

新款 BMW M5。 目录。



1. 领先的力量。 新款 BMW M5。 (精简版)	2
2. 特征说明。	8
3. 设计： 美学和运动的严密结合。	10
4. 传动系统： 理性的力量，令人信服的效率。	13
5. 底盘和车身： 快速环绕和长途的完美表现。	17
6. 车厢内部和操作设计： 奢华氛围中纯粹的 M 感觉。	20
7. 装备和 BMW ConnectedDrive： 个性化和顶级智能联网。	22
8. 车型历史： 该型号的开端，仍处于无可匹敌的顶峰。	24
9. 生产： 传统的技术和创新的过程。	27
10. 技术数据。	29
11. 功率扭矩图。	31
12. 外部和内部尺寸。	32



1. 依靠的力量。 新款 BMW M5。

在高级轿车市场上，驱动和底盘技术力求达到运动车水准的高性能商务四门车不断涌现。正值此时，新款 BMW M5 闪亮登场，不但传承了其前身的经典设计，还重新定义了四门轿车可以感受得到的性能特点。第五代 BMW M5 车型以 BMW M 汽车典型的和谐化设计、最新的技术和卓越的动态行驶性能激起了人们对最佳性能的向往，而该车型以无与伦比的方式将最佳性能与高级四门车的所有品质结合起来。用于 BMW M GmbH 系列车型的最强劲的发动机、可以优化后轮力传递的新型主动 M 差速器和专为该车型研发、具有多种运动车技术的底盘技术都奠定了新款 BMW M5 在高级四门车市场上的主导地位。

新款 BMW M5 的发动机罩下缔造了一种新研发的 M 双涡轮增压技术高转速 V8 驱动机构，转速 6000 - 7000 min^{-1} 时最大功率为 412 kW/560 PS，1500 - 5750 min^{-1} 时最大扭矩为 680 牛·米。该发动机的强劲动力和 M 同样特殊的恒定推力使得汽车可以在 4.4 秒内，从零加速到 100 km/h (0-200 km/h : 13.0 秒)。在 EU 测试周期中每 100 公里平均油耗为 9.9 (CO₂ 排放量 : 232 g/km)。

新款 BMW M5 的功率提高了约百分之 10，最大扭矩提高了百分之 30 多，因此消耗值比以前的车型降低了百分之 30 多。基于新款 V8 传动系统极高的效率以及多种高效动力技术，使得力求高效的 M 感觉和燃油消耗之间的比例明显得到优化，这项技术还包括自动起停功能和系列化七档 M 双离合变速箱驾驶逻辑。

为了将令人印象深刻的运动质感也纳入其迷人的性能特征当中，新款 BMW M5 开发了一项根据运动车技术研发、与发动机功率特性精确匹配的重量优化底盘技术，这些技术包括电子控制的减震器、M 特殊伺服转向助力系统转向系、具有 M 动态模式的动态稳定控制系统和混合结构的高效制动装置。与该车型特有、着眼于功能的设计特征相结合，形成了针对 BMW M 车型独特的和谐设计。在 Nürburgring 的 Nordschleife 这条终极赛道上进行过多次试车后，驱动、底盘和设计的精确配合得到了进一步完善，确保了纵向和横向加速、操作和制动时的最佳值。

M 特殊规格的跑车座椅、M 皮制方向盘以及组合仪表和中央控制台等装备的操作理念为卓越的 M 感觉作出了贡献。两个系列化 M Drive 按钮第一次用于调用按情况而定的理想车辆设置。精细加工的优质材料、超大的座位空间和范围广阔的标准装备无不打造出 BMW 5 系车型的现代豪华格调。为了满足个性化需求，可选择 BMW 5 系四门车几

乎所有可用的选择项，包括大量的 BMW ConnectedDrive 驾驶员辅助系统和移动服务。

车身设计：M 典型的美学设计，同时也满足可靠的技术要求。

车身设计如实地反映出新款 BMW M5 无与伦比的特点。BMW 5 系四门车动感十足的车身比例和充满个性的车身外形与 M 特殊的设计特征相辅相成，它严格按照技术要求改进，是高性能四门车整体设计方案中的一个固定组成部分。

前挡板的造型生动地表现出新款 V8 发动机超强的动力。发动机罩的轮廓线以 V 形向前游走至双肾形进气格栅，这是该品牌特有的设计，采用了 M 车型常见的黑色金属条，其伸展的形状和挡板下方的三个大型空气入口一样，都是为了满足后部驱动机构冷却空气的要求。外开口的前挡板下方是专为运动车开发的导流板，也就是所谓的 Flaps，可以优化空气动力学特性。

系列化双氙气灯可以形成独特的带有发光二极管光圈的白天行车灯。在上边缘处，品牌特有的双大灯由一个发光二极管供电的强光灯从外观上隔开。这样无论是在白天还是在晚上都可以识别特殊的集中光束。

超长的轴距、恢复到以前设计的客舱和黑色高亮的侧窗边饰都清楚地表现出新款 BMW M5 伸展的侧影。强韧成形的加宽轮罩、轮毂和轮胎精确的结合处、汽车低悬挂，以及与车型有关的 19 英寸超大 M 双轮辐设计轻合金轮辋一样，都为该车型侧视图的运动性观感增色不少。甚至新款 BMW M5 的侧面车门槛也显得与众不同。形状经过空气动力学优化处理的外后视镜，镶加了水平色彩分级后更加引人注目。另外车身前部侧围的 M 特殊的鲨鱼腮元件又换新款。

这种特殊造型的车尾裙板以强有力的方式表现出作用在后轮上的驱动力。在车尾裙板下部的集成扩散器可以在车辆底板的末端产生一个适当的空气导流。新款 BMW M5 还拥有一个双管式排气装置，这是 M 特有的标志，其排气管分别安装在扩散器向外的两侧。行李箱盖上以 Gurney 风格设计的后部空气导流板优化了车辆的空气动力学特性。

驱动：采用了 M 双涡管式涡轮增压技术、高速转动的 V8 发动机，创下了功率值和效率值的新纪录。

BMW M5 卓越的动态性能首先要归功于涡轮增压发动机。M 双涡轮增压技术的高转速 V8 驱动机构实现了较早为 BMW M 型汽车设定的最大功率。同时还确保了迄今为止汽车性能和燃油消耗之间的最佳比率。其 4.4 升大发动机可产生的最大功率为 412 kW/560 PS 转速为 6000 - 7000 min⁻¹，其最大扭矩为 680 牛顿米，转速在 1500 - 5750 min⁻¹ 之间。最高转速达 7200 min⁻¹。因此，其特别适用于动态加速过程、在可提供的最大扭矩和可使用的最大功率之间的转速范围，几乎是以前的发动机的三倍。

专为新款 BMW M5 发动机研发的 M 双涡管式涡轮增压技术套件，将直接从运动车引进的设计特点和创新的技术完美地结合起来，这些创新应归功于不断改进的高效动力策略。这个套件包括一套根据双涡管式涡轮增压原理设计的增压系统，其中包括一个可将气缸列废气彻底导出的排气歧管、汽油射流直接喷射系统和可变气门控制系统 VALVETRONIC。另外该发动机还有一个极为高效的冷却系统和优化横向力的湿式油底壳润滑。这种组合在全世界也是独一无二的，使其成为 BMW M 车型特有的性能特点。该性能特点与快速的反应特性以及一个极大的推力密切相关，这个推力在转速较低时已经产生，并可保持恒定持续作用到最大负荷区。

八缸发动机的两个废气涡轮增压器和废气触媒转换器一起安置在气缸列之间的 V 形空间里。该位置实现了进气管和排气管的特殊布置，且管道长度较短，横截面较大。可将气缸列废气彻底导出的排气歧管进一步优化了气体流量。该排气歧管由四个互相隔开的排气管组成，这些排气管分别和一个位于气缸列左边、一个位于右边的燃烧室排气口相连接。同时，通过相同的管道长度和燃烧室按照点火顺序进行的排列，可以保证排气管里的气流有规律地流过。四个排气管中每两个一组接在两个增压器中的一个上，并且它们在靠近涡轮机处才聚在一起。通过这种方式，就可以在废气涡轮增压器上产生一个连续的、不受逆流影响的压力，由此，其涡轮机可快速起动。

功率扩展的自发性、强度和稳定性造就了无可比拟的加速度值。在 4.4 秒内，BMW M5 就可从零加速到 100 km/h，并且几乎可以一直保持下去。从零加速到 200 km/h 只需 13.0 秒即可完成。最大速度将通过电子装置限定在 250 km/h，但如果加装了可选驾驶员套件，则此极限速度可提高至 305 km/h。

在效率方面取得的进步还应归功于 M 双涡管式涡轮增压技术套件。这种增压实现了低排量时的功率增加，通过清除节流还能进一步提高发动机效率。汽油射流直接喷射系统和安置在气门正中间的喷射装置确保了精准的燃油供应。此外，全可变气门控制技术 VALVETRONIC 和无级双凸轮可变正时控制装置不但使扭矩增加，还提高了燃油中所含能源的有效利用。体积流量控制的机油泵以及其它高效动力措施也可进一步提升效率，包括刹车动能回馈和自动起停功能。在 EU 测试周期中，新款 BMW M5 的平均燃油消耗为每 100 公里 9.9 升，CO₂ 排放值为每公里 232 克。

进行力传递时也表现出卓越的性能：带驾驶逻辑的七档 M 双离合变速箱。新款 BMW M5 通过采用一个七档双离合变速箱，将能产生特殊 M 感觉的发动机功率传送到后轮上。专为该车型研发的 M 双离合变速箱驾驶逻辑可在自动操作模式（D 模式），也可在手动操作模式（S 模式）下极为快速和舒适地换挡。M 选档按钮可用于选择 D 或 S 模式以及挂入倒车档。此外，该按钮还可为手动换挡提供系列换挡示意图。也可通过方向盘上的系列化翘板开关进行手动换挡。

