



BMW M5 M DKG

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (412 kW / 560 PS)

Der M5 hat einen Wandel hinter sich: Als 1985 alles begann, wurde die Sportlimousine von einem Sechszylinder-Sauger mit gerade einmal 286 PS angetrieben. Im Laufe der Evolution wurden daraus V8- und zuletzt V10-Saugmotoren nach dem klassischen M-Hochdrehzahlkonzept. Mit dem neuen M5 betritt die M-GmbH Neuland. Der 4,4 Liter V8-Motor wird von zwei Turboladern beatmet und leistet dabei 412 kW/560 PS. Die Kraftentfaltung ist derart beeindruckend, dass niemand die zwei Zylinder mehr des letzten Modells vermissen wird. Fahragilität, Qualität, und Luxus sind auf absolutem Top-Niveau. Die Leistung ist nicht umsonst zu haben. Der durchschnittliche Testverbrauch liegt bei 11,1 Liter Super Plus auf 100 km. Hat man beim Kauf erst mal einen Grundpreis von 102.700 € überwunden, hat man anschließend die Möglichkeit, den M5 im fünfstelligen Eurobereich mit Optionen zu verfeinern. Die folgenden Unterhaltskosten sind immens. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: BMW Alpina B5, Cadillac CTS, Jaguar XFR, Mercedes E 63 AMG

+ einfachste Bedienung, sehr agiles & sicheres Fahrverhalten, hervorragende Fahrleistungen, sehr gutes Doppelkupplungsgetriebe, sehr gute Verarbeitung, hervorragende Sitze, sehr hoher Sicherheitsstandard

- hoher Verbrauch/CO2-Ausstoß, hoher Anschaffungspreis, teure Unterhaltskosten, unpraktischer Kofferraum



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber gefertigt und montiert. Verzichtet man aber auf die optionale Soft-Close-Einrichtung, so wollen die Türen fest ins Schloss geschlagen werden. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorne bis hinten fast vollständig verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert die Luftwirbelungen und sorgt damit für geringeren Verbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 465 kg.

- Ein Reserverad ist nicht mehr lieferbar und würde im Kofferraum auch keinen Platz finden. Bordwerkzeug und Warndreieck sind griffbereit in einer Klappe am Kofferraumdeckel untergebracht - leider fehlt aber ein Wagenheber. Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern. Im Falle einer Reifenpanne können nur kleine Beschädigungen mit einem Reifenreparaturset behoben werden.

2,1

Sicht

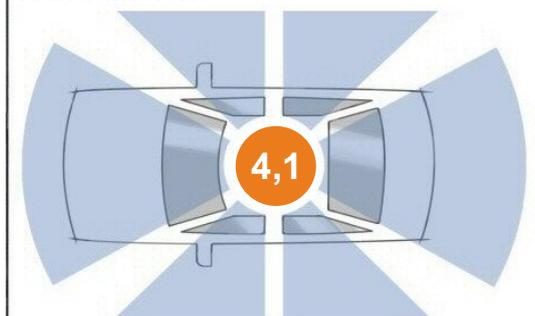
Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist nach vorne zufriedenstellend. Der Fahrer kann die Front dank der sichtbaren Motorhaubenkante gut abschätzen.

+ Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel serienmäßig automatisch ab. Die Außenspiegel besitzen asphärische Bereiche, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden, sind beheizbar und elektrisch anklappbar. Das helle und sehr homogen leuchtende Bi-Xenonlicht (inkl. Tagfahrlicht und Fernlichtassistent) ist ebenfalls Serienausstattung, wie auch Kurven- und Abbiegelicht - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). Beim Einparken unterstützen serienmäßig Parksensoren für Front und Heck. Optional gibt es eine Heckkamera sowie zwei Kameras in der Frontschürze bei den vorderen Radläufen und zwei Kameras in den Außenspiegeln, die jeweils ein Bild links und rechts vom Fahrzeug liefern und das Herausfahren aus engen Lücken erleichtern können.

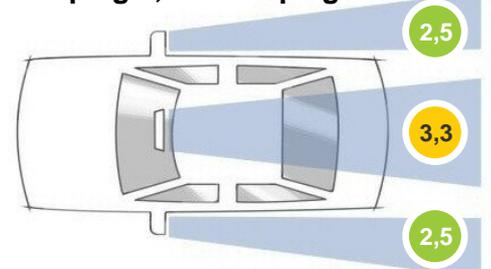


Breite Dachsäulen und die hohe Heckkante machen den M5 zu einem recht unübersichtlichen Fahrzeug.

