

Der neue BMW M5 und BMW M5 Competition. Inhaltsverzeichnis.



Der neue BMW M5 und BMW M5 Competition.

Weiter geschärft und besser denn je 2

Design.

Stärkerer Ausdruck mit neuer BMW Niere 3

Innenausstattung.

Grösseres Display und neues Bedienkonzept..... 5

Motor.

Hochdrehzahl-Triebwerk mit BMW M TwinPower Turbo Technologie 8

Fahrdynamik.

Alltagstauglicher Hochleistungssportler 10

Der neue BMW M5 und BMW M5 Competition. Weiter geschärft und besser denn je.



Mit dem neuen BMW M5 und dem neuen BMW M5 Competition präsentiert die BMW M GmbH ihre Hochleistungs-Limousine in nochmals geschärfter Form. Mit optischem Feinschliff, einem verfeinerten Bedienkonzept und dem auf 12,3 Zoll vergrößerten zentralen Display ist der neue BMW M5 besser denn je. Im besonders kraftvollen und sportlichen BMW M5 Competition heben neue Stossdämpfer aus dem BMW M8 Gran Coupé und eine Neuabstimmung des Fahrwerks das Handling und Fahrverhalten im Grenzbereich auf ein noch höheres Niveau und steigern zugleich das Komforterlebnis. So kombinieren der BMW M5 und der BMW M5 Competition in faszinierender Weise die Alltagssouveränität einer Business-Limousine mit der Dynamik und maximalen Performance eines Hochleistungs-Sportwagens.

Der neue BMW M5 und BMW M5 Competition tragen eine analog zu den übrigen Modellen der BMW 5er-Reihe neu gestaltete, weiterentwickelte BMW Niere. Ebenfalls geschärft wurden die LED-Frontscheinwerfer und die LED-Heckleuchten, die Frontschürze mit grossen Lufteinlässen und die Heckschürze sind noch ausdrucksstärker geformt. Blickfang im Innenraum ist das vergrößerte zentrale Touch-Display. Aus dem BMW M8 übernommen wurde die Bedienung für die individuelle Auswahl und Einstellung unterschiedlicher Fahr-Modi, die der Fahrer jetzt bequem über zwei Tasten in der Mittelkonsole vornehmen kann.

Im BMW M5 leistet der 4,4 Liter grosse V8-Motor mit BMW M TwinPower Turbo Technologie 441 kW/600 PS, im BMW M5 Competition entwickelt das Hochdrehzahl-Triebwerk 460 kW/625 PS. Die Basis für den beeindruckenden fahrdynamischen Spagat zwischen absoluter Alltagstauglichkeit und Fahrspass sowie höchster Performance auf der Rennstrecke bietet der M xDrive mit seiner zentralen intelligenten Steuerung des Aktiven M Differenzials. Vom variablen Allradmodus (4WD) mit hinterradbetonter Grundausrichtung kann der Fahrer in verschiedenen Abstufungen das Fahrverhalten bis hin zum reinen Hinterradantrieb ohne Dynamische Stabilitäts Control (DSC) im 2WD- Modus beeinflussen, der dem Könner absolut puristischen Fahrspass erlaubt.

Design. Stärkerer Ausdruck mit neuer BMW Niere.



Mit einem gezielten optischen Feinschliff treten der neue BMW M5 und der BMW M5 Competition noch ausdrucksstärker auf. Die neu gestaltete, vergrösserte BMW Niere und die überarbeiteten Schürzen vorn und hinten unterstreichen die kraftvolle Dynamik der Hochleistungs-Limousine. Zahlreiche BMW M spezifische Designmerkmale heben die beiden High Performance-Modelle von den übrigen Varianten der BMW 5er-Reihe ab. Die aus Aluminium geformte Motorhaube und die vorderen Seitenwände mit den charakteristischen M Kiemen sowie das Dach aus kohlenstofffaserverstärkten Kunststoffen (CFK) sorgen nicht nur für eine prägnante und skulpturale Optik, sondern bieten auch eine deutliche Gewichtsreduzierung.

