
Vorstellung BMW M5 CS: Sammlerstück mit extremer Leistung

Von Jens Meiners

Nur ein M5 – oder ein echtes Sammlerstück? Diese Frage müssen sich Interessenten ab sofort beantworten, denn BMW stellt mit dem M5 CS ein 635 PS (467 kW) starkes Spitzenmodell vor. Deutlich leichter, mit schärferem Klang und eigenständigem Auftritt distanziert er sich deutlich vom regulären M5, kostet aber auch erheblich mehr – nämlich 180.400 Euro. Die M5-Baureihe beginnt bei 120.900 Euro für die 600-PS-Variante (441 kW), die Competition-Version mit 625 PS (460 kW) kostet 129.900 Euro.

Eindrucksvolle 70 Kilogramm hat die M GmbH aus dem M5 CS (Competition Sport) herausgeholt und dazu zahlreiche Register gezogen. So besteht die Fronthaube aus Kohlefaser-Verbundstoff, gleiches gilt für die Schalen der Vordersitze, und die Mittelkonsole verliert ihren Stauraum. Geschmiedete 20-Zoll-Räder gehören ebenso zur Serienausstattung wie eine Karbon-Keramik-Bremsanlage.

Die M GmbH hat sich bei der Fahrwerksabstimmung am M8 Gran Coupé orientiert, die elektronische Dämpferregelung verfeinert und das Fahrzeug leicht abgesenkt; Pirelli P Zero Corsa-Reifen der Dimension 275/35 R 20 vorn und 285/35 R 20 hinten sind Serie. Der Antrieb ist straffer an das Chassis angebunden. Die Fahrwerksverbesserungen und die Gewichtseinsparung sind so erheblich, dass sie von einem erfahrenen Fahrer wohl leicht wahrgenommen werden können.

Der Leichtbauansatz kennt allerdings Grenzen: Weder den Allradantrieb noch den achtstufigen Wandlerautomaten hat BMW angerührt. Wer lieber selbst schaltet und einen reinen Heckantrieb bevorzugt, wird auf M3 und M4 verwiesen.

Der 4,4-Liter-V-8 im M5 CS leistet zehn PS mehr als der M5 Competition; Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert lediglich 3,0 Sekunden, 0,3 Sekunden weniger als beim Competition. Die 200-km/h-Marke wird nach 10,4 Sekunden durchmessen, das sind 0,4 Sekunden weniger. Und abgeregelt wird erst bei 305 km/h. Man darf davon ausgehen, dass theoretisch noch erheblich mehr möglich wäre.

Der M5 CS ist nicht nur fahrdynamisch der bislang beste M5, er sieht auch außergewöhnlich attraktiv aus. Nieren und Modellbezeichnungen sind in Goldbronze ausgeführt, der tiefgelbe Lichtkranz im Scheinwerfer erinnert an die Beleuchtungselemente bei den Le-Mans-Rennfahrzeugen. Die Farben Brands Hatch Grau und Deep Green sind CS-exklusiv. Am Heck ziehen die vier Edelstahl-Endrohre die Blicke auf sich, sie klingen erheblich dominanter und aggressiver als bei den anderen Varianten.

Im Innenraum gibt es elegant integrierte CS-Embleme auf Armaturentafel und zwischen den Rücksitzen, außerdem ein Alcantara-Lenkrad mit 12-Uhr-Markierung sowie Karbon-Schaltwippen. Die Kopfstützen werden von der Kontur der Nürburgring-Nordschleife geziert.

Kein Zweifel, dass der M5 CS zu einem der begehrtesten BMW-Modelle überhaupt avancieren wird. Im März beginnt die Produktion der Kleinserie. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



BMW M5 CS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 CS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 CS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 CS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 CS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 CS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 CS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 CS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



BMW M5 CS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Autor Jens Meiners am BMW M5 CS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW
