

Nowe BMW M5. Spis treści.



BMW M5: Innowacyjna dynamika jazdy.	
Konsekwentny rozwój sportowej koncepcji.	2
M TwinPower Turbo, M xDrive i 8-stopniowa skrzynia M Steptronic.	
Solidny napęd i najwyższy komfort zmiany biegów.	3
Zaawansowane technologie układu jezdnego.	
Nowy wymiar dynamiki jazdy.	6
Oryginalna sportowa stylistyka M.	
Forma podąża za funkcją.	8
Wyposażenie bez kompromisów.	
Kierowca w centrum uwagi.	9
Doskonale tradycje: dotychczasowe modele BMW M5.	
Od ponad 30 lat BMW M5 jest synonimem sportowej limuzyny.	11
BMW M5 First Edition.	
Limitowany model specjalny z ekskluzywnym wyposażeniem.	13

BMW M5: Innowacyjna dynamika jazdy. Konsekwentny rozwój sportowej koncepcji.



Nowe BMW M5 wyróżnia dynamika jazdy na nieznanym dotąd poziomie (zużycie paliwa w cyklu mieszanym: 10,5 l/100 km*; emisja CO₂ w cyklu mieszanym: 241 g/km*). W szóstej generacji tej wyczynowej limuzyny po raz pierwszy zastosowano nowy, przystosowany specjalnie do M-ek napęd na cztery koła M xDrive. Tym samym M5 oferuje nowy wymiar dynamiki jazdy, zyskując przy tym na funkcjonalności w codziennej eksploatacji i niezawodności na każdej nawierzchni.

Zalety innowacyjnego układu napędowego w nowym BMW M5 opisuje Frank van Meel, Prezes Zarządu BMW M GmbH: „M xDrive pozwala prowadzić nowe BMW M5 zarówno na torze wyścigowym, jak i na drodze tak jak do tej pory, sportowo i precyzyjnie, a w szczególnych warunkach, takich jak mokra czy zaśnieżona nawierzchnia, zapewnia większą stabilność jazdy i panowanie nad pojazdem aż po limit”.

Tę sprzeczność pomiędzy absolutną funkcjonalnością w codziennej jeździe i radością z jazdy a najwyższymi osiąganymi na torze wyścigowym godzi inteligentny centralny układ sterowania M xDrive. Po włączeniu silnika nowe BMW M5 znajduje się w trybie napędu na cztery koła (4WD) z włączonym DSC (dynamiczna kontrola stabilności). Różne tryby dynamiki jazdy, włącznie ze strictly tylnym napędem bez DSC, pozwalają kierowcy zmieniać właściwości jezdne M5. W trybie 2WD nowe BMW M5 daje wprawnym kierowcom możliwość maksymalnej radości z jazdy.

Nowe BMW M5 napędza najnowsza wersja silnika V8 M TwinPower Turbo o pojemności 4,4 l. Moc 441 kW / 600 KM i maksymalny moment obrotowy 750 Nm gwarantują solidny napęd i wyśmienite osiągi. Silnik V8 biturbo daje nowemu M5 przyspieszenie do setki w 3,4 s. Transmisję napędu zapewnia nowa 8-stopniowa skrzynia M Steptronic z układem Drivelogic, która w połączeniu z układem M xDrive oferuje optymalne przeniesienie napędu na drogę w każdych warunkach. Tak więc nowe BMW M5 to nie tylko najszybsze, ale też najzwinniejsze M5, jakie zostało wyprodukowane od roku 1984.

Więcej informacji dotyczących oficjalnego zużycia paliwa, oficjalnej emisji CO₂ i zużycia energii nowych samochodów osobowych można uzyskać we wszystkich salonach BMW.

* Wartości zużycia paliwa i emisji CO₂ są tymczasowe i ustalone na podstawie cyklu jezdnego UE; mogą się różnić zależnie od rozmiaru opon.

M TwinPower Turbo, M xDrive i 8-stopniowa skrzynia M Steptronic. Solidny napęd i najwyższy komfort zmiany biegów.