Doppelrippen, Kiemen und Doppel-Endrohre als BMW M Insignien.

Die neue, weiterentwickelte BMW Niere der BMW 5er-Reihe wirkt aufrechter und reicht weiter nach unten in die Frontschürze hinein, der Rahmen in Chrom ist einteilig gehalten und umschliesst zusammen beide Nieren-Teile. Beim BMW M5 trägt sie darüber hinaus die M spezifischen Doppelrippen und ein M Badge. Die Frontschürze ist markanter geformt und trägt grössere seitliche Lufteinlässe, die weniger Licht reflektieren und dadurch noch dunkler wirken. Der grosse mittlere Lufteinlass ist sechseckig ausgeführt und integriert den Ölkühler sowie den Radarsensor für die aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC). Die neu gestalteten LED-Frontscheinwerfer werden dynamisch ergänzt durch die neuen L-förmigen, schmal auf die Niere zulaufenden Leuchtuben. Sie wirken so noch fokussierter, moderner und präziser, ohne ihre charakterische Form aufzugeben. Die neue optionale BMW Individual Headlight Shadow Line verleiht den adaptiven LED-Scheinwerfern und dem BMW Laserlicht einen zusätzlichen dunklen Akzent. Wie die Doppelrippen der BMW Niere sind auch die seitlichen M Kiemen und die aerodynamisch optimierten M Aussenspiegel charakteristische Designmerkmale für die Performance-Versionen des BMW 5er. Die M spezifischen Doppel- Endrohre wirken durch jetzt dünnere Seitenwände technischer und präziser. Neu gestaltet wurden zudem die kräftige Heckschürze mit grossem Diffusor sowie die LED-Heckleuchten. Sie interpretieren in der präzisen Lichtgrafik die BMW typische L-Form neu und wirken dreidimensional.

BMW M5 Competition mit schwarzen Details.

Der BMW M5 Competition verfügt darüber hinaus über zahlreiche schwarze Details, die seine exponierte Position unterstreichen. So sind der Rahmen der BMW Niere, die Ziergitter der M Kiemen, die Aussenspiegelkappen und ein zusätzlicher Heckspoiler auf der Kofferraumklappe in Schwarz hochglanz ausgeführt. Die Heckschürze trägt Einsätze in Schwarz. An der BMW Niere, an den Kiemen und an der Heckklappe finden sich schwarze und an den Einstiegsleisten illuminierte M5 Competition Badges. Die Endrohre der serienmässigen M Sportabgasanlage sind in Schwarzchrom gehalten.

Neue Farben und ein neues Felgendesign.

Die Farbpalette des BMW M5 und BMW M5 Competition bietet insgesamt vier neue Lackierungen. Die Hochleistungs-Limousinen sind jetzt auch in den optionalen Farbtönen Brands Hatch Grau und Motegi Rot metallic erhältlich. Bei den BMW Individual Lackierungen kommen Tansanitblau II metallic und Aventurinrot II metallic. Ausserdem hat der Farbton Champagne Quartz metallic einen neuen Namen erhalten und wird jetzt als Alvitgrau metallic angeboten. Bei den Leichtmetallrädern ist als Sonderausstattung jetzt auch das vom BMW M8 bekannte 20 Zoll M Doppelspeichen Rad in Orbit Grau glanzgedreht bestellbar.

Innenausstattung. Grösseres Display und neues Bedienkonzept.



Mit der Einführung eines neuen Bedienkonzeptes und der Vergrößerung des zentralen Displays auf eine Diagonale von 12,3 Zoll rücken der neue BMW M5 und BMW M5 Competition den Fahrer noch mehr in den Mittelpunkt. Er erhält so noch einfacher einen Überblick über die vielfältigen Funktionen der Fahrdynamiksysteme und des Allradantriebs BMW M xDrive. Über zwei neue, aus dem BMW M8 bekannte Tasten in der Mittelkonsole kann er direkter auf die Einstellungen sowie die Anzeigen im Instrumentenkombi und im Head-Up Display zugreifen. Mit einem einfachen Druck auf die Taste M Mode wechselt der Fahrer schnell zwischen den Einstellungen ROAD und SPORT. Beim BMW M5 Competition aktiviert darüber hinaus ein langer Druck auf die Taste M Mode und eine anschliessende Bestätigung auf dem zentralen Display die Einstellung TRACK.