在 S 模式和 D 模式中，M 双离合变速箱驾驶逻辑分别提供了三种换挡程序。当行驶稳定控制系统退出工作状态时，驾驶员可使用加速辅助功能，在考虑路况的情况下最大力度踏下加速踏板，实现从零到最大速度的加速效果。交通拥堵时，新的低速辅助功能带来了额外的舒适性。

动态行驶状况下理想牵引力的创新成果：主动 M 差速器。

为了充分利用后轮驱动能以最佳方式产生最大的行驶动力这个优势，BMW M 车型后桥安装了带可变锁止功能的特殊差速器。这种创新使得新款 BMW M5 可以按照不同的行驶状况更为精准地分配左边和右边的后轮间的驱动力矩。借助电子控制的叠片锁紧装置，主动 M 差速器优化了牵引力和行车稳定性。

该叠片锁紧装置在后桥差速器的主动调节具有极高的精准性和快速性。其控制单元与动态稳定控制系统 DSC 连接，还考虑了调节节气门踏板、车轮转速和车辆偏航角速度等因素。这样就可以准确地对行驶状况作出分析，事先就可以识别到出现单侧牵引力损失的危险。不到一秒的时间即可完成锁紧力矩的匹配，该力矩可在零和百分之 100 之间。这样，即使在湿滑路面上，以及左右后轮之间存在较大的摩擦系数时，在急转弯处或急速转向时，都可以防止车轮打滑。经过优化的牵引力即使在苛刻的条件下，也能获得最高的行车稳定性，以及在转弯处动力十足地加速行驶。

M 特有的底盘，电子控制的减震器，M 动态模式。

新款 BMW M5 拥有一项车型特有的底盘技术，无论从结构设计还是从协调性，都深受多种汽车运行技术的影响。横向双臂悬挂前桥也呈现出车桥架梁与车身通过螺栓连接固定的完整后桥、一种独特的运动学以及新研发的锻造铝制组件等特征。底盘经过尺寸较大的推力缓冲区与前桥和后桥的连接，保证了将符合行驶动力学的动力平均分配到车身上。

新款 BMW M5 装备有系列化电子控制的减震器。动态减震器控制装置可通过对减震力以电动液压的方式进行匹配，即可根据行驶状况，也可根据驾驶员的愿望作出调整。减震器特性的确定有三种换挡特性线可供选择。

传动比可变的液压齿条式转向系统也是 M 独有的特性，它将严格的方向稳定性与调度时减少的驾驶消耗结合起来。同样独立配置的 M 伺服转向助力系统也可通过三条可调出的特性线单独调节与车速有关的转向助力。

新款 BMW M5 的 DSC 系统除了可以借助于制动干预和降低发动机功率来达到稳定的效果，还装备有防抱死系统 (ABS)、弯道制动控制系统 (CBC)、动态制动控制 (DBC) 以及制动辅助、干燥制动功能和起动力辅助。另外可借助 DSC 按钮，激活 M 动态模式 (MDM) 的基本设置。在此模式下可通过调高 DSC 的调节阈值，获得 M 特殊的自转向特性。另外，即使在 DSC 模式关闭的情况下，也可通过按动按钮进行激活。

混合高效的制动装置，范围广阔的安全装备，极为有利的功率重量比。

新款 BMW M5 的高效制动装置确保了其卓越的减速值。独特的混合结构的进一步研发，使得制动效果更加优化，即使在苛刻的条件下，也能保持同样的制动效果；还能做到精确的微量调节。6 柱塞固定钳制动器使用摆动轴承以辐射状用螺栓固定。新款 BMW M5 的 M 特殊轻合金轮辋的尺寸依然沿用了系列化的 19 英寸，配备的轮胎规格为 265/40 R19 和 295/35 R19。

M 典型的操作方式和乘客保护均得益于强韧坚固的车身结构。通过采用占较高比例的高强度钢种和铝的智能混合材料，为实现重量优化创造了条件。除了发动机罩和前部侧围，新款 BMW M5 的车门以及几乎所有车辆组件都由铝制成。其功率重量比为每马力 3.3 千克，和以前的车型相比，新款 BMW M5 在这方面也取得了明显的进步。系列化安全装备包括前部和侧面安全气囊、双排座侧面窗帘式头部安全气囊、所有座位的三点式安全带、前部安全带拉紧力限定器和安全带拉紧装置以及后座区 ISOFIX 儿童座椅固定装置。

内部装备和操作：运动车的前排座舱的豪华格调。

新款 BMW M5 的车厢内部设计将运动车典型的、定位于驾驶员的前排座舱设计、高级四门车的乘坐舒适性和豪华轿车的奢华感官以无与伦比的方式完美地结合起来。与车型有关的 M 跑车座椅，更大范围的 Merino 装备皮具以及高端的铝规格装饰条与 10.2 英寸大型控制显示的 iDrive 控制中心一样属于标准装备。采用了黑色面板技术的仪表组，其经典的圆形仪表上的红色指针、白色照明以及车型特有的显示和转速表上的 M 标志，都表现了 BMW M 车型特有的设计。

首次通过两个 M Drive 按钮，激活车辆的个性化设置。

在专为 BMW M5 塑造的皮革中央控制台上，选档按钮周围配置了所有可单独设置的驱动功能及车辆功能的设置按钮。可选择的 DSC 模式、发动机的功率特性曲线、动态减震器控制装置的特性线、M 伺服转向助力系统的特性线和 M 双离合器变速箱驾驶逻辑的换档程序是相互独立的。这样便将详细的车辆设置整合起来，并通过长按多功能方向盘上两个 M Drive 按钮中的一个保存。

由于第一次使用两个 M Drive 按钮，驾驶员可按“M1”键保存以运动性为目的的配置，按“M2”键则保存尤其舒适的设置。此时，可随时调用需要的调节。在再次按下该按钮关闭或切换到另一 M Drive 按钮前，当前的设置一直处于激活状态。和车辆重新起动车后一样，关闭该功能后可再次启用车辆的效率和行驶舒适性基本设置。储存在 M Drive 按钮上的设置也可通过 iDrive 菜单设置。

系列化：具有 M 特殊显示的平视显示系统。

M Drive 配置中包含的平视显示系统属于新款 BMW M5 的标准装备。

M 特殊设计的平视显示系统，除了可以显示数字式车速说明和最佳车速极限提示，还可显示选定档位以及一个彩色的转速表图标和转向灯。

除此之外，新款 BMW M5 还装有系列化的 4 段自动恒温空调、座椅加热装置，以及包括驾驶员记忆功能的电动座椅调整装置、氙气灯、垂直照明、定速装置、警报装置和 BMW Professional 收音机。几乎所有 BMW 5 系四门车的特种装备均可选用。最夺人眼球的要数带硬盘存储器的 Professional 导航系统、电动驱动玻璃天窗、M 多功能座椅、按摩座椅、主动式座椅通风装置、无钥匙便捷上车及起动系统、电动可调式转向柱、车门自动锁系统和带电动可转式球头的挂车挂钩。

可选驾驶员辅助系统和 BMW ConnectedDrive 的机动服务包括驻车距离报警系统、倒车摄像机、自适应转向大灯、远光灯辅助、交通标志识别、变道警告系统、车道偏离报警装置、全景图和人体识别等。另外，创新的技术还优化了苹果 iPhone 和其他智能手机以及音乐播放器的接入和基于互联网的服务。通过 Apps 选件，iPhone 用户可以接收网络电台的节目以及在车载显示器上显示 Facebook 和 Twitter 的记录。同样全新的还有时事路况信息功能，给驾驶员提供十分精确的交通指示和绕行建议。

2. 特征说明。



- 全世界高级汽车市场上最为成功的高性能四门车的第五代；具有四个车门和五个座位的新款 BMW M5，依然焕发着性能卓越、动力十足和强劲高效的运动车风采；传承着 1984 年第一代 BMW M5 引入的汽车理念；是令人着迷的运动车潜质和多种用途的豪华商务四门车的结合；显著提升的效率，长途旅行的舒适性以及创新的驾驶员辅助系统和娱乐功能都体现出它时尚前卫的特征。
- 新研发的 BMW M 采用的全球首个高效驱动机构亮相：M 双涡管式涡轮增压技术的高转速 4.4 升 V8 发动机，由双涡轮增压系统、汽油射流直接喷射系统和全可变电子气门控制系统 VALVETRONIC 组成；转速为 6000 - 7000 min⁻¹，功率为 412kW/560 PS，转速大于等于 1500 min⁻¹时最大扭矩为 680 牛顿米；最大转速: 7200 min⁻¹；优化横向力的湿式油底壳润滑，瞬间功率扩展，M 特殊推力。
- 驾驶性能和燃油消耗的比率明显优化：4.4 秒内的加速度为 0-100 km/h，13.0 秒内的加速度为 0-200 km/h，最高车速为：250 km/h（如带 M Driver's Package 为 305 km/h）；在 EU 测试周期中平均油耗为：9.9 升/100 公里；相对于以前的车型，发动机功率提高了百分之 10，最大扭矩提高了百分之 30，燃油消耗降低了百分之 30；与过去车型相比，优化的长度舒适性增加了百分之 50 的作用距离；采用了包括自动起停功能和刹车动能回馈在内的多种高效动力技术。
- 通过七档 M 双离合变速箱驾驶逻辑实现了对后轮的力传递；牵引力优化的自动档位选择；加速辅助；低速辅助；自动激活停车模式；M 特殊选档按钮；带控制摇杆的 M 皮制方向盘。
- 通过 M 特殊的和谐化设计以及驱动与底盘技术、空气动力学和车重平衡配比之间的相互精确匹配，使得该车型表现出了卓越的性能特征；功率重量比：3.3 kg/PS；M 特殊底盘；M 伺服转向助力系统转向系，动态减震控制系统、包括 M 动态模式在内的动态稳定控制系统 DCS 以及前后桥运动学设计；通过特殊推力缓冲区进行的车身连接；重量优化、性能优良的混合制动系统。
- 带有主动 M 差速器的后驱动桥创新设计成就了非凡敏捷的操作性能；电子控制的叠片锁紧装置实现了后轮之间驱动力矩的全可变分配，优化了动态换道时在转弯处加速时的牵引力和行车稳定性；锁紧力矩可根据情况在百分之 0 到百分之 100 之间调节；通过主动 M 差速器和动态稳定控制系统 DSC 之间恒定的数据匹配，并附加调节节气门踏板、车轮转速和偏航角速度这些因素，即可作出快速、精确和有预见性的反应。
- 第一次实现了通过方向盘上的 M Drive 按钮对车辆进行两种个性化设置；在竞争市场上独一无二的参数可设置范围：发动机反应特性、