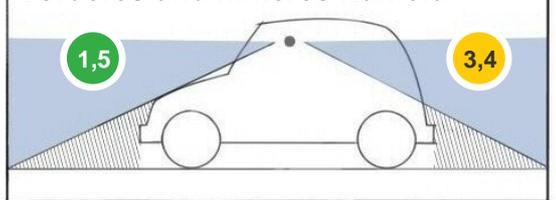
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die Kameras erzeugen ein Bild in Bird-View Position, das bedeutet, man sieht das Fahrzeug von oben, aus der Vogelperspektive, und den umliegenden Bereich. Der Einparkassistent des 5ers ist beim M5 nicht erhältlich. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten. Hindernisse vor dem Fahrzeug können gut erkannt werden.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der M5 nicht besonders gut ab. Der Grund sind vor allem die sehr breiten B- und C-Säulen und die hohe hintere Scheibenlinie, welche die Sicht nach draußen einschränken. Objekte hinter dem Fahrzeug können aufgrund des sehr hohen Hecks schlecht eingesehen werden - die optionale Rückfahrkamera sollte daher ein Pflichtkauf sein. Der Innenspiegel gibt immerhin ein zufriedenstellendes Sichtfeld wieder - es stören aber die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond.

2,7 Ein-/Ausstieg

Vorne steigt man zufriedenstellend ein und aus, aufgrund der Sportsitze gelingt es aber nicht so gut als beim Standard-5er. Die Schweller auf einer angenehmen Höhe. Die Sitzhöhe ist für bequemes Ein- und Aussteigen aber nicht ideal. Hinten ist der Einstieg bequem, da die Türen weit öffnen und die Türausschnitte recht groß sind.

⊕ Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es gegen Aufpreis. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Diese wollen aber ohne optionalen Soft-Close-Einrichtung fest zugeschlagen werden. Bestellt man das aufpreispflichtige System, müssen die Türen nur noch angelegt werden und werden dann elektrisch gezogen. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden.

⊖ Um auf die sportlichen M5-Sitze zu gelangen, muss man mit einem großen Schritt in das Fahrzeug steigen. Der Dachholm kommt dabei dem Kopf sehr nahe.

2,7 Kofferraum-Volumen*

Mit 425 l fällt der Kofferraum im M5 durchschnittlich groß aus. Die optional erhältliche klappbare Rücksitzbank war im Testwagen nicht verbaut.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Limousine zeigt nur eine zufriedenstellende Kofferraum-Zugänglichkeit. Sowohl die äußere Ladekantenhöhe (68 cm) als auch die Höhe auf der Innenseite (16 cm) sind nicht ideal. Aber auch das Format des Kofferraums kann aufgrund der weit herein gezogenen Seitenverkleidungen nicht komplett überzeugen. Der Kofferraum fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse recht schmal aus. Aufgrund der Tiefe und der kleinen Kofferraumöffnung sind kleine Gegenstände, welche nach hinten gerutscht sind, kaum noch erreichbar.

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen, auf Wunsch auch elektrisch per Knopfdruck (im Testwagen nicht vorhanden).



Mit 425 l Kofferraumvolumen bietet der aktuelle 5er um 30 l weniger Platz für das Gepäck als der Vorgänger.

4,4

Kofferraum-Variabilität

Im Testwagen gab es weder klappbare Rücksitze noch eine Durchladeeinrichtung. Beides ist aber optional erhältlich.

⊕ Es gibt viele Ablagen im Kofferraum. Neben einem sehr tiefen Fach auf der rechten und einem Netz an der linken Seite können auch unter einem Teil des Kofferraumbodens kleine Gegenstände abgelegt werden.