Per Tastendruck von ROAD zu SPORT.

In der Grundeinstellung ROAD sind alle serienmässigen und optionalen Fahrerassistenzsysteme vollständig aktiviert. In der Einstellung SPORT übermitteln die entsprechend der individuellen Konfiguration des Fahrers aktiven Fahrerassistenzsysteme nur noch Warnhinweise beispielsweise über Tempolimits und Überholverbote. Mit Ausnahme der Auffahrwarnung mit Bremsfunktion und der Ausweichhilfe können in diesem Modus sämtliche Eingriffe in die Verzögerungs- und Lenksysteme ausser Kraft gesetzt werden. Im Modus SPORT erscheint im Instrumentenkombi und im Head-Up Display die M View Ansicht. Diese stellt im 12,3 Zoll grossen Instrumentendisplay mit einer M spezifischen Motordrehzahl-Skala, den Shift Lights, einer digitalen Geschwindigkeitsanzeige und der Angabe über den gewählten Gang ausschliesslich die für sportliches Fahren relevanten Informationen dar. Auf Wunsch lassen sich zusätzlich Angaben über Kühlmitteltemperatur, Ladedruck, Reifenzustand sowie Längs- und Querschleunigungswerte im rechten und im linken Bereich der Instrumentenkombi anzeigen.

Zwei Anzeige-Modi im Head-Up Display.

Im Head-Up Display umfasst der M View einen prominent platzierten Drehzahlmesser mit farbigen Warnbereichen und gibt bedarfsgerecht mit den Shift Lights Empfehlungen zum Gangwechsel. Ausserdem werden in dieser Ansicht Navigationshinweise, die Warnungen der Abstandsinformation, der jeweils gewählte Gang, die aktuelle

Fahrgeschwindigkeit sowie vom System Speed Limit Information registrierte Tempobegrenzungen und Überholverbote angezeigt. Ein erneuter Druck auf die Taste M Mode löst die Rückkehr in den Standardmodus ROAD aus. Dann arbeitet das Head-Up Display im regulären Layout des BMW 5er mit einer spezifischen M Typographie, das Instrumentendisplay mit einer neu gestalteten Standardansicht. Dieses bietet zwei grosse, in ihrer Form der BMW Niere nachempfundene animierte Grafiken für die aktuelle Geschwindigkeit und Drehzahl, in die eine digitale Geschwindigkeitsanzeige sowie eine grosse Anzeige des eingelegten Gangs und der Drivelogic-Einstellung eingebettet sind. Bei abgeschaltetem Head-Up Display sind mittig die Shift Lights platziert, am rechten Rand befindet sich eine Anzeige der Öltemperatur. Die Einstellungen der Fahrerassistenzsysteme und des Allradantriebs M xDrive lassen sich auf Wunsch mit separaten Widgets einblenden. Der Wechsel zwischen der Standardansicht und dem M View erfolgt mit einer Animation.

Mit Setup-Taste direkt ins Konfigurationsmenü.

Über die oberhalb der Taste M Mode platzierte Setup-Taste gelangt der Fahrer direkt in das Menü im zentralen Display, in dem sich die Antriebs- und Fahrwerksoptionen individuell konfigurieren und damit das Setup des Fahrzeugs auf die jeweilige Fahrsituation und die persönlichen Vorlieben abstimmen lassen. Mittels einer einfacheren Bedienung über das Touch-Display oder über den iDrive Controller kann der Fahrer verschiedene Einstellungen für Motor, Fahrwerk, Lenkung und das Allradsystem M xDrive wählen. Schnelle Änderungen am Fahrzeugsetup ermöglichen zudem die beiden rot lackierten Taster M1 und M2 neben den Schalt-Paddles am M Multifunktionslenkrad. Mit ihnen lassen sich zwei individuelle Setups frei konfigurieren, die neben M xDrive und DSC auch Motor-, Getriebe-, Dämpfer- und Lenkungscharakteristik sowie den M View im Head-Up Display umfassen.