- M伺服转向助力系统特性线、驾驶逻辑换挡程序、M 动态模式、动态减震控制系统和平视显示系统的显示等。
- 具有 M 独特美学效果的车身设计反映了这款车动力超强同时又精确可控的行驶性能；带有多功能护罩的特殊设计标志也属于其性能特征；具有超大尺寸空气入口的前挡板和制动设备；专为运动型设计的轮罩突显了超宽的轮距；M 特殊的鲨鱼腮元件带有集成的闪光条；经过空气动力学优化的车尾裙板装有扩散器，位于排气装置的左右双尾管之间；以 Gurney 风格设计的后部空气导流板位于后备箱盖上，19 英寸 M 轻质合金轮辋极为独特的双轮辐设计。
 - 车厢内部为前排座舱运动车设计和豪华格调的绝佳组合；M 特有的仪表组采用了黑色面板技术；创新设计、皮革覆盖的中央控制台；M 跑车座椅；其他系列化装备：选择范围扩展的 Merino 装备皮具、独特的铝制装饰条，BMW 个性化无烟煤色车顶衬里以及电气驱动的转向柱调整装置，4 区自动恒温空调和垂直照明。
 - 即使处于竞争激烈的环境中，BMW ConnectedDrive 也可以其范围广阔、独一无二的多种辅助系统和移动服务脱颖而出：M 特有的平视显示系统（系列化）、系列化氙气灯自适应转向大灯、远光灯辅助、人体识别、变道警告系统、车道偏离报警装置、全景图、交通标志识别、英特网、智能电话和音乐播放器的扩展集成、实时交通信息和用于接收网络电台信号的 Apps 以及 Facebook 和 Twitter 的使用。
 - 几乎所有 BMW 5 系四门车的装备选件均可选用：此外还包括无钥匙便捷上车及起动系统、M 多功能座椅、按摩座椅、带有自动软关系统的车门、自动后行李箱盖操作装置、电动玻璃天窗、挂车挂钩。
 - 技术数据和驾驶性能：
BMW M5：V8-汽油发动机，M 双涡轮增压技术，带有双涡轮增压系统，可将气缸组废气彻底导出的排气歧管，射流直接喷射系统和 VALVETRONIC 可变气门控制系统，
排量：4 395 cm³，功率：412 kW/560 PS 转速为 6 000- 7 000 min⁻¹，
最大扭矩：680 Nm 转速为 1 500 - 5 750 min⁻¹，
加速度为 [0 - 100 km/h]：4.4 秒，
加速度为 [0 - 200 km/h]：13.0 秒，
最高车速：250 km/h（带 M Driver's Package 时为 305 km/h），
平均油耗：9.9 升/100 公里，
CO₂排放量：232 g/km，排放标准 EU5。

3. 设计： 美学和运动的 的严密结合。



- 基于 **BMW 5** 系四门车运动高雅比例的 **M** 特殊造型风格。
- 与技术要求直接相关的车型有关细节。
- 协调的全貌是和谐化最优设计的表达。

新款 BMW M5 在赛道上是高性能的运动车，公路上它又是稳健舒适的高端商务四门车。它的 M 特有和谐设计使两个领域的质量令人信服地聚集在一起。车身设计如实地反映出新款 BMW M5 无与伦比的特点。BMW 5 系四门车动感十足的车身比例和充满个性的车身外形与 M 特殊的设计特征相辅相成。根据技术要求所作的精确改进是高性能四门车整体设计方案中的一个固定组成部分。车辆前部、侧身和车尾独具特色的设计元素，将这款高性能运动车非凡的潜质以细腻而又写实的方式展现在车迷眼前。

品牌特有车身比例的典型特征在于超长发动机罩、超宽轴距和恢复到以前设计的客舱。强力伸展而精准塑造的开阔区域彰显了车型侧影时尚个性的感官。车顶线条平滑而动感地与车尾衔接，车尾处清晰界定的行李箱也是识别四门车的经典特征。BMW M5 车身设计中的独特元素展露出与技术要求的直接关联。它还产生于驱动单元及高效制动装置的抽吸和冷却空气需求、底盘加宽的轮距以及优化空气动力学特性的针对性措施。

前挡板：具有动态造型的进气格栅可以确保精确的空气导流和优化的制冷效果。

前挡板的造型生动地表现出新款 V8 发动机超强的动力。发动机罩的轮廓线以 V 形向前游走至双肾形进气格栅，这是该品牌特有的设计，采用了 M 车型常见的黑色金属条，其伸展的形状和挡板下方的三个入口一样，都是为了满足后部驱动机构的空气要求。所有空气入口的尺寸和形状与新款 BMW M5 特有的冷却系统相协调。这样，即使在热负荷最大时也能确保充足的气流，除发动机、发动机油、变速箱油、废气涡轮增压器、增压空气等冷却装置以外，这种气流还将转向增力机构液体的相应温控和发动机控制考虑在内。

通过将空气入口设置在不同的层面上，可达到一种令人印象深刻的立体效果，从而突显了该四门车蓄势待发的十足动感。向前伸出很多的中央空气入口，通过向车道方向增加的宽度和向外伸展的轮廓造型将其功能突显出来。两侧的空气入口则展示出动态的浮动造型。其在车身外侧较远处的位置可让人清楚看出该车型的超宽轮距，并且要在 BMW 5 系四门车的前挡板上为前雾灯预留位置。在前挡板下方是专为运动车开发的导流板，也就是所谓的 Flaps，可以优化空气动力学特性。

车辆底板范围内也精确地引入气流。借助一个特别配置的阻风唇，车辆下方流入的空气首先转向水平放置的发动机油冷却器。接着，空气沿发动机护板流动，并汇集在所谓的 Venturi-Bug 处，Venturi-Bug 负责流速升高时的接触角度，从而抵抗车辆底板区域内对空气动力不利的涡旋。

新款 BMW M5 系列化双氙气灯可以形成独特的带有发光二极管光圈的白天行车灯。位于外侧较远处的转向信号灯分别由十个发光二极管组成。在上边缘处、品牌特有的双大灯由一个发光二极管供电的强光灯隔开。这样无论是在白天还是在晚上都可以识别特殊的集中光束。

加大的轮罩，三维设计的鲨鱼腮元件，引人注目的侧面车门槛。

超长的轴距、恢复到以前设计的客舱和黑色高亮的侧窗边饰都清楚地表现出新款 BMW M5 伸展的侧影。强韧成形的轮罩也体现出超宽的轮距，这样在任何时候都能保证良好的行车稳定性和很高的横向角速度值。轮毂和轮胎精确的结合处和受特殊的运动型底盘作用的汽车低悬挂，和与车型有关的 19 英寸超大 M 双轮辐设计轻合金轮辋一样，都为该车型侧视图的运动性观感增色不少。五根细长的双轮辐将可选 20 英寸锻造轮辋的重量经过优化的结构显得极为紧凑。这样，前桥上带有 6 柱塞固定制动钳的高效制动装置就变得可见，从而可以实现精确可控的操作。

另外车身前部侧围的 M 殊的鲨鱼腮元件又换新款。三维设计的形状、加宽的镀铬边框和印有 M 标志、具有浮动效果的闪光条，都使开孔显得极为深邃。这强调了鲨鱼腮元件的功能性用途，例如在散热左侧围上用于冷却循环的储液罐。形状经过空气动力学优化处理的外后视镜，镶加了水平光边后更加引人注目。后视镜盖以车身的颜色进行喷漆，镜脚及下部的外壳部分均为高亮黑色。风道中优化的后视镜盖造型与 BMW M5 车身特有的环流精准协调。

甚至新款 BMW M5 的侧面车门槛也显得与众不同。通过车身后部一条强劲有力的弓形弧和一条向车尾略微向上延伸的光边，侧面车门槛把人们的视线吸引到了后部的轮罩和这款高性能车型的驱动轴上。

极富动感、具有优化空气导流的超宽车尾。

新款 BMW M5 的车尾造型极为形象地表现出该车型优越的运动性和十足的行车稳定性。该车型不但通过一条和 BMW 5 系四门车一样的水平车身线突显了车辆宽度，还通过一块运动造型的车尾裙板加强了这种感觉。这种特殊造型的车尾裙板流畅地与超宽轮罩相衔接，以强有力的方式表现出作用在后轮上的驱动力。

在车尾裙板下部的集成扩散器可以在车辆底板的末端产生适当的空气导流。新款 BMW M5 还拥有一个双管式排气装置，这是 M 特有的识别标志，其排气管分别安装在扩散器向外的两侧，周围是同样符合空气动力学设计的饰件。在行李箱盖上以 Gurney 风格设计的后部空气导流板并不引人注目，

但同样可以优化车辆的空气动力学特性。当车辆高速行驶时，它可以产生附加的下压力，从而使得四门车在任何时候都具有可靠的行驶性能。

具有独特夜光设计的 L 形尾灯秉承了品牌特有的外形。三个由 LED 供电的柔光板与均匀发光的独特灯体相映成辉。转向信号灯和制动信号灯也是通过发光二极管供电的。紧挨着尾灯下方安装着反光镜。与 BMW 5 系四门车相比，在车尾裙板位置较高的反光镜，将其动感十足、强劲有力的造型衬托得尤为突出。

新款 BMW M5 的外壳油漆有八种车身颜色可供选择。其中还包括 M 独有的蒙特卡洛金属蓝、金属银石和新加坡金属灰。



4. 传动系统： 理性的力量， 令人信服的效率。

- **M 双涡管式涡轮增压的高转速 V8 发动机** 包括可将气缸组废气彻底导出的排气歧管。
- **最大功率：412 kW/560 PS，最大扭矩：680 牛·米**，M 组合中最强劲的驱动机构，与以前的车型相比，油耗减少超过百分之 30。
- 七档 **M 双离合变速器** 各有手动和自动驱动的三种换挡程序。

