoupé. Sein Leergewicht und vor allem auch das zulässige Gesamtgewicht fallen höher aus als bei der Limousine. Zudem liegt der Schwerpunkt höher und weiter hinten. Im Fahrerlebnis auf der Rennstrecke sind dennoch weitaus geringere Unterschiede spür- und messbar. Der BMW M5 Touring erzielt Rundenzeiten, die fast auf dem Niveau der BMW M5 Limousine liegen. Kaum ein anderer Serienkombi lässt sich so schnell über die Nordschleife bewegen wie der neue BMW M5 Touring.

Die Rundenzeiten auf dem Nürburgring sind eine Bestätigung für das hervorragende Know-how, das die Fahrwerksspezialisten der BMW M GmbH bei der Abstimmung des BMW M5 Touring einmal mehr zu nutzen wussten. Mit gezielten Modifikationen und einer akribischen Feinabstimmung passten sie das Fahrwerk des BMW 5er Touring an die deutlich stärkere Antriebsleistung des M Triebwerks an.

Die Zweigelenk-Federbein-Vorderachse besteht bei allen Modellvarianten des BMW 5er Touring fast vollständig aus Aluminium. Der U-förmige Vorderachsträger nimmt Lenkgetriebe, Stabilisator, Querlenker und Zugstreben auf.

Beim BMW M5 Touring sorgt darüber hinaus ein Schubfeld aus Aluminium für eine maximale Quersteifigkeit des Achsträgers und führt zu einem besonders präzisen Ansprechverhalten. Es weist zwei so genannte NACA-Einlässe auf.

Diese spaltförmigen Lufteinlässe – ursprünglich für die Luftfahrttechnik entwickelt und daher nach dem National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), einem Vorläufer der NASA benannt – führen Kühlluft unter anderem an das Getriebe, ohne die Aerodynamik des Unterbodens zu beeinträchtigen. Gegenüber dem BMW 5er wurden beim BMW M5 Touring außerdem die Durchmesser der Stabilisatoren von 29 auf 28 Millimeter reduziert sowie Sturz, Nachlaufstrecke und Vorspur angepasst. Um jeglicher Untersteuerungstendenz entgegen zu wirken, wurde außerdem das Schwenklager optimiert.

Modifizierte Servotronic für eine extrem präzise Lenkung.

Ideale Voraussetzungen für höchste Präzision in extrem dynamischen Fahrsituationen bietet auch die Lenkung des BMW 5er Touring. Sie diente den Ingenieuren der BMW M GmbH als Basis für eine Lösung, die sich perfekt an den speziellen Anforderungen beim Umgang mit dem sportlichsten Serienkombi der Welt orientiert. Zu diesem Zweck wurde die Servotronic der Zahnstangenlenkung neu abgestimmt.

Die Servotronic regelt über zwei Kennlinien die Lenkunterstützung abhängig von Fahrtempo und Motordrehzahl. Dies ermöglicht einerseits eine hohe Lenkkraftunterstützung für möglichst komfortables Rangieren, andererseits das präzise Kurshalten bei hohen Geschwindigkeiten. Dies wird durch die variable Übersetzung des Lenkgetriebes unterstützt. Die Kennlinien verhelfen dem Fahrer zu einem stets gleich bleibenden Lenkeindruck. Da sie zugleich mit dem EDC-Modus korrespondieren, bleibt die jeweils vorgewählte sportliche beziehungsweise komfortorientierte Charakteristik erhalten.

Feinabstimmungen führten auch an der Hinterachse zu einer M spezifischen Konfiguration. Die Integral-IV-Hinterachse des BMW 5er Touring besteht fast vollständig aus Aluminium. Ihre radführenden Gelenke sind für eine noch präzisere Radführung und –zentrierung starr gelagert. Gegenüber der Basisausführung wurde die Zusatzfeder der Hinterachse für den BMW M5 Touring verlängert, um Wankbewegungen früher zu begegnen.

Die Luftfederung mit Niveauregulierung ist progressiver eingestellt, damit Nickbewegungen bei allen Beladungszuständen gering bleiben.

Bei den Federn und Dämpfern an Vorder- und Hinterachse ist die Druckstufe stärker gesteigert als die Zugstufe. Auch dies reduziert Wank- und Nickbewegungen und erhöht insgesamt die Agilität des Fahrzeugs.

