BMW M5 Generationen

Sportwagen im Limousinenkleid

Text: Manfred Jerzembek
Fotos: BMW

Wir schreiben das Jahr 1985: BMW baut das Potential seiner Sportlimousinen in einzigartiger Konsequenz aus. Mit dem ersten M5, Baureihe E28, gelingt der Sprung in den kleinen Zirkel hochkarätiger Fahrmaschinen. Man treibt damit jenes Rezept bis zum Exzess, mit dem BMW schon in den Sechzigerjahren groß und erfolgreich war. Schnitt. Heute, mehr als 25 Jahre nach dem Launch der ersten Generation, präsentiert BMW bereits den fünften M5 – verglichen mit dem Ur-M5 eine wahre Hightech-Limousine, mit mittlerweile 560 PS.

Das Prinzip war jedoch stets das Gleiche: Ein sehr leistungsstarker Motor in einer eher unscheinbaren Limousine. Bereits die sportlichen Modelle 1800 TI, 2000 TI, 2000 tilux und 2000 tii sowie die Sonderausführung TI-SA – sämtlich auf Basis der „Neuen Klasse“ – galten einst als probates Rezept, um die Wünsche der leistungshungrigen Kundschaft zu erfüllen. Und als im Olympiajahr 1972 die erste Generation der 5er-Reihe (E12) an den Start ging, dauerte es nur wenige Jahre, ehe die Motorsport GmbH (die spätere M GmbH) das 3,2 Liter-Triebwerk aus der 7er-Reihe auf besonderen Kundenwunsch auch in die Fünfer-Karosserie transplantierte. Im seit 1980 offiziell M535i genannten Spitzenmodell standen dann 218 PS zur Verfügung.

Eine Sonderstellung nahmen einige im Ausland angebotene Varianten des E12 ein. In Südafrika verkaufte BMW den hubraumstärkeren 530 mit komplett entchromter Karosserie; später folgte der 535i ohne jegliche Verspoilerung. In Nordamerika hingegen wurde der 530i angeboten, um die Leistungseinbußen durch den dort vorgeschriebenen Katalysator zu kompensieren.

M wie Motorsport GmbH

Doch diese leistungsstärkeren Varianten des 5er, die in zukünftigen Modellgenerationen ins reguläre Programm aufgenommen wurden, reichten Mitte der 80er Jahre nicht mehr aus. Weil man in München den Erfolg der weitaus stärkeren Alpina-Modelle intensiv verfolgte und die Forderung nach einem besonders positionierten „Eigengewächs“ des 5ers intern immer mehr Anhänger fand, ließ man bei der Motorsport GmbH das zuvor im Mittelmotor-Sportwagen M1 verwendete Sechszylinder-Vierventiltriebwerk weiterentwickeln. Statt 277 PS wurden nun 286 PS realisiert. 1983 wanderte dieser seinerzeit im deutschen Automobilbau einzigartige, weil mit seinen Renn-Genen reinrassige Motor zunächst in das 6er-Coupé, das als M635 CSi den Weg bereitete für die 1985 aufgelegte M5 Limousine. Der ebenfalls auf den Weg gebrachte M3 der ersten Generation (basierend auf der 3er-Baureihe E 30) blieb zunächst mit Vierzylindermotoren in der Hierarchie deutlich hinter M5 und M635 CSi zurück.

Der M5 der ersten Generation kam ohne auffälliges Spoiler- und Flügelwerk aus. Als Wolf im Schafspelz galt er aber nur solange, wie der stolze Eigner die Motorhaube geschlossen hielt. Öffnete er sie, kam eines der formschönsten Triebwerke zum Vorschein: Der M88-Motor mit seinem auffälligen, aus der Formel 1 entlehnten Schriftzug „M Power“ demonstrierte optisch bereits im Stand, was im Fahrbetrieb aus ihm herauszuholen war. Mit einer für damalige Verhältnisse atemberaubenden Klangkulisse spielte das Aggregat seine Überlegenheit auch deshalb so unnachahmlich aus, weil der E28 hier mit nur 1.430 Kilogramm Leergewicht aufwartete. Saubere Gasannahme und genügend Elastizität, um auch im Alltagsverkehr entspannt unterwegs zu sein, brachten hier eindrucksvolle Sportlichkeit mit erwünschter Praxistauglichkeit zusammen. Dieser M5 war keine zickige Diva, sondern er schaffte all das, was die Anhänger der weißblauen Marke auch von den leistungsschwächeren 5er-Varianten gewohnt waren.