新款 BMW M5 以创新、时尚和极富吸引力的鲜明特色表现出了无与伦比的特征。这些特征既体现在已应用到第五代车型的汽车理念上，还体现在其驱动技术上。BMW M5 卓越的动态性能首先要归功于涡轮发动机。采用了双涡管式涡轮增压技术、高速转动的 V8 驱动机构，可以以更高的强度，产生 M 特殊的、稳定持续到满负荷区的强劲推力。其 4.4 升大发动机可产生的最大功率为 412 kW/560 PS，转速为 6000 - 7000 min⁻¹，其最大扭矩为 680 牛·米，转速在 1500 - 5750 min⁻¹ 之间。最高转速达 7200 min⁻¹。因此，其特别适用于动态加速过程、在可提供的最大扭矩和可使用的最大功率之间的转速范围，几乎是以前的发动机的三倍。

新款 BMW M5 驱动单元实现了以前为 BMW M 型汽车设定的最大功率。同时还确保了迄今为止汽车性能和燃油消耗之间的最佳比率。与以前的车型相比，发动机功率提高了约百分之 10，最大扭矩提高了 30 多，同时油耗和 CO₂ 值降低了百分之 30 多。新款 BMW M5 以其在动态行驶和效率方面取得的进步，诠释了高级车市场上引导潮流的高性能四门车的新概念。

只需按下中央控制台上的一个按钮，驾驶员就可以根据行驶状况和他个人的爱好，改变发动机的功率特性。同时有三种模式“Efficient”、“Sport”和“Sport Plus”可供选择。

新款 BMW M5 发动机的所有细节均为卓越的性能特征及与之相关的负荷而设计。它具有一个动态优化的湿式油底壳，存在外部纵向或横向加速度时确保完全有效的发动机润滑，还具有带高温和低温循环的特有冷却系统。

运动车技术和独一无二的改进能力：是最大功率和最高效率的理想基础。

专为新款 BMW M5 发动机研发的 M 双涡管式涡轮增压技术套件，将直接从运动车引进的设计特点和创新的技术完美地结合起来，这些创新应归功于不断改进的高效动力策略。这个套件包括一套根据双涡管式涡轮增压原理

设计的增压系统，其中包括一个可将气缸列废气彻底导出的排气歧管、汽油射流直接喷射系统和可变气门控制系统 VALVETRONIC。

这种组合在全世界也是独一无二的，使其成为 BMW M 车型特有的性能特点。该性能特点与快速的反应特性以及一个极大的牵引力密切相关，这个牵引力在转速较低时已经产生，并可保持恒定持续作用到最大负荷区。

凝聚的动力：布置在气缸之间 V 形空间内的废气涡轮增压器，可将气缸组废气彻底导出的排气歧管。

八缸发动机的两个废气涡轮增压器和废气触媒转换器一起安置在彼此互成 90 度角排列的气缸列之间的 V 形空间里。这个位置可以提供一种非常紧凑的结构，并能实现进气管和排气管的特殊布置。其缩短的管道长度和加大的横截面都使排气端的压力损失大为减少。另外燃烧室和废气触媒转换器之间的距离也大为减小，它们早在车辆启动后就可达到最佳工作温度。

已申请为 BMW 专利、全世界独一无二的可将气缸列废气彻底导出的排气歧管，还能进一步优化通向双涡管式涡轮增压器途中的气体流量。该排气歧管由四个互相隔开的排气管组成，这些排气管分别和一个位于气缸列左边、一个位于右边的燃烧室排气口相连接。同时，通过相同的管道长度和燃烧室按照点火顺序进行的排列，可以保证排气管里的气流有规律地流过。四个排气管中每两个一组接在两个增压器中的一个上，并且它们在靠近涡轮机处才聚在一起。通过这种方式，就可以在废气涡轮增压器上产生一个连续的、不受逆流影响的压力。这样，就可以实现涡轮机的快速启动以及保持恒定的增压压力。

M 典型的快速反应特性实现了抽吸端和排气端上节流的有效清除。

专为新款 BMW M5 发动机研发的废气涡轮增压器以其极高的压缩和涡轮效率显得异常出色。系统最大增压压力为 1.5 巴。

创新的增压器设计原理充分利用了增压的潜能，有效地提高了功率，而这在以前是达不到的。由于配置了增压器，空气输送管道的长度也可明显缩短，从而使抽吸端和废气端上的节流有效清除，显著优化了发动机的反应特征和燃油消耗。M 双涡管式涡轮增压技术的最新成果可以实现新款 BMW M5 进行功率扩展时独特的自发性、强度和稳定性。即使在加速踏板最小移动和直接怠速转速时，M 发动机独特的方式也具备安全的扭矩。

从该款发动机那神奇的推力可以得出新款 BMW M5 令人印象深刻的加速度值。在 4.4 秒内它就可从零加速到 100 km/h，并且几乎可以一直保持下去。从零加速到 200 km/h 只需 13.0 秒即可完成 最大速度将通过电子装置限定在 250 km/h，但如果加装了可选驾驶员套件，则此极限速度可提高至 305 km/h。

此外，M 双涡管式涡轮增压技术的设计原理也对 V8 发动机的音效研究颇有影响。可将气缸列废气彻底导出的排气歧管的设计，大大改变了发动机多重的音效图。新款 BMW M5 双管式排气装置为直通式，

并且具有超大管横截面。两个排气管各接入一个末端消音器，M 特有的双排气管再经过消音器，从车尾裙板下部左右两端分别伸出。

通过新式喷射装置的直接喷射提供精确的燃油供应。

专为新款 BMW M5 研发的发动机将其卓越的动力特性和在同等功率级别不可超越的极高效率完美地结合起来。和以前的车型相比，在这一领域取得的进步还应归功于 M 双涡管式涡轮增压技术套件的其他组成部件。通过汽油射流直接喷射系统可以保证剂量精确的燃油供应。在气门和在火花塞旁边安装的喷射装置之间，该系统将气油混合气以 200 巴的最大压力喷入燃烧室，并确保其均匀纯净地进行燃烧。

在新款 BMW M5 的发动机里采用了创新的电磁阀控制喷射装置，可以通过多次喷射，形成剂量极为精确的混合气。另外，通过直接喷射获得的制冷效果，能使涡轮发动机达到极高的压缩比，从而可以进一步提高 V8 驱动机构的效率。

VALVETRONIC 进一步提高了汽车的自主性和效率。

该新型八缸发动机的双涡轮技术还包括全可变气门控制技术 VALVETRONIC。它能无级调节进气门冲程。这样就能够将换气过程中的节流损失降至最低，同时提高驱动单元的效率 and 扭矩。因此 VALVETRONIC 的集成既对新款 BMW M5 V8 发动机的反应特性，也对其效率有较高的要求。

此外，双凸轮可变正时控制装置的无级凸轮轴控制既可优化效率，也可在发动机转速较低时产生较大的扭矩。体积流量控制的机油泵以及其它高效动力措施也可进一步提升效率。新款 BMW M5 还拥有系列化的刹车动能回馈装置以及自动起停功能，当汽车在十字路口或由于堵车中途停留时，该功能可使发动机自动关闭。通过采用各种提高效率的技术，该车型获得了同等功率级别无可比拟的油耗和排放值。在 EU 测试周期中，新款 BMW M5 的平均燃油消耗为每 100 公里 9.9 升，CO₂ 排放值为每公里 232 克。通过与容量扩充了 80 升的燃油箱相连，与过去的车型相比，作用距离增加了百分之 50。这便突显出新款 BMW M5 明显优化的长途舒适性。

为最高性能设计：动力优化的供油、极为高效的冷却系统。

新款 BMW M5 的发动机装备了动力优化的湿式油底壳供油，纵向或横向加速度值达到最大时会用到它。这样，在高动力加速或制动以及极端运动型转向时也确保了发动机的最佳润滑。油底壳的特殊几何结构包括溢流阻隔装置和精准界定的回流通道的，溢流阻隔减小了机油分配的离心力影响。此外，专为该车型研发的系统规格还配备了优化的抽油位置和额外的回流泵。新款 BMW M5 的湿式油底壳润滑保障了每种行驶状况下的可靠供油。同时，与干式油底壳润滑相比，湿式油底壳润滑的重量明显减少。

与车型有关、与极高负荷相协调的设计还以新款 BMW M5 的冷却系统为基础。它包括一个高温和低温循环，包括一对电气水泵，具备发动机熄火后延续制冷效果的空转功能。用于发动机、发动机油、变速箱油、废气涡轮增压器和增压空气冷却装置以及转向增力机构温控和发动机控制的冷却单元总共有十个。其它特色还包括增压空气冷却器的并行电源。借助水循环的间接增压空气冷却器额外提高了废气涡轮增压器的快速反应特性。

进行力传递时也表现出卓越的性能：带驾驶逻辑的七档 M 双离合器变速箱。

新款 BMW M5 通过采用一个七档双离合器变速箱，将能产生特殊 M 感觉的发动机功率传送到后轮上。最新研发、与车型有关的 M DKG 驾驶逻辑可与 V8 驱动机构的功率特性精确地匹配。该驾驶逻辑既可在自动操作模式（D 模式），也可在手动操作模式（S 模式）下，极为快速和舒适地换挡。其操作理念依然遵循了以前的车型 M 系列变速箱的设计。即使在手动换挡时，也无需使用离合器踏板；另外驾驶员在换挡期间还可踩下加速踏板。与车型有关的 M 选档按钮可用于选择 D 或 S 模式以及挂入倒车档。此外，该按钮还可为手动换挡提供系列换挡示意图。也可通过方向盘上的系列化翘板开关进行手动换挡。同时需将右侧翘板开关提到高速档，左侧则换到低速档。低速辅助这项新功能还可提供更多的舒适性，当交通拥堵时，只需轻轻踏下加速踏板，车辆即可以最小速度行驶。