M Differenzialsperre – ideal für Sport und Sicherheit.

Das Hinterachsgetriebe des BMW M5 Touring verfügt über die Variable M Differenzialsperre. Bei Bedarf baut sie ein bis zu 100-prozentiges Sperrmoment auf und erhöht so die Fahrstabilität und die Traktion vor allem beim Beschleunigen aus Kurven heraus. Besonders deutlich werden diese Vorteile bei einer forcierten Passfahrt, bei der das kurveninnere Rad so entlastet wird, dass es durchzudrehen droht. Bei einer herkömmlichen, am Drehmoment orientierten Differenzialsperre könnte beim Versuch, dieses Rad am Durchdrehen zu hindern, das Antriebsmoment stärker als beabsichtigt reduziert werden. Die drehzahlführende Variable M Differenzialsperre hingegen reguliert die Sperrwirkung situationsgerecht. Somit bleibt der Vortrieb stets erhalten. Bei sportlicher Fahrweise und auf Straßen mit höheren Reibwerten steigert die M Differenzialsperre zudem die positiven Eigenschaften des Heckantriebs.

Bei konventionellen drehmomentführenden Differenzialsperren richtet sich das insgesamt übertragbare Antriebsmoment nach der Kraft, die das über den geringsten Reibwert verfügende Rad auf die Straße zu bringen vermag. Speziell auf Schnee, Schotter oder Eis begrenzt das die Traktion oft erheblich. Die drehzahlführende Variable M Differenzialsperre verschafft dem Fahrzeug dagegen selbst bei extremen Reibwertunterschieden den entscheidenden Traktionsvorteil – und sorgt im Extremfall dafür, dass das gesamte Antriebsmoment über das Rad mit dem besseren Reibwert übertragen wird. Der BMW M5 Touring besitzt dadurch außerordentlich gute Winter-Fahreigenschaften.

DSC hilft im Grenzbereich der Fahrphysik.

Das Fahrwerk gewährleistet Dynamik und Fahrsicherheit im automobilen Alltag und weit darüber hinaus. Für Ausnahmesituationen im Grenzbereich der Fahrphysik wird es um die neueste Generation des BMW Fahrwerkregel- systems Dynamische Stabilitäts Control (DSC) ergänzt und optimiert. DSC überwacht den Fahrzustand permanent. Gegebenenfalls greift es gezielt in die Motorsteuerung ein und reduziert, wenn nötig, das Antriebsmoment beziehungsweise bremst das entsprechende Rad ab. DSC erhöht so die Fahrsicherheit, beispielsweise auf rutschiger Fahrbahn, bei abrupten Ausweichmanövern oder bei beginnender Instabilität in der Kurve.

M Dynamic Mode für maximales Sportvergnügen.

Im BMW M5 Touring kann der Fahrer mit dem so genannten MDrive die Fahrdynamikprogramme vorwählen. Die erste Stufe entspricht im Wesentlichen dem DSC des BMW 5er Touring. Die zweite Stufe, der M Dynamic Mode (MDM), bleibt hingegen exklusiv den BMW M Fahrzeugen vorbehalten und orientiert sich an den Bedürfnissen von sportlich

ambitionierten Fahrern. MDM erlaubt es dem Fahrer, das maximale Längs- und Querdynamikpotenzial seines Fahrzeugs auszureißen. Das DSC greift erst im absoluten Grenzbereich ein, erlaubt also einen bei maßvollem Gegenlenken des Fahrers beherrschbaren Schwimmwinkel. Eingeschaltet wird die MDM Funktion per Druck auf die MDrive Taste am Lenkrad. Ein aufleuchtendes Symbol im Instrumentenkombi signalisiert dem Fahrer, dass die Funktion aktiviert ist. Grundsätzlich lässt sich DSC auch komplett ausschalten.

Die universellen Einsatzmöglichkeiten des BMW M5 Touring legen es nahe, die maximale Motorleistung nicht immer und überall bereitzustellen. Deshalb schaltet sich mit dem Anlassen des Motors automatisch das komfortable Leistungsprogramm P400 ein. In diesem Modus steht eine maximale Motorleistung von 400 PS parat. Ein Fingerdruck auf die MDrive Taste im Lenkrad oder die Power-Taste neben dem Wählhebel genügt, um die volle Kraft von 507 PS abzurufen. Damit ändert sich zugleich die Fahrpedalkinematik hin zu einer besonders spontanen Charakteristik, die im P500-Programm zum dynamischen und im P500-Sport-Programm zum extrem sportlichen Fahrvergnügen einlädt.

