

La nuova BMW M5 Touring. Indice.



La nuova BMW M5 Touring.

Identikit. 2

Più spazio alla dinamica:

La nuova BMW M5 Touring.

Versione riassuntiva. 3

Versione dettagliata. 9

Dati tecnici. 27

Dimensioni esterne e interne. 28

Diagramma di potenza e coppia. 30

La nuova BMW M5 Touring. Identikit.



- Modello due volumi high performance della BMW M GmbH, combinazione singolare tra prestazioni sportive avanzatissime nonché versatilità ed abitabilità della BMW Serie 5, migliore agilità e qualità stradali del segmento.
- Potenza motore: dieci cilindri pluripremiato, funzionamento a regimi elevati trasferito dall'agonismo, efficienza ottimale e straordinario sviluppo della coppia, cilindrata: 4.999 cm³, potenza: 373 kW/507 CV, coppia massima: 520 Nm, regime massimo: 8.250 giri/min.
- Cambio meccanico M automatizzato (SMG) con 7 rapporti e Drivelogic, assetto M, differenziale autobloccante M variabile autoreagente alle differenze di velocità delle ruote, sistema di regolazione della assetto M DSC (Dynamic Stability Control), EDC M specifico (Electronic Damper Control) per personalizzare l'assetto. Impianto frenante high performance con dischi in composito.
- Prestazioni: accelerazione (0–100 km/h) in 4,8 secondi, velocità massima: 250 km/h (bloccati elettronicamente).
- Abitacolo spazioso e variabile, cinque posti, capacità del bagagliaio variabile tra 500 e 1.650 litri, apertura automatica del portellone, lunotto apribile separatamente, sospensioni pneumatiche M autolivellanti, carrozzeria rinforzata nella zona del fondo del bagagliaio con traverse M specifiche.
- Disponibilità di quasi tutti gli optional della BMW Serie 5 Touring compresi tettuccio panoramico, luce diurna e luce per svolta, BMW TeleServices, gancio di traino (carico max.: 1.800 kg).
- Disponibilità dell'intero programma di personalizzazione BMW Individual, in aggiunta: Head-up display M specifico, innovativo sistema audio high end BMW Individual con qualità audio eccellente.
- Esterni con originale estetica M, cerchi in lega e colori esclusivi, interni esclusivi M realizzati con materiali di altissimo prestigio e colori M specifici.

Più spazio alla dinamica: La nuova BMW M5 Touring. (Versione riassuntiva)



Emozione e razionalità, la BMW M5 Touring coinvolge sia l'uno che l'altro perché unisce in forma armoniosa due antagonismi che sembrano inconciliabili. Questo modello Touring performante della BMW M GmbH soddisfa pienamente anche le richieste più sofisticate di dinamismo e piacere di guidare. La 5porte convince tuttavia anche con la sua marcata variabilità che va di pari passo con l'eccellente qualità delle finiture e l'estetica tipica della M.

La nuova BMW M5 Touring supera antagonismi e propone soluzioni in situazioni apparentemente insormontabili. Una macchina sportiva con mancorrenti, 373 kW/507 CV e 1.650 litri di capacità di carico, rapporto di potenza di 3,7 chilogrammi per CV e un carico al gancio di traino fino a 1.800 chilogrammi, propulsore che funziona ai regimi elevati affidabile come un motore di grande serie, un modello Touring da circuito. La nuova BMW M5 Touring è l'incarnazione di tutto questo – e di molte altre cose ancora.

Il singolare motore con dieci cilindri della BMW M GmbH si trova per la prima volta sotto il cofano di una 5porte. I cinque litri di cilindrata, la potenza di 373 kW/ 507 CV e la coppia massima di 520 newtonmeter del motore V10 assicurano uno spiegamento di potenza normalmente riservato a motori agonistici purosangue. La tipica formula M con funzionamento a regimi elevati è direttamente derivata dal motorismo. Questo straordinario motore, infatti, gira fino a 8.250 giri/min e trasforma gli impressionanti dati prestazionali in un'affascinante esperienza di guida. Dall'inizio della sua produzione in serie nel 2005 il V10 ha già avuto sette riconoscimenti nell'ambito del rinomato «Engine of the Year Award».

100 percento sportiva, 100 percento Touring.

La BMW M5 Touring è un'automobile versatile per business, famiglia e tempo libero che realizza un'affascinante sintesi di qualità in passato ritenute inconciliabili: sportiva di razza da un lato e pratica 5porte dall'altro.