1,7

INNENRAUM

0,8

Bedienung

⊕ Gigantisch erscheint auf den ersten Blick die Zahl der Knöpfe und Funktionen. Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Möglichkeiten schon, eine gute Ergonomie und durchdachte Details stellt man aber schnell fest. Das elektrisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite, Aufpreis) sowie günstig angeordnete Pedale und Schalthebel ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze lassen sich einfach elektrisch einstellen. Der Motor wird mittels Start-Knopf angelassen, eine Halterung für den Schlüssel findet man zwischen den Becherhaltern in der Mittelkonsole (bei Komfortzugang). Der Tempomat wird wieder über Tasten am Lenkrad gesteuert. Der Fahrer kann sich den M5 individuell auf seine Bedürfnisse anpassen. Lenkung, Fahrwerk, Getriebe und Motorcharakteristik lassen sich separat einstellen und das Gesamtkonzept auf zwei Speichertasten am Lenkrad hinterlegen. Serienmäßig regelt ein Sensor die Scheibenwischer. Der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Elektrisch einstell- und beheizbar sind die Außenspiegel serienmäßig. Der Schalter für die Nebelschlussleuchte ist praxisingerecht beim Lichtschalter untergebracht. Für diese sowie für das Abblendlicht gibt's Kontrollleuchten bei den Instrumenten. Letztere sind ausgezeichnet ablesbar und verfügen über einen sehr guten Kontrast. Der Fahrer kann die Motortemperatur per Ölthermometer überwachen. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite. Zusätzlich gibt's gegen Aufpreis ein Head-Up-Display, das in der Windschutzscheibe vor dem Fahrer die Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und die gerade erlaubte Höchstgeschwindigkeit anzeigt. Ebenso können Schaltplananzeigen eingeblendet werden. Die Verkehrszeichenerkennung arbeitet gut (Aufpreis), aber lange nicht perfekt – wirklich darauf verlassen kann man sich nicht. Die angezeigte erlaubte Maximalgeschwindigkeit wird aus den Kartenmaterialinformationen des Navigationssystems und den durch eine Kamera in der Windschutzscheibe erkannten Schildern ermittelt. Einschränkungen bei der Uhrzeit und bei Nässe werden registriert und berücksichtigt (z.B. bei Nässe nur, wenn Regensensor Regen erkennt). Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet ausgesprochen schnell. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen, es gibt acht mit beliebigen Systemfunktionen frei belegbare Funktionstasten, die als Sensortasten ausgeführt sind und bereits bei Berührung ansprechen (z.B. Radiosender, Navigationsziel, Telefondirektwahl, Klimaeinstellung). Das HIFI-System Professional sorgt mit seinen 16 Lautsprechern für hervorragenden Raumklang. Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden – oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die serienmäßig über eine Vierzonen-Regelung verfügt. Das i-Drive ist durch Vorwahltasten deutlich bedienungsfreundlicher geworden. Alle Schalter sind einwandfrei beleuchtet; auch die Drehrädchen der in der mittleren Lüftungsdüsen. Zusätzlich gibt es eine Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten.



Der BMW überzeugt im Innenraum mit ausgezeichneter Material- und Verarbeitungsqualität. Auch das i-Drive-Bedienkonzept kann restlos überzeugen.

⊖ Etwas gewöhnungsbedürftig zeigt sich die Bedienung des Getriebe-Wählhebels: Um die Parksperrung zu aktivieren muss man den Motor mit eingelegtem Gang abstellen, eine separate Taste dafür gibt es nicht. Die vorderen Insassen müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit weg sind. Es gibt keine Flaschenhalter, in denen auch große Getränkeflaschen untergebracht werden können.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für knapp 1,90 m große Personen einstellen. Die Kopffreiheit wäre weitaus üppiger. Die für diese Fahrzeugklasse großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

3,0 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank finden nur zwei Erwachsene bequem Platz, der mittlere Sitz ist im Prinzip ein Notsitz und nur für kurze Strecken geeignet. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz auf der Rückbank für gut 1,80 m große Personen. Die Innenbreite ist zufriedenstellend, die Kopffreiheit großzügig. Man fühlt sich nicht eingengt.



Im Fond finden nur zwei Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem Platz.

1,3 KOMFORT

1,5 Federung

⊕ Der M5 ist serienmäßig mit der Dynamischen Dämpfer Control bestückt. Es stehen drei Stufen zur Verfügung: Comfort, Sport und Sport Plus. Die Fahrwerksapplikation tendiert klar in Richtung straff, selbst in Stellung Comfort. Trotzdem verblüfft die Federung mit viel Restkomfort. Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist in sich stimmig und spiegelt die Professionalität der M-GmbH wieder. Wer es ambitionierter schätzt, wählt die Einstellung Sport. Dann werden die Dämpfer sehr straff. Die Sportlichkeit nimmt zu, komfortabel kann man die Abstimmung dann aber nicht mehr nennen. Diese Straffheit lässt sich mit der Einstellung Sport Plus noch toppen. Die Federung wird prügelhart - wirklich sinnvoll erscheint diese Vorwahl nur für den Betrieb auf der Rennstrecke.

1,0 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Multifunktionssitzen. Der Lederbezug ist bei sommerlichen Temperaturen etwas schweißtreibend, gegen Aufpreis gibt es eine angenehme und zugfreie Sitzlüftung (im Testwagen nicht verbaut).

⊕ Die optionalen Multifunktionssitze vorne bieten mannigfaltige Einstellungsmöglichkeiten: Neben der Höhe und Neigung der Sitzfläche kann auch das obere Drittel der Lehne separat eingestellt und damit gleichzeitig die Kopfstütze optimal nahe am Kopf platziert werden. Die Sitze können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt - die Seitenwangen können elektrisch in ihrer Breite verstellt werden, so ergibt sich auf Wunsch ein besonders fester Seitenhalt.

Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze sehr gut und damit die Sitzposition optimal. Die Multifunktionssitze des M5 gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKW's erhalten kann. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition.

1,7 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig, gerade mal 67 dB wurde bei 130 km/h im Innenraum gemessen. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch angenehme Gespräche zwischen den Insassen möglich. Windgeräusche und andere Fahrgeräusche werden kaum wahrgenommen. Ganz anders sieht es mit dem Motor aus: Fordert man dem aufgeladenen V8-Aggregat Leistung ab, so wummert er deutlich hörbar los. Ein wohl nicht ganz unerwünschter Effekt der Sportlimousine.

1,1 Klimatisierung

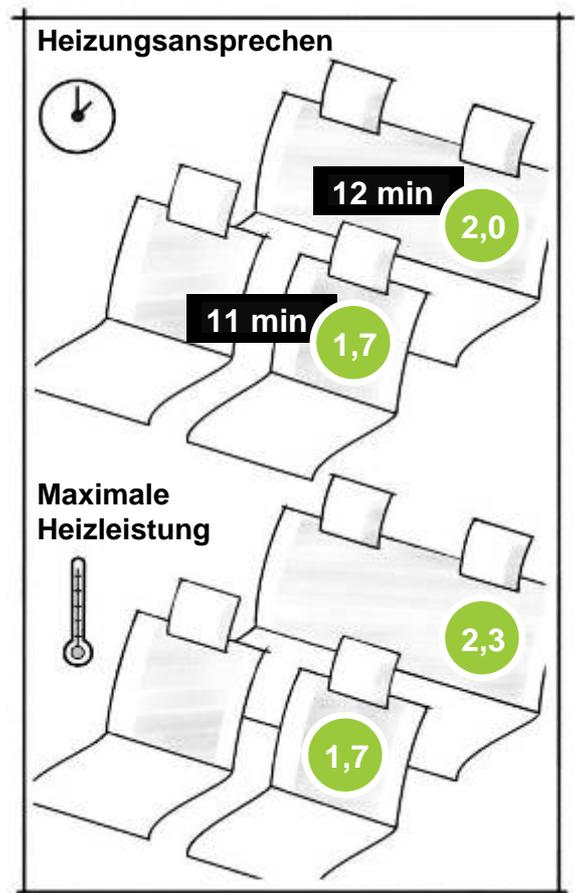
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

+ Die Heizung spricht im M5 vorn wie hinten sehr gut an und zeigt eine einwandfreie Heizwirkung. Nach elf Minuten (vorn) bzw. zwölf Minuten (hinten) ist eine Innenraumtemperatur von 22° C erreicht. Eine 4-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Alle Passagiere können ihre Temperatur getrennt regeln. Sie beinhaltet auch einen Solarsensor und ein in der Intensität einstellbares Automatikprogramm der Klimaanlage. Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt, zudem kann über das Bordmenü die Intensität je Lüftöffnung (oben, Mitte, unten) eingestellt werden. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

+ Bei den Fahrleistungen schallen die Lobeshymnen. Der 4,4 Liter-Bi-Turbo-V8-Motor katapultiert das Zwei-Tonnen-Fahrzeug mit seinen 412 kW/560 PS derartig vehement vorwärts, dass die Hinterräder auch in den höheren Gängen chronisch an der Haftungsgrenze arbeiten. Bereits bei 1.500 Umdrehungen in der Minute wuchten die Pleuel ein Drehmoment von 680 Nm auf die Kurbelwelle. Was sich kaum in Worte fassen lässt, kann man aber einwandfrei messen: Der Sprint von 60 auf 100 km/h ist nach 1,9 Sekunden beendet. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller 4,4 Sekunden an.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,5

Laufkultur

+ Vibrationen sind dem V8-Aggregat absolut fremd, er läuft seidenweich. Bei mittleren und hohen Drehzahlen treten akustisch keine für den Menschen unangenehmen Frequenzen auf. Fordert man dem kräftigen Turbo-Benziner aber bei niedrigen Drehzahlen Leistung ab, dann brummt und dröhnt er deutlich.

