



BMW 5-Serie Touring (2004 - 2010)

Functie en veiligheid

Autotest | Bij de introductie van de BMW 5-serie sedan 2004 werd de stationcar meteen aangekondigd. Deze is bij BMW bekend als "Touring" en boekt vaak betere verkoopcijfers dan de sedan. Toch liet de Touring bijna een jaar op zich wachten. Nu is de 5-Touring meteen in een groot aantal varianten beschikbaar. Bovendien is de nieuwkomer even vooruitstrevend als iedere andere moderne BMW.

Voorin is de 5-serie Touring gelijk aan de 5-serie sedan. Wie niet achterom kijkt, merkt in ruimte, rijden en vormgeving nauwelijks enig verschil. Alleen iDrive is iets geavanceerder dan dat van de eerder geteste 5-serie sedan omdat dit de laatste generatie van dit systeem is. iDrive combineert op verbluffend eenvoudige wijze de bediening van audio, navigatie, telefonie en het gedrag van de auto. De versie voor modeljaar 2004 is niet alleen nog eenvoudiger dan voorheen, maar heeft nu mooiere menu's en een duidelijker navigatiesysteem.

Mach 1

Een optie die al lang op de prijslijst stond maar sinds kort ook daadwerkelijk leverbaar is, is "Head-Up display". Hiermee wordt een digitale snelheidsmeter geprojecteerd in het blikveld van de bestuurder. Deze techniek is afkomstig uit de luchtvaart waar piloten geen tijd hebben om bij mach 1 "even" op de snelheidsmeter te kijken. Het is alsof de cijfers van de snelheidsmeter buiten de auto net iets voor de motorkap zweven. Alhoewel de testauto de mach 1 net niet haalt, werkt dit systeem toch heel prettig. De cijfers staan echter erg laag in het blikveld. Terwijl een auto met snelheidsmeter in het midden van het

dashboard intuïtief prettiger werkt, kijkt de bestuurder van deze 5-Touring als vanzelf nog steeds naar de gewone snelheidsmeter.

De testauto is voorzien van een 2.5 liter 6 cilinder dieselmotor. Dit is de lichtste van de twee leverbare diesels. Daarmee heeft de bestuurder het gevoel dat de prestaties net voldoende zijn voor een auto van deze omvang en uit dit segment. Dat blijkt echter vooral een kwestie van gevoel te zijn, want de cijfers geven aan dat de 5-touring diesel wel degelijk prima presteert. Zo kost de sprint van 0 naar 100 km/u met deze automaat slechts 8,5 seconden en bedraagt de topsnelheid 222 km/u (weer geen mach 1). De motor loopt voorbeeldig rustig en alleen buiten de auto is hoorbaar dat dit een diesel is. Ook dan nog heeft het geluid een zekere waardigheid om zich te onderscheiden van zomaar een "vertegenwoordigers diesel".



Functie

Met alle technieken die BMW heeft geïntroduceerd op de 5-serie sedan, zijn de verwachtingen bij deze stationcar hoog gespannen. Heel handig is de in twee delen te openen achterklep. Daarbij opent niet, zoals bij een terreinauto, het bovenste deel naar boven en het onderste naar beneden. In plaats daarvan kan alleen de achterrauit worden geopend (naar boven) of kan de gehele achterklep inclusief achterrauit worden geopend. Heel handig. Als de afdekhoes van de bagageruimte wordt gebruikt, gaat deze bij het openen van de achterklep vanzelf mee naar boven. Wanneer de achterklep dan weer wordt gesloten, blijft de hoes in de bovenste stand staan en blokkeert deze daarmee het zicht in de binnenspiegel. Niet zo handig.

De achterbank is in twee ongelijke delen neerklapbaar, daarmee neemt de bagageruimte toe van 500 tot 1.600 liter (volgens VDA methode). De opklap-procedure is eenvoudig en de hoofdsteunen kunnen gewoon op de plaats blijven, wat een extra handeling bespaart. De bagageruimte is geheel vlak en vrij van enige tildrempel. In de zijwanden zijn een

tweetal extra bergvakken te vinden. Helemaal achterin is voorzien in een 12 volt stopcontact. Het achterste deel van de laadvloer kan door middel van een gasveer omhoog worden geklapt. Dat geeft toegang tot een 10 cm hoge laadruimte die met verplaatsbare schotten in vakken kan worden verdeeld. Onder deze "dubbele bodem" is het reservewiel te vinden, tenminste als de auto niet is uitgevoerd met speciale "run flat" banden.

