



Jarno van Maanen
1 februari 2008

© Rijtesten.nl

Nuttig en aangenaam

Het nuttige met het aangename verenigen, is een nobel streven. Ook als het auto's betreft. Echt handig is het namelijk niet om zowel nuttige auto's als aangename te moeten hebben. Uitgerekend als je met je sportwagen onderweg bent, heb je opeens veel bagageruimte nodig. En net wanneer je met je stationwagen rijdt, krijg je de behoefte om even lekker sportief te doen. BMW heeft gelukkig een oplossing: de M5 Touring. Ruim genoeg voor een bezoekje aan de groothandel, maar ook snel genoeg om een Porsche 911 bij te houden. Wat wil je nog meer?



© Rijtesten.nl

Ãœberholprestige

Op het eerste oog ziet de M5 Touring er niet bijzonder uit. Vanaf een afstandje gezien zou het best een 520i met sportpakket kunnen zijn. Bij een nadere inspectie zijn er echter wel wat zaken te bespeuren die deze auto bijzonder maken. Aan de achterkant zien we de vier verchromde uitlaatpijpen en in de voorschermen zit een luchtroostertje, ook de forse 19 inch wielen zijn niet over het hoofd te zien. En het 'M5' embleempje op het kofferdeksel laat er natuurlijk geen twijfel over bestaan.

Ondanks de typische details is het een ingetogen auto, die sportiviteit uitstraalt zonder het van de daken te schreeuwen. Zijn gespierde voorkomen en agressieve blik zorgt voor wat de Duitsers zo mooi 'Ã¼berholprestige' noemen; men gaat makkelijk voor je aan de kant. En profiel straalt de sportiviteit er ook vanaf; met zijn schuin aflopende achterraut is het geen blokkendoos, zoals de stationwagens van vroeger. Het

BMW M5 Touring

enige minnetje dat wij kunnen bespeuren is de achterbumper; de 'œlip' tussen de uitlaten ziet er niet helemaal geslaagd uit.

Wie liever niet rondrijdt in 'n van de acht standaard lakkleuren, kan zich wenden tot BMW Individual voor een kleur naar keuze. Zo is dit exemplaar uitgerust met de kleur 'œOnyxblau'œ, een speciale tint donkerblauw die onder een bepaalde lichtinval een paarsige gloed heeft. Erg fraai, maar we betwijfelen of we er bijna 4 mille voor zouden neerleggen. Voor de forse tienspaakswielen hoeven we gelukkig niet bij te betalen, die zijn standaard. Ze sluiten goed aan op de chique sportiviteit die de M5 Touring uitstraalt en bieden met hun 'œopen'œ ontwerp een mooi uitzicht op de grote geperforeerde remschijven.



Vooral chique



BMW M5 Touring

Net als aan de buitenkant, zien we aan de binnenkant van de M5 Touring weinig grote verschillen met de gewone 5 Serie. Ook hier zijn het de details die het hem doen, zo staat er 'M5' op de instaplijsten en 'M' op de tellerplaat en het stuurwiel. Verder is dat stuur voorzien van stiksels in de traditionele M-kleurstelling: lichtblauw, donkerblauw en rood. Als je al deze hints mist, dan zou je het nog aan het versnellingspookje kunnen zien, de M5 is immers de enige 5 Serie met een SMG-transmissie, maar daarover later meer.

Heel sportief gaat het er niet aan toe in het interieur van de M5, maar chique is het des te meer. De bekleding in de Individual-kleur Caramel oogt erg stijlvol, zeker in combinatie met het geborstelde aluminium van de interieurlijsten. De fraaie sportstoelen - ze staan als 'M Multifunctionele Comfortzetels' in de optielijst - zijn in alle richtingen verstelbaar, voorzien van lendensteunen en zittinglengte-verstelling. Ze zijn voorzien van een leuke gimmick: actieve leuningbreedte-verstelling, wat erop neerkomt dat de breedte van de rugleuning afhankelijk is van de snelheid en stuurrichting van de auto.

Als je graag kruisjes zet in de optielijst, dan zou de M5 Touring nog wel eens kunnen tegenvallen. Die heeft namelijk zo'n uitgebreide standaarduitrusting, dat er weinig aan te kruisen valt! Naast de gewone standaarduitrusting met onder andere automatische airco, cruise control en regensensor beschikt de M5 standaard over lederen bekleding, navigatie, cd-wisselaar, luidsprekersysteem met 13 speakers, xenon verlichting, elektrisch verstelbare stoelen, head-up display en parkeersensoren rondom. Met andere woorden: je komt niet snel iets tekort.



© Rijtesten.nl

Toeren

Ferruccio Lamborghini heeft eens gezegd "één auto is niets meer dan de verpakking van de motor" en dat geldt voor de M5 ook wel een beetje. Want eigenlijk gaat het toch vooral om de beresterke tiencilinder onder de motorkap. Met zijn 4.999cc is hij goed voor 507pk bij 7.750tpm en 520nm bij 5.900tpm. De vermogenscurve is zo steil als de Eiffeltoren, dus voor veel vermogen moet je veel toeren maken, heel veel toeren. Om het allemaal soepel te laten verlopen is de V10 voorzien van smering die niet afhankelijk is van dwarskrachten, tien afzonderlijke gaskleppen en dubbele nokkenassturing.

Schakelen gebeurt met een SMG-versnellingsbak. Dit is een zogenaamde gerobotiseerde handbak. In technisch opzicht lijkt die nog het meest op een gewone handbak, dus zonder koppelomvormer, zoals een automaat heeft. Er is echter geen

BMW M5 Touring

koppelingspedaal, je kunt schakelen zonder handmatig te moeten koppelen. Zowel in de automatische stand als in de handmatige stand – schakelen met flippers achter het stuur of met de pook - kun je kiezen uit verschillende schakelprogramma's, variërend van comfortabel tot zeer sportief schakelend.