M DKG 驾驶逻辑可在自动和手动模式下分别提供三种换挡程序。

通过一个在换挡杆正下方、安置在中央控制台上的翘板按钮即可进行程序的选择。发动机起动后，将自动设置在程序 D1 上，此程序可按照最有效的驾车方式进行档位选择。D2 模式用于舒适性行驶，可根据转速和负荷变化自动进行换挡。若想体验具有动态加速过程的运动性驾车方式，就需将 D3 模式的开关点设置为只有当发动机转速较高时才进行换挡。

即使在手动模式，驾驶员也可按照不同的愿望改变换挡特性。S1 模式可以实现极为舒适和顺畅的换挡。S2 模式则可明显快速地完成换挡过程，并且当转速很高时，伴有特殊的换挡震动。若想体验最激动人心的动态行驶，则可选用 S3 程序，该程序可以提供运动型的换挡，还有加速辅助功能。当行驶稳定控制系统退出工作状态时，驾驶员也可通过使用最大力度踏下加速踏板（同时也要考虑路况），实现从零到最大速度的加速效果。同时各自最佳的临界转速下，自动进行必要的换挡。



5. 底盘和车身： 快速环绕和 长途的完美表现。

- 重量优化的底盘，与 **Nürburgring** 赛道相协调。
- 针对优化牵引力的主动 **M** 差速器，动态减震控制系统和 **M** 伺服转向助力系统可单独配置。
- 扭力极为固定的车身和通过特有支柱及推力缓冲区坚固的轴连接。

新款 BMW M5 作为高性能的运动车，其卓越的行驶动力学潜能是专为满足运动车跑道的行驶要求而设计的，并通过其无比的旅行舒适性为日常交通设定了新的标准。针对发动机运动型要求的底盘技术以及加强且重量优化的悬挂臂和轮架还实现了高动力行驶状况时的精准操作。扭力固定的车身还设计用于运动型驾车方式的极端负荷，车身包括通过固定推力缓冲区和 **M** 特有混合结构的高效制动装置的轴连接。在 **Nürburgring** 的 **Nordschleife** 这条终极赛道上进行过多次试车后，驱动、底盘和车身的精确配合得到了进一步完善，确保了纵向和横向加速、操作和制动时的最佳值。

新款 BMW M5 系列化的底盘系统还包括动态减震控制系统、**M** 特殊伺服转向助力系统转向系和带 **M** 动态模式的动态稳定控制系统 **DSC**。这些系统的特征同样可像发动机反应特征和换挡程序一样根据需求变化。这样，这样，除特别的运动型外，新款 BMW M5 还产生了一种明显以舒适度为导向的车辆设计—是在高级四门车宽敞奢华的氛围中度过轻松的长距离行驶时光的理想选择。

动态行驶状况下理想牵引力的创新成果：主动 **M** 差速器。

为了充分利用后轮驱动能以最佳方式产生最大的行驶动力这个优势，BMW **M** 车型为后桥装备了特殊的差速器。为了得到最大的牵引力，可通过一个可变调节的锁止功能，将发动机的驱动力分配到左边和右边的后轮上。新款 BMW M5 在此技术领域进行了另一项创新，就是可以按照不同的行驶状况更为精准地分配驱动力矩。主动 **M** 差速器可借助于一个电子控制的叠片锁紧装置优化行车稳定性，这个叠片锁紧装置安装在突缘里，就可防止车轮打滑。

该叠片锁紧装置在后桥差速器的主动调节具有极高的精准性和快速性。其控制单元通过高速数据传输系统 **FlexRay** 与动态稳定控制系统 **DSC** 连接。该控制单元可连续地将自身的传感器所采集的数据与 **DSC** 的数据进行比较，并由此算出得到最佳牵引力和稳定性所需的理想锁紧力矩。由 **DSC** 的传感器算出的数据，即使在行驶稳定控制系统退出工作状态时，也可进行传输。差速器内的锁紧力矩可在零到百分之 100 之间不等。在任何情况下，防抱死系统都可完全发挥作用。

主动 M 差速器的控制单元在处理内部数据和由 DSC 系统提供的数据时，还可将加速踏板设置、车轮转速和车辆偏航角速度考虑在内。这样就可以准确地对行驶状况作出分析，事先就可以识别到出现单侧牵引力损失的危险。在几分之一秒内就可按照锁紧力矩进行调整。这样，即使在湿滑路面上，以及左右后轮之间存在较大的摩擦系数时，在急转弯处或急速转向时，都可以防止车轮打滑。这样，经过优化的牵引力即使在苛刻的条件下，也能获得最高的行车稳定性，以及在转弯处动力十足地加速行驶。另外，主动 M 差速器可以有效地弥补在高速行驶过程中换道时的牵引力损失，同样也可弥补在动态转向过程中突然出现负荷变化时的不足转向。

M 特有的底盘：重量轻、扭力固定且负重能力极强。

新款 BMW M5 的横向双臂悬挂前桥和它的一体化后桥一样，展现出特有的运动学和新研发的锻造铝制组件，后桥的车桥架梁与车身通过螺栓紧固连接，并通过额外的支柱连接在纵梁上。整个导向摇臂和梁元件使用的轻金属在重量优化的同时还加强了组件的几何结构。除轮距和车轮外倾角外，包括汽车低悬挂在内的悬架也为新款 BMW M5 的高性能特征增色不少。

底盘经过尺寸较大的推力缓冲区与前桥和后桥的连接，保证了将符合行驶动力学的动力平均分配到车身上，从而优化了扭力的稳定性。例如驶越赛车路段边缘时，作用在稳定杆一侧的力均匀地转移到整个前车上。

系列化：三种特性线的电子控制减震器。

新款 BMW M5 装备有系列化电子控制的减震器。动态减震器控制装置可通过对减震力以电动液压的方式进行匹配，并根据行驶状况以及驾驶员的愿望作出调整。按车型特殊设计的减震器有集成在柱塞上的电控阀门，可在不到一秒的时间内对车轮的垂直运动作出反应。后桥上累进的悬架设计确保了易延展的特性，同时也实现了较大的装载量。这样，负荷较大、弹簧变形量较大使弹簧刚度过度增加时，可以敏感的反应补偿正常的车道不平整。

减震器特性的确定有三种特性线可供选择，可通过按动按钮调用。在“Comfort”模式下，减震器会根据路面状况和驾驶方式作出反应。在“Sport”模式下，可以激活一个明显更为严格的减震器调节。此外，在“Sport Plus”模式下，可以进一步加强这两种模式的结合，这样就可以在平坦赛道高速行驶状况下获得最大的纵向和横向加速度值。

M 特有的伺服转向助力系统转向系，包括 D 动态模式的动态稳定控制系统 DSC。

M 的另一个特性在于传动比可变的液压齿条式转向系统。它将调度时严格的方向稳定性与较低的转向消耗结合起来。对于已严重偏转的车轮，转向传动比的啮合更紧，从而减少所需的方向盘移动。

为了得到与车速有关、并且为 M 特殊配置的转向助力 Servotronic，可以选用三条通过按动按钮即可调用的特性线。在“Comfort”模式下驻车或调

度时只需一个很小的转向力，在高速转向时，则表现出品牌特有的精准。“Sport”模式可以保证在所有的速度范围，均能给驾驶员集中反馈。在“Sport Plus”模式下，这种反馈显得更为明显，另外还需提供更大的转向力。

新款 BMW M5 的 DSC 系统除了可以借助于制动干预和降低发动机功率来达到稳定的效果，还装备有防抱死系统 (ABS)、弯道制动控制系统 (CBC)、动态制动控制 (DBC) 以及制动辅助、干燥制动功能和起动辅助。另外可借助于中央控制台上的 DSC 按钮，激活 M 动态模式 (MDM) 的基本设置。在此模式下可通过调高 DSC 的调节阈值，获得 M 特殊的自转向特性。另外，即使在 DSC 模式关闭的情况下，也可通过按动按钮进行激活。

再次优化：混合结构的高效制动装置。

新款 BMW M5 的高效制动装置确保了其卓越的减速性能。独特的混合结构的进一步研发，使得制动效果更加优化，即使在苛刻的条件下，也能保持同样的制动效果；还能做到精确的微量调节。出于这种目的，灰口铸铁摩擦环扩大，铝制制动盘固定鼓的重量进一步减小。内部通风的打孔制动盘前部直径为 400 毫米，后部直径为 396 毫米。前桥 6 柱塞固定钳制动器使用摆动轴承以辐射状用螺栓固定。后轮的单柱塞浮钳制动器还用于电气驻车制动器。

新款 BMW M5 的 M 特殊双轮辐设计的轻合金轮辋的尺寸依然沿用了系列化的 19 英寸，配备的轮胎规格为 265/40 R19（前）和 295/35 R19（后）。此外还有锻造的 20 英寸 M 轻合金轮辋可供选择，轮胎规格为 265/35 R20（前）和 295/30 R19（后）。由于轮辐数量少，后方深金属蓝油漆、带 M 标志的制动钳尤为明显。

大量安全装备，极佳的功率重量比。

M 典型的操作方式和乘客保护均得益于强韧坚固的车身结构。能承受高负荷的基本结构、宽大而又准确定义的变形区可防止发生碰撞时对座舱产生的极为强烈的作用力。新款 BMW M5 的系列化安全装备包括前部和侧面安全气囊、双排座侧面窗帘式头部安全气囊、所有座位的三点式安全带、前部安全带拉紧力限定器和安全带拉紧装置以及后座区 ISOFIX 儿童座椅固定装置。

通过采用占较高比例的高强度钢种和铝的智能混合材料，为实现重量优化创造了条件。除了发动机罩和前部侧围，连新款 BMW M5 的车门也由铝制成。其功率重量比为每马力 3.3 千克，和以前的车型相比，这款高性能的四门车在这方面也取得了明显的进步。

6. 车厢内部和操作设计： 奢华氛围中纯粹的 M 感觉。



- 带 M 特殊显示和操作按钮的运动车的前排座舱是独一无二的车辆设计。
- 方向盘上首次采用 M Drive 按钮。
- 宽敞、一流、上等的内部装备，包括 Merino 装备皮具的 M 跑车座椅。