1,0

Schaltung

+ Das siebenstufige Doppelkupplungs-Getriebe lässt sich individuell auf die Wünsche des Fahrers anpassen. Vorgewählt wird per Joystick in der Mittelkonsole. Die Bedienung gibt keine Fragen auf, um die Parksperre zu verwenden muss der Motor allerdings gewöhnungsbedürftig mit eingelegtem Gang abgestellt werden. Stoppt man in Neutralstellung, so erscheint eine Warnmeldung in der Instrumenteneinheit. Die Gänge werden automatisch gewechselt oder an den Lenkrad-Schaltwippen durchgetippt. Der geschaltete Gang wird in beiden Fällen dem Fahrer angezeigt. Die Schaltgeschwindigkeit kann in drei Stufen eingestellt werden. Auf langsamster Stufe werden die Gänge sänftenartig gewechselt, der Schaltprozess nimmt aber auch etwas Zeit in Anspruch. Wählt man die höchste Schaltgeschwindigkeit, so wird die Übersetzung im Bruchteil einer Sekunde geändert. Die Fahrzeuginsassen haben dabei das Gefühl, als ob im Triebstrang eine Explosion stattfindet - der Schaltkomfort ist dann deutlich reduziert. Mit der Lauch-Control gelingen die Starts aus dem Stand ohne Zeitverlust.

1,0

Getriebeabstufung

+ Die Abstufung des Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes lässt nicht viel Raum für Kritik. Die Abstufung ist in sich stimmig, für jeden Fahrzustand steht die passende Schaltstufe zur Verfügung. Einziger Kritikpunkt: Der Drehzahlsprung zwischen erstem und zweitem Gang ist etwas groß gewählt, was beim Zurückschalten unter Umständen etwas nervt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit gerade einmal 2.100 Touren. Das niedrige Drehzahlniveau hilft dabei, auf langen Reisen nicht unnötig Kraftstoff zu verschwenden.

1,4

FAHREIGENSCHAFTEN

1,3

Fahrstabilität

+ Die Ingenieure der M-GmbH sind nicht nur für ihre Künste beim Motorenbau bekannt, auch die Fahrwerksabstimmungen gehören seit den Anfangszeiten zum Fahraktivsten was unter Autos geschraubt wird. Beim neuen M5 bestätigt sich die alte Regel erneut. Einen plötzlichen Spurwechsel absolviert die Limousine auch bei hohen Geschwindigkeiten ohne jegliche Nervosität, souverän und absolut beherrschbar. Auch beim ADAC Ausweichtest zeigt sie sich von ihrer besten Seite. Der BMW ist weitgehend neutral, nur beim Gegenlenken entwickelt er eine minimale Übersteuertendenz, bleibt aber in jeder Phase problemlos kontrollierbar. Bei Spurrillen ist der Geradeauslauf nicht immer 100 % perfekt. Trotz einer gewaltigen Bereifung drohen selbst im vierten Gang die Hinterräder noch den Grip zu verlieren. Die Traktionskontrolle stabilisiert zwar zuverlässig, wer aber auf vehemente Elektronik-Eingriffe verzichten will, sollte in den unteren Gängen das Gaspedal mit Verstand bedienen.

1,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell gefahrenen Kurven bleibt der M5 neutral. Geht man an die physikalischen Grenzen, so reißt irgendwann an der Vorderachse die Haftung ab und er beginnt einfach kontrollierbar zu überschieben. Lastwechselreaktionen waren nicht zu beobachten.

1,6 Lenkung*

Der Wendekreis von 12,3 Metern dürfte etwas geringer ausfallen, es würde der Handlichkeit im Stadtverkehr zu gute kommen.

⊕ Die Lenkcharakteristik lässt sich in drei Stufen einstellen. Die Comfort-Stellung erlaubt müheloses Rangieren mit wenig Kraftaufwand, in der Einstellung Sport wird die Servounterstützung reduziert - der Fahrer bekommt wesentlich mehr Rückmeldung über die Qualität seiner Lenkarbeit. Wählt man Sport Plus, so ist eine Servounterstützung nur noch andeutungsweise zu erkennen. Die Lenkung geht sehr schwer und ist nur noch für Puristen geeignet, die den M5 vorzugsweise auf der Rennstrecke bewegen. Zielgenauigkeit und Lenkgefühl sind BMW- bzw. M-typisch auf Top-Niveau.

