

ニューBMW M5

目次



BMW M5:革新的な運動性能

高性能コンセプトを一貫して開発2

M ツインパワー・ターボ、M xDrive、 8 速 M ステップトロニック・トランスミッション

他を圧倒するパワーユニット、最高のシフト快適性3

卓越したシャシー・テクノロジー

新次元のドライビング・ダイナミクス6

ユニークでスポーティーな M デザイン

形態は機能に従う8

妥協のない装備品

あくまでもドライバーが主役9

傑作の伝統:歴代 BMW M5 を振り返る

30 年以上も前から M5 は典型的なスポーツ・セダンでした 10

BMW M5 ファースト・エディション

高級装備品を満載した限定モデル 12

BMW M5:革新的な運動性能 高性能コンセプトを一貫して開発



ニューBMW M5(複合モード燃費 10.5 リッター/100 km*、複合モード CO₂ 排出量 241 g/km*)は、運動性能面で前例のない領域に足を踏み入れます。第六世代となった高性能セダンの BMW M5 は、初めて、M 専用開発された四輪駆動システム M xDrive を搭載しました。M xDrive の搭載により、M5 は新次元の走行性能を切り拓いただけでなく、日常の移動手段としての実用性に加えてあらゆる走行条件を悠然と乗り越える余裕の走りを手に入れました。

ニューBMW M5 の革新的な駆動技術がもたらす利点について、BMW M GmbH の CEO であるフランク・ファン・メルは次のように解説しています。「M xDrive を搭載したニューBMW M5 は、サーキットでも公道でも、常にスポーティに、狙ったラインを正確にトレースする走りを実現します。大幅に向上した走行安定性と、運動性能の限界まで失われることのない操縦性により、濡れた路面や積雪路などの悪条件も苦にすることなく駆けぬけることができます。」

日常の足としての非の打ちどころのない適性と、駆けぬける歓びと、サーキットにおける最高レベルのパフォーマンスとのバランスを図るのが、M xDrive の制御を一手に受け持つセントラル・インテリジェント・コントロールです。ニューBMW M5 のエンジンを始動すると、DSC(ダイナミック・スタビリティ・コントロール)がオンの状態で四輪駆動(4WD)モードになります。また、M5 には DSC をオフにして純粋な後輪駆動モードにするなどのドライビング・ダイナミクス・モードが用意されており、ドライバーが好みに応じて M5 の走行特性を設定できます。腕に覚えのあるドライバーならば、2WD モードを選択してニューBMW M5 のピュアな駆けぬける歓びを存分に楽しむこともできます。

ニューBMW M5 のパワーユニットは、排気量 4.4 リッターで M ツインパワー・ターボ搭載の最新版 V8 エンジンです。441 kW(600 ps)の最高出力と 750 Nm の最大トルクが、圧倒的な推進力と卓越した走行性能を保証します。V8 ツインターボ・エンジンを搭載したニューM5 の 0-100 km/h 加速タイムは 3.4 秒です。駆動力の伝達を受け持つのは、ドライブレジック付きの新型 8 速 M ステップトロニック・トランスミッションです。これと M xDrive とが連携して、高回転型ターボ・エンジンのパワーを、あらゆる走行条件下で路面に最適に伝えます。これによりニューBMW M5 は、1984 年から生産が始まった M5 の歴史上で最速かつ最も俊敏なモデルとなりました。

新型乗用車の公称燃費、公称 CO₂ 排出量および電力消費量に関する詳細情報は、「Leitfaden über Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen(新型乗用車の燃費、CO₂ 排出量および電力消費量に関するガイドライン)」に記載されています。この資料は、全ての販売店、Deutschen Automobil Treuhand GmbH (DAT) (所在地: Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Schornhausen) および同社ウェブサイト (<http://www.dat.de/angebote/verlagsprodukte/leitfaden-kraftstoffverbrauch.html>) で入手できます。