新款 BMW M5 的车厢内部设计将运动车典型的、定位于驾驶员的前排座舱设计、高级四门车的乘坐舒适性和豪华轿车的奢华感官以无与伦比的方式完美地结合起来。该车型特有的 M 跑车座椅、范围拓展的 Merino 装备皮具、印有“M5”字样的门槛饰条、M 驾驶员搁脚踏板、独特的铝制装饰条和 BMW 个性化无烟煤色车顶衬里，和控制显示最大尺寸为 10.2 英寸的操作系统一样，都属于系列化装备。和操作单元一样，该操作系统也安装在中央仪表盘的中心位置，非常便于驾驶员操作。

采用了黑色面板技术的仪表组，其经典的圆形仪表上的红色指针、白色照明以及车型特有的显示和转速表上的 M 标志，都表现了 BMW M 车型特有的设计。在仪表组的中央可以显示当前选定的换档程序和挂入的档位。甚至还可在前排座舱里显示所有可通过按动按钮进行选择的驱动和底盘设置的反馈信号。

独立塑造的带操作按钮的中央控制台是车辆设计的独到之处。

在专为 BMW M5 塑造的皮革中央控制台上，为 M 双离合器变速驾驶逻辑在 M 选档按钮周围配置了所有可单独设置的驱动功能及车辆功能的设置按钮。可选择的 DSC 模式、发动机的功率特性曲线、动态减震器控制装置的特性线、M 伺服转向助力系统的特性线和 M 双离合器变速箱驾驶逻辑的换档程序是相互独立的。

这样便将详细的车辆设置整合起来，并通过长按多功能方向盘上两个 M Drive 按钮中的一个保存。

出于安全考虑，只有当驾驶员再次按动 M Drive 按钮后，才会激活 DSC 的“MDM”或“DSC OFF”这类设置。选择的不同车辆设置可在仪表组里以相应符号进行显示。

首次通过两个 M Drive 按钮，激活车辆的个性化设置。

新款 BMW M5 的 M 皮制方向盘具有可进行定速控制以及收音和电话功能的多功能按钮。另外在左侧方向盘轮辐上，首次安装了两个 M Drive 按钮。通过这两个按钮，驾驶员可以随时调用以前做过的车辆设置。例如，驾驶员可以在按钮“M1”上保存运动性的设置，在“M2”上则保存特殊的舒适性设置。在再次按下该按钮关闭或切换到另一 M Drive 按钮前，当前的

设置一直处于激活状态。和车辆重新启动后一样，关闭该功能后可再次启用车辆的效率和行驶舒适性基本设置。

新款 BMW M5 的 M Drive 影响了不少于七个参数。除了驱动机构控制系统、伺服转向助力系统特性线、换档程序、DSC 模式和动态减震器控制装置外，系列化平视显示系统的显示也会变化。除常规图外，还有 M 特有的全视图可供选择。储存在 M Drive 按钮上的设置也可通过 iDrive 菜单以任意组合进行设置。

主动音效设计带来的精准反馈。

为了使驾驶员获得有关高性能驱动机构性能特征更直接的反馈，V8 发动机的典型声音真实地进入新款 BMW M5 车厢内部。针对发动机声响的精确表现，专为新款 BMW M5 研发的主动音效设计产生了各种行驶状况相应的声波图，该图通过车辆的音响设备发出。系统的数字信号处理与发动机控制保持直接的数据交换，它不仅将发动机转速，还将扭矩和行驶速度考虑在内。这样，在恒定行车时会产生与 V8 传动系统的和谐、独立运行相符的适当声波图，而加速踏板力量较强时，同样会像驱动机构 M 典型的功率扩展一样自主放音。

产生信号时，主动音效设计不仅针对八缸的点火顺序，还以排气装置的频谱为导向。由此，驾驶员获得了发动机各种负荷状况时无比精准的印象，以及对其高性能特征更加深入的感知。同时，在遵循车辆外部和内部噪音产生的法律规范的情况下，主动音效设计的控制单元将声波图同样传递到新款 BMW M5 的所有座位上。放音特征此外还与驾驶员通过按动按钮可调的发动机配置相关联，从而在切换到“Sport”或“Sport+”模式时同时优化了反应特性和听觉体验。

一流装备皮具和装饰条带来的高贵品味。

系列化的装备皮具可在黑色、银石和 Sakhir 橙色间选择。全套装备皮具除这些颜色方案外，还提供 Merino。除了铝制轨迹的装饰条外，还可选择 Fineline 上等木材方案和棕色 Esche Maser。



7. 装备 和 BMW ConnectedDrive : 个性和顶级智能联网。

- 带 4 区域自动恒温空调、电气可调 M 跑车座椅和氙气灯的一流标准装备。
- 带 M 特有系列化显示的平视显示系统、BMW 夜视系统、Surround View 环景显示、车道偏离报警装置、变道警告系统和 BMW ConnectedDrive 的其它驾驶员辅助系统可供选择。
- 独一无二：带实时交通信息、使用 Facebook 和 Twitter 的 Apps 的联网导航。

豪华四门车的高技术特征和对高性能及奢华旅途舒适性的追求还体现在新款 BMW M5 的装备上。它齐全的标准装备为高贵氛围中体验典型的 M 感觉创造了绝佳的前提条件。在全世界高档车中也独一无二的大量选择为扩展驾驶体验的个性品味提供了可能。除提高舒适度和四门车功能度的特种装备外，这些选择还包括多样化的驾驶员辅助系统和 BMW ConnectedDrive 的机动服务。通过驾驶员、车辆和外界间的智能联网，它有针对性地优化了舒适性、安全性和使用资讯娱乐的可能性。

新款 BMW M5 还装备有系列化的 4 区自动恒温空调、座椅加热装置和电动座椅调整装置以及驾驶员记忆动能、氙气灯、垂直照明、警报装置和 BMW Professional 收音机及 CD 光盘驱动器、AUX 输入接口和七个扬声器。几乎所有 BMW 5 系四门车的特种装备均可选用。

最夺人眼球的要数带硬盘存储器的索引文件和个人音乐合集 Professional 导航系统、电动驱动玻璃天窗、无钥匙便捷上车及起动系统、电动可调式转向柱、车门自动软关系统和带电动可转式球头的挂车挂钩。除按摩座椅和主动式座椅通风装置外，还为驾驶员和前排乘客提供了高档的 M 多功能座椅，它还包括上部靠背区域、靠背宽度和大腿支撑的电动驱动调整。借助为表面涂层无级加长件新研发的机械装置，现在它的每项调整最终都与座椅面衔接起来。

BMW ConnectedDrive 的独到之处：M 特有的平视系列化显示系统。

新款 BMW M5 的标准装备还包括一个平视显示系统，使与驾驶相关的信息投射在驾驶员直接视野范围内的挡风玻璃上。该车型在屏幕上使用了全色域显示图像和图标，例如栩栩如生的交通标志。M 特殊设计的平视显示系统，除了可以显示数字式车速说明和最佳车速极限提示，还可显示选定档位以及一个彩色的转速表图标和转向灯。

和平视显示系统一样，多种其他 BMW ConnectedDrive 驾驶员辅助系统和移动服务也是新款 BMW M5 所特有的。可选系统包括驻车距

离报警系统、倒车摄像机、自适应转向大灯、远光灯辅助、交通标志识别、变道警告系统、车道偏离报警装置、全景图和人体识别等。

另外，创新的技术还优化了苹果 iPhone 和其他智能手机以及音乐播放器的接入和基于互联网的服务。通过 Apps 选件，iPhone 用户可以接收网络电台的节目以及在车载显示器上显示 Facebook 和 Twitter 的记录。同样全新的实时交通信息功能为驾驶员提供了精确的高速公路、地方公路和所选市区交叉点的最新交通提示和绕行建议。



8. 车型历史： 该型号的开端，仍处于无可匹敌 的顶峰。

- **1985**：第一代 **BMW M5** 创造了一种新的车辆分区—高性能四门车。
- **成功方案**：日常的 **M Sport** 技术。
- **字母 M 标志的进步**：发动机功率几乎增长一倍，功率重量比持续减少。

新成立的 ProCar 赛系所用的旅行车、拉力赛车、Formel-2 单座赛车和超级赛车发动机均是 Brabham BMW 车队 1983 年夺得 Formel 1 世界冠军所用的发动机，也是 BMW M Sport GmbH 自 1972 年 5 月成立后最初几年内采用的发动纲。在最短的时间内，BMW 集团管理层和发展和生产赛车的能力集中在一个子公司中，并坚定不移地进行扩张，以建立战前时期该品牌在运动型汽车上取得的伟大成功，并以深入人心的方式确保这一地位。同时，这种成功唤醒了新的渴望，它不仅仅存在于企业内部。这样，BMW 顾客中运动车疯狂爱好者们越来越频繁地提出增加公路额外功率的期望便不足为奇了。

BMW M GmbH 为此做好了准备。很早以前，BMW 已通过特殊的发动机和底盘技术发展中心加强了旗下运动车的设计、结构和检验，并在产品上扩充了面向赛车的附件和用户专属的车辆个性化。现在紧接着的是下一个步骤，即进入直接将赛车技术运用到日常交通的批量车时代。BMW M5 的这一概念以 1985 年 2 月“基于迎战无数的 BMW 5 系的独一无二的“新车”首次面向公众为依据。

一个运动车发动机，一款四门车，一个全新的汽车概念。

事实上，BMW M5 发动机的卓越质量在赛道上已得到了充分的证实。这种六缸直列式驱动机构来源于 BMW M1 中级发动机运动车，经轻微调整后达到 6500 min^{-1} 时 210 kW/286 PS，几乎是 BMW 5 系基本车型 BMW 518i 功率的三倍。3.5 升大型四气门发动机的最大扭矩达到 340 牛·米。6.5 秒后速度提升至 100 公里/小时。