Puristisches M Feeling im Modus TRACK.

Der ausschliesslich für den Einsatz auf der Rennstrecke konzipierte Modus TRACK des BMW M5 Competition deaktiviert alle Komfort- und Sicherheitsfunktionen der Fahrerassistenzsysteme. Um die Aufmerksamkeit des Fahrers noch mehr auf die Fahrbahn zu lenken, werden ausserdem das Audiosystem stumm und das zentrale Display ausgeschaltet. So kann der Fahrer eine von Rennfahrzeugen inspirierte, extrem puristische Form des M Feelings erleben. Die Instrumentenkombi schaltet auf den M View, das Head-Up Display verzichtet auf Anzeigen von den Fahrerassistenzsystemen. Das automatische Auslösen der Warnblinker nach einer Gefahrenbremsung sowie das Auffahrwarnsystem werden ausgeschaltet, ein erneuter Druck auf die Taste M Mode beendet die Einstellung TRACK und aktiviert wieder den Modus ROAD.

M Sportsitze mit Leder Merino.

Fahrer und Beifahrer nehmen im BMW M5 und BMW M5 Competition auf den serienmässigen M Sportsitzen mit M Logoprägung in den Kopfstützen Platz. Diese bieten Sitzheizung und eine vielfache elektrische Verstellung unter anderem der Sitztiefe, ausserdem eine pneumatische Verstellung der Sitzlehnenbreite für einen optimalen Seitenhalt bei sportlicher Fahrweise sowie eine Memory-Funktion für den Fahrersitz. Als Option sind die M Multifunktionssitze mit integrierter Kopfstütze, beleuchtetem M5 Logo und erweiterten Funktionen verfügbar. Sie bieten mit ihrer Rennschalenform und den stärker ausgeformten Seitenwülsten von Sitzfläche und Lehne einen noch grösseren Seitenhalt und eine noch bessere Unterstützung im Schulterbereich. Serienmässig sind die beiden Hochleistungs-Limousinen mit Leder Merino ausgestattet, exklusiv für den BMW M5 Competition ist jetzt auch die Vollederausstattung Merino Schwarz/Midrand Beige erhältlich. Für einen guten Sound sorgt das serienmässige Harman Kardon Sound System.

Umfangreiche Auswahl an Fahrerassistenzsystemen.

Für den BMW M5 und BMW M5 Competition sind alle vom BMW 5er bekannten Fahrerassistenzsysteme und Features verfügbar. In der Sonderausstattung Komfortzugang bietet der BMW Digital Key die Option, das Fahrzeug via Near Field Communication (NFC) mit ausgewählten Smartphones zu entriegeln und zu verschliessen. Das Telefon wird einfach an den Türgriff gehalten, um das Fahrzeug zu öffnen – auch wenn der Smartphone-Akku leer sein sollte. Der Fahrer kann den digitalen Schlüssel mit bis zu fünf weiteren Personen teilen.

Motor. Hochdrehzahl-Triebwerk mit BMW M TwinPower Turbo Technologie.