M ツインパワー・ターボ、M xDrive、 8 速 M ステップトロニック・トランスミッション 他を圧倒するパワーユニット、 最高のシフト快適性

M ツインパワー・ターボ・テクノロジーを搭載した排気量 4.4 リッターの V8 エンジンは、抜本的に見直され、これまでも増してパワフルになりました。ニューBMW M5 に搭載される高回転型エンジンは最高出力 441 kW (600 ps) を発生、5,600~6,700 rpm の回転域でこのパワーを維持します。最大トルクは 750 Nm で、エンジン回転数は 1,800 rpm から最高 5,600 rpm までその強大なトルクを維持します。先代モデルに比べて最大トルクは 70 Nm 増大しました。エンジン特性はボタンを押すだけで切り替えることができ、基本設定は Efficient (効率的) で、ボタンを押すたびに、Sport (スポーツ)、Sport Plus (スポーツ・プラス) に切り換わり、それにしたがってアクセル・ペダル操作に対するレスポンスが一段と素早くなります。

V8 ツインターボ・エンジンの卓越したパフォーマンスは、BMW M のエンジニアが施した数々の最適化措置の賜物です。これには新開発のターボ・チャージャーの採用と、最大噴射圧が 350 bar へ引き上げられたことも含まれます。噴射圧の引き上げは、燃料噴射時間を短縮し、霧化燃料の微粒化に寄与し、V8 ツインターボ・エンジンのレスポンスの改善や混合気形成の効率改善につながります。潤滑システムと冷却システムも最適化されました。オイル・パンに小型のフロント・サンプが追加され、インタークーラーは先代に比べてコンパクトながらパワーで上回るインダイレクト・インタークーラー (ILLK) を採用しています。特性マップ制御式無段階可変容量ポンプを備えたオイル供給システムは、前後左右の大きな加速度が生じてまったく問題としないサーキット対応設計となっています。

ニューBMW M5 では、シリンダー・バンク上を横切るように配置された(クロス・バンク)エグゾースト・マニフォールドも変更されました。これにより排気ガス流のエネルギーが 2 つのターボ・チャージャーのタービン・ホイールに最適に伝えられるだけでなく、最善のガス交換が実現されました。軽量化のため、ツイン・エグゾースト・システムの 2 本のエンド・マフラーの間にヘルムホルツ・レゾネーターを配置しています。フラップ制御式のエグゾースト・システムの音響特性は、選択しているエンジン特性のモードによって変わります。ドライバーはニューBMW M5 に用意された M サウンド・コントロール・ボタンを押して、エグゾースト・サウンドを抑制させることができます。

V8 ツインターボ・エンジンのパワーは新開発の四輪駆動システム M xDrive を介して路面に伝えられます。M xDrive システムは俊敏性に配慮して後輪駆動を重視した設計で、リヤ・ホイールが動力伝達の限界に達し、追加のトラクションが必要になった場合に限りフロント・アクスルにパワーを振り分けます。極めてスポーティなスタイルで走行しているときや、エンジン・パワーを最大限に引き出しているときでも、M xDrive 付きニューBMW M5 の挙動は予見可能で、ドライバーは余裕をもって車両をコントロールでき、このビジネス・セダンの卓越した性能をより強烈に体験できます。

M xDrive の主なハードウェア・コンポーネントは、インテリジェント四輪駆動システム BMW xDrive とアクティブ M ディファレンシャルをベースとしています。これらのコンポーネントを、M 専用開発されたドライビング・ダイナミクス・コントロールが一括して、見事に調和させながら効果的に制御します。ドライブレインは、強大なトルク、後輪駆動主体の構成、2WD の特性を考慮して剛性と強度を高めています。トランスファー・ケースが必要に応じて駆動トルクの一部を無段階かつ可変的にフロント・アクスルへと振り分けます。一方、左右後輪間の駆動トルク配分はアクティブ M ディファレンシャルが受け持ちます。スポーティなスタイルで走行するとき、路面のグリップが変化する場面など、その状況に合わせて M xDrive に組み込まれたアクチュエーターがロック率を選択するため、常により高いトラクションを伝え、俊敏性、走行安定性を確保します。M xDrive の導入により、車両を安定させるためにダイミックス・スタビリティ・コントロール (DSC) の介入が必要となるのは極端な状況だけに限定され、あり余るエンジン・パワーを推進力としてほぼ無駄なく利用できます。その結果、ニュー BMW M5 は一段と精密かつ正確なハンドリングをもたらします。ドライバーの操作にダイレクトに、敏感に反応し、限界付近で繊細なステアリング補正が求められることは少なくなります。