Gruntowna modernizacja 4,4-litrowej jednostki V8 z technologią M TwinPower Turbo dała niespotykane dotąd osiągi. Jej moc maksymalna wynosi 441 kW / 600 KM w zakresie 5600-6700 obr/min. Maksymalny moment obrotowy 750 Nm uzyskiwany jest już od 1800 obr/min i pozostaje na tym wysokim poziomie aż do 5600 obr/min. Oznacza to wzrost o 70 Nm w porównaniu z poprzednim modelem. Charakterystykę silnika można zmienić naciśnięciem przycisku z podstawowego ustawienia Efficient na Sport lub Sport Plus, co daje szybszą reakcję silnika na pedał gazu.

Wybitne osiągi jednostki V8 biturbo to zasługa wielu optymalizacji. Jest to m.in. nowa turbosprężarka i wyższe ciśnienie wtrysku do 350 bar. Umożliwia to krótsze czasy wtrysku i lepsze rozpylenie paliwa, a tym samym nie tylko szybszą reakcję silnika, ale też bardziej wydajne przygotowanie mieszanki. Optymalizacje układu smarowania i chłodzenia to mniejsza przednia miska olejowa i pośrednie chłodzenie powietrza doładowującego, które mimo mniejszych rozmiarów jest bardziej wydajne niż w poprzednim modelu. Adaptacyjna, regulowana wykresowo pompa olejowa przystosowana jest do jazdy na torze wyścigowym i do występujących tam wysokich przeciążeń wzdłużnych i poprzecznych.

W nowym BMW M5 zmodyfikowano również międzyrzędowy kolektor wydechowy. Zapewnia to optymalną transmisję energii strumienia spalin na turbiny obu turbosprężarek i optymalną wymianę ładunków. Zastosowanie rezonatora Helmholtza pomiędzy dwoma tłumikami końcowymi podwójnego układu wydechowego pozwoliło zmniejszyć jego masę. Brzmienie układu wydechowego z regulowanymi przepustnicami zmienia się zależnie od trybu pracy silnika. Przycisk M Sound Control daje kierowcy nowego BMW M5 możliwość redukcji głośności naciśnięciem przycisku.

Moc silnika V8 biturbo przenosi na drogę nowy napęd na cztery koła M xDrive. Jego zwinny, tylnonapędowy charakter jest efektem tego, że układ M xDrive przenosi napęd na przednią oś tylko wtedy, gdy tylne koła tracą trącję. Nawet przy bardzo sportowej jeździe i dużym wykorzystaniu mocy nowe BMW M5 z M xDrive jest przewidywalne i łatwe w prowadzeniu, dając jeszcze bardziej intensywne wrażenia z jazdy.

Najważniejsze komponenty układu M xDrive bazują na inteligentnym napędzie na cztery koła BMW xDrive i aktywnym dyferencjale M. Innowacyjne

sterowanie tymi komponentami zapewnia centralny, specyficzny dla M układ sterowania dynamiką jazdy. Układ przeniesienia napędu został usztywniony i wzmocniony odpowiednio do wysokiego momentu obrotowego, większej transmisji napędu na tył i opcji 2WD. Skrzynia rozdzielcza płynnie i adaptacyjnie rozdziela napęd na oś przednią i tylną, a aktywny dyferencjał M odpowiada za rozdział napędu pomiędzy tylnymi kołami. Aktywny element nastawczy działający w ramach funkcji M xDrive zapewnia moment blokujący, który szczególnie w sportowej jeździe lub na nawierzchni o różnej przyczepności zapewnia lepszą trąkcję, zwinność i stabilność jazdy. Z układem M xDrive stabilizujące działanie DSC konieczne jest tylko w ekstremalnych sytuacjach, co umożliwia przeniesienie wysokiej mocy silnika na drogę niemal bez żadnych strat. W rezultacie nowe BMW M5 prowadzi się jeszcze bardziej precyzyjnie, dokładnie i bezpośrednio reaguje na polecenia, a przy jeździe na limicie wymaga jedynie niewielkich korekt kierownicą.

Kierowca może w każdej chwili dostosować napęd M xDrive do swoich wymogów. Już ustawienie podstawowe z włączonym DSC i 4WD dopuszcza poślizg tylnych kół na wyjściu z zakrętu, zapewniając zwinność typową dla samochodów ze znacznikiem M. A przy tym umożliwia optymalne panowanie nad autem. Ponadto wyśmienita trąkcja napędu na cztery koła daje tej sportowej limuzynie przyspieszenia, które dotychczas zarezerwowane były dla supersamochodów sportowych: od 0 do 100 km/h w jedyne 3,4 s, a od 0 do 200 km/h w 11,1 s.