De gehele laadruimte is smetteloos afgewerkt met een zachte en sterke stof. Het interieur van de testauto is uitgevoerd in licht beige leder en stof, met als risico dat vuil snel zichtbaar is en minder gemakkelijk te verwijderen. BMW kon de verleiding weerstaan om extra stoelen in de vloer te verstoppen en deze Touring tot 7-zitter te maken. Hier dus geen vermomde familiebus, maar een propere zakenlimousine met extra bagageruimte.



Veiligheid

Met de laatste generatie 5, 6 en 7 serie heeft BMW behalve een frisse vormgeving ook veel vernieuwende techniek geïntroduceerd. Een aantal van die technieken zijn uniek in de gehele autobranche, andere alleen voor BMW. Één daarvan is een achteras met automatische niveauregeling. Ongeacht de hoeveelheid lading blijft de wagenhoogte gelijk en dat komt het weggedrag ten goede.

De andere technieken wisten tijdens eerdere tests vooral te overtuigen door extra rijplezier. Maar BMW wijst bij introductie van deze functionele telg van de

familie graag op het veiligheidsaspect van deze voorzieningen. Daarom worden een aantal proeven uitgevoerd op het circuit.

De eerste daarvan is een demonstratie van de anti-slip regeling. Deze bestaat bij BMW uit twee niveau's: tractiecontrole en een anti-uitbreek mechanisme. Onder het wakend oog van beide systemen is het zelfs op een spekgladde testbaan nauwelijks mogelijk de auto in een slip te brengen. Alleen wanneer de beginsnelheid te hoog is, is de elektronica (evenals bij ieder ander merk) kansloos. Wanneer juist snelheid wordt opgebouwd, beperkt de elektronica de maximum snelheid tot een veilige limiet. Geheel in lijn met het sportieve karakter van BMW kunnen beide systemen desgewenst worden uitgeschakeld. Dan leent de 5-Touring zich dankzij achterwielaandrijving graag voor het betere drift- en glijwerk.

"Dynamic Drive" is een systeem dat de auto zo veel mogelijk horizontaal houdt in een snel genomen bocht. Doordat de auto minder overhelt, is het gewicht beter verdeeld en de grip optimaal. Om dit te demonstreren worden twee auto's beschikbaar gesteld. De eerste is niet voorzien van Dynamic Drive en moet zo hard mogelijk over het circuit worden gereden. Op de absolute grens van de auto, sturende met handen en voeten (en met een flinke portie lef) is een snelheid van 80 km/u op het zeer bochtige circuit met moeite haalbaar.

De tweede auto is voorzien van Dynamic Drive. Dezelfde snelheid lijkt nu wandeltempo en de auto presteert zo gemakkelijk dat de verleiding groot is onderuitgezakt met één hand aan het stuur te gaan rijden. De demonstratie is leuk, maar de les nog veel belangrijker. Dankzij Dynamic Drive heeft de 5-serie een enorme veiligheidsmarge en dat kan in kritieke situaties een beslissend verschil maken. Deze optie is ongeacht de prijs een absolute aanrader. De 5-serie Touring blinkt daarmee niet alleen uit in rijplezier, maar bewijst dat diezelfde techniek ook veel extra veiligheid biedt.

Conclusie

"Precies hetzelfde, maar dan ruimer". Dat was de belangrijkste bevinding die van het begin tot het

einde door het hoofd van de testrijder speelde. De transformatie tot stationcar is goed uitgevoerd. De ombouw van vierzitter naar tweezitter plus rijdend pakhuis is eenvoudig en snel uit te voeren. Daarbij komen alle voordelen van de innovatieve technieken van BMW. Dat verhoogt niet alleen het rijplezier met deze zakenlimousine, maar de bijdrage aan de veiligheid is nu ook bewezen. ■



Specificaties

BMW 5-Serie Touring (2004 - 2010) 525dA Executive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	484 x 185 x 149 cm
Wielbasis	289 cm
Gewicht	1.765 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	500/1650 l
Bandenmaat	225/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	2993 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	197 pk @ 3750 tpm
Koppel	400 Nm @ 1300 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,9 sec.
Topsnelheid	232 km/u
Verbruik gemiddeld	6,6 l / 100 km
Verbruik stad	8,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	176 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 65.990,-
Prijs instapmodel	€ 49.370,-