ドライバーは必要に応じていつでも M xDrive を設定できます。基本設定である DSC オンで 4WD モードの状態でもニュー BMW M5 は M 特有の俊敏性を遺憾なく発揮し、コーナー出口でリヤ・ホイールをスリップさせながら急加速をすることができます。このときも M5 は最適にコントロールできます。それに加えて四輪駆動の卓越したトラクションが、スポーツ・セダンとしては常識外の、これまではスーパー・スポーツ・カーの領域とされていたレベルの加速力を生み出します。例えば 0-100 km/h 加速タイムはわずか 3.4 秒で、0-200 km/h 加速タイムもわずか 11.1 秒です。

ドライバーが M ダイナミック・モード (MDM、4WD Sport) を選択すると、M5 の走りは一段と俊敏になります。リヤ・アクスルに伝えられる駆動トルクが増大し、同時にリヤ・ホイールに許されるホイール・スリップ量が大きくなります。これによりコントロールされたドリフトと、遊び心を交えたハンドリングが可能になります。その際、オーバーステアの兆候が現れると車両は早めにそれを検知し、横すべり角の変位をリニアに保つことで限界域での走行安定性を確保します。

DSC オフで利用できるモードが 3 つあり、これらは基本的にサーキットでの使用を想定して構成されています。最善のコントロールとトラクションが得られるのが 4WD モードです。このモードでも、ニュー BMW M5 が持つ運動性能を存分に引き出すことができます。さらに 4WD Sport モードでは、より高い精度のステアリング特性、遊び心を満喫できるハンドリング、力強いトラクションが組み合わせられ、最高レベルの駆けぬける歓びを約束します。そして腕に覚えのあるベテラン・ドライバーのために用意されたのが、純粋な後輪駆動の 2WD モードです。このモードでは、先代の M5 で定評を得た高性能セダンの魅力あふれる世界が開かれます。クルマの挙動を制限する制御システムの介入を断って、駆けぬける歓びを満喫できます。

M5 のスポーツ性能に寄与するもう一つの要素が、新型ドライブロジック付き 8 速 M ステップトロニック・トランスミッションです。シフト時間を大幅に短縮し、最適なギヤ比設定により、最高のレスポンスを提供します。8 速 M ステップトロニックは各ギヤのギヤ比の間隔が広いワイド・レシオの設定で、燃費を最適なレベルに抑えます。

Mステップトロニック・トランスミッションは、フルオートでシーケンシャル・ギヤ・シフトを行えます。シフト操作は、ニューBMW M5 のセンター・コンソールに配置された新デザインの短めのギヤ・セレクター・スイッチか、またはステアリング・ホイールの M パドル・スイッチで行います。このトランスミッションは、M 特有のスタイルの素早いレスポンスで高速シフトを実現します。コンバーター・ロックアップ・クラッチは発進するとすぐに完全に締結します。