Po przejściu na tryb M Dynamic (MDM, 4WD Sport) M5 jeszcze bardziej zyskuje na zwinności. Powoduje to przeniesienie jeszcze większego momentu napędowego na tylną oś i dopuszcza jeszcze większy poślizg tylnych kół, co umożliwia kontrolowany drift oraz bardziej dynamiczne prowadzenie. Nadsterowność da się przy tym odpowiednio wcześnie wyczuć, a liniowy przyrost kąta poślizgu pozwala utrzymać stabilność pojazdów również na limicie.

Trzy tryby z wyłączonym układem DSC przeznaczone są specjalnie do jazdy na torze wyścigowym. Tryb 4WD zapewnia możliwie najlepsze panowanie nad samochodem i optymalną trąkcję. Już tutaj można doskonale wykorzystać potencjał nowego BMW M5. Z kolei tryb 4WD Sport łączący maksymalną precyzję kierowania, łatwość prowadzenia i świetną trąkcję, gwarantuje maksymalną radość z jazdy. Napęd tylny 2WD pomyślany jest dla doświadczonych kierowców. Otwiera on znane już z poprzednich generacji M5 fascynujące możliwości sportowej limuzyny przeznaczonej do tego, by dawać maksymalną radość z jazdy bez ograniczających systemów regulacji.

Sportowej jeździe sprzyja też 8-stopniowa skrzynia Steptronic z układem Drivelogic. Ekstremalnie szybka zmiana biegów i optymalny dobór przełożeń zadowolą nawet najbardziej wymagających. Duża rozpiętość przełożeń skrzyni przyczynia się też do optymalizacji zużycia paliwa.

Skrzynia M Steptronic umożliwia zarówno w pełni automatyczną, jak i sekwencyjną zmianę biegów: albo za pomocą nowej krótkiej dźwigni biegów na konsoli środkowej, albo łopatkami przy kierownicy. Wyróżnia ją typowa dla M-ek spontaniczna reakcja i szybkie działanie. Sprzęgło blokujące włącza się w 100 procentach już po ruszeniu z miejsca.

Charakterystykę zmiany biegów można zmienić przełącznikiem Drivelogic na dźwigni biegów. Tryb Drivelogic 1 przystosowany jest do oszczędnej jazdy. Tryb 2 sprzyja wartkiej jeździe z szybką mianą biegów. Z kolei tryb 3 zoptymalizowany jest do sportowej jazdy na torze wyścigowym z ekstremalnie szybką zmianą biegów. Preferujący ręczną zmianę biegów mają też możliwość wielokrotnej redukcji biegów aż do najniższego możliwego przełożenia, na przykład podczas hamowania przed zakrętem. Ponadto przy wejściu na wysokie obroty nie włącza się automatycznie wyższy bieg. Chłodnica oleju zapewnia prawidłowe działanie skrzyni również na torze wyścigowym.

Zaawansowane technologie układu jezdnego.

Nowy wymiar dynamiki jazdy.



Układ jezdny nowego BMW M5 został zestrojony pod kątem maksymalnej dynamiki przy możliwie najwyższej stabilności jazdy. Strojenie przeprowadzone zostało, jak zwykle w BMW M GmbH, m.in. na własnym torze wyścigowym w Miramas na południu Francji oraz na najtrudniejszym torze testowym świata, Pętli Północnej toru Nürburgring.

Znaną z wcześniejszych generacji M5 niezwykłą precyzję prowadzenia i zwinność udoskonalono w nowym BMW M5 jeszcze bardziej. Liczne możliwości konfiguracji układu M xDrive, 8-stopniowej skrzyni M Steptronic z układem Drivelogic, specyficznej dla M adaptacyjnej kontroli amortyzatorów (trzy tryby: Comfort, Sport i Sport Plus) z elektroniczną regulacją amortyzatorów oraz układu kierowniczego M Servotronic (trzy tryby jazdy: Comfort, Sport i Sport Plus) dają kierowcy możliwość dostosowania ustawień pojazdu do indywidualnych preferencji. Przy strojeniu układu jezdnego nowego BMW M5 najwyższy priorytet miała naturalna samosterowność aż po limit dynamiki jazdy. Do tego zalicza się również liniowy przyrost przeciążeń poprzecznych w całym zakresie przyspieszeń poprzecznych. Elektromechaniczny układ kierowniczy M Servotronic zapewnia w każdej sytuacji odpowiedni moment wspomagający. Dzięki temu nowe BMW M5 oferuje bardzo dużą precyzję przy skręcaniu oraz zawsze świetne wycucie kierownicy. A przy tym doskonale sprawdza się też na długich trasach, a w mieście i na krótkich odcinkach wymaga niewielkiego nakładu siły przy manewrach i parkowaniu.