Charaktersache: EDC lässt die Wahl von straff bis komfortabel.

Die Elektronische Dämpfer Control (EDC) ist eine permanent und stufenlos arbeitende elektronische Dämpferkraftverstellung. In Kurven, beim Bremsen und beim Beschleunigen steigert sie das Dämpfkraftniveau und verbessert so das Wank- und Nickverhalten des Fahrzeugs. Dem Fahrer stellt die EDC drei Fahrwerkscharakteristiken zur Auswahl, die er mit der MDrive Taste aktivieren kann – von sportlich straff über dynamisch bis komfortabel. Darüber hinaus sorgt die EDC über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs für gleichbleibend gute Schwingungseigenschaften.

Niveauregulierung durch Luftfederung.

Die EDC Funktion wird von einer automatischen Niveauregulierung mit Luftfederung an der Hinterachse unterstützt. Sensoren messen permanent den Höhenstand des Fahrzeugs. Wird der Gepäckraum beladen, erhöht ein Kompressor den Druck in den Federbeinen. Bodenfreiheit und Federweg bleiben dadurch stets gleich und das Schwingverhalten wird an das Fahrzeuggewicht angepasst.

Hochleistungsbremsen mit Aluminium-Faustsätteln.

Im Fall der Fälle sorgt die Hochleistungsbremsanlage dafür, dass der neue BMW M5 Touring aus Tempo 100 nach nur 36 Metern zum Stillstand kommt, aus Tempo 200 steht das Fahrzeug nach knapp 143 Metern. Die Compound-Bremsscheiben messen vorn 374 x 36 Millimeter, hinten 370 x 24 Millimeter.

Gewichts- und steifigkeitsoptimierte Doppelkolben-Faustsättel aus Aluminium reduzieren die ungefederten Massen, was Agilität, Fahrsicherheit und Fahrkomfort steigert.

Sensoren registrieren kontinuierlich den Verschleiß der Bremsbeläge. Das DSC Steuergerät errechnet daraus die voraussichtliche Laufstrecke, die bis zur Fälligkeit eines Bremsbelagwechsels noch verbleibt. Dabei wird auch das individuelle Fahrverhalten berücksichtigt. Diese Information wird für den Condition Based Service (CBS) genutzt, der dem Fahrer am tatsächlichen Verschleiß orientierte Zeitspannen für die Wartung vorschlägt.

19 Zoll-Aluminiumräder und Reifenpannensystem.

Beeindruckend große 19 Zoll-Leichtmetallräder unterstreichen den kraftvoll-sportlichen Eindruck des BMW M5 Touring. Ihr Radialspeichendesign ist den BMW M Modellen exklusiv vorbehalten. Auch die Reifen wurden in aufwändigen Erprobungen eigens für die BMW M Modelle entwickelt. Ihre Gummimischungen und Dimensionen sind darauf abgestimmt, auf trockener wie nasser Fahrbahn hohe Seiten- und Längskräfte bei hohem Abrollkomfort präzise zu übertragen. Ihre Rückmeldeeigenschaften erlauben dem Fahrer eine optimale Fahrt auch im fahrphysikalischen Grenzbereich.

Serienmäßig ist der BMW M5 Touring mit der Reifen-Pannen-Anzeige (RPA) sowie dem M Mobility System (MMS) ausgestattet. Die RPA warnt den Fahrer optisch und akustisch bei plötzlichem oder allmählichem Druckabfall in einem Reifen. Aufgrund der speziellen Humpgeometrie der Felgen springt aber selbst ein völlig druckloser Reifen nicht von der Felge, so dass der Fahrer auch in dieser Situation sicher anhalten kann.

Das M Mobility System ist Platz sparend in einem Staufach unter dem Kofferraumboden untergebracht. Mit ihm lassen sich bis zu sechs Millimeter große Löcher im Reifenmantel Abdichten. So können nahezu alle Reifenpannen behoben werden, ohne das Rad sofort wechseln zu müssen. Der folgerichtige Verzicht auf ein Ersatz- oder Notrad führt beim BMW M5 Touring zu einer Gewichtersparnis von mehr als 20 Kilogramm.