トランスミッションのシフト特性曲線は、ギヤ・セレクター・スイッチ上部に組み込まれたドライブロジック選択スイッチで変更できます。ドライブロジックのモード 1 は効率的な走りに対応しています。モード 2 はシフト時間が短くなり、きびきびした走りをサポートします。ドライブロジックのモード 3 はサーキットでのスポーティな走りに適したモードで、シフト時間が極めて短くなります。マニュアル・シフトに慣れたドライバーであれば、複数のギヤを飛び越えたシフト・ダウンも利用でき、たとえば急カーブの手前などで、場合によっては一気に 1 速ギヤまで落とすことができます。さらに、エンジンがレブ・リミットに達したときの強制シフト・アップも行いません。トランスミッション・オイル・クーラーは、サーキット走行でもトランスミッションの円滑な機能を保証します。

卓越したシャシー・テクノロジー 新次元のドライビング・ダイナミクス



ニューBMW M5 のシャシー・チューニングにあたり特に重視した目標は、最高レベルの運動性能(ドライビング・ダイナミクス)と最善の走行安定性を両立させることでした。BMW M GmbH にとっては毎度のことですが、開発の主な舞台となったのは南仏ミラマにある BMW 所有のサーキットと、世界で最も過酷なシャシー・テスト・コースとして知られるニュルブルクリンクの北コースです。

歴代の M5 で定評のあった極めて精密かつ俊敏な走行特性は、ニューBMW M5 で一段と向上しました。ドライバーは自分のスタイルやニーズに合わせて、M xDrive、ドライブレジック付き 8 速 M ステップトロニック、電子制御式ショック・アブソーバー付き M 専用バリアブル・ダンパー・コントロール(走行モードは Comfort、Sport、Sport Plus の 3 種類)、M サーボトロニック・ステアリング(走行モードは Comfort、Sport、Sport Plus の 3 種類)を、さまざまに設定することができます。ニューBMW M5 のシャシー・チューニングでは、運動性能の限界に至る全ての領域で、ニュートラルなセルフステア特性を実現することを最優先しました。横方向加速度の全領域にわたってリニアに立ち上がるサイド・フォースもその一つです。電動式 M サーボトロニック・ステアリングは、常にそのときどきの走行状況にふさわしいステアリング・トルクを生み出します。ニューBMW M5 は、ステアリング操作によって進路を維持する精度が極めて高く、常に明瞭なフィードバックを返します。しかも、長距離ドライブに適している一方で市街地走行や短距離走行への配慮も行き届いており、操車や駐車に要する操舵力を小さく抑えています。

BMW 5 シリーズから受け継いだフロント・アクスルのダブル・ウィッシュボーン・サスペンションは、ニューBMW M5 に M xDrive が装備されたことに伴って抜本的に見直されました。BMW M のエンジニアは、M 独自の運動学的特性／弾性運動学的特性に従ってあらゆる部品を設計し直しました。トレッドを拡大して走行安定性を一段と向上させました。5 リンクリヤ・アクスルも、M 特有の要求に合わせて適合させました。従来よりも硬いラバー・マウントを採用した新しいトー・コントロール・リンクは、堅めのスタビライザーや剛性を最適化したロワ・コントロール・アームと相まって、運動性能とステアリング精度の面でより高い要求に応えます。M5 専用に開発されたリヤ・アクスル・キャリアの弾性マウントは、シャシーに働く応力を直接支持し、極めてダイレクトな走行特性を実現します。スチール製の補助クロス・ストラットとアルミニウム製トランスバース・ストラットはシャシーとリヤ・アクスルの連結部の剛性を高め、レスポンスを改善します。さらに、外から見ることはできませんが、ボディに、機能面で非常に効果のある対策が施されました。フロント・エンドの剛性向上に寄与するアルミニウム製のタワーからバルク・ヘッドにかけての強化構造部や、左右のタワーとフロント・エンドを結ぶ強化ストラットなどです。

BMW M GmbH の開発エンジニアの手によるシャシー／パワートレインのコンプリート・パッケージは、F1 レーサーとして、あるいは BMW ワークス・ドライバーとして数多くのレースに出場した経験を持つティモ・グロックのようなレーシング・ドライバーをも唸らせました。「M xDrive を搭載した新しい BMW M5 は、これまで同様に正確かつ俊敏な走りができるだけでなく、トラクションの伝達やコントロールのし易さという面で大きな前進を遂げました。これは日常的な走行状況でも、運動性能の限界を究めるような場面でも大きなプラスです。」