1988 folgte mit dem M5 der zweiten Generation ein deutlicher Designsprung. Denn die neue E34-Karosserie lehnte sich an die Formensprache des wegweisenden 7er von 1986 an; seine turbinenartigen Felgen erinnerten die amerikanische Kundschaft allerdings an die dort noch nicht völlig ausrangierten Weißwandreifen. Die Nennleistung des 3,5-Liter-Sechszylinders betrug zunächst 315 PS, drei Jahre später folgte eine 3,8-Liter-Version mit 340 PS. Sie erhielt – zu spät für Amerika, wo das Modell vorübergehend entfiel – konventioneller gezeichnete Alufelgen. Das Fahrgefühl dieser beiden M5 der zweiten Generation war weniger brachial als beim E28, was auch an der insgesamt mehr auf Komfort ausgerichteten neuen 5er-Generation lag. Erstmals gab es diesen M5 auch als Touring – eine Entscheidung, die BMW nochmals zwischen 2007 bis 2010 beim vierten M5 (E60) traf.

6, 8, 10, und wieder 8 Zylinder

Immer stärker wurden nun die Stimmen, die den Sport-Sechszylinder für ausgereizt hielten. Um gegenüber dem M3 wieder einen Hierarchieabstand herzustellen, entschied sich BMW für die ab 1998 startende dritte M5-Generation, Nägel mit Köpfen zu machen: der 4,9 Liter-Achtzylinder-Saugmotor mit glatten 400 PS beeindruckte mit seinem Leistungssprung und drang in ganz neue Sphären vor, er brachte im Karosserie-Package allerdings auch mehr Gewicht auf die Vorderachse. Der nochmals geschärfte Klang eines großvolumigen Achtzylinders und das von 400 auf 500 Nm gestiegene maximale Drehmoment ließen diesen M5 zu einem neuartigen Erlebnis werden. Dazu trug auch der Gesamteindruck der E39-Baureihe bei, die in ihrer Ausgewogenheit und optischen Zurückhaltung von nicht wenigen Markenkennern als besonders gelungen beurteilt wird.

Der erneute Designsprung vom E39 zum 5er der Baureihe E 60 war erheblich, und auch was das Motorenkonzept betraft, legten die Spezialisten der M GmbH im Jahr 2005 nochmals nach: Nun wurde, der seinerzeitigen Formel 1-„Mode“ gemäß, ein Zehnzylinder-Saugmotor mit extrem nach oben verschobenem Hochdrehzahlkonzept verwendet. Die symbolträchtige Nennleistung von 507 PS galt als Hommage an den BMW 507 der 50er Jahre, ergab sich indessen vermutlich aus der Positionierung auf dem US-Markt, wo man die entsprechenden glatten 500 hp erreichen wollte. Erst bei 7.750/min wurde die Nennleistung erreicht, und auch der Drehmomentbestwert lag mit 520 Nm bei 6100/min auf vergleichsweise hohem Level. Das sequentielle Siebengang-Getriebe war eine Neuerung, die ein sehr präzises Agieren verlangte, doch wer das Potential abrufen konnte, wurde mit extremen Beschleunigungserlebnissen belohnt. Dennoch erntete es auf dem US-Markt so viel Kritik, dass BMW eilig eine Fünfgang-Handschaltung nachlegen musste. Weitere Neuerungen betrafen das umstrittene Bedienkonzept iDrive sowie den Entfall der BMW-typischen Fahrerorientierung. Und es gab einen Touring, der intern unter der Bezeichnung E61 lief.

