



Harminc éves a BMW M5

A BMW M a nagyteljesítményű limuzin harmincesztendős jubileumára bemutatja a BMW M5 történetének legerősebb modelljét

A BMW M5, a nagyteljesítményű üzleti limuzinok szegmense alapítójának harmincesztendős jubileuma kapcsán a BMW exkluzív és menetteljesítményeiben is kiemelkedő különleges modellváltozattal jelentkezik. A BMW M5 „30 Jahre M5” modell mindössze 300 példányra limitált sorozatban készül. 441 kW/600 LE teljesítményével és 700 newtonméter maximális forgatónyomatékával (üzemanyag-fogyasztás, kombinált: 9,9 l/100 km; széndioxid-kibocsátás, kombinált: 231 g/km) nem csupán a BMW M GmbH által valaha készített legerősebb BMW M5, hanem a márka történetének legnagyobb teljesítményű modellje is egyben. A „30 Jahre M5” különleges modellváltozat álló helyzetből mindössze 3,9 másodperc alatt gyorsít fel 100 kilométer/órás tempóra, miközben markáns és exkluzív, a BMW Individual által inspirált megjelenés, valamint a menetdinamikai képességeit illetve a kényelmét fokozó számos felszerelés avatja értékes gyűjtői darabbá is egyben.

Széles körű megoldások a menetteljesítmények fokozása szolgálatában

A BMW M5 „30 Jahre M5” 4,4 literes, V8-motorral készül, amely az M TwinPower Turbo technikájával a sorozatgyártású változathoz képest 29 kilowattal (40 LE) több, 441 kW/600 LE teljesítményt produkál. E teljesítménynövekmény a motormenedzsmenten végzett számos célzott módosítás, illetve a töltőnyomás megemelésének eredménye. Mindennek alapjául a BMW M5 szériamodellhez opcióként kínált, a különleges modellváltozatban azonban már eleve szereplő Competition-csomag szolgált, amely az irányíthatósági tulajdonságok jól érzékelhető fejlesztése jegyében született. Ez az összeállítás egyebek mellett módosított, feszesebb hangolású rugókat és lengéscsillapítókat tartalmazó, illetve a karosszériát tíz milliméterrel mélyebbre süllyesztő felfüggesztéseket kínál. A hátsó tengely Aktív M differenciálműve a még hatékonyabb vonóerő-átadás érdekében modell-specifikus hangolással készül. Mindemellett a Dinamikus menetstabilizáló rendszer (DSC) M Dynamic Mode üzemmódja még intenzívebben a sportos irányíthatósági tulajdonságokra összpontosít.

Menetteljesítményeit fokozó mindezen igényes megoldásoknak köszönhetően a különleges modellváltozat igazán kiemelkedő képességekről tesz tanúbizonyságot, nem utolsósorban álló helyzetből mindössze 3,9 másodperc alatt gyorsítva fel 100 kilométer/órás tempóra.

BMW M5 „30 Jahre M5” semmi mással össze nem téveszthető, markáns fellépéssel

A BMW Individual manufaktúra által tovább nemesített különleges modellt az ünnepi alkalomhoz illően éppoly dinamikus, mint tekinteteket vonzó megjelenés jellemzi. Jelentős szerepet játszik ebben a BMW Individual „Frozen Dark Silver metál” egyéni fényezése, amely selyemként fénylő, ám matt tónusként különösen mély benyomást keltően emeli ki a BMW M5 erőteljességgel, egyben elegáns formáit. A kettős vesemotívum szegélye, az első sárvédők karakteres kopolya-eleme és „30 Jahre M5” plakettje, az ajtókilincsek és a kettős kipufogó-végcsövek egyaránt fekete krómozást kapnak – diszkrét, mégis hatásos stíluselemként. Ugyanez érvényes a 20 col peremátmérőjű, kétféle M könnyűfém keréktárcsákra, amelyekre vegyes méretű, elől 265/35 ZR 20, hátul 295/30 ZR 20 jelzésű gumiabroncsokat szerelnek.

Exkluzív utastér visszafogott eleganciával és erőteljes dinamizmussal

A BMW M5 „30 Jahre M5” utastere is a harmincesztendősi jubileum jegyében jelenik meg. A vezetőt és az első utast például - az ajtót kinyitva - az első küszöblécek „30 Jahre M5” felirata fogadja, a világszerte limitált sorozatszámra pedig az utasoldali „Aluminium Trace” díszítőberakás „30 Jahre M5” és „1/300” feliratai utalnak. A „30 Jahre M5” logó a nagy teljesítményű limuzin mind a négy ülésének támláján is feltűnik.

A „30 Jahre M5” különleges modell elől M multifunkciós ülésekkel készül, amelyek sokrétű elektromos állítási lehetőségeik mellett az ergonómia és a kényelem terén is megfelelnek a legmagasabb igényeknek. Fekete Alcantara/bőr kombinációjú kárpitjuk éppúgy nagyban hozzájárul kényelmükhöz illetve az egész utastér nemes hangulatához, mint a középkonzol és az ajtók antracitárfényű Alcantara bevonata, de az M sportkormányt is ugyanilyen tónusú bőr fedi. A „30 Jahre M5” modell további különleges felszerelései között említhető összesen 16 hangsugárzóval működő high-end surround hangrendszere, amely igény szerint lehet a Harman Kardon 600 vagy Bang & Olufsen 1200 watt kimenő teljesítményű berendezése.

Megjelenése, felszereltsége és menetteljesítményei tekintetében azonban a „30 Jahre M5” különleges modell nem csupán a nagyteljesítményű limuzinok szegmensalapítójának egyfajta stílusos jubileumi változata. Olyan harmincesztendősi sikertörténet csúcspontja is egyben, amely 1984-ben, Münchenben a BMW Motorsport GmbH révén vette kezdetét, napjainkra pedig már az egész világ autórajongóit magával ragadja.

1984 – A BMW M1 szupersportautó egy ikon születésének előfutára

Amikor a BMW Motorsport GmbH tervezői 1984-ben megkezdték a BMW M5 kifejlesztését, az 1978 és 1981 között készült BMW M1 szupersportautó hajtástechnikáját vették alapul. E 3,5 literes, soros hathengeres erőforrás már a BMW M635 CSi orrában is bizonyított, amely az 1983-as Frankfurti Autószaalon alkalmával tartotta világpremierjét. Két felülfekvő vezérműtengelyének és hat önálló fojtószelepének köszönhetően a hengerenként négy szelepes aggregát 210 kW/286 LE teljesítménye immár kilenc lóerővel meg is haladta a BMW M1 hasonló paraméterét. Mivel a BMW 6-os Coupé és az 5-ös Limousine közös padlózásra épült, a BMW Motorsport GmbH mérnökei feltették a kérdést: miért ne hajthatná a nagy erejű négy szelepes aggregát a BMW felső-középkategóriájú modelljét is? A gondolatot tett követte, s útjára indult a BMW M5 projektje.

Az 1985. nyári piaci bevezetés pedig immár új piaci szegmenst alapított: a különösen nagyteljesítményű limuzinokét. A BMW M5 a csupán néhány hónappal korábban bemutatott, 160 kW/218 LE, katalizátor-előkészítéssel 141 kW/192 LE, katalizátorral pedig 136 kW/185 LE teljesítményű BMW M535i modelltől is elhódította az 5-ös sorozat legerősebb tagjának címét. Megjegyzendő, hogy a méretes légterelőkkal és egyéb aerodinamikai elemekkel felszerelt M535i mellett a BMW M5 kimondottan visszafogott benyomást keltett, mindössze nagyobb keréktárcsa-gumiabroncs kombináció, mélyebbre süllyesztett karosszéria, valamint hűtőrácsán és csomagtartófedelén megjelenő diszkrét típusjelzés különböztette meg nagysorozatú testvéreitől.

Motorját beindítva azonban a BMW M5 hatásosan rácsafolt minden visszafogottságára: a 6,5 másodperc alatt teljesített 0 - 100 kilométer/órás sprint és a 245 kilométer/óra végsebesség akkoriban már-már elképzelhetetlen paraméternek számított. Az autó kiemelkedő menetdinamikai képességeihez sportfutómű, zárható differenciálmű, valamint megerősített és megnövelt méretű fékek szolgáltak biztos háttérként. Mindezt 220/55 VR 390 méretű, különleges Michelin TRX gumiabroncsok egészítették ki, amelyek speciális konstrukciója még hirtelen nyomásvesztés esetén is a tárcsán tartotta az abroncsot. E TRX technika szolgált a mai defekttűrő (Run-Flat) gumiabroncsok előfutárul.

Gyártása 1987-es leállításáig több mint 2 200 kézi munkával készült első generációs BMW M5 gördült ki a BMW Motorsport GmbH müncheni szerelőcsarnokából.

A második nemzedék két teljesítménylépcsőben és első ízben Touring változattal

A BMW M5 1988 augusztusában bemutatott második generációja töretlenül folytatta e sikertörténetet. A 80 köbcentiméterrel 3 535 köbcentiméteresre növelt hengerűrtartalmú, katalizátoros új erőforrás már 232 kilowattot (315 LE) teljesített. Az új M5 már 6,3 másodperc alatt abszolválta az álló helyzetből 100 kilométer/óraig tartó gyorsítást, végsebességét pedig 250 kilométer/óránál szabályozta le az elektronika.

Megjelenésében a csúcsmo­dell továbbra is visszafogott­nak tűnt: „M5” logó elöl és hátul, vastagabb kipufogó-végcsövek és 20 milliméterrel mélyebbre süllyesztett karosszéria – sokak számára az „Über-Fünfer” kívülről alig volt felismerhető. Már ha eleve nem 17 col peremátmérőjű kerekekkel szerelték volna fel, amely méret ekkor jelent meg elsőként sorozatgyártású BMW-modellen. Az utastérben az első sportüléseknek, illetve a határozottan kiformált hátsó egyes üléseknek köszönhetően jóval nyilvánvalóbb volt az eltérés a nagysorozatú változatoktól.

A BMW M5 1991 végén, 8 079 példány elkészültét követően széles körű motorfejlesztésen esett át. Az összlökettérfogat 3,8 literre, a teljesítmény pedig 250 kilowattra (340 LE) nőtt, a sportos limuzin gyorsulása így már a hat másodperces határt is átlépte (0 - 100 km/h: 5,9 másodperc). A motorelektronika változatlanul 250 kilométer/óra­ra korlátozta a végsebességet. A BMW M5 ekkor már az Elektronikus csillapítás-szabályzás (Electronic Damper Control; EDC) technikájára épülő Adaptív M-futóművel készült. A még agilisabb irányíthatósági tulajdonságokra vágyó ügyfelei számára állította össze a BMW a „Nürburgring futómű-csomagot”, amely megerősített hátsó stabilizátort, 255/40 méretű hátsó gumiabroncsokat, Servotronic sport-kormányberendezést és mindene­kelőtt a csillapítás-szabályzás kapcsolható sportos üzemmódját foglalta magában.

Különleges „ínyencségként” jelentkezett a BMW Motorsport GmbH csupán röviddel később, a BMW M5 Touring kombiváltozattal. A szintén igényes kézi munkával készült „power-kombi” technikájában és menetteljesítményeiben messzemenő­ig megegyezett a Limousine változattal. A folyamatos modellfejlesztés jegyében a BMW M5 1994-ben többek között hatfokozatú, manuális sebességváltóval, valamint a maga idejében forradalmi újdonságnak számító compound-fékekkel gazdagodott. A speciális alacsony sűrűdésű ágyazásra szerelt, többkomponensű féktárcsák felhevülve szabadon tá­gulhattak, hatékonyan előzve meg a termikus okokból deformálódott tárcsák okozta fékerő-hullámzást, mégpedig magasabb futásteljesítmény és alacsonyabb tömeg mellett. 1988 és 1995 között mintegy 12 000 példány – köztük közel 900 Touring – készült a BMW M5 második nemzedékéből.