不仅仅是在加速方面，BMW M5 的性能也散发着特殊的魅力。如果有人忽视了前轮和后轮驱动上的型号铭牌，那么第一眼便很难将其与 BMW 5 系普通的机动四门车区分开来。更加令人叹服的要数仅次于顶级运动车的驾驶性能。245 km/h 的最高车速使得 BMW M5 成为同时期最快的四门车，而它的其它特性也是无与伦比的。此外，这种定位在最高性能的和谐化总体设计还归功于加强的五档变速器、后驱动桥中的差速锁止器、带气压减震器的降低运动车底盘、带新调整防抱死系统的高效制动装置以及特殊的轮胎，由于加厚了胎壁，这种轮胎是目前具紧急进行特性轮胎的前锋。

BMW M GmbH 将至今通用的基本特征用于 M 所有车型，还建立了一种全新的车辆分区。于是，高性能四门车应运而生。手工打造的 BMW M5 2 200个模型仅在三年内便销售一空。

第二代：更强劲、更个性。

经过 BMW 5 系换代后，1988年，BMW M5 也发布了新款。车身设计的适当改良和特殊的轻质合金轮辋塑造了第二代 BMW M5 个性，但仍忠于原型的外观。此前 3.6，1992 年起扩大为 3.8 升的排量使六缸直列式发动机转速达到 6900 min^{-1} 时功率升高到 232 kW/315 PS 甚至 250 kW/340 PS。最大扭矩原先达到 360，之后甚至能到 400 牛·米。仅需 6.3 甚至 5.9 秒即可将加速至 100 公里/小时，电子最高车速则限制在 250 km/h 以内。

同时，第二代 BMW M5 还配备了与车型有关的底盘，包括后桥上的自调标高悬架控制和差速锁止器。除高效发动机外，1992 年它还首次采用了带电控减震器的强适应性底盘。1994 年，刚刚更命为 BMW M GmbH 不久的公司工程师也慷慨地提供了六档手动变速器和全新构想的高效制动装置。用于目前组合制动装置、从 M Sport 中派生出的构造原理包括制动盘摩擦环的径向滑动轴承。这样，即使在负荷较大以及存在相关加热时，也实现了材料的自由膨胀，即不影响制动的舒适度，也不会减少制动盘的使用寿命。截至 1995 年，可选择特殊运动型 Nürburgring 底盘的第二代高性能四门车已售出超过 11 000 台。

1998：第三代 BMW M5—首次采用八缸发动机。

1998年，较以往更为运动、独立的第三代 BMW M5 问世。它的识别特征包括强劲造型的前挡泥板和车尾裙板、线条清晰的侧面车门槛、空气动力学造型的 M 外后视镜、双轮辐设计的 18 英寸 M 轻质合金轮辋以及四排气管。两对尾管对和加大空气入口也暗示着发动机罩下进行的重要变革。BMW M5 首次采用了 V8 发动机的功率和推力尺寸，这对当时在其它制造商发现的车辆分区中保持领先地位是至关重要的。

5.0 升容量的八缸发动机在功率和扭矩上是完全无后顾之忧的。通过六档手动变速器，转速为 6600 min^{-1} 时，后轮上的功率达到 294 kW/400 PS。最大扭矩达到 500 牛·米。第三代 BMW M5 从零加速到 100 公里/小时仅需 5.3 秒。它的销售亦打破了以往的记录。截至 2003 年，全球共售出超过 20000 台。

十缸发动机、自动换档控制的手动变速箱驾驶逻辑：源于 M Sport 的高科技四代 BMW M5。

2004 年提出的第四代 BMW M5 以更加精髓的形式实现了日常交通中引人入胜的驾驶乐趣。直接来源于 Formel 1 的 V10 高转速发动机以其 373 kW/507 PS 的功率、七档自动换档控制的手动变速箱驾驶逻辑和最大加速度加速辅助（同时也要考虑路况）、感知转速的可变

M 差速锁止器，以及与车型有关包括电子减震控制系统 (EDC) 和混合制动装置在内的的底盘技术都确保了该款车型卓越的性能特性。高级四门车的顶级特征还表现在一流的驾驶员辅助系统，如自适应转向大灯和平视显示系统。

配备了独立节气门和双凸轮可变正时控制装置的第四代 BMW M5 十气缸发动机在转速为 7750 min^{-1} 时达到最大功率，最大扭矩为 520 牛顿米。它无可比拟的推力实现了从零到 100 公里/小时 4.7 秒的加速度值，不但使赛车爱好者们振奋不已，也激发了专业试车员的浓厚兴趣。2005 年和 2006 年，V10 驱动机构先后获得“年度发动机奖”总评级。在接下来两年内各种等级的著名比赛中，这种传动系统在发动机分级中均占有一席之地，排量超过 4.0 升。第四代 BMW M5 于 2010 年夏季结束了生产周期，产量超过 20500 台。

在第一款诞生将近 27 年后，第五代 BMW M5 在当时新建的高性能四门车分区中处于领先地位。除了坚持不懈的创新以及对发动机、底盘和车身和谐化总体设计的 M 典型原则一如既往的坚持外，最近的车型变化使这种款型的魅力提升到了新的高度，其卓越的性能再次超出了前身。

至今，该车的四款前身以其独特的铸造展现出极具特色的 M 感觉。然而，一项数据比较显示，在五代产品的变化过程中已实现了持续的技术进步。BMW M5 的发动机最大功率从最初的 210 kW/286 PS 提高到现在的 412 kW/560 PS，几乎翻倍，而最大扭矩从 340 到如今的 680 牛顿米，甚至提高到百分之 100。即使如此，每 100 公里的平均燃油消耗从第一代车型 11.3 升降到新款 BMW M5 的 9.9 升。同时，与驾驶经历尤其相关的其它值也得到了进一步优化。第一代 BMW M5 的功率重量比为 5.0，现在每马力已达到 3.3 千克。



9. 生产： 传统的技术和 创新的过程。

- **BMW 丁格芬工厂生产 BMW 5 系以及 BMW 6 系和 BMW 7 系车型。**
- **V8 高性能驱动机构的生产在 BMW 慕尼黑工厂发动机制造部。**
- **自 1998 年，BMW M5 产生了全球最大的 BMW 工厂，通过创新的制造和过程组合部件，质量和效率再次提到新的高度。**

新款 BMW M5 是一款非比寻常的独特车型，其制造过程将传统的手工和最现代的生产过程相互准确地协调，使质量和制造效率达到最大的极限。新的高性能四门车在 BMW 丁格芬工厂诞生。在 BMW Group 全球最大的生产基地还产生了 BMW 7 系豪华四门车、双门轿跑车和 BMW 6 系敞篷车，以及 BMW 5 系的所有车型。借助这一生产方案，新款 BMW M5 还从跨越产品系列的生产过程和过程组合部件中受益，不但使生产过程更高效，同时优化了工艺方面的标准。

新款 BMW M5 的一体化生产包括组件生产、装配和底盘、车身和内部装备范围内与车型有关的部件。新款 BMW M5 的高性能发动机产生于 BMW 慕尼黑工厂的传统过程。那里的特种发动机制造为高水平专家和单独制造方法确保了 BMW Group 旗下技术最高档次驱动机构的精确制造。

V 发动机制造：高科技和手工制造的精准度。

总部的特种发动机制造是 BMW M 车辆许多驱动单元的诞生地。新的产品线 V (flex) 上制造了最新的 M3 发动机和新款 M5 发动机，还包括 BMW 760i 和 Rolls-Royce 品牌最新车型所采用的十二缸发动机组。

高科技过程和经验丰富的专业人员的手工制造精准度保障了产出的质量水准。因此，例如制造 M 车辆高转速发动机时在表面品质上要求相当高，且有极为严格的制造公差。

新款 BMW M5 V8 传动系统的发动机缸体和曲轴箱来源于 BMW 兰茨胡特工厂的轻合金铸造。从慕尼黑工厂装配开始，系统轴承座上的基础发动机便固定了集成的数据存储器。这样，在装配过程中可调用质量相关的数据，例如螺栓连接的拧紧力矩。此时，各个适当的装配程序将激活自动化的螺栓连接装置。在其它所有装配工位上，发动机特有的数据会帮助员工选择工具正确的起动力矩。此外，气缸盖和连杆这样的核心组件会设码。这样便可在制造过程中从进厂到结束装配都能精准地进行跟踪。制造过程结束时进行功能检查，将每个单独的发动机放在检测台上，合格后方可进入 BMW 丁格芬工厂。

集成制造优化了质量和效率。

BMW 5 系、6 系和 7 系车型的和谐化车辆结构铸就了 BMW 丁格芬工厂中的集成生产。制造的质量和效率通过共同的产品和过程组合部件得到了优化。同时，通过灵活地规划设备，可以使整体生产中的每个产品系列都持续满足市场需求。从而确保稳定、高额的生产量，并在以顾客为导向的销售、生产过程（KOVP）框架下，保障快速供货。

通过使用模块式车辆组件，即所谓的产品模块，达到最佳的组合效果。这些组件的功能和质量都符合 BMW 7 系豪华轿车的超高要求。

生产过程中永不改变的一步。

BMW 丁格芬工厂投入了先进生产过程发展的最新理念。同时，BMW 集团遵循增值型产品系统 (WPS) 的原则。一个重要的例子就是使用了过程标准构件：标准化生产过程基于 BMW 7 系、5 系和新型 6 系车的统一汽车组件，将同一条生产线上不同车型的最高品质和统一的生产规划结合起来。生产过程的发展还体现在增值型技术流程 (WTP) 和物流技术中。力求达到的目标还有从供货商到汽车成型都必须遵守的单元控制。

另外还开发了创新的制造技术，在生产多个车型且数量较大时使用。车门生产以位于丁格芬的 BMW Group 铝技能中心研究成果为基础。最新研发的铝加工技术也为高品质设计标志（如车门特性线）的精密仿真创造了条件。