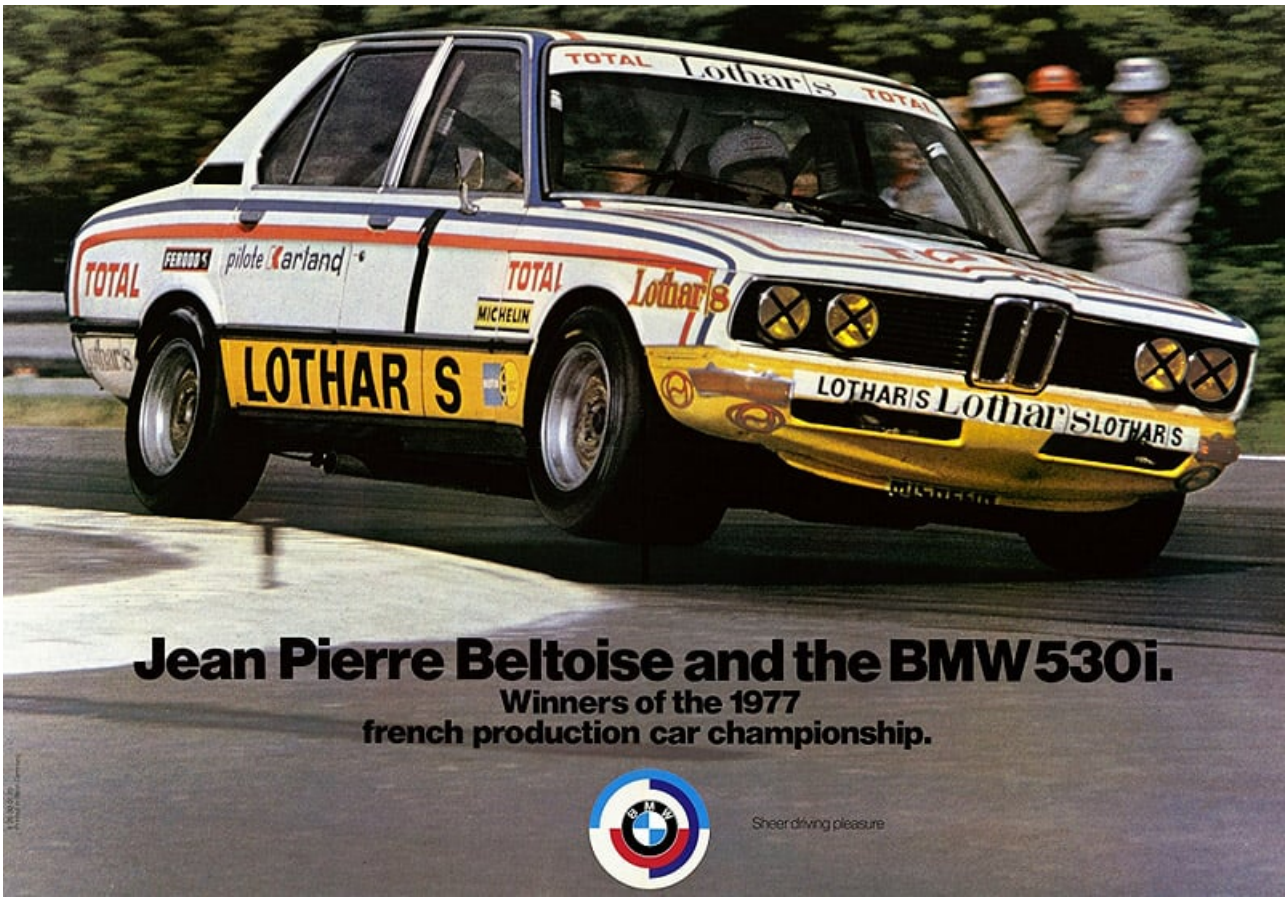
2011 kommt der neue M5 der Modellgeneration F10 auf den Markt – derzeit nur als Limousine und mit einem erstmals kleineren Motor. Der 4,4-Liter-V8 produziert dank Biturbo-Aufladung 560 PS und bringt seine Leistung über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe auf die Straße. Inzwischen hat sich eine Phalanx von hochkarätigen Konkurrenten aufgestellt – insbesondere der Cadillac CTS-V, der Mercedes-Benz E63 AMG und der Audi RS 6. Doch der M5 dürfte der Klassenstandard bleiben, an dem sich die anderen zu messen haben.

Im Classic Driver Automarkt sind aktuell verschiedene BMW M5 im Angebot.

Fotogalerie

M-XW 3713

BEAN
ROSSLYN FIRE DEPT.
89
PERI-URBAN DEVELOPMENT BOARD
GLX794T


TOTAL
Lothar's
TOTAL
TOTAL
pilote Karland
TOTAL
Lothar's
MICHELIN
LOTHAR S
LOTHAR S Lothar S LOTHAR S
Jean Pierre Beltoise and the BMW 530i.
Winners of the 1977
french production car championship.
Sheer driving pleasure

M-HM 5537

M YM 6599

M5

BMW M5

M XU 6922
M5

M ZD 8105

M NH 2519

M NH 2519

M JE 4267

M JE 4267

M GR 4506

M FS 4748

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-m5-generationen
© Classic Driver. All rights reserved.