

10 met griffels

De M5 was altijd BMW's model met racegenen. De eerste editie had een motor die rechtstreeks van de motorsportafdeling kwam en voor de generatie die in 2005 verscheen kwam de inspiratie zelfs uit de Formule 1: een V10, zoals BMW die destijds ook voor Williams bouwde. Om hebbertig van te worden. En dan resteert alleen de vraag: kies je de versie met SMG, die met handbak of ga je voor de Touring?

Tekst: Perry Suijders - Fotografie: Ansho Bijlmakers





Toen BMW de vijfde generatie van de 5 Serie voorstelde, lieten liefhebbers van het merk hun gezicht bijna van hun hoofd vallen van pure verbazing — en soms zelfs van afschuw. De vierde generatie, intern E39 genoemd, werd opgevolgd door een heel wat uitbundiger vormgegeven auto. Die vijfde generatie, met ontwikkelingscode E60, werd ontworpen met de Amerikaan Chris Bangle aan het hoofd van de ontwerpafdeling. Dat had in 2001 al geleid tot een radicaal andere 7 Serie, en nu was de Fünfer aan de beurt. In interviews legde Bangle uit dat de veranderende eisen zorgden voor auto's die er anders uit moesten zien; door eisen op het gebied van botsveiligheid kwam bijvoorbeeld de motorkap hoger. Doorgaan met de designtaal van de uitgaande modellen zou voor rare proporties en verhoudingen hebben gezorgd, betoogde Bangle. Dat kon wel zijn, maar liefhebbers van het merk vonden nou juist dat de 3, 5 en 7 Serie van eind jaren negentig tot de allerbest gelukte BMW's ooit behoorden — en nu kregen ze dit. De kofferklep die (met name bij de 7) als het ware op de auto lag, kreeg zelfs een eigen naam: de Bangle Butt, en dat was allerminst complimenteuzes bedoeld. Het mag gezegd: de 5 Serie van 2003 is goed opgedroogd. Bij de basisversies lijken de wielen wat ver naar binnen te staan, met name aan de achterkant, en het model is gevoelig voor de juiste kleur. Niettemin ziet hij er nog behoorlijk modern uit, hetgeen niet kan worden gezegd van zijn voorganger; die is weliswaar nog steeds fraai, maar ook zichtbaar op leeftijd. De kritiek op het uiterlijk van de 5 Serie verstomde al snel. Om precies te zijn in 2005, want toen

introduceerde BMW het absolute topmodel van de reeks: de M5. De techniek was zo spectaculair, dat niemand zich nog druk maakte om het uiterlijk, dat twee jaar eerder nog zo spraakmakend werd bevonden.

Hét spektakelstuk van deze M5 was de vijftienliter V10, een motor die speciaal voor (en door) BMW M ontwikkeld werd voor de M5 en M6. Waar andere merken doorgaans een bestaande motor uit de schappen grijpen en die van wat extra vermogen voorzien, begon de Bayerische Motoren Werke met een leeg vel papier. Met succes, want de V10 werd zowel in 2005 als 2006 verkozen tot Engine of the Year. Met een vermogen van 507 pk leverde hij maar liefst 107 pk méér dan de vorige generatie van de M5, die zijn kracht uit een 4,9-liter V8 haalde. Dat extra vermogen merkt je niet gelijk, want als je de V10 start heeft hij 'maar' 400 pk voor je paraat — net zoveel als het model ervoor. Om de beschikking te krijgen over het volledige vermogen, moet je op een knop drukken met het veelzeggende opschrift Power. Pas dan krijg je de beschikking over het volledige vermogen. BMW benadrukte destijds dat het niet te maken had met de levensduur van de V10; het vermogen van 400 pk werd afdoende bevonden voor het dagelijkse verkeer. Het motorvermogen was overigens niet het enige dat je in kon stellen; via de iDrive-knop duikt je menu's in waarin je nog veel meer in kunt stellen, zoals de besturing, tractiecontrole en demping. Samen met de glorieuze V10 was dat hét verschil met de vorige M5. Waar dat nog een vrij analoge auto was, werd je met deze generatie rechtstreeks de space age ingeschoten.



SAAI

Het uiterlijk van de M5 van deze generatie verschilt eigenlijk maar weinig van de reguliere versie, zeker als je de auto naast bijvoorbeeld een rijk uitgeruste 545i zet. Sommige kleuren vind je alleen op de M5, net als de kenmerkende spiegels en de vier uitlaten. Voor de overige verschillen moet je twee keer kijken. Toch is bijvoorbeeld de voorspoiler behoorlijk anders; vergeleken met een 545i krijgt de M5 dubbel zoveel lucht binnen.

Over die motor valt trouwens nog veel meer te zeggen. Dat hij met een gewicht van 240 kilogram nauwelijks zwaarder is dan de 400

pk sterke V8 die een generatie ouder is, bijvoorbeeld. Dat het een van de weinige atmosferische motoren is die meer dan 100 pk per liter motorinhoud levert. Dat het maximum toerental met 8.250 toeren per minuut nogal indrukwekkend is. Allemaal indrukwekkende cijfers. Maar vergis je niet: deze M5 is ook weer niet perfect. De eerste keer dat ik met een M5 van deze generatie reed, is al geruime tijd terug — in de tijd dat het nog een nieuwe auto was. Als je de V10 start, klinkt hij niet erg inspirerend. En toen ik over een van mijn favoriete binnendoorwegen reed, was

het ronduit saai. De weg waar ik een paar dagen eerder met een Peugeot 205 GTI veel plezier had gehad, was nu een weg waar we in sneltreinvaart overheen gingen terwijl we over koetjes en kaltes spraken — zonder enig spoor van beleving of rijplezier. Je moet deze M5 echt leren kennen voordat je er plezier aan beleeft. Dat deed ik later, bijvoorbeeld toen we met een exemplaar waarvan de snelheidsbegrenzer verwijderd was met meer dan 300 kilometer per uur over de Autobahn zoefden, of op plekken waar je de ruimte had om het uiterste uit de V10 te halen.



EMOTIE

Een van de eigenschappen van deze M5 waarvan je moet wennen, is de SMG-bak - eigenlijk een gerobotiseerde handbak. De E39 M5 was er uitsluitend met handbak, maar bij de E60 kon je alleen nog maar voor de 'automaat' kiezen. Tussen aanhalingstekens, want een echte automaat is het niet. Natuurlijk kun je hem volledig zelfstandig laten schakelen, maar zeker als je voor je plezier een rit maakt, is het leuker om dat zelf te doen met behulp van de flippers aan het stuur. Bovendien rijdt hij prettiger als je even een beetje gas loslaat, bijna zoals je in een handgeschakelde auto ook zou doen, met de aantekening dat de SMG sneller schakelt dan 99 van de 100 bestuurders handmatig voor elkaar zouden krijgen. De sequentiële versnellingsbak was een bewuste keuze. "Een transmissie met dubbele koppeling schakelt soepeler in de automatische modus en kan bovendien naadloos opschakelen," liet Gerhard Richter, vice-president van BMW M, destijds optekenen. "Voor een 7 Serie is dat misschien de juiste keuze, maar een M-model moet efficiëntie altijd combineren met emotie — daarom kozen we voor de SMG, met zes schakelsnelheden, van een fluwelen handschoen tot een ijzeren vuist." BMW meldde destijds bovendien dat de V10 zó sterk was, dat een handbak met een normaal schakelpatroon het niet aan zou kunnen. De versnellingen waarin de bak de meeste krachten te verduren zou krijgen, zouden aan de zijanten moeten zitten, waarmee de bak dus geen normaal schakelpatroon zou hebben. Niet veel later bleek dat onzin - óf de verantwoordelijke ingenieurs hadden ineens een wondertransmissie ontwikkeld; voor de Amerikaanse markt kwam er een M5 met handbak. Met normaal schakelpatroon, uiteraard. Daarmee was deze generatie van de M5 de generatie met de meeste keuze, want er volgde ook nog een Touring. Slechts twee keer was de M5 er ook als praktische stationwagen; bij de E34 (1992-1995), waarvan 891 exemplaren werden gebouwd, en bij de E61 (2007-2010), die met 1.025 geproduceerde exemplaren vergelijkbaar zeldzaam is. De sedan met V10 is overigens minder zeldzaam, want daar werden 19.523 exemplaren van gebouwd.

UNIEK

Dat we de drie varianten in Nederland bijeen zien, is behoorlijk uniek. Nu staan er bij Bergwerf, waar de auto's vandaan komen, vaker bijzondere youngtimers, maar in het geval van deze generatie M5 is het extra speciaal. Niet alleen in de eerste omdat er maar



weinig Tourings zijn gebouwd, maar ook omdat de M5 met handgeschakelde versnellingsbak alleen in Amerika is geleverd. Je zou bijna denken dat de sedan met SMG gewoontjes afsteekt tegen deze twee exemplaren, maar de derde M5 in ons gezelschap slaat terug met een volledige Individual-samenstelling. Dat geldt niet alleen voor de leren bekleding, maar vooral ook voor de schitterende lak die BMW Messing metallic noemt. Het is zo'n lak die rond de eeuwwisseling erg populair was, met een tint die sterk afhankelijk is van de lichtval. Soms lijkt het groen, dan lijkt het weer bruin, maar hoe dan ook: het staat de M5 fantastisch. De witte lijkt er bijna gewoontjes naast, terwijl het Interlagos Blue van de Touring een vergelijkbare diepe kleur heeft.

Natuurlijk zijn we ook benieuwd naar andere zaken dan de kleur alleen — die kunnen we

tenslotte al bekijken zonder met de auto's te rijden. En het rijden, dat is waar het om gaat bij deze BMW's. De V10 voelt specialer dan toen hij nieuw was, want dat was in de tijd dat elke M5 nóg specialer was dan de vorige. Nu weten we dat zo'n V10 nooit meer terugkomt en dat auto's sinds het verschijnen van deze M5 alleen maar digitaal zijn geworden. Toch klinkt hij bij stationaire toerentallen nog steeds niet erg bijzonder, zelfs niet als het er drie tegelijk zijn.

GIMMICK

De route die we met deze drie M5's bedacht hebben, voert ons diep de Biesbosch in. Niet voor een straatracepartij, maar gewoon omdat we een rustige fotolocatie zoeken. In het weekend stikt het hier vaak van de wandelaars en fietsers, maar op deze doordeweekse dag treffen we het; het is zo goed als uitgestorven.






En hoewel we het rustig aan doen, komen we toch genoeg bochten tegen om te merken dat het met het sturen wel goed zit. En voor het geval je denkt dat het zonde is om een beetje kalm te toeren met zo'n M5: dat is óók waarvoor ze zijn gemaakt. Al vanaf de allereerste editie, die op de AutoRAI van 1985 debuteerde, is dit een auto die je dagelijks van A naar B kan brengen én je de snelste rondetijd op het circuit kan bezorgen. Autojournalisten die vijftien jaar geleden met een nieuwe M5 op pad gingen, verbaasden zich erover. "Het is verrassend hoe eenvoudig je de M5 kunt zien als een luxe sedan, waarmee je lange afstanden aflegt op de snelweg zonder je te ergeren aan stoterige vering, windgeruis of lawaai van de banden. Het onderstel is bijna een kunstwerk. Verlost

van de runflat-banden en active steering van de reguliere 5 Series leert het je een lesje over hoe soepel en precies dergelijke auto's kunnen zijn. Daarbij genereert hij een hoeveelheid grip die de bedenkers van de eerste M5 domweg niet geloofd zouden hebben." Wat in die eerste tests zeker ook opviel, waren de (optionele) actieve stoelen — en opvallen doen ze nog steeds. Die stoelen bieden extra steun, afhankelijk van de omstandigheden. Als je bijvoorbeeld een bocht naar links maakt, geeft de stoel aan de rechterkant meer steun. Het idee is fantastisch, maar omdat die steun nogal schielijk tot stand komt, heb je de eerste paar kilometer het gevoel dat je een por in je zij krijgt. Later went het en is het niet onprettig, maar alleen al als gimmick is het nu fantastisch om te hebben.

SCHOONHEIDSPUKKEL

Blijft de vraag: wie van de drie? Welke van deze M5's kun je het beste kiezen om in je garage te zetten? Voor ons is dat de meest bijzonder uitgevoerde van de drie, het exemplaar dat Individual is uitgevoerd in de opvallende (maar niet schreeuwerige) kleur Messing — toevalligerwijs ook het exemplaar dat eigenlijk in de beste staat verkeert. De SMG-bak nemen we voor lief, want ook al is hij niet perfect, hij hoort bij de M5 als de schoonheidspukkel bij Cindy Crawford. Tegelijkertijd snappen we óók dat je voor een exemplaar met handbak gaat of voor de Touring. De M5 met zijn V10 is immers een droomauto, en dromen laten zich niet leiden door het verstand. 



BMW M5 (2005)	
Motor	5,0 liter V10
Transmissie	zeventraps-SMG (in de Verenigde Staten ook leverbaar met handgeschakelde zesbak), achterwielaandrijving
Vermogen	170 pk bij 6.200 tpm
*Koppel	220 Nm bij 3.300 tpm
Top	200 km/h
0-100 km/h	10,0 sec
Productie	20.592 (waarvan 1.366 met handbak en 1.025 Tourings)