1,8 Bremse

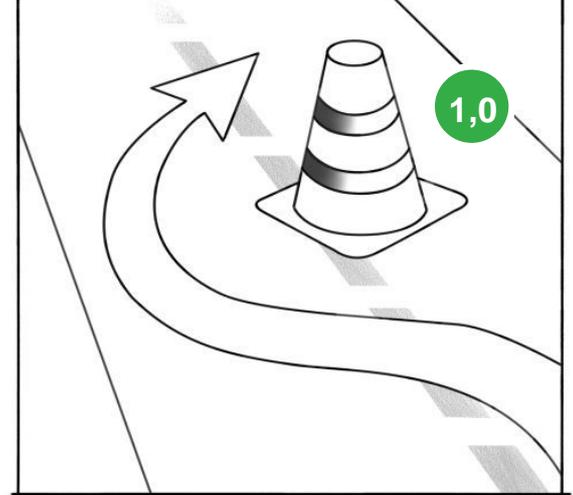
⊕ Der M5 benötigt von 100 km/h bis zum Stillstand nur 36 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Super Sport der Größen 265/40 ZR 19 102 Y (vorn) und 295/35 ZR 19 104 Y (hinten)). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, der Druckpunkt ist angenehm und das Bremsgefühl ausgezeichnet. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen. Gewöhnungsbedürftig ist das rubbelnde Bremsgeräusch der geschlitzten Bremscheiben.

1,5 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der BMW M5 ist serienmäßig neben DSC auch mit einem Bremsassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie separat über Symbole dem Fahrer zeigt (auch über Headup-Display), ob die Personen stehen oder von welcher Seite kommend sie sich bewegen.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Nachtsichtassistent

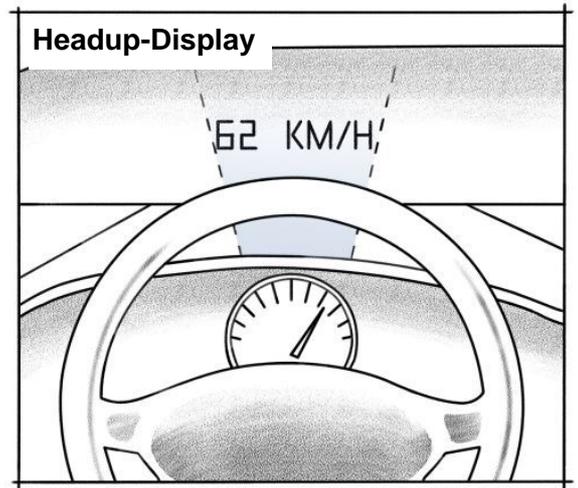


Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

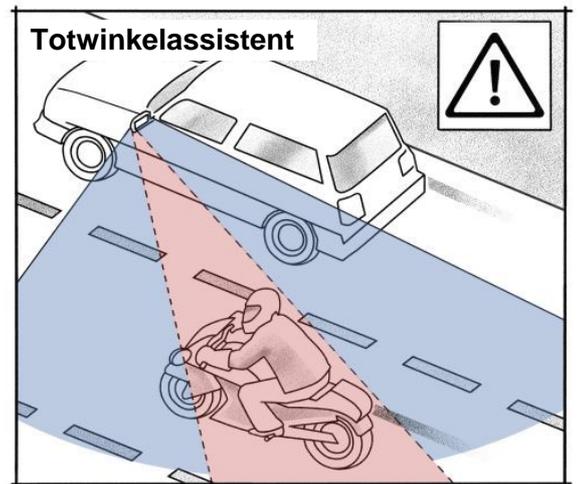
Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern ist auch Kurven- und Abbiegelicht an Bord - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurhalte- und einen Totwinkelassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter aufmerksam gemacht. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter 5-mal pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Ein weiteres Highlight ist das Headup-Display, es projiziert Informationen zu Geschwindigkeit, Tempobegrenzung und Navigationsanweisungen in die Windschutzscheibe vor dem Fahrer ein. Die Fahrerassistenzsysteme sollten im Normalfall bei jedem Motorstart aktiviert sein und sich nicht grundsätzlich an der letzten Einstellung orientieren - damit ihre Aktivierung nicht vergessen wird. Neu ist auch ein im Tempomat integrierter Geschwindigkeitslimit-Assistent, welcher durch Tastendruck am Lenkrad die Fahrzeuggeschwindigkeit begrenzt und somit hilft eine vorgeschriebene Geschwindigkeit einzuhalten.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