Der BMW M5 Touring: Exklusivität für jeden Tag.

Der neue BMW M5 Touring ist – wie jedes Produkt der BMW M GmbH – ein exklusives Angebot für Autofahrer, die höchste Anforderungen an ihr Fahrzeug stellen. Das Prinzip der M GmbH, alltagstaugliche Hochleistungs-automobile zu bauen, wird beim BMW M5 Touring auf besonders umfassende Weise realisiert. Der kompromisslose Fahrspaß, den auch dieses Modell bietet, basiert auf einer Antriebstechnik, die konsequent aus dem Rennsport abgeleitet ist. Zur unverwechselbaren Ästhetik seines Exterieur- und Interieur-Designs gehört der für M Fahrzeuge typische Understatement-Charakter.

Er kommt – ebenso wie die Alltagstauglichkeit – beim BMW M5 Touring besonders intensiv zur Geltung. Aus der Kombination der herausragenden Leistung seines V10-Motors mit der umfassenden Funktionalität eines Touring Modells der BMW 5er Reihe gewinnt der dynamischste Serienkombi der Welt seinen besonderen Reiz.

Der BMW M5 Touring bietet seinem Fahrer die Möglichkeit, die unverwechselbaren Qualitäten eines BMW M Modells nicht nur Tag für Tag, sondern auch auf besonders vielfältige Weise zu genießen. Damit hebt er sich in einem entscheidenden Kriterium von anderen leistungsstarken Kombimodellen ab. Seine kompromisslose Sportlichkeit, die sich nicht allein, dafür aber besonders klar beim Einsatz auf der Rennstrecke zeigt, wird von keinem anderen Fahrzeug im Segment erreicht. Auch in früheren Zeiten wurde die einzigartige Kombination eines Hochleistungsautomobils mit einer Touring Karosserie nur ein einziges Mal verwirklicht. 15 Jahre sind mittlerweile vergangen, seit die BMW M GmbH die zweite Generation des BMW M5 auch als Touring präsentierte und damit ein Fahrzeug anbot, das heute einen Kultstatus genießt und nun einen würdigen Nachfolger erhält.

Die Entscheidung für den BMW M5 Touring resultiert aus dem Streben nach überlegener Performance und dem gleichzeitigen Wunsch nach maximalem Understatement sowie höchster Vielseitigkeit. Der ultimative Fahrgenuss ist dabei der zentrale, keinesfalls jedoch der einzige Anreiz. Der Fahrer eines BMW M5 Touring verlangt vielmehr – auch und gerade bei der Wahl seines Automobils – nach universellen Eigenschaften. Seine Anforderungen werden dabei von Familie, Beruf und Freizeitaktivitäten bestimmt. Mit dem BMW M5 Touring erhält er ein Fahrzeug, das diese weit gefassten Ansprüche nicht nur erfüllt, sondern in seinem Charakter auch widerspiegelt.

Ganz gleich, ob es private oder beruflich bedingte Transportaufgaben zu bewältigen gilt oder aber das komplette Urlaubsgepäck einer Familie verstaut werden soll: Der BMW M5 Touring ist ein Fahrzeug, das sich jeder Herausforderung des Alltags stellt und dennoch stets seine Persönlichkeit zur Geltung bringt. Denn auf dem Weg ins Büro, an den Strand oder nach Hause ist er für seinen Fahrer immer vor allem eines: ein faszinierender Sportwagen.

Technische Daten. BMW M5 Touring.

