



Information à l'intention des médias

Le 21 août 2017

La toute nouvelle BMW M5 2018 : la berline haute performance par excellence

- La BMW M5 de 6^e génération est le véhicule le plus rapide et le plus évolué au niveau technologique à ce jour : 0 à 100 km/h à la vitesse de l'éclair en 3,4 secondes, et 0 à 200 km/h en seulement 11,1 secondes.
- La dernière génération du moteur V8 de 4,4 litres doté de la technologie M TwinPower Turbo génère 600 ch (+40 ch) et un couple de pointe de 553 lb-pi (+37 lb-pi).
- Début du tout premier système M xDrive de BMW avec capacité 2 roues motrices.
- Freins composite M de série avec étriers avant à 6 pistons peints en bleu et étriers flottants à piston simple à l'arrière. Les freins M en carbone-céramique offerts en option avec étriers peints en or permettent une réduction du poids non suspendu de 23 kg.
- Comme tous les modèles M, le châssis est affiné sur la piste de course la plus exigeante au monde : le Nürburgring Nordschleife.
- Réduction de poids assurée par l'utilisation intelligente de matériaux comme le plastique renforcé de fibres de carbone (CFRP) dans le toit et un système d'échappement au poids optimisé. Des performances exceptionnelles pour la conduite de tous les jours et sur la piste de course.

Richmond Hill (Ontario) Aujourd'hui, BMW a présenté la toute nouvelle BMW M5 2018, voiture qui, depuis 1984, est perçue comme la berline haute performance par excellence. Les diverses générations de la BMW M5 ont toujours eu des gènes de cours pur sang et se sont toujours comportées de façon impressionnante sur la piste de course et sur la route.

La toute nouvelle BMW M5 correspond à la 6^e génération, et comme ses prédécesseurs, elle promet de continuer à produire des voitures haute performance distinctives. Le nouveau système de traction intégrale propre à la M, le système M xDrive, fait ses débuts sur la nouvelle M5. Ce nouveau système propulse la M5 vers de nouveaux sommets en matière de performance dynamique, il excelle en termes de commodité de tous les jours et il assure un équilibre dans toutes les situations de conduite. Frank van Meel, président du conseil d'administration de BMW M GmbH, explique les avantages de cette technologie de transmission pionnière : « Grâce au M xDrive, la toute nouvelle BMW M5 se pilote avec la combinaison habituelle de sportivité et de précision infaillible sur la piste de course et sur la voie publique tout en offrant aux conducteurs sa stabilité de direction et sa maîtrise grandement

BMW Canada Inc.
a BMW Group Company

BMW Canada Inc.
une compagnie
du BMW Group

Head Office/
Siège social
50 Ultimate Drive
Richmond Hill, Ontario
Canada
L4S 0C8

Telephone/
Téléphone
(905) 683-1200

Facsimile/
Télécopieur
(905) 428-5668

Internet
www.bmw.ca
www.mini.ca



améliorées jusqu'à l'extrême limite de la performance lors de la conduite par conditions difficiles, par exemple, sur route mouillée ou sur la neige. »

Quand on démarre le moteur, la toute nouvelle BMW M5 est en mode traction intégrale (TI) avec contrôle dynamique de la stabilité (DSC) activé. Le conducteur peut ensuite modifier les caractéristiques de tenue de route de la M5 au moyen de divers modes de dynamique de conduite, notamment un mode propulsion sans DSC. Dans ce mode, la toute nouvelle BMW M5 donne aux conducteurs l'occasion d'expérimenter les caractéristiques typiques de la propulsion de BMW.

Sous le capot, la toute nouvelle BMW M5 est dotée de la version la plus récente et la plus évoluée du moteur V8 réputé de 4,4 litres avec technologie M TwinPower Turbo. La puissance de 600 ch (+40 ch) et le couple de pointe de 553 lb-pi (+53 lb-pi) promettent une accélération explosive et des performances formidables. Le moteur V8 biturbo propulse la M5 par le biais d'une nouvelle boîte de vitesses à 8 rapports M Steptronic avec Drivelogic combinée au système M xDrive pour transférer à la route toute la vigueur du moteur turbocompressé à régime élevé, et il permet l'accélération de 0 à 100 km/h en 3,4 petites secondes, ce qui en fait le moteur le plus rapide et le plus vif à ce jour.