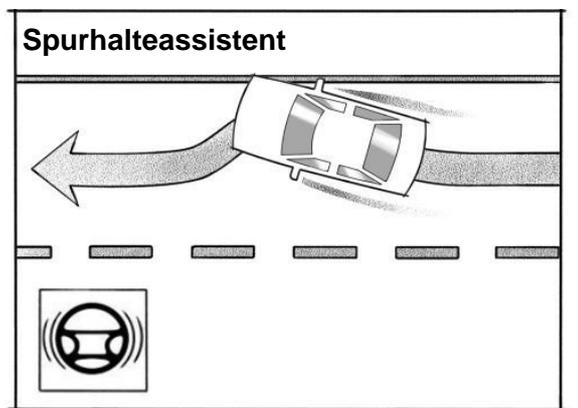
⊕ Der M5 verfügt über Front-, vordere Seitenairbags und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht er beim Insassenschutz 95% der möglichen Punkte und somit volle fünf Sterne in der Gesamtbewertung. Die vorderen Kopfstützen bieten bis zu 1,90 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zudem aktiv ausgelegt, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen für bis 1,70 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist akzeptabel. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Den Anschnallstatus der hinten Sitzenden kann vom Fahrer im Tachoinstrument abgelesen werden. Der 5er besitzt bei Wahl des Navigationssystems ein automatisches Notrufsystem (im BMW Assist enthalten), welches bei Airbagauslösung oder Tastendruck (am Dachhimmel angebrachte Notruftaste) automatisch eine Sprechverbindung zur BMW Service-Zentrale herstellt. Bei Bedarf sendet diese einen Notruf an die Rettungsleitstelle weiter und hält eine Sprechverbindung mit den verletzten Insassen bis die Rettungskräfte eintreffen. Die ersten drei Jahre ist dieser Service kostenfrei, danach verlangt BMW leider saftige jährliche Gebühren. An den sehr stabilen Außentürgriffen lassen sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufbringen. Der Verbandkasten und das Warndreieck sind Vorbildlich in einem Fach an der Heckklappe untergebracht und dadurch auch bei beladenem Kofferraum sehr gut zugänglich.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

1,5 Kindersicherheit

Auf der Rückbank lassen sich nur auf den äußeren Sitzplätzen Kindersitze befestigen, der Mittelsitz ist aufgrund seiner Sitzflächenform ungeeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz.

⊕ Beim EuroNCAP-Crashtest erhält der 5er im Bereich Kindersicherheit 83 % der möglichen Punkte. Dank fester und verwechslungssicherer Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Der Beifahrerairbag kann mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, nur dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt. Die Fensterschließkräfte fallen dank zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz gering aus.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türe kann auch von Kinderhänden einfach deaktiviert werden.

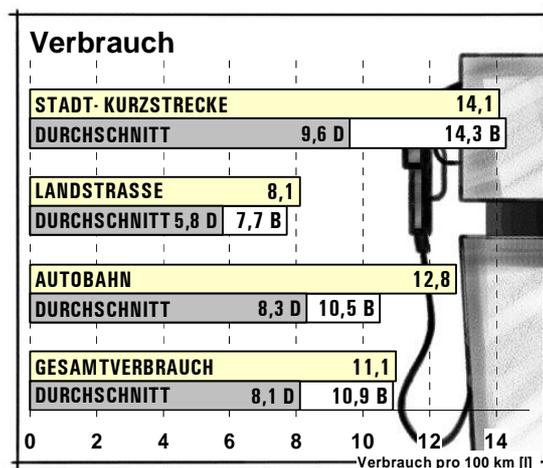
1,9 Fußgängerschutz

⊕ Der 5er BMW besitzt eine aktive Motorhaube, welche bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger automatisch angehoben wird und dadurch den Raum zwischen Motor und Haube vergrößert. Beim EuroNCAP-Crashtest erhält er gute 78 % der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz. Nur die Vorderkante der Motorhaube ist noch zu aggressiv gestaltet.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

⊖ Dass man mit dem M5 Verbrauchsrekorde aufstellt, das hätte wohl auch niemand erwartet. Und tatsächlich darf man mit der Sportlimousine an der Tankstelle mit erhöhten Beträgen rechnen. Der durchschnittliche Testverbrauch lag bei 11,1 Liter auf 100 Kilometer. In der Stadt verbraucht der Sportler 14,1 l/100 km, trotz eines serienmäßigen Start-Stopp-Systems. Überland sinkt der Verbrauch auf 8,1 l/100 km und auf der Autobahn fließen 12,8 l/100 km durch die Brennräume. Wobei fairerweise erwähnt werden muss, dass in dieser Leistungsklasse kaum ein Mitbewerber sparsamer fahren wird. Beim ADAC EcoTest wird eine CO₂-Ausstoß von 255 g/km gemessen, was 17 Punkten entspricht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,3 Schadstoffe

⊕ Erfreulich gering ist der Schadstoffausstoß des modernen Direkteinspritz-Benziners. Beim ADAC EcoTest erhält der BMW dafür 47 Punkte. Insgesamt bekommt er 64 Punkte und somit drei Sterne.

5,3

WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5

Betriebskosten*

Der Großteil der Betriebskosten wird aus den Kraftstoffkosten ermittelt.

– Der M5 mag mit dem sehr teuren Super Plus befeuert werden. Betrachtet man dazu noch den hohen Verbrauch, verwundert es nicht, dass die Betriebskosten immens hoch sind.