標準装備されるニューBMW M5 専用のタイヤは、フロントが 275/40 R 19、リヤが 285/40 R 19 サイズです。これにポリッシュド・オービット・グレイの 5 ダブル・スポーク・デザイン鋳造軽量アロイ・ホイールを組み合わせています(サイズ:フロント 9.5 J x 19、リヤ 10.5 J x 19)。オプション装備品として、ブラックまたはポリッシュド・ブラックの 20 インチ 7 ダブル・スポーク・ホイール(適合タイヤサイズ:フロント 275/35 R 20、リヤ 285/35 R 20)を用意しています。これらのホイールの速度カテゴリーは全て ZR タイヤの装着に対応しており、最高速度 305 km/h での走行に耐えられます。ニューBMW M5 に M ドライバーズ・パッケージを装備すると、最高速度がこのレベルに達します(標準仕様は 250 km/h)。

ニューBMW M5 に標準装備されるブレーキは、M コンパウンド・ブレーキです。これまでのねずみ鋳鉄製ブレーキに比べずっと軽量で、バネ下重量を減らす効果があります。フロントはドリル・ホール加工のベンチレーテッド・ブレーキ・ディスクと、ブルー塗装に M のロゴが付いた 6 ピストン・フィックスド・キャリパー付きです。リヤは同じくブルー塗装のシングル・ピストン・フローティング・キャリパーで、パーキング・ブレーキが組み込まれています。ニューBMW M5 にはオプションで M カーボン・セラミック・ブレーキも提供されます。この場合はより目を惹くゴールド塗装に M のロゴ・マーク付きブレーキ・キャリパー(フロント:6 ピストン・フィックスド・キャリパー、リヤ:シングル・ピストン・フローティング・キャリパー)を装備しています。こちらのブレーキ・システムは標準装備品に比べて 23 kg 軽量で、バネ下重量と回転質量をさらに削減します。これにより運動性能とサスペンション快適性が向上します。M コンパウンド・ブレーキと比べて M カーボン・セラミック・ブレーキは制動力が大きだけでなく、耐フェード性と耐熱性にも優れており、さらに摩耗にも極めて強いという特徴が加わります。

ユニークでスポーティな M デザイン 形態は機能に従う



「BMW M5 は誕生以来、高性能コンポーネントを搭載した大人のビジネス・セダンを標榜してきました。BMW M5 が世界最速のレーシング・スーツと呼ばれるゆえんです。」BMW i および BMW M のデザイン本部長であるドマゴイ・デュケツ(Domagoj Dukec)は、チームが掲げた目標についてこのように語っています。BMW M GmbH のガルヒング工場から送り出される全てのモデルがそうであるように、ニューBMW M5 のデザインは M 特有のものであり、機能性を追求しています。例えば、デザインを一新したフロント・バンパー・トリム・パネルの大きなエア・インテークは、サーキットを全速で攻める場合を含め、エンジンやブレーキのシステム冷却用エアを十分に採り入れるという役割を担っています。そしてこのニュー・モデルは先代モデルよりもトレッドが拡大され、フロント・サイド・パネルは軽量化のためアルミニウム製となり、M 特有のエア・アウトレット、いわゆる M ギル(M のエラ)があります。

エンジン・フードもアルミニウム製です。エンジン・フード上の精密なラインは、くっきりとした筋肉質のパターンを描き、視覚的にルーフ・ラインへと連なっています。このルーフは、歴代 BMW M5 で初めて、極めて軽量で強度のあるカーボン・ファイバー強化プラスチック(CFRP)素材を採用しました。

リア・ディフューザーのデザインも刷新しました。M リア・エプロン、M リア・スポイラー、サイド・シル・トリムが相まって、見る人に M5 のスポーツ性能の高さとパワーを印象付けます。ドア・ミラーは M 特有のダイナミックなデザインです。フロント・エンド中央の六角形のエア・インテークは、サイド・エア・インテーク側から削り出したような彫刻的な造形となっているだけでなく、ここにはオイルクーラーが統合されています。これも形態は機能に従う、という原理の一例です。

インテリアは全ての点でドライバー・オリエンテッドなデザインとなっています。あらゆる走行条件でパーフェクトにコントロールできること、これがデザイナーに課せられた至上命令でした。ニューBMW M5 は、ドライバーを含めて 4 人が乗れるスペースと大容量のラゲージ・ルーム、そして突出した快適性を同時に提供します。高性能スポーツ・カーとビジネス・セダンの 2 つの世界のベストを統合したモデル、それがニューM5 です。

妥協のない装備品 あくまでもドライバーが主役



ニューBMW M5 はダイナミックなドライビング・エクスペリエンスを重視した装備品で全体が固められています。その最たるものが運転席です。ドライバーは運転席で、全てのスイッチやボタン類を人間工学的に申し分のない姿勢で操作できます。全ての機能は、ドライバーから直接見える範囲に配置されています。BMW 5 シリーズから受け継いだ大型のデジタル・メーターパネルは、M 専用デザインにアレンジされ、ドライビング・ダイナミクス・システムや四輪駆動システム M xDrive のモード、およびドライブロジックの設定といった情報を表示します。またスポーティに走行する場面で重要な機能として、可変式のエンジン回転数事前警告フィールド、マニュアル・シフト・モードで最適なシフト・タイミングを知らせるシフト・ライトがあります。この走行データは、M 専用ヘッドアップ・ディスプレイに表示することもできます。

ドライビング・ダイナミクス・システムの機能の設定のほとんどは、タッチ・スクリーン式センター・ディスプレイ、センター・コンソール上のスイッチ、あるいは M スポーツ・ステアリングから操作できます。センター・ディスプレイは、ジェスチャー・コントロールにも対応しています。M5 のエンジンを始動するには、赤いスタート・ボタンを押します。M マルチファンクション・ステアリング・ホイールのパドル・スイッチの横にはスポーティな走りを好むドライバーにとって重要な操作部が用意されました。赤色の M1 と M2 の 2 個のボタンです。これらの 2 つのボタンには、M5 のセットアップを自由に構成しておくことができます。セットアップ可能な項目は、M xDrive、DSC、エンジン、トランスミッション、ダンパー、ステアリングの各特性、さらにヘッドアップ・ディスプレイの M ビューも含まれます。

ニューBMW M5 には、メリノ・レザー仕様が標準装備されます。運転席と助手席の M スポーツ・シートは電動調節式でシート・ヒーターが付き、ヘッドレストに M ロゴがあしらわれています。シートは着座深さを電動調節できるほか、バックレスト幅を空気圧で調整でき、これはスポーティなスタイルで走行する際に最適なサイド・サポートを確保する重要な機能です。運転席シートはメモリー付きです。またオプションで提供される M マルチ・ファンクション・シートを選択すると、ショルダー・サポートを強化した一体型ヘッドレスト、発光式 M5 ロゴ、そして拡張機能付きになります。M マルチ・ファンクション・シートはレーシングカー・スタイルのバケット型シートで、座面とバックレストには高く盛り上がったサイド・クッションが付き、一段と大きなサイド・サポートが得られます。さらにニューBMW M5 では初めて、BMW 5 シリーズでお馴染みのドライバー・アシスタント・システムと装備の全てが利用できるようになりました。

ニューBMW M5 は、人気のエクステリア・カラー各種が用意され、さらに M5 専用カラーも用意されています。新色では強烈な青色のマリーナ・ベイ・ブルー・メタリックがあります。そのほかマット仕上げのフローズン・ダーク・シルバーやフローズン・アーキティック・グレーも選択できます。インテリアには高級感あふれるカーボン・パターンのアルミニウム・トリムを装備し、極めてスポーティな雰囲気を出しています。