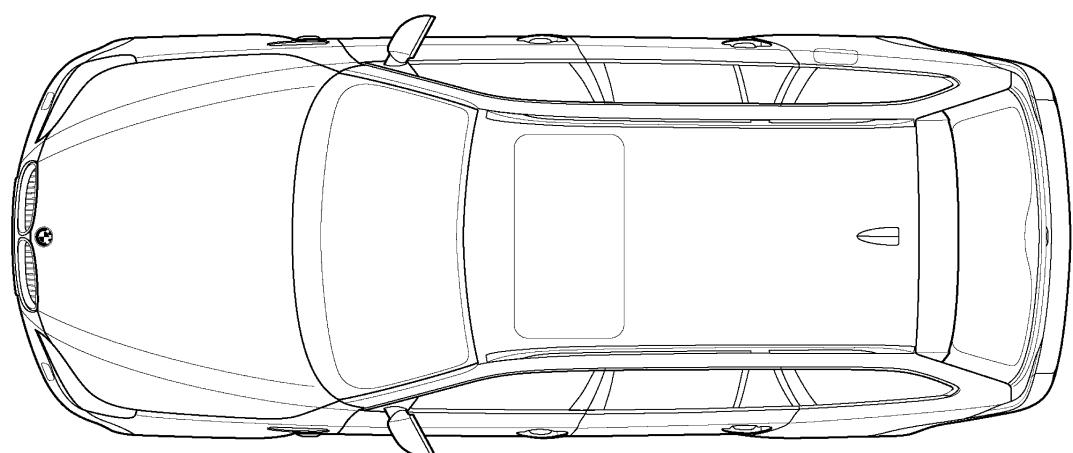
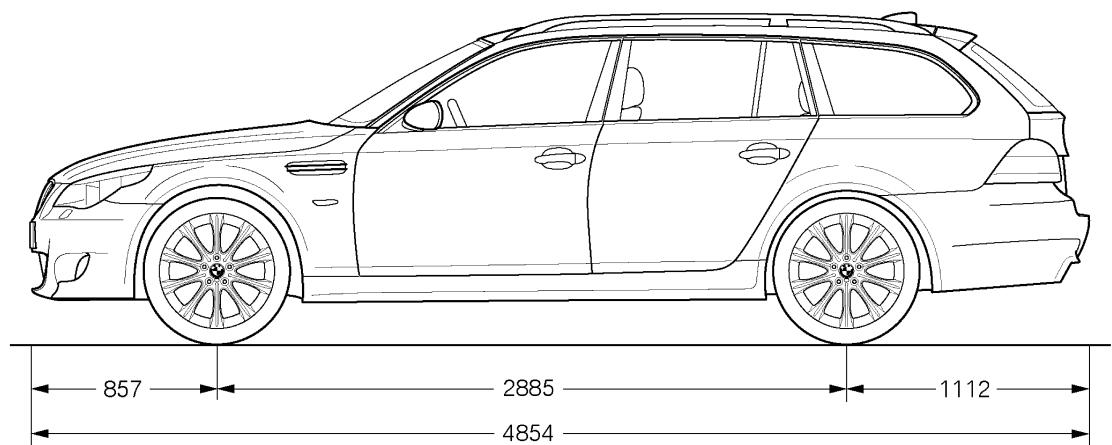
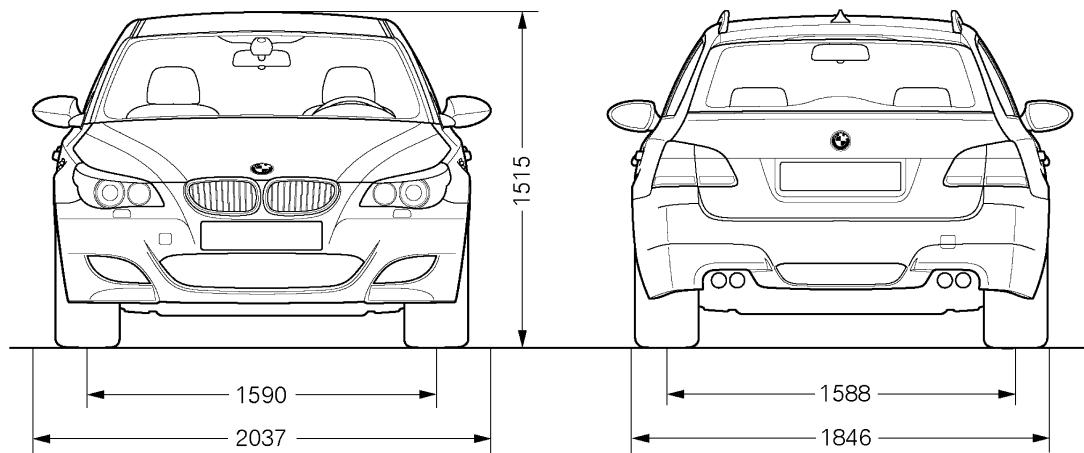
Karosserie		M5 Touring
Anzahl Türen/Sitzplätze		5/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4855/1846/1512
Radstand	mm	2880
Spurweite vorne/hinten	mm	1590/1588
Wendekreis	m	12,4
Tankinhalt	ca. l	70
Kühlsystem einschl. Heizung	l	15
Motoröl	l	13
Getriebeöl	l	2,6
Hinterachsengetriebeöl	l	1,2
Leergewicht nach EU ¹	kg	1955
Zuladung nach DIN	kg	535
Zul. Gesamtgewicht nach DIN	kg	2415
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	1090/1360
Zul. Anhängelast ²		
gebremst (12%)/ungebremst	kg	1800/750
Zul. Dachlast/Zul. Stützlast	kg	100/90
Kofferrauminhalt nach DIN	l	500-1650
Luftwiderstand	c _x x A	0,723
Motor		
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		V90/10/4
Motorsteuerung		MS S85
Hubraum	cm ³	4999
Bohrung/Hub	mm	92,0/75,2
Verdichtung	: 1	12
Kraftstoff	ROZ	95-98
Leistung	kW/PS	373/507
bei Drehzahl	min ⁻¹	7750
Drehmoment	Nm	520
bei Drehzahl	min ⁻¹	6100
Elektrik		
Batterie/Einbauort	Ah/-	90/Gepäckraum
Generator	A/W	170/2380
Fahrwerk		
Vorderradaufhängung	Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Zugstrebe; Radträger und Vorderachsträger; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung, angepasstem Federbein mit EDC-K	