1998 – Búcsú a soros hathengeres aggregáttól

Háromévnyi szünet után 1998-ban érkezett a BMW M5 harmadik generációja a piacra, ám ezúttal már nem soros hathengeres, hanem 4,9 literes, V8-as erőforrással, amely 294 kilowattot (400 LE) produkált. Olyan dizájn-stílusjegyeivel, mint külső visszapillantó tükrök markáns formájú házai és kettős kipufogó-végcsövei, az új M5 megjelenésében egyértelműen a három évvel korábban bemutatott, a Z3 alapjaira készült BMW M Roadster és a vele szoros rokonságban álló BMW M Coupé stílusát idézte.

A BMW M3 műszaki megoldásai közül pedig egyebek mellett nemcsak a jellegmezős szabályzású kettős-VANOS szelepvezérlést és a hidraulikus szelepházag-kiegyenlítést vette át a nagy erejű limuzin, hanem kvázi-szárazkarteres kenési rendszerét is. Utóbbi technika egy-egy nyomó- illetve szívóági szivattyújával még extrém menetdinamikai manőverek közepette is megbízhatóan gondoskodott a motor optimális kenéséről. A fokozott vonóerő-átadási képességekről 25 százalékos záróarányú differenciálzár gondoskodott. A pusztán számok is egyértelműen igazolták a kiemelkedő menetdinamikai képességeket: 0 - 100 km/h 5,3 másodperc alatt és elektronikus úton 250 kilométer/óra szabályozott végsebesség. Különösen meggyőzőnek bizonyult a V8-as aggregát vonóereje: az 500 Nm maximális forgatónyomatéknak köszönhetően a BMW M5 negyedik fokozatában mindössze 4,8 másodpercet igényelt a 80-ról 120 kilométer/óra gyorsításhoz. E hatalmas erő biztos uralásáról ez esetben is az előző generációban bemutatkozott compound-féktárcsák gondoskodtak, ám ezúttal már nemcsak elől, hanem mind a négy keréken.

2003 tavaszáig mintegy 20 500 V8-as BMW M5 talált gazdára. A nagyteljesítményű limuzin harmadik generációja az addig legnagyobb darabszámban értékesített nemzedék volt, a szegmensalapító így ismét egyértelműen jelezte kivételes és vezető pozícióját vetélytársai körében.

2005 – Új dimenziók magas fordulátú V10-es aggregáttal

A következő generáció minden adottsággal rendelkezett e sikertörténet folytatásához. Tíz hengerrel motorházfedele alatt a BMW M5 negyedik nemzedéke feltétlen új mércéül szolgált a nagyteljesítményű limuzinok hajtástechnikája terén. Öt liter összlökettérfogat, 507 lóerő és 520 newtonméter forgatónyomaték – az új M5 a BMW teljes modellpalettájának legerősebb tagjává lépett elő. Több mint 100 lóerő literteljesítményével az új erőforrás abszolút versenysport-szintet képviselt. Jól érzékelteti, milyen széles körű elismerés övezte a BMW M5 hajtásrendszerét, hogy 2005-ben és 2006-ban egyaránt a tekintélyes Év Motorja díj összesített elismerésével tüntették ki. Korábban még sohasem diadalmaskodott két egymást követő alkalommal ugyanazon technika e díj története során. 2007-ben és 2008-ban mindezt a

„4,0 liter feletti motorok” mezőnyében szerzett két kategóriagyőzelem egészítette ki.