Das Herz des BMW M5 und BMW M5 Competition ist ihr 4,4 Liter grosser V8-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie. Das aus dem Rennsport abgeleitete Hochdrehzahlkonzept des Achtzylinders sorgt für eine imposante Schubkraft und besticht durch eine souveräne Leistungsentfaltung. Im BMW M5 entwickelt das Triebwerk eine Spitzenleistung von 441 kW/600 PS bei 6.000 min⁻¹. Das maximale Drehmoment von 750 Nm liegt bereits bei 1.800 min⁻¹ an und bleibt bis 5.600 min⁻¹ auf diesem sehr hohen Niveau. Im BMW M5 Competition steigern feine Detailverbesserungen die Spitzenleistung auf 460 kW/625 PS bei einer Drehzahl von 6.000 min⁻¹. Das maximale Drehmoment von ebenfalls 750 Nm ist von 1.800 bis 5.860 min⁻¹ abrufbar und damit noch 260 min⁻¹ länger als beim BMW M5. Die Motorcharakteristik des V8-Triebwerks lässt sich per Tastendruck von der Basiseinstellung EFFICIENT in SPORT und SPORT+ ändern und sorgt dann für ein noch schnelleres Ansprechen des Aggregats auf Gaspedalbefehle. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h absolviert der BMW M5 in lediglich 3,4 Sekunden und damit auf dem Niveau von Supersportwagen. Nach 11,1 Sekunden sind bereits 200 km/h erreicht. Der BMW M5 Competition erledigt beide Aufgaben nochmals um einen Wimpernschlag schneller: 100 km/h liegen nach 3,3 Sekunden, 200 km/h nach 10,8 Sekunden an. Die Höchstgeschwindigkeit des BMW M5 und BMW M5 Competition liegt bei 250 km/h, mit dem optionalen M Driver's Package sind 305 km/h möglich.

Ölversorgung auf Rennstreckeneinsatz ausgelegt.

Der V8-Motor arbeitet mit optimierten Turboladern und einem Einspritzdruck von maximal 350 bar. Dieser ermöglicht mit kurzen Einspritzzeiten eine bessere Kraftstoffzerstäubung und damit ein schnelles Ansprechverhalten sowie eine effizientere Gemischaufbereitung. Zu den optimierten Schmier- und Kühlsystemen gehören eine Ölwanne mit kleinem Vordersumpf und eine indirekte und trotz geringer Grösse sehr leistungsfähige Ladeluftkühlung (ILLK). Die von einer kennfeldgeregelten vollvariablen Pumpe betriebene Ölversorgung ist auf den Rennstreckeneinsatz ausgelegt und lässt dort hohe Längs- und Querbeschleunigungen zu.

Klappengesteuerte Abgasanlagen liefern markanten Sound.

Die klappengesteuerte doppelflutige Abgasanlage des BMW M5 ermöglicht, das Klangverhalten über die verschiedenen Modi der Motorcharakteristik zu beeinflussen. Über den M Sound Control Taster kann der Fahrer die akustische Präsenz per Knopfdruck reduzieren. Der BMW M5 Competition ist serienmässig mit der ebenfalls doppelflutigen und klappengesteuerten M Sportabgasanlage ausgerüstet, die einen extrem markanten und nochmals sportlicheren Sound entwickelt. Dabei ist der im Modus SPORT+ abgerufene Soundcharakter nochmals kraftvoller ausgeprägt. Mit dem M Sound Control Taster lässt sich per Knopfdruck allerdings auch ein betont dezenter Antriebssound aktivieren.

8-Gang M Steptronic Getriebe mit Drivelogic.

Das 8-Gang M Steptronic Getriebe ist in Aufbau und Funktionalität auf hochdynamisches Fahren ausgerichtet. Es ermöglicht aussergewöhnlich kurze Schaltzeiten sowie schnelle und präzise Reaktionen auf jede Lastanforderung und setzt so die Leistungscharakteristik des Motors spontan in Performance um. Mit der Drivelogic-Schaltwippe auf dem Gangwahlschalter können drei Modi für effizientes, sportliches oder besonders dynamisches Fahren auf der Rennstrecke mit extrem kurzen Schaltzeiten ausgewählt werden. Sowohl mit dem Wählhebel als auch mit den Schaltwippen am Lenkrad sind auch manuelle Eingriffe in die Gangwahl möglich. Im manuellen Modus kann der Fahrer auch sportliche Mehrfach-Zurückschaltungen bis zum niedrigsten fahrbaren Gang vornehmen, etwa beim Anbremsen von engen Kurven. Beim Ausdrehen des Motors erfolgt ausserdem keine Zwangshochschaltung. Ein Getriebeölkühler stellt auch beim Einsatz auf der Rennstrecke eine einwandfreie Funktion und angemessene Betriebstemperaturen sicher.