Hinterradaufhängung	Aluminium- Integralachse mit Längslenker und Doppelquerlenker, Anfahr- und Bremsnickreduzierung, Luftfeder mit spez. Angepassten Abrollkolben mit EDC-K	
Bremsen vorn	Zweikolben-Faustsattel-Compound-Scheibenbremsen	
Durchmesser	mm	374 x 36, belüftet und gelocht
Bremsen hinten	Einkolben-Faustsattel- Compound-Scheibenbremsen	
Durchmesser	mm	370 x 24, belüftet und gelocht
Fahrstabilitätssysteme	ABS, CBC, DSC; variable M Differenzialsperre	
Lenkung	Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Unterstützung u. Servotronic	
Gesamtübersetzung Lenkung	: 1	12,4
Getriebeart	SMG III	
Getriebeübersetzung I	: 1	3,985
II	: 1	2,652
III	: 1	1,806
IV	: 1	1,392
V	: 1	1,159
VI	: 1	1
VII	: 1	0,833
R	: 1	3,985
Hinterachsübersetzung	: 1	3,620
Reifen v/h	255/40 ZR19/275/35 ZR19	
Felgen v/h	8,5J x 19 EH 2 IS 12 LM gegossen/9,0J x 19 EH 2 IS 17 LM gegossen	
Fahrleistungen		
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	5
Literleistung	kW/l	74,6
Beschleunigung 0-100 km/h	s	4,8
0-1000 m	s	22,9
im 4. Gang 80-120 km/h	s	-
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250 ³
Verbrauch im EU-Zyklus		
städtisch	l/100 km	22,4
außerstädtisch	l/100 km	10,6
insgesamt	l/100 km	15
CO ₂	g/km	361
Sonstiges		
Emissionseinstufung	EU4	
Typklasseneinstufungen	-	