傑作の伝統: 歴代 BMW M5 を振り返る

30 年以上も前から

M5 は典型的なスポーツ・セダンでした



BMW M5 は 1984 年、高速で高性能なセダンとして導入されました。一見しただけではその内に秘めたスポーツ性能の高さを見抜くことが困難ですが、BMW M5 は純血のレーシング・スポーツの遺伝子を受け継いでおり、実際にサーキットで好成績を収めてきました。ニューBMW M5 は、そのハイパワー5 シリーズの第六世代に当たります。そしてこのニュー・モデルももちろん、際立つ存在であり、日常の使用に適したスポーツ・カーを製造するという BMW M GmbH が掲げる目標に完全に即して開発されました。以下に、過去 5 世代の BMW M5 の特徴を簡単に振り返ることにします。

1984 年: E28S BMW M5

BMW モータースポーツ社 (BMW Motorsport GmbH) は、1979 年、開発コード E12 の 5 シリーズのスポーツ性能に磨きをかけたモデルとして M535i をリリースし、さらに 1984 年にはその後継モデルの E28 をベースにした M535i を導入。これに続き、1984 年秋には初代 BMW M5 (開発コード: E28S) を発表しました。その心臓部にはミッド・シップ・スポーツ・カー BMW M1 に搭載され、レーシング・スポーツ界で定評を博していた排気量 3.5 リッター、最高出力 286 ps の高性能 4 バルブ直列 6 気筒エンジンを搭載していました。個別スロットル・バタフライ付きエンジンを搭載した初代 M5 の走行性能は、0-100km/h 加速タイムが 6.5 秒、最高速度は 245 km/h に達しました。こうして初代 BMW M5 は当時、最速の量産 4 ドア・セダンの呼び名を獲得するに至ったのでした。

1988 年: E34S/E34/5S BMW M5

M5 の第二世代は開発コード E34S でした。BMW モータースポーツ社が 1988 年に発表したこのモデルは、性能的に著しい進歩を遂げていました。排気量を 3.6 リッターに上げ、最高出力 315 ps の直列 6 気筒エンジンを搭載し、最高速度は初めて 250 km/h に達しました。1992 年にリリースされたフェイス・リフト・モデルの E34/5S では排気量は 3.8 リッター、最高出力は 340 ps に上がりました。1992 年のハイパワー 5 シリーズには、ステーションワゴン・ボディを纏ったツーリング・モデルが初めて製造されました。このモデルは生産台数が 900 台足らずと少なかったため、今では中古車市場で引く手あまたのレア・モデルとなりました。

1998 年: E39S BMW M5

BMW モータースポーツ社は 1993 年に BMW M GmbH に社名変更しますが、BMW AG 傘下にあってひとときわスポーティなモデルを提供する子会社としての役割は変わりませんでした。そして、そのことを実証したのが 1998 年に発表された第三世代の M5 です。開発コード E39S が与えられたこの M5 は、先代同様に外観は極めて上品でした。しかし、ボンネットの下には排気量 5 リッターの 4 バルブ V8 エンジンが搭載されており、最高出力 400 ps と感動を呼ぶ 500 Nm もの最大トルクを発生し、この強大なパワーを 6 速マニュアル・トランスミッションを介してリヤ・ホイールに伝えていました。この M5 の最高速度は電子的に 250 km/h に制限されていました。0-100 km/h 加速タイムは 5.3 秒でした。