Spezifische Motorlager beim BMW M5 Competition.

Eine Besonderheit des BMW M5 Competition ist seine spezifische Motorlagerung. Die Antriebslager weisen eine höhere Kennlinie mit einer Federrate von 900 N/mm im Vergleich zu 580 N/mm im BMW M5 auf. Die straffere Anbindung der Antriebseinheit an die Fahrzeugstruktur ist deutlich spürbar, führt zu einem nochmals spontaneren Ansprechverhalten des Motors und einer unmittelbaren Übertragung seiner Kraft auf den Antriebsstrang. Da die charakteristischen Akustikeigenschaften des V8-Triebwerks noch prägnanter den Innenraum erreichen, steigert sich zusätzlich das Antriebserlebnis. Ausserdem bewirkt die steifere Kennlinie ein wahrnehmbar direkteres und präziseres Einlenken in Kurven.

Fahrdynamik. Alltagstauglicher Hochleistungssportler.



Fahrdynamik auf allerhöchstem Niveau bis zum forcierten Einsatz auf der Rennstrecke bei gleichzeitiger Alltagstauglichkeit und Souveränität unter allen Fahrbedingungen sind das Markenzeichen des BMW M5. In der sechsten Generation der Hochleistungs-Limousine setzt die BMW M GmbH dabei zum ersten Mal neben umfangreichen M spezifischen Fahrwerksmodifikationen sowie speziellen Abstimmungen der Variablen Dämpfer Control (VDC) und der M Servotronic Lenkung auch auf den intelligenten Allradantrieb M xDrive mit einer hinterradbetonten Auslegung. All diese Komponenten sind zudem vielseitig einstellbar, sodass Fahrer den BMW M5 ganz auf ihre eigenen Vorlieben und die jeweilige Fahrsituation abstimmen können. Der BMW M5 Competition verfügt über eine an seine Mehrleistung angepasste und nochmals verfeinerte Abstimmung, die vor allem auf der Rennstrecke zur Geltung kommt. Neue Stossdämpfer aus dem BMW M8 Gran Coupé verbessern nicht nur das Handling im Grenzbereich, sondern zugleich das Komforterlebnis.

Besondere Agilität durch M xDrive mit hinterradbetonter Auslegung.

Das Allradsystem M xDrive sorgt im zentral gesteuerten Zusammenwirken mit dem Aktiven M Differenzial für eine verlustfreie Übertragung der Motorleistung und exakt jenes Plus an Traktion, das für Beschleunigungswerte auf dem Niveau von Supersportwagen erforderlich ist. Das Antriebsmoment wird von der elektronisch gesteuerten Lamellenkupplung des Verteilergetriebes stufenlos und vollvariabel zwischen den Vorder- und den Hinterrädern sowie vom Aktiven M Differenzial ebenso bedarfsgerecht zwischen den beiden Hinterrädern verteilt. Durch die hinterradbetonte Auslegung des M xDrive ist der BMW M5 besonders agil. Zusätzlich kann der Fahrer auch selbst die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern sowie die Wirkungsweise der Dynamischen Stabilitäts Control (DSC) beeinflussen. Der M Dynamic Modus (MDM) ermöglicht kontrollierte Drifts und ein besonders spielerisches Handling und bietet drei weitere, für den Einsatz auf der Rennstrecke optimierte Modi mit deaktiviertem DSC. So steht neben den Modi 4WD und 4WD Sport die Einstellung 2WD mit reinem Hinterradantrieb zur Auswahl. Sie bietet erfahrenen Piloten das von früheren Generationen des BMW M5 bekannte, extrem puristische Fahrverhalten ohne einschränkende Regelsysteme. Die konstruktiven Grundlagen für ein auch in hochdynamischen Fahrsituationen jederzeit exakt kontrollierbares Handling wurden mit einer M spezifischen Kinematik und Elastokinematik für die