Zamontowana z przodu oś z podwójnym wahaczem poprzecznym znana już z BMW serii 5 została poddana w nowym BMW M5 z M xDrive gruntownej modyfikacji. Wszystkie elementy zaprojektowano na nowo pod kątem właściwości kinematycznych i elastokinematycznych specyficznych dla samochodów ze znaczkiem M. Większy rozstaw kół zapewnia jeszcze większą stabilność jazdy. Również pięciowahaczowa oś tylna poddana została modyfikacjom specyficznym dla M-ek. Nowe wahacze wzdluzne ze sztywniejszymi elementami gumowymi umożliwiają większą dynamikę jazdy i precyzję kierowania, podobnie jak grubsze stabilizatory i sztywniejsze wahacze poprzeczne. Łożyska elastomerowe tylnej osi zaprojektowane specjalnie do M5 zapewniają bezpośrednie przenoszenie sił układu jezdnego, a tym samym bardzo bezpośrednio właściwości jezdne. Dodatkowy wahacz krzyżowy ze stali i wahacz poprzeczny z aluminium wzmacniają zamocowanie układu jezdnego tylnej osi i poprawiają jego reakcję. Tak samo niewidoczne z zewnątrz, ale mimo to bardzo istotne są też inne wzmocnienia karoserii.

Przód auta usztywnia na przykład płyta wzmacniająca w grodzi pomiędzy kielichami amortyzatorów oraz dwie rozpórki kielichów.

Stworzony przez inżynierów BMW M GmbH pakiet złożony z układu jezdnego i napędu robi wrażenie nawet na doświadczonych kierowcach wyścigowych takich jak były kierowca Formuły 1 i kierowca fabryczny BMW Timo Glock: „Z M xDrive nowe BMW M5 nie tylko prowadzi się precyzyjnie i zwinnie jak dotąd, ale umożliwia odczuwalnie lepszą trąkcję i panowanie nad pojazdem – w kaźdej sytuacji na co dzień, ale i podczas jazdy na limicie”.

Nowe BMW M5 wyposażone jest w standardzie w opony w rozmiarze 275/40 R 19 z przodu i 285/40 R 19 z tyłu na obręczach ze stopów lekkich Double Spoke z pięcioma podwójnymi, polerowanymi ramionami w kolorze Orbit Grey (przód: 9,5 J x 19, tył: 10,5 J x 19). W wyposażeniu dodatkowym oferowane są też 20-calowe obręcze Double Spoke z siedmioma podwójnymi ramionami w kolorze czarnym polerowanym lub czarnym (przód: 275/35 R 20, tył: 285/35 R 20). Wszystkie koła mają indeks prędkości ZR i tym samym przeznaczone są do maksymalnej prędkości 305 km/h, jaką nowe BMW M5 może rozwijać w połączeniu z pakietem M Driver (standard: 250 km/h).

Wyposażenie standardowe nowego BMW M5 obejmuje hamulce M z pływającymi tarczami. W porównaniu z konwencjonalnymi hamulcami z żeliwa szarego wyróżniają się znacznie mniejszym ciężarem dającym niższą masę nieresorowaną. Z przodu perforowane i wentylowane tarcze hamulcowe mają lakierowane na niebiesko sześciotłoczkowe zaciski stałe z logo M. Z tyłu jednotłoczkowe zaciski pływające, również w kolorze niebieskim, ze zintegrowanym hamulcem postojowym. Na życzenie również w nowym BMW M5 oferowane są hamulce węglowo-ceramiczne M. Można je rozpoznać po lakierowanych na złoto zaciskach z logo M (sześciotłoczkowe zaciski stałe z przodu i jednotłoczkowe zaciski pływające z tyłu). Są one o 23 kg lżejsze, a więc dają jeszcze mniejsze masy nieresorowane i wirujące. Zwiększa to m.in. dynamikę jazdy i komfort resorowania. Hamulce węglowo-ceramiczne M mają też jeszcze większą skuteczność hamowania, nie tracą mocy wraz ze wzrostem temperatury i są bardziej odporne na przegrzewanie niż hamulce M z pływającymi tarczami. Do tego są odporne na zużycie.