5,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der M5 besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 25.000 km oder alle zwei Jahre ein kleiner - gar nur alle 50.000 km oder alle vier Jahre ein großer Service fällig. Der 4,4-Liter-Biturbo-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teurer Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ BMW spendiert nach eigenen Angaben durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile.

– Die Werkstattstundenpreise sind teuer und die Kosten für Reifenersatz extrem hoch. Zudem gewährt BMW immer noch keine Herstellergarantie (nur die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

3,3

Wertstabilität*

Auch wenn der M5 ganz neu auf den Markt gekommen ist, Sportlimousinen dieser Klasse erfreuen sich in Zeiten hoher Spritkosten keiner überragenden Wertstabilität. Deswegen wird dem schnellen 5er im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Über einen Anschaffungspreis von 102.700 € braucht man nicht zu diskutieren. Auch wenn man als Gegenleistung ein sehr hochwertiges Fahrzeug mit verblüffenden Leistungswerten erhält, sechsstelligen Beträge können nicht mehr schön geredet werden. Trotz einer reichhaltigen Grundausstattung sind weiter 4.360 € an Optionen nötig, um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen. Gönnen man sich etwas Luxus, dann liegt der Preis für die Zusatzausstattung schnell im Fünfstelligen.

5,5

Fixkosten*

– Bei allen Versicherungsklassen rangiert der M5 ganz oben. Zusätzlich muss man jährlich eine Kfz-Steuer von 312 Euro entrichten.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Unterhaltskosten werden zum Zeitpunkt des Tests auf immense 1.974 Euro kalkuliert. Egal ob Betriebs-, Werkstatt-, Reifen- oder Fixkosten, in jeder Einzelwertung schneidet der M5 schlecht ab. Der durchschnittliche prozentuale Wertverlust ist aufgrund des hohen Anschaffungspreis ebenfalls beachtlich.

DIE BMW 5ER MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	520i	528i	530i	535i	ActiveHybrid 5	550i	M5
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	6/2996	6/2979	6/2979	8/4395	8/4395
Leistung [kW(PS)]	135(184)	180(245)	200(272)	225(306)	250(340)	300(407)	412(560)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	270/1250	350/1250	310/1600	400/1200	450/1200	600/1750	680/1500
0-100 km/h[s]	7,9	6,2	6,5	5,8	5,9	5,0	4,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	227	250	250	250	250	250	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,3 SP	7,3 SP	8,1 SP	8,8 SP	7,0 SP	10,6 SP	11,1 SP
CO2 [g/km]	157	159	177	188	149	243	232
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/28	20/25/28	20/25/28	20/26/29	20/26/29	21/28/29	22/31/30
Steuer pro Jahr [Euro]	114	118	174	196	118	334	312
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	983	1040	1102	1196	1240	1614	1972
Preis [Euro]	39.900	44.600	46.100	50.700	62.900	70.800	102.700

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	4395 ccm
Leistung	412 kW (560 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	680 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./ hi.)	265/40R19Y / 295/35R19Y
Reifengröße (Testwagen)	295/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	1,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	11,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,1/ 8,1/ 12,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	232g/km / 255g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4910/1891/1456 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2125 mm
Leergewicht/Zuladung	1945 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/425 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	635 km
Garantie	Keine
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	248 Euro
Monatliche Werkstattkosten	204 Euro
Monatliche Fixkosten	180 Euro
Monatlicher Wertverlust	1.342 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.974 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/31/30
Grundpreis	102.700 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



BMW M5 M DKG

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Start-Stop-System	Serie
Abbiegelicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	620 Euro ^o
elektronische Dämpferkontrolle	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (7-Gang DKG)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	520 Euro ^o
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.840 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	500 Euro

AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Anhängerkupplung (ab Mitte 2012)	1.200 Euro
Lackierung Metallic	Serie
Schiebe-Hubdach	1.330 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	1,4
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,3
Sicht	2,1	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	1,6
Kofferraum-Volumen*	2,7	Bremse	1,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Sicherheit	1,5
Kofferraum-Variabilität	4,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Innenraum	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Bedienung	0,8	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	2,0	Fußgängerschutz	1,9
Raumangebot hinten*	3,0	Umwelt/EcoTest	2,8
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	4,3
Komfort	1,3	Schadstoffe	1,3
Federung	1,5		
Sitze	1,0		
Innengeräusch	1,7		
Klimatisierung	1,1		
Motor/Antrieb	0,9		
Fahrleistungen*	0,6		
Laufkultur	1,5		
Schaltung	1,0		
Getriebeabstufung	1,0		

WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,3

Betriebskosten*	5,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	3,3
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	5,5

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest