



Jarno van Maanen
10 februari 2012

Milieu begint met een M

Minder cilinders, een soepelere automaat – standaard een start-stop systeem. Dit gaat over de zoveelste groengelabelde middenklasser die de bijtellingmijdende leaserijder moet paaien? Niet bepaald. We hebben het namelijk over niets minder dan de nieuwe BMW M5. Gelukkig is er voor de *petrolheads* onder ons ook genoeg goed nieuws: zijn V8 is met 560pk zo'n 10% sterker dan de V10 van zijn voorganger, de trekkracht is zelfs met 30% toegenomen. Is dat voldoende om niet terug te verlangen naar de vorige M5, waar we stiekem een zwak voor hadden?



Understatement

Voor zijn uiterlijk hoeft de nieuwe generatie - "F10" voor intimi - zich in ieder geval niet te schamen. In de basisuitvoering is het al een fraaie verschijning, maar als M spat de dynamiek er nog meer van af. Het is altijd weer een bijzondere prestatie hoe BMW de M5 toch een gevoel van understatement weet mee te geven. Toegegeven, met zijn enorme luchtinlaten, 19-inch lichtmetaal en vier uitlaatpijpen is het niet bepaald een wolf in schaapskleren, maar de niet-kenner zal deze M5 eerder zien als een heel dikke 5 Serie, dan als een auto die een Porsche 911 met veel plezier vernedert.

Dat gevoel voor understatement heerst nog sterker in het interieur. Hier herinneren slechts enkele elementen aan het feit dat we ons in het binnenste van een supersportsedan begeven. Natuurlijk zijn er de sportstoelen, het sportstuurwiel en de logo's her en der, maar het is allemaal zo subtiel dat woorden als luxe en comfort

eerder in je opkomen dan sportiviteit en prestatiedrang. Het interieur komt grotendeels overeen met dat van de 520d's die dagelijks de files bevolken en de Nürburgring waarschijnlijk niet als favoriete bestemming in hun navigatiesysteem hebben staan.



Daily driver

Dan komen we bij een van de grote pluspunten van de M5, of van supersportsedans in het algemeen, ten opzichte van een pure sportwagen: het interieur is net zo praktisch als dat van elke andere grote middenklasser. Probeer maar eens met vier man in een R8 te gaan zitten, of de reiskoffers van een heel gezin in het kofferbakje van een 911 te proppen. In de M5 kan het allemaal en dat maakt hem veel breder inzetbaar dan een krappe coupé of een kleine cabrio. Het is dan ook helemaal niet ondenkbaar om deze <i>berfner</i> als daily driver te gebruiken.

Zoals gezegd heeft de M5 haar V10 moeten verruilen voor een V8, maar dat is zeker geen stap terug. De dubbelgeblazen 4,4 liter V8 is goed voor maar liefst 560pk, met een ontzagwekkend koppel van 680nm - en nu komt het - vanaf 1.500 toeren per minuut. Terwijl de toerenteller net iets meer dan stationair aangeeft, heb je dus al genoeg trekkracht om een continent te verplaatsen. Die piek houdt hij vervolgens vast tot bijna 6.000tpm. Kortom: maximale trekkracht over bijna het hele toerenbereik. Ja, BMW heeft goed haar best gedaan om de V10 snel in de geschiedenisboeken weg te schrijven.



Omstandigheden

Dat geldt overigens ook voor de SMG-transmissie die in het E60-model zat. Spectaculair was het wel, om met brute klappen door de versnellingen te gaan, maar elke keer met een whiplash de auto uitstappen gaat ook een keer vervelen. Daar heeft

de DCT-bak, standaard in de M5, gelukkig geen last van. Met zijn dubbele koppeling kan deze - mits gewenst - zijdezacht schakelen. Ook de nieuwe M5 is weer uitgerust met launch control, waarmee je gecontroleerd vanuit stilstand wordt gekatapulteerd naar hoge snelheden. Erg gemakkelijk, onder de juiste omstandigheden.

Van juiste omstandigheden is helaas geen sprake tijdens onze testperiode. Het kwik komt niet boven de min drie, af en toe sneeuwt het licht en de achterwielen zijn geschoeid met Michelin Super Sport zomerbanden. Laten we het positief bekijken: het grensgebied is zo wel heel bereikbaar. Volgas optrekken is een grote uitdaging, zelfs in de derde versnelling zien we regelmatig het traction control lampje knipperen. Het is vloeken in de kerk, maar vierwielaandrijving zou nu wel van pas komen. Rijd je rustig, met alle hulpsystemen in maximale staat van paraatheid, dan heb je geen centje pijn.



Attack mode

Maar daar is de M5 natuurlijk niet voor gemaakt. We drukken daarom snel op de M-knop en zetten daarmee alles in *attack mode*: gasrespons, schokdempers, stuurweerstand, schakelsnelheid en traction control. Het blijft fascinerend hoe een auto met een druk op de knop zo'n transformatie kan doormaken, alsof de auto vergeet dat hij een forse middenklasser is die bijna twee ton weegt. De scherpte van de besturing, de balans van het onderstel en natuurlijk de gretigheid van de motor; in alles lijkt hij zoveel meer op een sportwagen dan op de zakelijke sedan waarop hij gebaseerd is.

De motor is een verhaal apart. Okay, hij klinkt net wat minder opzwevend dan de schreeuwerige tiencilinder van zijn voorganger, maar de power die er in zit is ongeëvenaard. Ga bij 100km/h vol op het gas en je weet niet wat je meemaakt. Een seconde of acht later rijd je al 200km/h en dat betekent dat je tot die snelheid doodleuk een Lamborghini Gallardo of Ferrari 458 kunt bijhouden. Typisch is ook dat de begrenzer bij 270km/h op de teller redelijk abrupt er in komt, je hebt dan ook nog duizend toeren en twee versnellingen over... Overigens zet BMW de begrenzer tegen bijbetaling op 305km/h.

Standaard is de M5 uitgerust met een sperdifferentieel dat zowel bij een efficiënte rijstijl - zo hard mogelijk door de bocht - als bij een minder minder efficiënte - zo dwars mogelijk door de bocht - zijn waarde bewijst. De maximale sper is zelfs 100%, wat inhoudt dat de achteras volledig 'op slot' kan, voor ofwel veel grip dan wel veel bandenrook. Het differentieel voelt daarbij zelf aan wanneer welke hoeveelheid sper gewenst is. Dat een dergelijk systeem standaard is gemonteerd, geeft wel weer aan dat de M5 qua sportiviteit hoger inzet dan een Mercedes-Benz E63 AMG of Audi RS6.



Uitblinker

Volgens het boekje zou de nieuwe M5 zo'n 10 liter op tien verbruiken, maar in de praktijk kom je daar niet aan. Reken op ongeveer 8 liter op acht, waar dat bij zijn voorganger 6 liter op zes was. Bij een rit naar St. Tropez scheelt dat een keer bijtanken, toch mooi meegenomen. Door het lagere verbruik - en dus minder slurptaks - ligt de aanschafprijs zo'n €25.000 lager. Nu is €132.000 voor de meesten onder ons nog steeds lastig af te tikken bij de dealer, maar voor degenen die dat wel kunnen is een kwart ton beslist een flinke meevaller. Dan heb je voor hetzelfde geld een Mini Cooper erbij, om maar iets te noemen.

Het knappe van deze M5 is dat hij nog meer een allrounder is dan zijn voorganger, doordat hij nog meer uitblinkt in de uitersten van het spectrum. Aan de ene kant is hij comfortabeler en luxer dan het vorige model, maar aan de andere kant staat hij ook



BMW M5

qua rijgedrag en pure kracht een paar treetjes hoger. Het beste dat BMW te bieden heeft is daarmee in Ã©n auto verenigd. Om tot slot terug te keren op de beginvraag: hoewel we een zwak hadden voor het E60-model is de F10-versie wel zo'n indrukwekkende machine dat we zijn voorganger alweer bijna vergeten zijn.

Plus

- + Zowel heel comfortabel als heel sportief
- + Kan snelle sportwagens met gemak bijhouden
- + Enorme trekkracht bij breed toerenbereik

Min

- Vermogen niet altijd goed op de weg te krijgen
- Motorgeluid had opzwepender gekund
- Interieur wel heel 'incognito'