Oryginalna sportowa stylistyka M. Forma podąża za funkcją.



„BMW M5 od zawsze jest synonimem perfekcyjnego połączenia dopracowanej limuzyny biznesowej i wyścigowych komponentów. Dzięki temu BMW M5 jest, można powiedzieć, najszybszym na świecie garniturem na miarę”. Tak Domagoj Dukec, Szef Projektantów BMW M und BMW i podsumowuje istotę tego auta. Stylistyka nowego BMW M5 jest typowa dla aut ze znacznikiem M i jak zawsze podporządkowana funkcji. Na przykład zupełnie nowe poszycie przedniego zderzaka z powiększonymi wlotami powietrza ma gwarantować odpowiedni dopływ powietrza do układów chłodzenia i hamulców również w wymagających warunkach na torze wyścigowym. Rozstaw kół jest większy niż w poprzednim modelu, przednie błotniki wykonane są dla obniżenia masy z aluminium i mają charakterystyczne skrzela M.

Z aluminium jest też maska silnika. Jej precyzyjne linie przetłoczeń tworzą wyrazistą rzeźbę, a ich wizualnym przedłużeniem są przetłoczenia w dachu. Dach wykonany jest po raz pierwszy w BMW M5 z bardzo lekkiego i stabilnego tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem karbonowym (CFRP).

Nowy kształt ma również dyfuzor tylny. Pas tylny, spojler tylny M i progi dają M5 sportowo muskularny wygląd. Lusterka zewnętrzne mają specyficzną dla M dynamiczną formę. Z kolei sześciokątny centralny wlot powietrza z przodu nie tylko odróżnia się formą od bocznych wlotów powietrza, ale mieści też chłodnicę oleju – również tu forma podąża za funkcją.

Wnętrze zorientowane jest całkowicie na kierowcę. Maksymą jest tu absolutna kontrola w każdych warunkach. Jednocześnie nowe BMW M5 oferuje też miejsce dla czterech pasażerów, duży bagażnik oraz wysoki komfort jazdy, łącząc w ten sposób najlepsze cechy sportowego samochodu i biznesowej limuzyny.

Wyposażenie bez kompromisów. Kierowca w centrum uwagi.



Wyposażenie nowego BMW M5 ukierunkowane jest na radość z dynamicznej jazdy. Głównym punktem jest miejsce kierowcy, z którego można wygodnie i ergonomicznie obsługiwać wszystkie przełączniki i przyciski. Wszystkie funkcje pojazdu są w bezpośrednim polu widzenia kierowcy. Duży cyfrowy zestaw wskaźników z BMW serii 5 utrzymany jest w typowym stylu M. Informuje o trybach systemów dynamiki jazdy i napędu na cztery koła M xDrive oraz o ustawieniach Drivelogic. Istotna w sportowej jeździe jest możliwość wyboru zakresu ostrzegawczego obrotów oraz sygnalizacja optymalnych punktów zmiany biegów w trybie ręcznym. Dane mogą być też widoczne na wyświetlaczu Head-Up o specyficznym M-kowym wyglądzie.

Niemal wszystkie systemy dynamiki jazdy można konfigurować na centralnym monitorze dotykowym, przyciskami na konsoli środkowej oraz na kierownicy sportowej M. Centralny ekran ma również funkcję sterowania za pomocą gestów. M5 włącza się czerwonym przyciskiem Start. Bardzo istotne w sportowej jeździe są dwa czerwone przyciski M1 i M2 na wielofunkcyjnej kierownicy M obok łopatek zmiany biegów. Można im przypisać dwie dowolne konfiguracje pojazdu. Obejmują one ustawienia układu M xDrive, i DSC, ale też silnika, skrzyni biegów, amortyzatorów i charakterystyki układu kierowniczego oraz wskazań M na wyświetlaczu Head-Up.

Standardowo nowe BMW M5 wyposażone jest w tapicerkę ze skóry Merino. Kierowca i pasażer z przodu zajmują miejsca na fotelach sportowych M z elektryczną regulacją, podgrzewaniem i wytłoczonym logo M na zagłówku. Mają one nie tylko elektryczną regulację wysokości siedzenia, ale też pneumatyczną regulację szerokości oparcia zapewniającą optymalne trzymanie boczne przy sportowej jeździe. Fotel kierowcy ma ponadto funkcję pamięci ustawień. Opcjonalnie oferowane są fotele wielofunkcyjne M ze zintegrowanym zagłówkiem z jeszcze lepszym podparciem ramion, podświetlanym logo M5 i rozszerzonym zakresem funkcji. Ich kubelkowy kształt i bardziej wydatne podparcia boczne siedziska i oparcia zapewniają jeszcze lepsze trzymanie boczne. W nowym BMW M5 oferowane są po raz pierwszy wszystkie systemy wspomagające kierowcę i funkcje znane z nowego BMW serii 5.

Nowe BMW M5 dostępne jest w wielu wyselekcjonowanych kolorach lakieru, z których niektóre zarezerwowane są wyłącznie dla M5. Nowością jest intensywnie niebieski lakier metalizowany Marina Bay. Na życzenie oferowane są też matowe kolory, takie jak mroźne ciemne srebro czy mroźny szary arktyczny. Wewnątrz sportowy klimat zapewniają ekskluzywne aluminiowe aplikacje o strukturze karbonu.

Doskonale tradycje: dotychczasowe modele BMW M5.

Od ponad 30 lat BMW M5 jest synonimem sportowej limuzyny.



BMW M5 jest od 1984 r. synonimem szybkich, wyczynowych limuzyn, których sportowego potencjału nie widać na pierwszy rzut oka. Modele BMW M5 miały zawsze wyścigowe geny i doskonale sprawdzały się również na torze wyścigowym. Nowe BMW M5 do szósta generacja „piątka” spod znaku M Power. Również ona całkowicie spełnia założenia BMW M GmbH – stworzenia oryginalnego samochodu sportowego w pełni funkcjonalnego w codziennej eksploatacji. Oto krótkie przypomnienie pięciu poprzednich generacji.

1984: BMW M5 E28S.

Po tym, kiedy BMW Motorsport GmbH już w roku 1979 przedstawiło wyjątkowo sportową „piątkę” w postaci M535i typoszeregu E12, a w roku 1984 w kolejnym typoszeregu E28 wznowiło model M535i, jesienią 1984 r. zaprezentowana została pierwsza generacja BMW M5 (typ E28S). Za napęd służyła znana już ze sportowego M1 z silnikiem centralnym i sprawdzona w wyścigach czterocylindrowa jednostka rzędowa o pojemności 3,5 l i mocy 286 KM. Silnik sterowany jedną przepustnicą dawał pierwszemu M5 przyspieszenie od 0 do 100 km/h w jedyne 6,5 s i pozwalał rozwijać 245 km/h. Tym samym pierwsze BMW M5 było najszybszą produkowaną seryjnie czterodrzwiową limuzyną świata.

1988: BMW M5 E34S/E34/5S.

Druga generacja M5 typu E34S zaprezentowana przez BMW Motorsport GmbH w roku 1988 oferowała jeszcze większą moc: sześciocylindrowy silnik o pojemności zwiększonej do 3,6 l miał moc 315 KM i pozwalał temu M5 rozpędzać się po raz pierwszy do 250 km. W kolejnej wersji E34/5S z roku 1992 pojemność wzrosła do 3,8 l, a moc do 340 KM. Po raz pierwszy w roku 1992 mocarna „piątka” była dostępna w wersji kombi (Touring) – dziś ze względu na niewielką liczbę wyprodukowanych egzemplarzy (tylko 900 szt.) jest bardzo poszukiwanym youngtimerem.

1998: BMW M5 E39S.