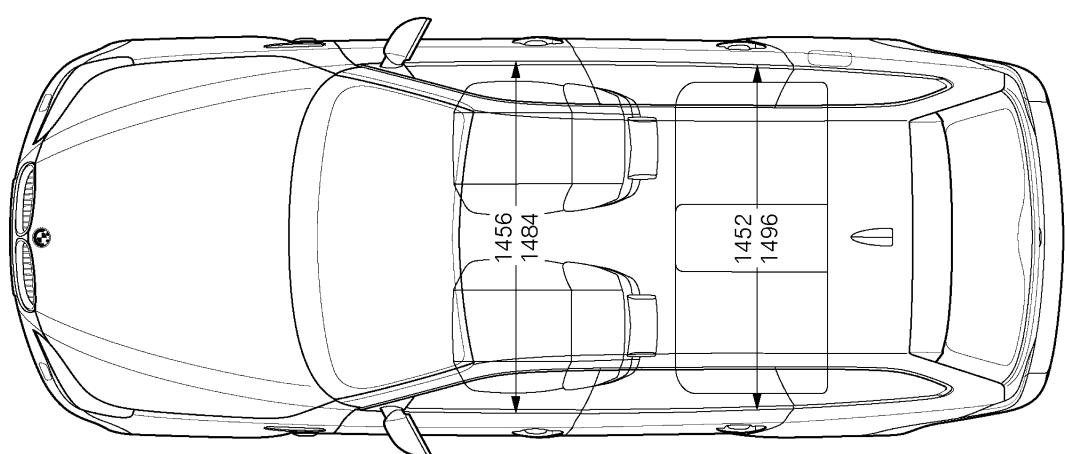
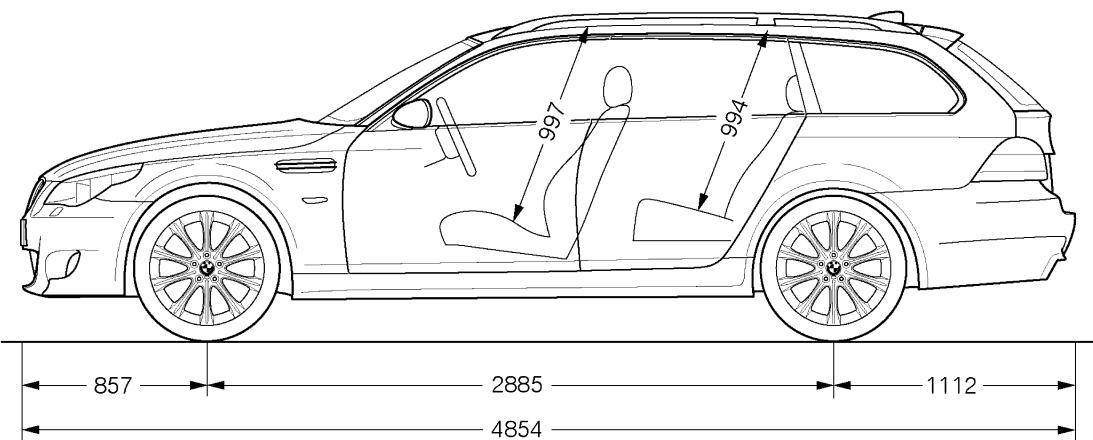
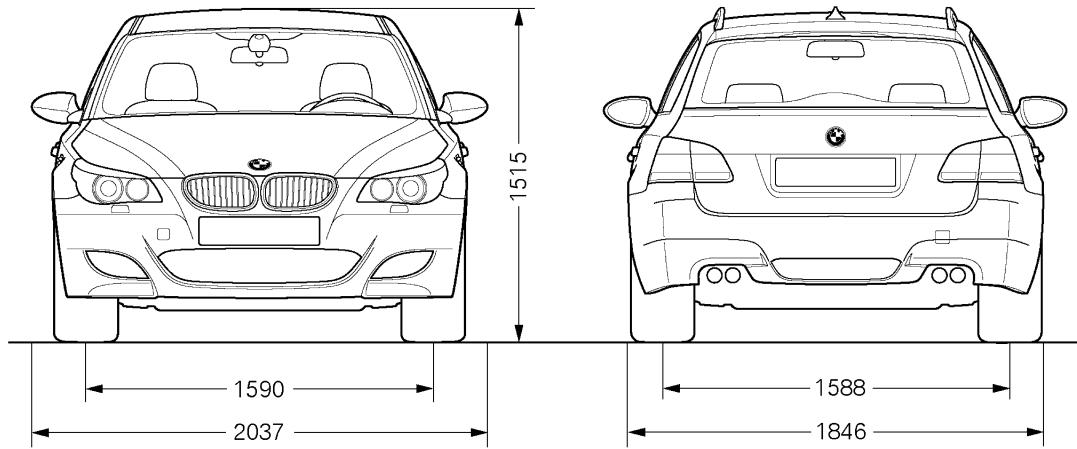
¹ Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck.

² Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich.

³ Elektronisch abgeregelt.

Außen- und Innenabmessungen.





Leistungs- und Drehmomentdiagramm.