La toute nouvelle BMW M5 sera offerte dans les salles d'exposition canadiennes de BMW au printemps 2018.

Le PDSF et le prix des options seront annoncés à l'approche de la date de lancement.

M TwinPower Turbo, M xDrive et la boîte de vitesses M Steptronic à 8 rapports

La toute nouvelle BMW M5 est dotée d'un moteur V8 de 4,4 litres avec technologie M TwinPower Turbo. Ce moteur à régime élevé présent dans la toute nouvelle BMW M5 a fait l'objet d'une refonte complète; il génère une puissance exceptionnelle de 600 ch (+40 ch) entre 5 700 et 6 600 tr/min, tandis que sa prodigieuse pointe de couple de 553 lb-pi est accessible de 1 800 tr/min et demeure constante jusqu'à 5 700 tr/min. Comparé au modèle sortant, le couple maximal a augmenté de 53 lb-pi. Les caractéristiques du moteur se modifient d'une simple pression d'un bouton permettant de passer du réglage de base Efficient (efficacité) aux



réglages Sport ou Sport Plus qui offrent une réaction plus vive aux mouvements de l'accélérateur.

Les ingénieurs de la M ont mis en œuvre un ensemble d'améliorations visant à conférer au V8 biturbo ses performances phénoménales. Parmi ces améliorations, on compte les turbocompresseurs à deux volutes nouvellement élaborés qui poussent une pression de suralimentation relative de 24,46 lb/po² ainsi qu'une pression d'injection maximale plus élevée de 350 bar (150 bar de plus). Cela permet des durées d'injection plus courtes et une meilleure atomisation du carburant pour obtenir une réaction plus vive du moteur ainsi qu'une préparation de mélange plus efficace. On a également apporté des améliorations aux systèmes de lubrification et de refroidissement, notamment un carter d'huile doté d'un petit carter avant et de nouveaux blocs de refroidissement indirect de l'air de suralimentation, plus efficaces que leurs prédécesseurs malgré une réduction de taille de près de 20 %. Le système d'alimentation en huile utilise une pompe entièrement variable commandée par mappage de données qui a été conçue autant pour les escapades de fin de semaine que pour la piste de course où elle peut résister à de très hauts niveaux d'accélération longitudinale et latérale.

Les collecteurs d'échappement croisés de la toute nouvelle BMW M5 ont également fait l'objet de modifications dans le but d'améliorer la transmission de l'énergie des gaz d'échappement aux roues des turbines des deux turbocompresseurs à deux volutes et afin d'obtenir le meilleur cycle d'échange des gaz possible. Grâce au résonateur Helmholtz installé entre les deux silencieux du système à double échappement, les ingénieurs de la M ont réduit son poids de 5 kg. Le son du système d'échappement actif commandé par volets varie en fonction du mode sélectionné des caractéristiques du moteur, tandis que le bouton de commande M Sound permet également d'adoucir sa présence acoustique.

La puissance du V8 biturbo à deux volutes est acheminée à la route par l'entremise du système de traction intégrale M xDrive nouvellement élaboré. La configuration axée sur la propulsion fait en sorte que les roues avant entrent en jeu seulement quand les roues arrière ne sont pas capables de transmettre davantage de couple à la route et qu'une force de traction supplémentaire est nécessaire. Les principaux composants du M xDrive sont fondés sur le système de traction intégrale intelligent xDrive de BMW et sur la technologie de différentiel



Active M, tandis que le logiciel de la dynamique de conduite centrale propre à la M coordonne les divers composants de façon précise.

La transmission renforcée lui permet de résister au couple plus élevé, à la configuration axée sur la propulsion et au mode deux roues motrices. Alors que la boîte de transfert répartit intelligemment le couple entre les roues avant et arrière, le différentiel Active M s'occupe de répartir la force d'entraînement entre les roues arrière en variant l'effet de blocage selon la situation. Ces systèmes améliorent l'adhérence, l'agilité et la stabilité de la direction en tout temps. Grâce au M xDrive, les interventions du système DSC visant à stabiliser le véhicule s'avèrent nécessaires uniquement dans les situations extrêmes pour permettre la conversion de la puissance phénoménale du moteur en une force de propulsion, pratiquement sans perte. Le système M xDrive permet aux conducteurs de diriger la toute nouvelle BMW 5 avec une exactitude et une précision directionnelle encore plus élevées, et il répond de façon sensible et directe aux commandes du conducteur, ce qui permet de réduire les corrections apportées à la direction lors de la conduite extrême.



Les conducteurs peuvent adapter le M xDrive en tout temps en fonction de leurs besoins. Même si le réglage par défaut du système DSC et du système quatre roues motrices est activé, la toute nouvelle BMW M5 admet un certain degré de glissement aux roues arrière lors de l'accélération à la sortie des virages pour obtenir l'agilité qui fait la renommée des modèles M tout en conservant parfaitement sa manœuvrabilité en tout temps. L'adhérence supérieure de la traction intégrale aide à obtenir des délais d'accélération tout simplement phénoménaux à l'égard de la norme établie par les berlines sport, des délais qui sont dignes d'une super voiture de sport : 0 à 100 km/h en un délai époustouflant de 3,4 secondes et 0 à 200 km/h en seulement 11,1 secondes (chiffres préliminaires).

Le passage au mode M Dynamic (MDM, quatre roues motrices sport) rehausse davantage la maniabilité de la voiture. Dans ce mode, un couple supplémentaire est transmis à l'essieu arrière et le degré admissible de glissement des roues arrière augmente. Ce faisant, le début du sous-virage est perceptible rapidement et l'augmentation linéaire de l'angle de dérapage signifie que le véhicule demeure stable.

Les trois modes disponibles quand le système DSC est désactivé ont été configurés en fonction de la conduite sur piste. Le mode quatre roues motrices est configuré pour assurer la meilleure maniabilité et l'adhérence possible, et il offre déjà une grande liberté pour explorer les capacités dynamiques de la toute nouvelle BMW M5. Quant au mode 4WD Sport (quatre roues motrices sport), qui allie ultime précision de direction, tenue de route agile et adhérence réconfortante, il garantit une satisfaction maximale et des temps au tour constants. Le mode deux roues motrices pur (2WD) a été conçu pour le conducteur expérimenté et très compétent. Ce mode offre la même expérience exaltante qu'offraient les générations antérieures de la M5.

La nouvelle boîte de vitesses M Steptronic à 8 rapports avec Drivelogic a été conçue pour la haute performance. Les délais de changement de rapport incroyablement courts et les intervalles optimaux des rapports de démultiplication garantissent que même les conducteurs les plus exigeants apprécieront ses prouesses technologiques. La vaste répartition des rapports de la boîte M Steptronic à 8 rapports aide à optimiser l'efficacité énergétique.



La boîte de vitesses M Steptronic offre le changement de rapport entièrement automatique en mode D et les changements de rapport séquentiels à l'aide du nouveau sélecteur de vitesse court, situé sur la console centrale, ou des nouvelles palettes de vitesse situées sur le volant. La boîte de vitesses a été conçue de façon à ce que l'embrayage de blocage du convertisseur de couple se verrouille complètement une fois que la voiture a démarré pour offrir une réponse instantanée et des changements de rapport ultrarapides fidèles au style classique de la M.

Le mappage des changements de rapport de la boîte de vitesses peut être modifié à l'aide de l'interrupteur à bascule Drivelogic situé dans le sélecteur de rapport. Le mode Drivelogic 1 offre une conduite efficace. Le mode 2 se prête à une conduite sportive avec ses délais de changement de rapport plus courts. Le mode Drivelogic 3, quant à lui, est optimisé pour la conduite hautement sportive sur la piste grâce à ses délais de changement de rapport extrêmement courts. Ceux qui préfèrent changer manuellement les rapports peuvent effectuer plusieurs rétrogradations jusqu'au rapport le plus bas, par exemple, lors du freinage dans un virage serré. De plus, quand le mode manuel S est activé, il n'y a aucun passage automatique au rapport supérieur quand le moteur tourne à plein régime. Un refroidisseur d'huile de boîte de vitesses garantit un fonctionnement parfait, même quand la voiture est éprouvée sur la piste.

Technologie de châssis nouvellement conçue Une nouvelle référence en matière de dynamique de conduite

Une dynamique de conduite inégalée accompagnée d'une stabilité directionnelle optimale : ce fut les objectifs de l'équipe responsable de la mise au point du châssis de la toute nouvelle BMW M5. Comme d'habitude chez BMW M GmbH, la mise au point a été effectuée en partie sur le circuit de course de l'entreprise à Miramas, dans le sud de la France, ainsi que sur la piste de course la plus difficile au monde, le Nürburgring Nordschleife.

La tenue de route précise et agile à laquelle les conducteurs sont habitués dans les premières générations de M5 a été optimisée pour la toute nouvelle voiture. Les besoins individuels des conducteurs sont satisfaits grâce à la vaste gamme d'options de configuration du véhicule, notamment : le système M xDrive, la boîte de vitesses M Steptronic à 8 rapports avec Drivelogic, la commande de la suspension variable (avec trois modes de conduite : Comfort, Sport et Sport Plus) avec amortisseurs à commande électronique et la direction M Servotronic (avec trois modes de conduite : Comfort, Sport et Sport Plus). Une des principales priorités lors



de la mise au point du châssis de la toute nouvelle BMW M5 consistait à obtenir un comportement de direction neutre. Un important facteur tient de l'accumulation linéaire des charges transversales sur toute l'étendue de l'accélération latérale. Peu importe la situation de conduite, la direction électromécanique M Servotronic exerce le couple de direction exact. Cela garantit que la toute nouvelle BMW M5 assure une direction exceptionnellement précise et qu'elle communique toujours une rétroaction claire au conducteur. De plus, tous ces systèmes font en sorte que la voiture est parfaite pour la conduite sur de longues distances ou pour circuler en ville grâce au faible niveau de force nécessaire pour manœuvrer et stationner le véhicule.

La suspension avant habituelle à doubles bras triangulaires de la Série 5 de BMW a été redessinée à partir de zéro pour la toute nouvelle BMW M5 avec M xDrive. Les ingénieurs de la M ont repensé tous les composants pour prendre en compte les caractéristiques cinématiques et élastocinématiques propres à la M. La stabilité directionnelle est meilleure que jamais grâce à l'augmentation de la largeur de voie. La suspension arrière à cinq bras a également fait l'objet de modifications pour répondre aux exigences de la M. De nouveaux bras de guidage dotés de supports en caoutchouc plus fermes aident à résister aux contraintes accrues exercées sur la dynamique de conduite et la précision de la direction, et les barres stabilisatrices ont également été raffermies. Spécialement conçus pour la M5, les roulements d'élastomère sur les supports de l'essieu arrière permettent le transfert sans délai des forces du châssis pour obtenir une tenue de route exceptionnellement directe. Un renfort en X supplémentaire et une jambe transversale en aluminium augmentent la rigidité des tringleries du châssis au niveau de l'essieu arrière, ce qui améliore la réactivité. D'autres modifications apportées au châssis qui ne sont pas visibles de l'extérieur accomplissent des fonctions tout aussi importantes. Par exemple, le profilé raidisseur entre la tour et la cloison ainsi que les deux jambes entre la tour et la partie avant améliorent la rigidité de l'avant du véhicule.

Les pneus de série de la toute nouvelle BMW M5 (275/32 R 20 à l'avant et 285/35 R 20 à l'arrière) ont été spécialement homologués pour ce véhicule. Ils sont montés sur des jantes en alliage coulé léger à sept doubles rayons de 20 pouces à deux couleurs, ou en noir poli offert en



option (avant : 9.5 J x 20, arrière : 10.5 J x 20). Toutes les roues portent la cote de vitesse ZR, ce qui signifie qu'ils sont adaptés à la vitesse maximale de 304 km/h atteignable avec le groupe M Driver (version standard : 250 km/h).

La toute nouvelle BMW M5 est dotée de série de freins composite M. Considérablement plus légers que les freins en fonte conventionnels, ils présentent l'avantage marqué de réduire la masse non suspendue. À l'avant, la force de freinage est exercée sur des disques perforés à ventilation interne de 395 x 36 mm par des étriers fixes à 6 pistons peints en bleu dotés du logo M. À l'arrière, des freins à étrier flottant, piston unique et frein de stationnement intégré serrent des disques perforés à ventilation interne de 380 x 28 mm.

Des freins M en carbone-céramique sont également offerts en option sur la toute nouvelle BMW M5. Ces freins se reconnaissent instantanément par leurs étriers fixes à 6 pistons de couleur or avec logo M et disques ventilés de 400 x 38 mm à l'avant et leurs étriers flottants à piston unique et disques ventilés de 380 x 28 mm à l'arrière, le tout offrant une réduction des masses non suspendue et rotative de l'ordre de 23 kg. Plusieurs avantages en découlent, notamment une dynamique de conduite améliorée et un confort de suspension accru. Les freins M en carbone-céramique assurent des performances de freinage encore meilleures que les freins composite M ainsi qu'une résistance accrue à l'usure et une stabilité thermique encore plus élevée.

Conception M sportive distinctive La forme dictée par la fonctionnalité

« La BMW M5 a toujours représenté le mélange parfait de berline d'affaires mature et de composants hautes performances. On peut donc considérer la nouvelle BMW M5 comme le complet sur mesure le plus rapide au monde. » Ce sont les paroles de Domagoj Dukec, vice-président du département du design pour la BMW i et BMW M, pour résumer la toute nouvelle BMW M5. Comme tous les modèles qui proviennent du siège social de BMW M GmbH à Garching, son design est propre à la M et dicté par la fonctionnalité. Par exemple, la garniture du pare-chocs avant de conception nouvelle munie de prises d'air plus larges a pour tâche d'acheminer suffisamment d'air aux systèmes de refroidissement et aux freins, même en cas d'utilisation exigeante sur la piste de course. La voie du véhicule est plus large que celle de



son prédécesseur, et les panneaux latéraux avant (en aluminium pour réduire le poids) portent les volets M distinctifs.

Également taillé dans l'aluminium, le capot présente des lignes précises qui créent une sculpture attrayante et qui se prolongent jusqu'au toit. Pour la toute première fois dans la BMW M5, le toit même est fait de plastique renforcé de fibres de carbone (CFRP) extrêmement léger et très résistant.

Le diffuseur arrière redessiné, les jupes latérales, le tablier arrière M et l'aileron arrière M font leur part pour donner à la BMW M5 son apparence sportive puissante, et les rétroviseurs extérieurs présentent un design dynamique propre à la M. Autre exemple de forme dictée par la fonctionnalité : la prise d'air hexagonale centrale dans la partie avant se distingue non seulement des prises d'air latérales d'un point de vue sculptural, elle intègre également le refroidisseur d'huile.

L'intérieur met l'accent sur le conducteur pour lui donner le contrôle absolu dans toutes les situations de conduite. Du même coup, la BMW M5 peut accueillir jusqu'à quatre passagers, elle possède un grand coffre et offre un excellent confort de conduite. En tant que voiture sport haute performance et berline d'affaires, elle combine le meilleur des deux mondes.

Le conducteur au cœur de l'action Équipement sans compromis

Pour ce qui est de l'équipement que renferme la toute nouvelle BMW M5, l'expérience de conduite dynamique est reine. Le point central est le siège du conducteur, à partir duquel on peut enfoncer tous les commutateurs et boutons de la façon la plus pratique et ergonomique qui soit. Toutes les fonctions de la voiture se situent directement au niveau des yeux du conducteur. Le grand bloc d'instruments numériques de la série 5 de BMW présente un design propre à la M et informe le conducteur au sujet du mode de dynamique de conduite, du réglage du système de traction intégrale M xDrive et de l'option Drivelogic sélectionnés. Les éléments qui intéresseront principalement le conducteur sportif sont la plage variable d'avertissement de surrégime et les lumières de changement de vitesse qui indiquent le meilleur moment auquel



changer de rapport. Ces données peuvent également être réfléchies sur l'afficheur tête haute propre à la M.

Pratiquement tous les systèmes de dynamique de conduite peuvent être configurés à l'aide de l'écran tactile central, des boutons situés sur la console centrale ou du volant M Sports, et l'afficheur central offre la commande gestuelle BMW. Le moteur de la M5 prend vie à l'appui du bouton de démarreur rouge. Parmi les caractéristiques essentielles destinées aux conducteurs qui souhaitent personnaliser facilement la dynamique de conduite, on compte deux boutons, M1 et M2, peints en rouge et situés à côté des palettes de vitesse du volant multifonction M, qui permettent aux conducteurs de régler deux configurations individuelles. Celles-ci comprennent leur choix des caractéristiques des systèmes M xDrive et DSC, du moteur, de la boîte de vitesses, de la suspension et de la direction ainsi que l'apparence de l'afficheur M dans l'afficheur tête haute.

La nouvelle BMW M5 est garnie tout de cuir de mérinos BMW de série. Le conducteur et le passager avant prennent place dans les sièges multifonctions à commande électrique et chauffant, et la profondeur réglable par commande électrique et largeur de dossier réglable par commande pneumatique assurent un confort latéral optimal. Les sièges multifonctions M avec appuie-tête intégrés assurent un soutien encore meilleur au niveau des épaules, et ils sont dotés du logo M5 illuminé et de fonctions supplémentaires. Grâce à leur forme baquet sportive et leurs coussins latéraux plus épais au niveau de la surface et du dossier, les sièges multifonctions M offrent un degré de soutien latéral supérieur. Pour la première fois, la toute nouvelle BMW M5 est également offerte avec les systèmes d'aide au conducteur de la nouvelle BMW de Série 5.

On peut commander la toute nouvelle BMW M5 dans une variété de couleurs extérieures, dont certaines sont exclusives à la M5. De nouvelles additions à la palette comprennent le bleu baie Marina métallique, une teinte de bleu intense. À l'intérieur, des appliques exclusives en aluminium avec structure au carbone font office d'ornements sport spéciaux.

La BMW M5 First Edition Édition spéciale en quantités limitées avec spécifications exclusives



Premier arrivé, premier servi. C'est le principe adopté par BMW M GmbH au lancement de la toute nouvelle BMW M5 avec l'option d'une édition spéciale « Première édition » dont la production mondiale est limitée à 400 exemplaires, dont 32 qui seront vendus au Canada. La **BMW M5 First Edition 2018** sera offerte dès le printemps 2018, et son prix sera annoncé à l'approche de sa mise en marché.

La toute nouvelle BMW M5 First Edition est dotée d'une peinture exclusive rouge foncé glacé métallique et d'une ligne d'ombre très lustrée BMW Individual avec caractéristiques étendues. Cela signifie que la calandre réniforme, les grilles M et les quatre embouts de l'échappement sport sont tous en noir très lustré. La M5 First Edition est dotée de série de jantes noires en alliage léger à sept doubles rayons de 20 pouces.

L'intérieur de la BMW M5 First Edition présente également une touche individuelle. Les appliques au fini noir piano sont agrémentées d'une plaque située sur la console centrale qui indique le numéro de production du véhicule (« M5 First Edition 1/400 ») pour montrer l'exclusivité de cette BMW M5. La M5 First Edition est dotée de série de sièges multifonctions M de grande qualité. Elle est également offerte avec garniture tout en cuir en blanc fumée avec surpiqûres contrastantes rouges.

-30-

Le BMW Group au Canada

Établi à Richmond Hill, en Ontario, BMW Group Canada est une filiale en propriété exclusive de BMW AG chargée de la distribution des automobiles haute performance de prestige, des véhicules d'activités sportives, des motocyclettes et des MINI de BMW. Services financiers BMW Group Canada, division à part entière de BMW Group Canada, offre des produits de financement et de location au détail ainsi que des produits de protection pour les automobiles BMW et MINI neuves et d'occasion, de même que des produits de financement au détail pour les motocyclettes BMW neuves et d'occasion. BMW Group est constitué d'un réseau de 48 concessionnaires automobiles BMW, de 20 concessionnaires de motocyclettes BMW et de 30 concessionnaires MINI répartis dans l'ensemble du pays.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec :

Marc Belcourt
Directeur des communications d'entreprise

Rob Dexter
Spécialiste des produits et des technologies



BMW Group Canada
905-428-5078 / marc.belcourt@bmwgroup.ca

BMW Group Canada
905 428-5447 / robert.dexter@bmwgroup.ca



Données techniques.

La toute nouvelle BMW M5.

M5

Corps

Qté de portes et places		4/5
Longueur, largeur, hauteur (à vide)	mm	4965 / 1903 / 1473
Empattement	mm	2 982
Voie avant / arrière	mm	1626/1595
Dégagement au sol	mm	132
Diamètre de braquage	m	12,6
Contenance du réservoir	env. L	68
Contenances en huile moteur	L	10,0
Poids, à vide, EU (sans conducteur, avec conducteur)	kg	1930/1855
Volume du coffre	L	530
Résistance à l'air	cd x A	0,758

Moteur

Configuration/qty de cylindres/de soupapes		V/8/4
Technologie du moteur	Technologie M TwinPower Turbo avec collecteur d'échappement croisé, biturbo à deux volutes M TwinScroll, refroidissement indirect de l'air de suralimentation, injection haute précision (pression d'injection max. de 350 bar, calage de distribution entièrement variable VALVETRONIC, distribution d'arbre à cames variable Double-VANOS	
Cylindrée	C. c.	4395
Course/alésage	mm	88,3/89,0
Taux de compression	:1	10
Carburant		RON95 – RON98 (rec.)
Puissance max.	ch à tr/min	600 de 5 700 à 6 600
Couple max.	lb-pi à tr/min	553 de 1 800 à 5 600

Système électrique

Batterie/installation	Ah / –	70 (Li-ion)/coffre
-----------------------	--------	--------------------



Alternateur

AW

249/3486



Dynamique de conduite et sécurité

Suspension avant	Suspension adaptative M avec essieu à double bras triangulaires en aluminium léger, caractéristiques cinématiques et élastocinématiques propres à la M, commande de suspension variable (VDC)
Suspension arrière	Suspension adaptative M avec essieu à cinq bras en aluminium léger, caractéristiques élastocinématiques propres à la M, commande de suspension variable (VDC)
Freins avant	Freins composite M, ventilés, avec étriers fixes à 6 pistons / 395 x 36 [mm]
Freins arrière	Freins composite M, ventilés, étriers flottants à 1 piston / 380 x 28 [mm]
Systèmes de stabilité de la conduite	De série : contrôle dynamique de la stabilité inclus ABS, ASC et mode M Dynamic Mode (MDM), peut être désactivé, CBC (contrôle du freinage en virage), DBC (contrôle dynamique du freinage), fonction de séchage des freins, assistance au départ, différentiel Active M, DSC lié à la traction intégrale M xDrive
Équipement de sécurité	De série : coussins gonflables pour le conducteur et le passager avant, coussins gonflables latéraux pour le conducteur et le passager avant, coussins gonflables de tête pour les sièges avant, ceintures de sécurité trois points à enrouleur à inertie sur tous les sièges avec butée de ceinture, tendeurs et limiteurs de tension.
Direction	Direction assistée électrique (EPS) avec fonction Servotronic propre à la M
Rapport de direction, global	:1 14,3

Transfert de la puissance

Traction intégrale intelligente M xDrive, boîte de transfert centrale avec embrayage multidisque entièrement variable, répartition du couple entièrement variable entre les essieux avant et arrière, différentiel avec différentiel Active M entièrement variable, effet de blocage entre 0 et 100 %



Boîte de vitesses

Type de boîte de vitesses Boîte M Steptronic avec Drivelogic à 8 rapports, refroidissement de l'huile de boîte de vitesses

Rapports d'engrenage I	:1	5,000
II	:1	3,200
III	:1	2,143
IV	:1	1,720
V	:1	1,313
VI	:1	1,000
VII	:1	0,823
VIII	:1	0,640
R	:1	4,172
Transmission	:1	3,150

Performance

Accélération 0 à 100 km/h	s.	3,4
Accélération 0 à 200 km/h	s.	11,1
Vitesse maximale	km/h	250/304*

BMW Efficient Dynamics

Fonctions standards de BMW Efficient Dynamics

Récupération de l'énergie au freinage, direction assistée électrique, fonction d'arrêt-démarrage automatique, indicateur de changement de rapport optimal en mode manuel, conception légère intelligente, fonctionnement sur demande des appareils auxiliaires, batterie li-ion, pompe à huile commandée par mappage de données, différentiel avec comportement optimisé pendant le réchauffement, caractéristiques aérodynamiques (panneaux sous la carrosserie, aileron avant, couvercle de coffre avec aileron Gurney)

* limité par commande électronique, possible avec le groupe M Driver



Schéma de puissance et de couple.

La toute nouvelle BMW M5.

