
Vorstellung BMW M5 Competition: Kampf um die Spitze

Von Jens Meiners

Der Kampf um die Krone in der oberen Mittelklasse tobt, als gäbe es kein morgen. Ob BMW M5, Alpina B5 Biturbo, Mercedes-AMG E63 oder Cadillac CTS-V: Unter 600 PS läuft in dieser Klasse nichts mehr. Audi holt gerade Luft und bereitet die Nachfolgemodelle von RS 6 Avant und RS 7 vor: Eine gute Gelegenheit für BMW, um den Dominanzanspruch des M5 noch einmal zu unterstreichen.

625 PS leistet der BMW M5 Competition, eine um 9000 Euro teurere Ableitung der 600 PS starken Basisvariante. Wer den aktuellen M5 erlebt hat, und wir haben unlängst das Privileg gehabt, dürfte kaum den Eindruck haben, dass hier noch Nachbesserungsbedarf besteht. Aber die Ingenieure bei der M GmbH in Garching haben nicht lockergelassen.

Und so glänzt das neue Spitzenmodell der 5er-Reihe mit einer ganzen Litanei von Optimierungen. Die Mehrleistung spiegelt sich in einer Verbesserung der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h von 3,4 auf 3,3 Sekunden wider, die 200-km/h-Marke wird jetzt in 10,8 statt 11,1 Sekunden erreicht. Die Spitze liegt unverändert bei 250 bzw. aufpreispflichtigen 305 km/h. Und der Verbrauch, auch dies sei vermerkt, liegt bei lediglich 10,7 Litern pro 100 Kilometern – eine bemerkenswerte Leistung angesichts des brutalen Leistungspotentials des M5 Competition.

Früher hat man bei der M GmbH angesichts von Turboaggregaten die Nase gerümpft, doch im M5 Competition funktioniert die Maschine namens S63B44T4 so gut, dass nur noch wenige Enthusiasten dem Saugmotor eine Träne nachweinen werden. Dabei kommt dem V8-Biturbomotor der Umstand zupass, dass es keine Handschaltung mehr gibt. Denn der Acht-Stufen-Wandlerautomat kann das verbleibende Turboloch mit blitzschnellen Gangwechseln kaschieren.

Die Kraft wird beim M5 Competition, wie beim M5-Basismodell, auf alle vier Räder übertragen. Der Allradantrieb verfügt über ein zentrales Verteilergetriebe mit variabler Lamellenkupplung, eine variable Momentenverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse und ein Hinterachsgetriebe mit einem variablen Differenzial, das bei Bedarf komplett sperren kann.

Die Competition-Variante ist allerdings obendrein um sieben Millimeter tiefergelegt, die Stabilisatoren sind optimiert und der vordere Radsturz erhöht, die Gummilager der hinteren Spurlenker weichen Kugelgelenken. Schmiederäder und Dekorelemente ergänzen das Paket.

So richtig lassen sich diese Unterschiede nur auf der Rennstrecke herausfahren, und auch dort nur vom Experten und im direkten Vergleich. Was allerdings jeder erfahren kann: Der M5 Competition lenkt extrem präzise ein, und er lässt sich per Lastwechsel und Gaspedal perfekt in der Kurve positionieren. Ein deaktiviertes ESP verliert seinen Schrecken, weil der Allradantrieb den M5 wie am Gummiband aus dem instabilen Zustand herauszieht. Wer es darauf anlegt, kann allerdings den Vorderachsantrieb komplett deaktivieren. Und eine Drift-Orgie hinlegen, die den 285er-Pneus auf der Hinterachse im Zeitraffer den Garaus bereitet.

Wie perfekt der M5 Competition seine Leistung auf die Straße bringt, sollte man erlebt haben. Kaum ein anderes Auto lässt einen derart direkten Durchgriff auf die Straße spüren, und es gibt kaum ein anderes Fahrzeug, dass derart ungeniert dazu animiert, bei

jeder Gelegenheit die Außenbezirke der Fahrdynamik auszuloten.

Natürlich lässt sich der M5 Competition auch unauffällig bewegen. Und wenn der Auspuffklang per Tastendruck unterdrückt wird, wird er zur braven Familienlimousine. Doch die Entfesselung der Elemente ist stets nur einen Tritt aufs Gaspedal entfernt.

Ob es Boliden wie den BMW M5 Competition in Zukunft noch geben wird, ist keineswegs sicher. Zwar haben die Fahrzeuge dieser Klasse ein schier unglaubliches Maß an Perfektion erreicht, und dazu zählen inzwischen auch Abgas- und Verbrauchswerte. Doch einen Kritikpunkt haben sie nicht aus der Welt schaffen können: Den Neid, den sie bei nicht wenigen Zeitgenossen erregen. Hoffen wir, dass man die Fahrfreude auch morgen noch genießen darf. (ampnet/jm)

Daten BMW M5 Competition

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,90 x 1,47

Radstand (m): 2,98

Motor: V8-Benziner, 4395 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung

Leistung: 460 kW / 625 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 750 Nm bei 1800–5800 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 bzw. 305 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,7 Liter

CO2-Emissionen: 243 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1865 kg / 575 kg

Kofferraumvolumen: 530 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Wendekreis: 12,6 m

Räder / Reifen: 9,5 J x 20 / 275/35 ZR20 (v.), 10,5 J x 20 / 285/35 ZR20 (h.)

Preis: 126 900 Euro

Bilder zum Artikel



BMW M5 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



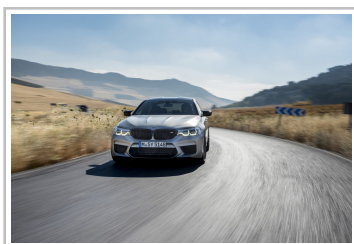
BMW M5 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



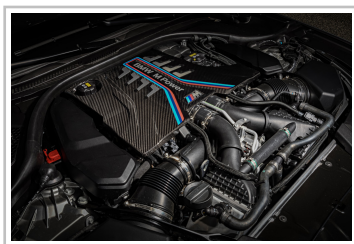
BMW M5 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 Competition.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