对钢板加工也采用了创新程序。投资约 5 千万欧元建造的两台新式钢板压力机，也帮助新款 BMW M5 的车身部件获得了独一无二的品质特点。BMW 公司作为全世界第一的汽车制造商，在丁格芬厂使用了所谓的模压淬火技术。使用该技术时，首先将镀锌钢板冷却成型，再加热到 900 摄氏度以上。紧接着在几秒钟内，用集成水冷却系统在一个冲压工具里把镀锌板的温度冷却到约 70 摄氏度，同时进行淬火。通过这种方式，部件可获得比传统钢板大三到四倍的强度。

位于下巴伐利亚丁格芬的 BMW 工厂自 1967 年以来就隶属于全球性的 BMW 生产网络，今天该网络已包括 5 大洲 14 个国家的 25 个生产基地。1973 年，在该基地上建造起的新工厂 2.4 作为 BMW 汽车生产厂投入运营。这个世界最大的 BMW 工厂以其卓越的品质创造了无数成果，生产了 800 多万辆 BMW 汽车。目前在此工作的职工约有 18600，其中超过 12000 名职工在 2.4 工厂生产汽车。BMW M5 的生产自 1998 年起在丁格芬进行。

10. 技术数据。 BMW M5。



BMW M5	
车身	
车门数 / 座位数	4 / 5
长 / 宽 / 高 (空载)	mm 4910 / 1891 / 1456
轴距	mm 2964
前部 / 后部轮距	mm 1627 / 1582
离地间隙	mm 117
转向圆	m 12.6
油箱容量	约升 80
冷却系统, 包括加热装置	升 18.5
发动机油 ¹⁾	升 8.4
符合 DIN / EU	kg 1870 / 1945
符合 DIN 标准的装载	kg 540
允许的总重量	kg 2410
允许的前桥负载 / 后桥负载	kg 1180 / 1260
允许的制动 / 非制动挂车负荷 (12%)	2000 / 750
允许的车顶负载 /	kg 100 / 90
后备箱容量	升 520
空气阻力	c _x x A 0.33 x 2.40
发动机	
结构类型 / 气缸数 / 气缸阀门 / 发动机技术	V90 / 8 / 4 M 双涡管式涡轮增压技术, 带有可将气缸列废气彻底导出的排气歧管、双涡轮增压系统、汽油直接喷射系统 (高精度喷射)、VALVETRONIC 和双凸轮可变正时控制装置
有效排量	cm ³ 4395
冲程 / 孔	mm 88.3 / 89.0
压缩	:1 10.0
燃油	ROZ 98 (最小 95)
功率	kW/PS 412 / 560
转速为	min ⁻¹ 6000 - 7000
扭矩	Nm 680
转速为	min ⁻¹ 1500 - 5750
电气系统	
蓄电池 / 安装位置	Ah/- 105 / 行李箱
发电机	AW 210 / 2926
动态行驶和安全性	
前悬臂	具有 M 特殊的弹性运动学设计的双横向摆臂轴, 较小并为负值的转向节注销横偏距, 减小制动点头
后悬臂	集成 V 型多转向轴, 具有 M 特殊的弹性运动学设计和立体效果的后轮悬架装置, 启动和制动点头补偿
前轮制动器	混合结构的七柱塞制动钳盘式制动器
直径	mm 400 x 36 / 通风
后轮制动器	混合结构的单柱塞浮钳盘式制动器
直径	mm 396 x 24 / 通风
行驶稳定系统	系列化装备: DSC 包括 ABS、ASC 和 MDM (M 动态模式)、弯道制动控制系统 CBC, 动态制动控制 DBC, 干燥制动功能, 启动辅助, 电子减震控制系统 (EDC), 主动 M 差速器, 一体式底盘管理系统 (ICM) 联网
安全装备	系列化装备: 驾驶员和前排乘客安全气囊、驾驶员和前排乘客侧面安全气囊、前排和后排座位头部安全气囊、所有座位三点式安全带、前部座椅集成的安全带拉紧装置和安全带拉紧力限定器、前部碰撞头枕、碰撞传感器、具紧急运行特性的轮胎、轮胎故障显示。
转向系	具有 M 特殊的伺服转向助力系统功能的液压齿条式转向系统
转向系总传动比	:1 18.0
前部 / 后部轮胎	265/40 R19 102Y 295/35 R19 104Y
前部 / 后部轮辋	9J x 19 LM 10J x 19 LM

BMW M5

BMW ConnectedDrive

舒适性	特种装备：具有查号台服务的 BMW 服务支持、遥控功能、实时交通信息、BMW 远程售后服务、集成移动终端设备。
娱乐信息	特种装备：互联网接口，BMW 在线，其中含有泊车信息、国家介绍、Google 搜索引擎、新闻、实时天气预报、BMW 路线、办公室功能、蓝牙音频流、曲目在线更新、应用程序
安全性	特征装备：带有转弯照明灯的自适应转向大灯、可变光分布和自适应大灯光线水平调整（系列化）、远光灯辅助驻车距离报警系统、倒车摄像机、包括俯视图和侧视图的全景图、人体识别、平视显示系统（系列化）、变道警告系统、车道偏离报警装置、交通标志识别、自动 / 加强紧急呼叫

变速箱

变速箱类型	带有驾驶逻辑的七档 M 双离合变速箱		
变速箱传动比 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
后桥传动比	:1		3.150

驾驶性能

功率重量比 (符合 DIN)	kg/kW	4.5
升功率	kW/l	93.7
加速度 0-100 km/h	s	4.4
0-1000 m	s	21.9
4/5 档 80-120 km/h	s	3.7 / 4.6
最高车速	km/h	250 / 305 ²⁾

BMW

系列化 BMW 高效动力措施	具有能量回馈指示器的刹车动能回馈装置、自动起停功能、智能轻型结构、视需要而定的附加机组控制装置、流量控制的动力转向辅助泵、低滚动阻力轮胎
----------------	--

一个 EU 周期的油耗

带有标准轮胎		
市区	l/100km	14.0
郊区	l/100km	7.6
总共	l/100km	9.9
CO ₂	g/km	232
废气排放级别		EU5

保险等级

KH / VK / TK	³⁾
--------------	---------------

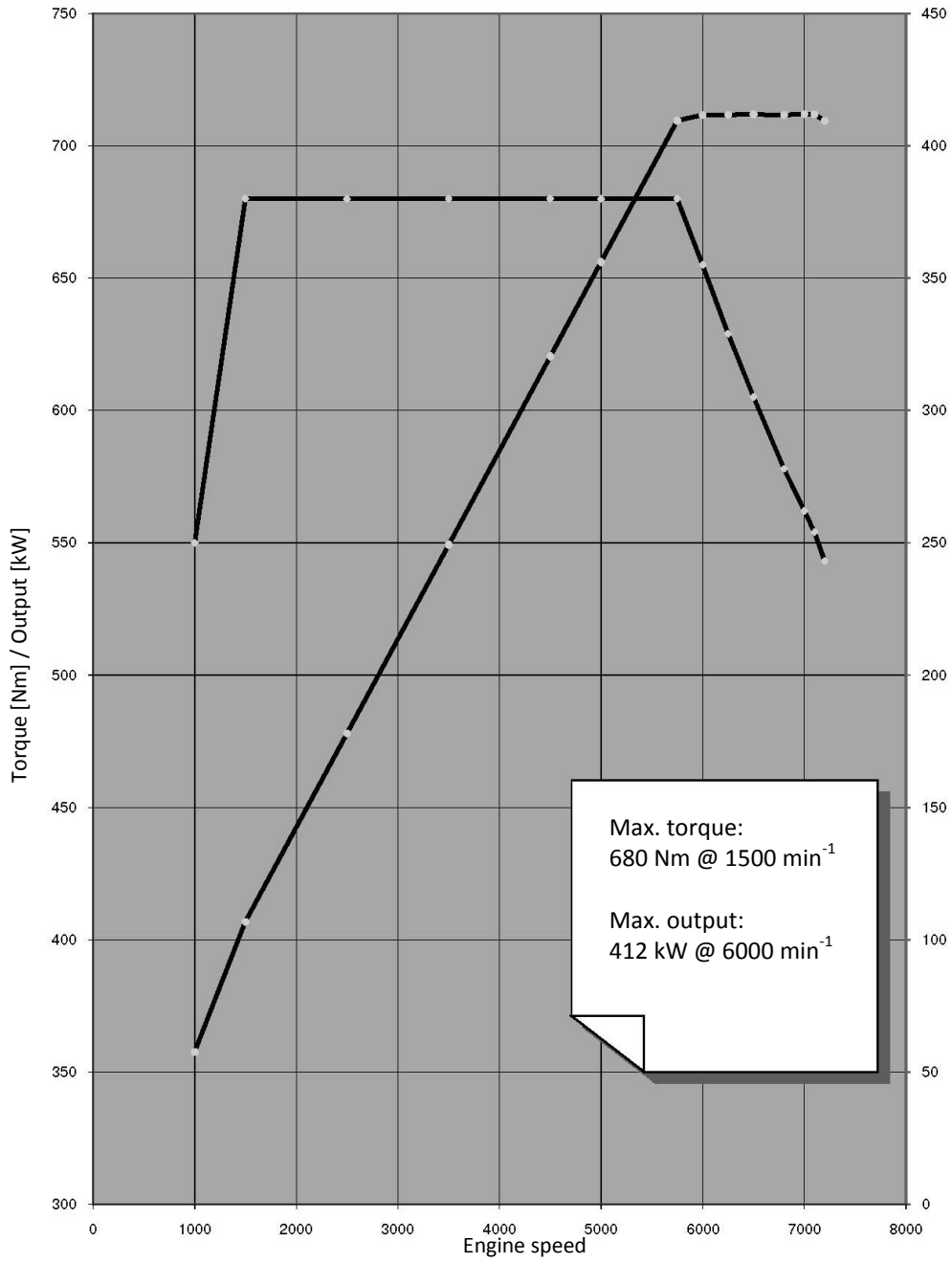
适用于 ACEA 市场的技术数据 / 只有部分相关允许数据适用于德国
括号内数值适用于自动变速箱

¹⁾换油油量

²⁾与可选 M Driver's 套件配套

³⁾还未说明

11.功率扭矩图。



12. 外部和 内部尺寸。

