



BMW M5

Formule M5

Rij-impressie | De BMW M5 is de vierde auto uit de 5-serie die wordt getest. En daar zijn een aantal goede redenen voor. Zo bewijst BMW met de 5-serie één van de meest vernieuwende autofabrikanten van dit moment te zijn. De doordachte ergonomie en vooruitstrevende techniek tillen de rijeigenschappen en veiligheid naar een hoger plan. Dat maakt iedere proefrit met een BMW 5-serie tot een genoegen. Maar nu is de ultieme 5-serie verkrijgbaar: de M5. Ook nu toont BMW een fascinerend staaltje techniek; de M5 doorbreekt de magische grens van 500 pk.

Het is een drukke ochtendspits en op de radio wordt gewaarschuwd voor mist, zware regenval, windstoten en kans op hagel. Niet de ideale dag om met een auto op pad te zijn die uit een 5-liter 10-cilinder motor zonder turbo ruim 500 pk op de achterwielen overbrengt. Gelukkig is tijdens een eerdere test van de 5-serie Touring uitgebreid kennisgemaakt met de vele veiligheidssystemen die de 5-serie kent (zie testverslag voor details). Daarom wordt ook dit exemplaar vol vertrouwen naar de bestemming gereden.

Vermomde raceauto

Daarvoor is wel enige studie vereist, want rondom de "versnellingshendel" is een complete knoppenwinkel te vinden die de andere 5-series niet kennen. Versnellingshendel staat tussen aanhalingstekens, want dit is het eerste bijzondere kenmerk van de M5. De auto heeft geen koppelpedaal, maar laat de bestuurder wel kiezen zelf sequentieel te schakelen of te rijden met de automaat. In de hendel zit verlichting die aangeeft welke keuze is gemaakt. Er onder zijn knoppen te vinden waarmee de schakelkarakteristiek is te kiezen; variërend van kalm en zuinig tot nerveus en meer dan sportief.



Naast de versnellingshendel zijn ook knoppen voor de tractie- en stabiliteitscontrole te vinden. Beide zijn naar wens in of uit te schakelen. Bij ingeschakelde stabiliteitscontrole kan met de boordcomputer worden ingesteld hoeveel slip de computer toelaat. Desnoods kan de bestuurder driftend door iedere bocht en grijpt de computer alleen in als het echt mis dreigt te gaan. Met een volgende knop kan worden gekozen voor een comfortabel of juist sportief onderstel. De laatste knop laat er geen twijfel meer over bestaan dat dit een vermomde raceauto is:

hiermee wordt gekozen voor 400 of 500 pk.

Formule 1

Gezien de weersomstandigheden is 400 pk vooralsnog ruim voldoende, maar de dag belooft veel. De bestemming is namelijk het Midland Circuit nabij Lelystad. Rond de randstad glijdt de M5 moeiteloos in de 7e versnelling over de snelweg. Nu is de M5 een stille, comfortabele en uiterst luxueuze auto. Alle denkbare voorzieningen zijn aan boord; tot en met televisie.

De stoelen zitten bijzonder prettig omdat ook de lengte van het zitvlak en de breedte van de rugleuning elektrisch kunnen worden ingesteld. De 5-serie is zowel voor- als achterin bijzonder ruim. De beenruimte op de achterbank is zelfs voldoende om de "5" in te zetten als directielimousine met chauffeur. Bovendien is de M5 redelijk onopvallend, want het overige verkeer lijkt niet op te merken dat dit een bijzondere auto is.

Het circuit is nog een flink eind rijden en zodra het verkeer rustiger wordt, doet zich de eerste gelegenheid voor om voorzichtig uit te proberen waartoe de M5 in staat is. Het eerste dat opvalt is het motorgeluid. Wanneer het volle vermogen wordt aangesproken klinkt geen diepe grom, maar een metaalachtig hightech geluid. Op het moment dat van automatisch wordt overgegaan op sequentieel schakelen, geeft de computer een flinke dot tussengas om de motor op toeren te houden. Dat geeft niet alleen een fantastisch racegeluid, maar zorgt er ook voor dat de auto geen momentum verliest tijdens het accelereren. Aan het motormanagement van deze Formule 1 auto voor de openbare weg moeten de heren Webber en Heidfeld zelf hebben meegewerkt!



De krachtbron haalt diep adem, het toerental loopt op en de snelheidsmeter toont binnen een oogwenk hoogst illegale waarden. Het is alsof de M5 snelheden overslaat, want na 100 km/u volgt vrijwel direct 150 km/u. Op die manier is het circuit snel bereikt.



Midland circuit

Na enkele rondjes om de baan te verkennen, kan de "M"-knop op het stuurwiel worden ingedrukt om te kiezen voor race-instellingen. Het motormanagement wordt aangepast om de volle 507 pk te leveren, de elektronische veiligheidssystemen knijpen een oogje toe, het onderstel geeft optimale feedback en de reactie op het gaspedaal is nu zeer direct.

Voor maximale acceleratie is "launch control" beschikbaar. Wielspin wordt nu niet langer door het ABS-systeem beperkt, maar door de koppeling. Deze werkt beduidend sneller, maar BMW waarschuwt wel dat dit een ware slijtageslag voor de auto betekent. Desondanks laat de M5 al bij de eerste poging aan het einde van het rechte stuk snelheden noteren die

nauwelijks lager zijn dan die van de raceauto's die normaal gesproken de dienst uitmaken op het circuit.

Toch is het juist in de bocht waar de M5 de echte kracht toont. In tegenstelling tot andere supersnelle sedans, voelt de M5 op snelheid als een echte sportwagen en niet als een zware personenauto. De BMW blijft stabiel en groot, maar is tegelijkertijd controleerbaar en atletisch. Bovendien blijft de auto zeer lang neutraal, waarna geheel voorspelbaar en eenvoudig corrigeerbaar de achterkant uitbreekt. Dankzij de omvang van de auto gaat dit zo langzaam, dat bij wijze van spreke voldoende tijd rest om er de aantekeningen van de laatste slipcursus bij te zoeken.

Remmen

Het spectaculairste is voor het laatste bewaard: de remmen. Bij een eerdere fotostop viel al op dat de remschijven groter zijn dan het complete wiel van de gemiddelde stadsauto. De remkracht van de M5 is nog indrukwekkender dan het motorvermogen.

Juist het remsysteem is voor andere grote en vooral zware auto's de limiet. De bestuurder merkt duidelijk dat een enorme massa moet worden afgeremd en daarmee krijgt het raceplezier vaak een flinke domper. De remkracht van de M5 is echter onovertroffen en opnieuw is de auto op het circuit net zo goed thuis als op de openbare weg. Volgens BMW staat de M5 vanaf 100 km/u stil in 36 meter, bij 200 km/u zou 140 meter nodig zijn tot stilstand. Volgens Autozine staat de M5 in zo'n korte afstand stil dat alle natuurwetten worden overtreden. Dankzij de verbluffende stopkracht komen de aanrempunten steeds later te liggen en worden de rondetijden steeds sneller.



Pas als het circuit de hekken sluit, verlaat de M5 de baan. De elektronica wordt weer ingesteld op rust en comfort voor een ontspannende rit terug naar huis.

Conclusie

De BMW M5 voelt op de Nederlandse wegen als een wild roofdier in een veel te kleine kooi. Het is een machtig gevoel een dergelijk beest onder controle te houden, maar tegelijkertijd is duidelijk dat het volstrekt zinloos is zoveel paardekrachten te hebben. Toch is BMW er in geslaagd een auto te maken die dankzij de vele veiligheidssystemen door iedere bestuurder in de hand kan worden gehouden. Afhankelijk van de ervaring en/of durf kunnen steeds meer van die systemen worden uitgeschakeld waarmee de M5 steeds minder luxeauto en steeds meer raceauto wordt.

Helaas heeft niet iedereen een circuit in de achtertuin en ook een dagje een baan afhuren zal niet in ieder budget passen. Het is daarom vooral op de zeer lange afstand waarop de superioriteit van de M5 daadwerkelijk tot zijn recht komt (Ivo Kroone). ■



Specificaties

BMW M5 M5

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	484 x 185 x 147 cm
Wielbasis	289 cm
Gewicht	1.855 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.100 kg
Tankinhoud	70 l
Bagageruimte	520 l
Bandenmaat	255/40ZR19

Motor en prestaties



Motorinhoud	4999 cc
Cilinders / kleppen	10/4
Vermogen	507 pk @ 7750 tpm
Koppel	520 Nm @ 6100 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,7 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	14,8 l / 100 km
Verbruik stad	22,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	10,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	357 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 147.330,-
Prijs instapmodel	€ 47.500,-