2005 年: E60/E61 BMW M5

BMW M GmbH は、第四世代の BMW M5(開発コード E60)に高回転型の V10 エンジンを搭載しました。このパワーユニットは排気量 5 リッター、最高出力 507 ps/7,750 rpm を発揮しました。この 4 バルブ・エンジンを積んだ M5 の 0-100 km/h 加速タイムは 4.7 秒まで短縮されました。この第四世代から新たに M ドライバーズ・パッケージが提供され、これにより M5 のドライバーは最高速度の制限を回避できるようになりました。4 代目 M5 の最高速度は 305 km/h に達しました。このモデルには、7 速オートマチック・シーケンシャル M トランスミッション(SMG)と、発進時に最大の加速性能を引き出すローンチ・コントロールが初めて用意されました。この BMW M5 にも、2007 年からツーリング(E61)が提供されました。

2011 年: F10M BMW M5

第五世代の BMW M5(開発コード F10M)がデビューしたのは、2011 年でした。パワーユニットは V10 エンジンから排気量 4.4 リッターの V8 ツインターボ・エンジンに代わり、M5 は新しい次元へとステップアップしました。最高出力は 560 ps と初代 M5 のほぼ 2 倍に達し、680 Nm の最大トルクも初代モデル(E28S: 340 Nm)のほぼ 2 倍になりました。M ツインパワー・ターボ・テクノロジーを採用し、7 速 M デュアル・クラッチ・トランスミッションを搭載した 5 代目 M5 は、0-100 km/h 加速を 4.3 秒で駆けぬけ、最高速度は 315 km/h に達しました。2013 年には、コンペティション・パッケージを搭載した最高出力 575 ps のバリエーションを発表し、2014 年には初代 M5(E28S)のメモリアルとして、出力 600 ps のエンジンを搭載した 30 周年記念特別仕様の「30 Jahre M5」が 300 台限定で生産されました。そして 2016 年にも同じく 600 ps エンジンを搭載した特別仕様車「M5 コンペティション・エディション」が、200 台限定で生産されました。

2017 年: F90 BMW M5

そしてニューBMW M5(開発コード F90)の登場です。BMW M GmbH は 30 年以上前に始まった M5 のサクセスストーリーの歴史に新たな 1 ページを書き加えました。この 6 代目の開発のレシピは一見シンプルで、「日常の足としてのニーズを完全に満たしつつ、最高レベルのスポーツ性能による堂々とした走りを実現する」というものです。

BMW M5 ファースト・エディション 高級装備満載の限定モデル



「早い者勝ち」。これをモットーに、BMW M GmbH はニューBMW M5 の発売に合わせて BMW M5 First Edition (BMW M5 ファースト・エディション) と名付けた特別仕様を提供します。全世界で合計 400 台の限定生産モデルで、2017 年秋の発売と同時にオーダーを受け付けます。BMW M5 ファースト・エディションの納車は 2018 年春から始まります。生産は遅くとも 2018 年 6 月に終了する予定です。

ニューBMW M5 ファースト・エディションのエクステリア・カラーは、高級感のあるフローズン・ダーク・レッド・メタリックのみです。BMW Individual のハイグロス・シャドー・ラインを随所に採り入れ、例えばダブル・キドニー・グリル、M ギル、スポーツ・エグゾースト・システムの 4 本のエンド・パイプなどがハイグロス・ブラック仕上げとなります。M5 ファースト・エディションの足回りには、ブラック仕上げされた 20 インチ 7 ダブルスポーク・ライト・アロイ・ホイールが標準装備されます。

BMW M5 ファースト・エディションは、インテリアも非常に個性的です。インテリア・トリムはピアノ・フィニッシュ・ブラック仕上げです。センター・コンソールには「M5 First Edition 1/400」など、シリアル番号を記したバッジがあり、この BMW M5 のエクスクルーシブ性を強調します。M5 ファースト・エディションには高級 M マルチ・ファンクション・シートが標準装備されます。さらに、基本カラーがスモーク・ホワイトで、コントラスト・カラーの赤のステッチがあしらわれたフル・レザー装備となっています。

このエクスクルーシブな特別仕様 BMW M5 ファースト・エディションの価格は、ベースとなる M5 の価格に 1 万 9,500 ユーロを加算した額となります。