Om de M5 niet als uitputtende racer door het leven te laten gaan, is de M Dynamic Mode in het leven geroepen; een systeem waarmee je op afroep de auto een stuk sportiever maakt. Het –n druk op de knop kun je het vermogen van 400 naar 507pk opschroeven, de stabiliteitscontrole een beetje minder actief maken, de gasrespons directer maken –n de schokdempers in de sportstand zetten. Met knopjes naast de SMG-pook kunnen die functies ook –losâ€™ worden ingesteld, dus zonder dat de M Dynamic Mode actief is.



Opzwepend

Genoeg over de theorie, tijd om eens de praktijk te ondervinden. Met een druk op de



BMW M5 Touring

startknop komt de tiencilinder tot leven. De klank die daarmee gepaard gaat is moeilijk te plaatsen. Je hoort dat de motor heel wat in zijn mars heeft, toch klinkt hij niet erg luid, meer als een leeuw die een klein beetje gromt. Bij de eerste meters laat de M5 al merken dat hij niet erg moeilijk in de omgang is. Sterker nog: met de SMG in 'Drive' en alles ingesteld op 'Comfort' kun je zonder problemen je schoonmoeder er mee op pad sturen.

Maar deze auto is natuurlijk niet bedoeld voor schoonmoeders, dus als de motor warm is voeren we het tempo wat op. In 'D' schakelt de halfautomaat niet bepaald vloeiend, dan merk je goed dat het geen echte automaat is. Prettiger is het om te flipperen met de paddles achter het stuur. Echt vloeiend gaat het dan ook niet, maar dan kun je wel precies bepalen wanneer je schakelt en bovendien schakelt hij dan sneller dan je met een handbak zou kunnen. Bij terugschakelen geeft de auto automatisch een toefje tussengas, dus vÃ³r elke scherpe bocht hoor je 'vroem, vroem' en dat klinkt erg lekker!

Zoals gezegd is de V10 een toerenmotor en dÃ³t merk je. Onderin het toerenbereik lijkt de echte kracht ver te zoeken, meer dan 'eredelijk vlot' is de auto dan niet te noemen. Passeert de naald de 5.000 toeren, dan barst het geweld Ã³cht los, dan sleurt hij in Ã³n keer naar iets meer dan 8.000 toeren en is het weer tijd om op te schakelen, zodat het feest weer opnieuw kan beginnen. Schakellui rijden zit er niet in, dus voor dieselaars is deze motor niet echt geschikt, maar wie houdt van veel toeren maken, die kan zijn lol op.

Als je met de M5 Touring rijdt, dan zou je bijna vergeten dat je met een stationwagen van 1.850kg onderweg bent. Meestal voelt hij namelijk kleiner en lichter dan hij is. Bij stevig optrekken lijkt het gewicht in ieder geval niet in de weg te staan. Vooral als hij 'op toeren' is, dan lijkt het wel alsof je wordt afgeschoten. Ook bij hard afremmen voelt de auto zeker niet zwaar aan. Pas wanneer je met flinke snelheid door een krappe bocht gaat of door een vlugge bochtencombinatie rijdt, merk je dat het geen lichtgewicht is.

Wil je echt lol beleven met de M5, dan mÃ³et je even het M-knopje indrukken. Daarmee

BMW M5 Touring

activeer je de M Dynamic Mode, waarmee de auto ineens transformeert in een opzweepende sportwagen. Door de snellere gasrespons en hardere vering voelt hij meteen een stuk sportiever aan. Dat gevoel wordt nog eens versterkt door het head-up display, dat laat zien wanneer je moet schakelen middels een balkje dat van groen naar rood verkleurt. De M Mode is eigenlijk te heftig om constant ingeschakeld te hebben, maar het is erg gemakkelijk om gewoon af en toe even de beest uit te hangen.



Geen alternatieven

Het is een bijzondere ervaring om te rijden in een stationwagen die zĳ³ sportief aanvoelt en zĳ³ snel is. Een groot deel van de sportiviteit is te danken aan de hoogtoerige tiencilinder die onder de motorkap ligt. Hoewel het natuurlijk heerlijk is om tot 8.000 toeren door te trekken, mis je soms wat power bij lage toerentallen. Gelukkig maakt hij het helemaal goed met de M Dynamic Mode, waarmee de auto zich van zijn beste kant laat zien. En laten we ook niet vergeten dat de M5 Touring ook nog eens een

BMW M5 Touring

bagageruimte van 500 liter heeft, dat met neergeklapte achterbank groeit tot maar liefst 1.650 liter.

De M5 Touring is echter niet de enige supersnelle stationwagen, zo heeft Mercedes de E63 AMG Combi en Audi de RS6 Avant. Toch is het een unieke auto, want geen van zijn concurrenten bieden zoveel sportiviteit. Toegegeven, de Mercedes en de Audi™s zijn vanwege hun gewone automaat, minder hoogtoerige motor en comfortabelere onderstel wat prettiger in de omgang, ze missen echter het sportwagengevoel dat de M5 wel geeft. Het blijft een kwestie van smaak, maar als je op zoek bent naar een echt sportieve stationwagen, dan zijn er geen alternatieven voor de M5 Touring.

Plus

- + Opzweepende motor
- + Sportieve besturing
- + Flinke bagageruimte

Min

- Weinig kracht bij lage toerentallen
- Interieur oogt niet sportief
- Geringe actieradius