Również w trzeciej generacji M5 z roku 1998 sportowa dywizja BMW AG przemianowana w roku 1993 na BMW M GmbH pozostała wierna swoim założeniom: M5 typu E39S prezentowało się równie niepozornie, co jego poprzednicy. Jednak pod maską krył się pięciolitrowy, czterozaworowy silnik V8, który generował potężne 400 KM oraz imponujący moment obrotowy 500 Nm przenoszone na tylną oś przez sześciobiegowy manual. Również w tym M5 prędkość maksymalna wynosiła 250 km/h (ograniczona elektronicznie). Standardowy sprint od 0 do 100 km/h zajmował jej 5,3 s.

2005: BMW M5 E60/E61.

W czwartej generacji BMW M5 (E60) M GmbH postawiło na nowy wysokoobrotowy silnik V10 o pojemności 5 l generujący 507 KM przy imponujących 7750 obr/min. Czterozaworowy silnik zapewnił M5 czwartej generacji przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 4,7 s. Nowy pakiet M Driver po raz pierwszy dawał kierowcom M5 możliwość zniesienia ograniczenia prędkości – M5 rozwijało wtedy 305 km/h. Nowością była też zautomatyzowana skrzynia sekwencyjna M (SMG) z siedmioma biegami i funkcją Launch Control umożliwiającą maksymalne przyspieszenie ze startu zatrzymanego. Również to BMW M5 oferowane było od 2007 r. w wersji Touring (E61).

2011: BMW M5 F10M.

W roku 2011 pod nazwą F10M zadebiutowała piąta generacja BMW M5. Zamiast silnika V10 zastosowano jednostkę V8 biturbo o pojemności 4,4 l, z którą M5 weszło w nowy wymiar: moc 560 KM zwiększyła się w stosunku do pierwszego M5 niemal dwukrotnie. Niemal dwukrotnie wyższy był też maksymalny moment obrotowy wynoszący 680 Nm (E28S: 340 Nm). Technologia M TwinPower Turbo pozwalała temu M5 z 7-biegową skrzynią dwusprzęgłową M przyspieszać do setki w 4,3 s i rozwijać prędkość 315 km/h. W roku 2013 pojawiło się M5 z pakietem Competition o mocy 575 KM. W roku 2014 dla uczczenia pierwszego M5 E28S wypuszczony został w limitowanej serii 300 egzemplarzy model specjalny „30 Jahre M5” o mocy 600 KM. W roku 2016 w ofercie pojawił się model specjalny „M5 Competition Edition”, również o mocy 600 KM, w limitowanej serii 200 egzemplarzy.

2017: BMW M5 F90.

Wraz z nowym BMW M5 (typ F90) BMW M GmbH kontynuuje tę historię sukcesów zapoczątkowaną przez ponad 30 laty i opierającą się na pozornie prostym przepisie: solidności łączącej sportowy charakter i pełną funkcjonalność w codziennej eksploatacji.

BMW M5 First Edition. **Limitowany model specjalny** **z ekskluzywnym wyposażeniem.**

Kto pierwszy ten lepszy – to motto modelu specjalnego First Edition, jaki BMW M GmbH oferuje wraz z debiutem nowego BMW M5. Dostępny będzie w limitowanej serii 400 egzemplarzy, a zamawiać można go będzie od początku sprzedaży nowego M5 jesienią 2017 r. Dostawy BMW M5 First Edition rozpoczną się na początku roku 2018. Produkowany będzie najpóźniej do czerwca 2018 r.

Nowe BMW M5 First Edition oferowane będzie w ekskluzywnym lakierze metalizowanym w kolorze mroźnej ciemnej czerwieni. Jego wyposażenie obejmuje błyszczące obramowania BMW Individual Shadow Line o rozszerzonym zakresie. W czarnym chromie wykonane są również atrapa chłodnicy, skrzela M i cztery końcówki rur sportowego układu wydechowego. M5 First Edition ma w wyposażeniu standardowym 20-calowe czarne obręcze kół ze stopów lekkich Double Spoke z siedmioma podwójnymi ramionami.

Indywidualny charakter ma również wnętrze BMW M5 First Edition. Aplikacje wykonane są w czarnym lakierze fortepianowym. O ekskluzywności tego BMW M5 świadczy też plakietka na konsoli środkowej informująca o numerze i łącznej liczbie egzemplarzy („M5 First Edition 1/400”). Standardowo M5 First Edition wyposażone jest w wysokiej jakości fotele wielofunkcyjne M oraz pełną tapicerkę skórzaną w kolorze białego dymu z kontrastującymi czerwonymi szwami.