Doppelquerlenker-Vorderachse und die Fünf-Lenker-Hinterachse geschaffen. Ein neutrales Eigenlenkverhalten und ein bis in den fahrdynamischen Grenzbereich hinein linearer Querkraftaufbau kennzeichnen das daraus resultierende Fahrverhalten. Speziell abgestimmt auf den BMW M5 sind die serienmässigen Reifen in der Dimension 275/40 R 19 vorne und 285/40 R 19 hinten. Sie sitzen auf Leichtmetall-Gussrädern im Fünf-Doppelspeichen-Design in Orbit Grau glanzgedreht (vorne: 9,5 J x 19, hinten: 10,5 J x 19). Als Option sind auch 20-Zoll-Räder (vorne: 9,5 J x 20, hinten: 10,5 J x 20) mit den Reifen-Dimensionen 275/35 R 20 vorn und 285/35 R 20 hinten erhältlich.

Dämpfung und Lenkung konfigurierbar.

Umfangreiche Konfigurationsmöglichkeiten bieten auch die Variable Dämpfer Control (VDC) und die M Servotronic Lenkung. Bei der elektronisch geregelten VDC stehen die drei Fahr-Modi COMFORT, SPORT und SPORT+ zur Auswahl. Beim Modus COMFORT liegt der Fokus der Abstimmung auf der Kombination einer umfassenden Alltagstauglichkeit und M typischem Komfort mit herausragender Fahrdynamik. Im Modus SPORT werden für einen direkteren Fahrbahnkontakt Rad- und Aufbaubewegungen verringert, ohne dabei auf ausreichenden Komfort zu verzichten. Diese Einstellung eignet sich perfekt für sportliches Fahren auf der Landstrasse und bietet ein ideales Handling auf der Nürburgring-Nordschleife. Der Modus SPORT+ sorgt für maximale Fahrdynamik auf ebenem Asphalt bei minimierten Rad- und Aufbaubewegungen. Die Einstellung bietet eine spürbare Verbindung zur Fahrbahn und ist die perfekte Variante für extrem sportliches Fahren auf permanenten Rennstrecken wie beispielsweise dem Hockenheimring oder dem Sachsenring. Bei der M Servotronic Lenkung sind der Modus COMFORT mit dem Fokus auf Leichtgängigkeit und Komfort etwa im Stadtverkehr oder auf Kurzstrecken sowie der Modus SPORT auswählbar. In diesem steigt die Lenkkraft stärker an, die Rückmeldung ist spürbar erhöht. Das ist ideal für sportliches Fahren im Alltag und im fahrdynamischen Grenzbereich.

Neue Dämpfer beim BMW M5 Competition.

Der BMW M5 Competition ist mit einem spezifischen und nochmals steiferen Fahrwerk ausgerüstet und profitiert jetzt auch von Erfahrungen aus der Entwicklung des neuen BMW M8 Gran Coupé, von dem er die Stossdämpfer übernimmt. Die Regelung der Dämpfer wurde darauf angepasst und von Grund auf neu abgestimmt, wodurch eine Steigerung des Komforterlebnisses besonders bei zügigen Autobahnfahrten erreicht wurde. Vor allem Fahrbahnwellen werden deutlich weniger an den Aufbau und damit die Passagiere weitergegeben, ohne dabei Sportlichkeit und Präzision über alle Geschwindigkeitsbereiche zu beeinträchtigen. Im

Gegenteil: Geringere Radlastschwankungen verbessern deutlich das Handling im Grenzbereich. Das kommt einer noch intuitiveren Fahrbarkeit im Alltagsbetrieb und dem Fahrzeugverhalten auf der Rennstrecke zugute.

Fahrzeugetieferlegung um 7 Millimeter und 20-Zoll-Räder.

Im Vergleich zum BMW M5 verfügt der BMW M5 Competition über eine Fahrzeugetieferlegung um 7 Millimeter und weitere gezielte Modifikationen an Radaufhängung und Federung. Die Erhöhung des Radsturzes an der Vorderachse steigert das Potenzial zur Aufnahme von Seitenkräften bei dynamischer Kurvenfahrt. Eine noch präzisere Radführung an der Hinterachse wird durch die Bestückung der Spurlenker mit Kugelgelenken anstelle von Gummilagern bewirkt. An der Hinterachse wurde auch die Federrate des Stabilisators steifer ausgelegt. Dies führt zu einer besonders heckbetonten Verteilung des in schnell durchfahrenen Kurven auftretenden Wankmoments. Die modifizierte Lagerung für den Stabilisator an der Vorderachse sorgt zusammen mit einer um zehn Prozent steiferen Auslegung der Federung an der Vorder- und an der Hinterachse für eine straffere Abstützung, die sich auch auf das Ansprechen der Lenkung positiv auswirkt. Kürzere Zusatzfedern reduzieren zudem die Radlastschwankungen. Der BMW M5 Competition ist mit geschmiedeten, zweifarbigen und 20 Zoll grossen M Leichtmetallrädern im Y-Speichendesign (vorne: 9,5 J x 20, hinten: 10,5 J x 20) und mit einer Mischbereifung in den Grössen 275/35 R 20 vorn und 285/35 R 20 hinten bestückt.

M Compound Bremse serienmässig.

Der BMW M5 und BMW M5 Competition sind serienmässig mit der M Compound Bremse ausgerüstet, die sich durch ein im Vergleich zu herkömmlichen Grauguss-Bremsen deutlich geringeres Gewicht und dadurch reduzierte ungefederte Massen auszeichnet. Vorne werden die gelochten und innenbelüfteten Bremsscheiben von Sechs-Kolben-Festsätteln mit M Logo in die Zange genommen. Hinten sorgen Ein-Kolben-Faustsättel mit integrierter Parkbremse für Verzögerung. Statt der serienmässigen blauen Lackierung sind die Bremssättel auf Wunsch jetzt auch in Schwarz hochglanz und Rot hochglanz erhältlich. An ihren goldfarbenen lackierten Bremssätteln mit M Logo (Sechs-Kolben-Festsättel vorne, Ein-Kolben-Faustsättel hinten) ist die optionale M Carbon-Keramik Bremse erkennbar. Sie ist 23 Kilogramm leichter und glänzt durch nochmals geringere ungefederte und rotierende Massen, wodurch unter anderem Fahrdynamik und Federungskomfort gesteigert werden. Die M Carbon-Keramik Bremse bietet eine noch bessere Bremsleistung, eine noch höhere Fading-Stabilität und eine noch bessere thermische Standfestigkeit als die M Compound Bremse und ist ausserdem sehr verschleissfest.

M Performance Parts bietet Gewindefahrwerk und Carbon-Teile.

Eine noch sportlichere und individuellere Abstimmung des BMW M5 und BMW M5 Competition ermöglicht das M Performance Fahrwerk aus der umfangreichen Palette der M Performance Parts. Die Tieferlegung durch das Gewindefahrwerk zwischen 5 und 20 Millimetern führt zu einem niedrigeren Schwerpunkt, wodurch Wankbewegungen reduziert und höhere Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht werden. Die Dämpferverstellung erfolgt separat für die Zug- und Druckstufe. Ebenfalls erhältlich ist ein 20 Zoll grosses M Performance Schmiederad mit Y-Speichen in Ferricgrau matt. Darüber hinaus umfasst das Angebot der M Performance Parts für die beiden Hochleistungs-Limousinen unter anderem auch exklusive Aerodynamik-Teile aus hochwertigem Carbon. Dazu zählen der M Performance Frontaufsatz und der M Performance Frontsplitter sowie der M Performance Heckspoiler Pro und der M Performance Heckdiffusor.

Die Einstiegspreise in der Schweiz liegen bei CHF 142'900 für den BMW M5 und CHF 155'470 für den BMW M5 Competition.