A BMW M5 tízhengeres motorja már alapkitelben a hétfokozatú szekvenciális M sebességváltóhoz csatlakozott, álló helyzetből mindössze 4,7 másodperc alatt gyorsítva fel a limuzint 100 kilométer/órás tempóra. A sebességmérő mutatója 15 másodpercet követően már 200 kilométer/órát mutatott, a végsebességet pedig csupán az elektronika korlátozta 250 kilométer/óra. A teljes motorteljesítmény a középkonzol úgynevezett Power-gombja megnyomásával volt lehívható, a motorelektronika ugyanis alapbeállításként „csupán” 400 lóerő bevetésével, egy kényelem-orientált beállításban indította az erőforrást.

2007-ben ismét kombi változattal bővült az M5 modellcsalád. A BMW M5 Touring 100 kilogramm többlettömege ellenére is a Limousine változathoz hasonló menetteljesítményeket kínált, amit a 4,8 másodperc alatti 0 - 100 kilométer/órás sprint is egyértelműen jelzett.

A BMW M5 negyedik generációja 20 548 példányban kelt el 2010 nyaráig, közöttük 1 025 kombival. A tízhengeres sportgép így kevésbé ugyan, de nagysikerű elődjét is túlszárnyalta.

Az ötödik generációban visszatért a V8

A 2011-ben bemutatott, jelenlegi BMW M5, amely ismét csak Limousine változatában mutatkozott be, szintén V8-as motorral készül. Az M TwinPower Turbo technikájának köszönhetően a 4,4 literes aggregát 412 kW/560 LE teljesítményt produkál. A hétfokozatú M kettős tengelykapcsolós sebességváltóval, az Aktív M differenciálművel (Active M Differential) és a modell-specifikus, széles körű versenysport know-how alapján pontosan a motor teljesítménykarakteristikájára adaptált futómű-technikával a magas fordulátú aggregát ez esetben is kiemelkedően dinamikus menetteljesítményekkel szolgál.

Ezek további fejlesztéseként szerepel a kínálatban a legutóbbi, 2013 nyári modellfrissítés óta extrafelszerelésként a Competition-csomag is, amely a futómű és a hajtásrendszer különböző módosításai mellett 423 kilowattra (575 LE) növeli a magas fordulátú, V8-as motor teljesítményét. A 0 - 100 kilométer/órás gyorsulás így 4,4 helyett 4,3 másodpercet igényel, a Competition-csomag esetében még mindig 250 kilométer/óra határolt végsebesség pedig az opcionális M Driver's Package részeként emelhető egészen 305 kilométer/óraig. 2013 márciusa óta különösen tartós és nagyteljesítményű M Carbon kerámia féktárcsák is rendelhetők.

További információ:

Jávor Dániel, vállalati kommunikációs menedzser

Tel.: +36 29 555 115; e-mail: Daniel.Javor@bmw.hu

A BMW Group magyar nyelvű sajtóoldala a következő címen érhető el:
www.press.bmwgroup.com/pressclub/p/hu/startpage.html

A BMW Group

A BMW Group BMW, MINI és Rolls-Royce márkáival a világ egyik vezető prémium autó- és motorkerékpár-gyártó vállalata. A BMW Group világcégként 13 országban összesen 28 gyártó- és összeszerelő üzemmel rendelkezik, termékeit pedig a világ több mint 140 országára kiterjedő értékesítési hálózatán keresztül forgalmazza. A BMW Group 2013-ban mintegy 1,963 millió személygépkocsit és 115215 motorkerékpárt értékesített. Adózás előtti eredménye a 2013-as pénzügyi év során 76,06 milliárd euró forgalom mellett 7,91 milliárd eurót tett ki. 2013. december 31-ével a BMW Group 110351 dolgozót foglalkoztatott.

A BMW Group sikerének alapjául mindig is a hosszú távú gondolkodás és a felelősségteljes működés szolgált. A vállalat ennek szellemében teljes termelési láncolatát a környezetvédelmi és szociális hosszú távú fenntarthatóság jegyében alakította ki, amely átfogó termékfelelősségével és a természeti erőforrások kímélése iránti egyértelmű elkötelezettségével együtt képezi alapvető stratégiájának szerves részét.

www.bmw.hu

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>