

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 hebberig van te worden. En dan stelt alleen de vraag: kies je de versie met SMG, die met handbak of ga je voor de Touring?

Tekst: Perry Seijders - Fotografie: Anke Eijndackers





Toen BMW de vijfde generatie van de 5 Serie voorschikte, lieten liefhebbers van het merk hun gericht bijna van hun hoofd vallen van pure verbazing — en soms zelfs van afschrik. De vierde generatie, intern E39 genoemd, werd opgevolgd door een heel wat slijteriger voorganger. Die vijfde generatie, met ontwikkelingscode E60, werd ontworpen met de Amerikaanse Chris Bangle aan het hoofd van de ontwerpafdeling. Dat had in 2001 al geleid tot een radicaal andere 7 Serie, en nu was de Funder 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 botveiligheid kwamen bijvoorbeeld de motorkap hoger. Doorgaan met de designtaal van de voorgaande modellen zou voor zeer proportionele en verhoudingen hebben gezorgd, betoogde Bangle. Dat kon wel zijn, maar liefhebbers van het merk vonden niet juist dat de 3, 5 en 7 Serie van eind jaren negentig tot de allerbeste gelukke BMW's ooit behoorden — en nu kregen ze dit. De letterlijke die (met name bij de 7) als het ware op de auto lag, kreeg zelfs een eigen naam: de Bangle Butt, en dat was alternatief complimenten bedoeld. Het mag gezegd: de 5 Serie van 2003 is goed opgedroogd. Bij de basisversies lijken de wielen wat te raar binnen te staan, met name aan de achterkant, en het model is gevoelig voor de kleine kleut. Niettemin niet hij er nog betrouwbaar 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 verstond 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. Het spektakelstuk van deze M5 was de vijftien V10, een motor die speciaal voor (en door) BMW M ontwikkeld werd voor de M3 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 sneller 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 hoort hij "maar" 400 pk voor je passaat — 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 alomede bevonden voor het dagelijkse verkeer. Het motorvermogen was overigens niet het enige dat je in kon stellen; via de iDrive-knop druk je daarna's in waarin je nog veel meer in kunt stellen, zoals de besturing, tractiecontrole en demping. Samen met de glorieuze V10 was dat het verschil met de vorige M5. Waar dat nog een vrij analoog 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 versies, 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 naarweliks zwaarder is dan de 400

pk sterke V6 die een generatie ouder is, bijvoorbeeld. Dat het een van de weisige atmosferische motoren is die meer dan 100 pk per liter motorinhoud levert. Dat het maximaal toerental met 8.250 toeren per minuut nogal indrukwekkend is. Alleen al indrukwekkend de 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 nieuw auto was. Als je de V10 start, klinkt hij niet erg indrukwekkend. En toen ik over een van mijn favoriete hooftoerwegen reed, was

het roadit 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 kootjes en kalfjes 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 vreesplaat waarvan de steelheden-begrazer verwijderd was met meer dan 300 kilometer per uur over de Autobahn zoorden, of op plekken waar je de minste had om het minste uit de V10 te halen.



EMOTIE

Een van de eigenschappen van deze M5 waar aan je moet denken, is de SMG-bak — eigenlijk een gerebeteerde handbak. De E28 M5 was er uiteindelijk met handbak, maar bij de E60 kon je alleen nog maar voor de 'automat' kiezen. Toen aandringskrachten, want een echte automaat is het niet. Natuurlijk kan 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 flippen aan het stuur. Bovendien rijdt hij prettiger als je even een beetje gas loslaat, bijna rols 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 makkelijk 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 kiezen we voor de SMG, met zes schakelstappen, van een flauwets handschakelen tot een ijeren vuist." BMW meldde destijds bovendien dat de V10 zo sterk was, dat een handbak met een normaal schakelpatroon het niet aan zou kunnen. De versnellingen waarin de bak de meeste krachten te verdelen zou krijgen, zouden aan de zijden moeten zitten, waarmee de bak dus geen normaal schakelpatroon zou hebben. Niet alleen bleek dat overtuigen — of de versmoedelijke ingrepen hadden kennelijk een wedertransmissie ontwikkeld, voor de Amerikaanse markt kregen 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 E24 (1992-1995), waarvan 991 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 18.521 exemplaren van gebouwd.

UNIEK

Dat we de drie varianten in Nederland bij een rits, is behoorlijk uniek. Nu staan er bij Bergverft, 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 oudst en maar



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

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

terwijl al bekijken zonder met de auto's te rijden. En het rijden, dat is waar het ons gaat bij deze BMW's. De V10 voelt specialer dan toen hij nieuw was, want dat was in de tijd dat elke M5 nog 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 digitaler zijn geworden. Toch klinkt hij bij stationaire toeren 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 door de Biedouch in. Niet voor een straatracerparade, maar gewoon omdat we een rustige locatie zoeken. In het weekend stikt het hier vaak van de wandelaars en fietsers, maar op deze doordeweekse dag trekt het niet, 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 kasko te toeren met zo'n M5: dat is ook waarvoor ze zijn gemaakt. Al vanaf de allereerste editie, die op de Autostar van 1985 debuteerde, is dit een auto die je dagelijks van A naar B kan brengen én je de meeste 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 rijden 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. Verloot

van de ruitlat banden en active steering van de reguliere 5 Series levert het je een leze over hoe soepel en precies dergelijke auto's kunnen zijn. Daarbij geniet hij een hoerfeld grip die de bedieners van de eerste M5 doorsweg 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 tactisch, maar omdat die steun nogal schielijk tot stand komt, heb je de eerste paar kilometer het gevoel dat je een pot in je zij krijgt. Later wint het en is het niet onprettig, maar alleen al als glimlach is het nu tactisch om te hebben.

SCHOONHEIDSPUKKEL

Rijdt 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 bijzondere uitvoering van de drie, het exemplaar dat Individual is uitgevoerd in de opvallende (maar niet schreeuwende) kleur Mering — toevallig ook het exemplaar dat eigelijk in de beste staat verkeert. De SMG-bak nemen we voor lief, want ook al is hij niet perfect, hij heeft hij de M5 als de schoonheidspukkel bij Cindy Crawford. Tegelijkertijd snappen we ook dat je voor een exemplaar met handboek 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	seventraps SMG (in de Verenigde Staten ook leverbaar met handgeschakelde zesbak), achterwiel aandrijving
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 (waaronder 1.366 met handboek en 1.025 Touring)