La perfetta armonia tra motore a regimi elevati con cambio meccanico M automatizzato (SMG) e le sospensioni progettate per una dinamica totale fanno della BMW M5 Touring una due volumi che riesce a esibirsi con performance straordinarie anche sui circuiti. Il guidatore della BMW M5 Touring ha tuttavia anche la chance di godere il potenziale superiore della sua sportiva nella guida di tutti i giorni. Insomma, il guidatore avrà una sportiva al 100 percento e una Touring al 100 percento che gli regala la tipica passione M al 100 percento.

I fatti concreti rilevano il valore aggiunto procurato dalle emozioni. Per accelerare da zero a 100 km/h la BMW M5 Touring impiega solo 4,8 secondi. Questo scatto riesce quasi a pareggiare la dinamica della sportivissima BMW M5 berlina. Nel confronto diretto sul circuito la Touring segue pure a ruota la versione berlina. In livrea Touring la macchina assicura l'agilità e il dinamismo di una sportiva particolarmente grintosa. Considerando la sua performance la BMW M5 Touring vanta notevoli vantaggi economici. Nel ciclo UE consuma in media 15,0 litri per fare 100 chilometri. Nel ciclo urbano la 5porte high performance consuma addirittura solo 10,6 litri.

Combinazione ideale tra high performance e massima funzionalità.

La BMW M5 Touring apre al suo guidatore dimensioni completamente nuove di mobilità quotidiana. Oltre ad essere una sportiva performante, vanta anche tutti i pregi di una Touring. Ne sono una dimostrazione i cinque posti, il bagagliaio variabile tra 500 e 1.650 litri nonché l'eccellente comfort di marcia e la collaudata funzionalità del modello BMW Serie 5 Touring, che vanta successi internazionali.

I due sedili esterni del divano posteriore possono essere scelti con riscaldamento, mentre hanno di serie gli attacchi ISOFIX. Quando il posto centrale non serve, si può ribaltare il bracciolo che contiene un vano porta-oggetti e due porta-bibite. Lo schienale posteriore, sdoppiabile nel rapporto 60 : 40, può essere abbattuto completamente oppure solo per una delle due parti. Nella lista degli optional per il vano bagaglio figurano tra l'altro un sacco per sci, un pacchetto con elemento divisore del pianale, pareti ribaltabili, cinture ferma-bagagli negli elementi laterali e ferma-oggetti multifunzionali. Il copri-bagagli semiautomatico nasconde i bagagli agli sguardi indiscreti. L'apertura separata del lunotto è di serie, mentre l'apertura automatica del portellone è un optional.

Design discreto, understatement perfetto.

Rispetto alla BMW Serie 5 Touring, la pelle esterna esprime interventi stilistici discreti che lasciano intuire subito lo straordinario potenziale della BMW M5 Touring: spoiler anteriore, fascioni laterali, branchie nei pannelli laterali, spoiler posteriore e quattro terminali circolari di scarico sono i segni esteriori che identificano la due volumi di serie più dinamica del mondo. L'estetica esteriore di nessun altro veicolo della BMW M GmbH esprime l'understatement con tanta perfezione.

Sotto la pelle sono invece stati fatti numerosi interventi di dettaglio per adattare il modello base alla potenza sensibilmente superiore. Si tratta in modo particolare di migliorie alle sospensioni, allo sterzo e al sistema Dynamic Stability Control (DSC), ottimizzati per rispondere alla maggiore potenza

erogata dal motore nonché all'ottimizzazione del baricentro. Per aumentare la rigidità torsionale della carrozzeria Touring è stata modificata secondo i criteri M la disposizione dei rinforzi tra i brancardi e il pianale del baule.

SMG a 7 velocità, innesti particolarmente precisi.

Il cambio meccanico M automatizzato (SMG) con Drivelogic assicura in ogni situazione di marcia la trasmissione perfetta della coppia erogata attraverso la catena cinematica alle ruote posteriori. Il cambio SMG a 7 velocità ammette anche cambiate manuali, a richiesta perfino con tempi di innesto brevissimi. La modalità Drive automatizzata permette tuttavia anche di viaggiare speditamente godendo il massimo comfort. Il cambio SMG può essere gestito con la tradizionale leva oppure con i comandi al volante. Il sistema Drivelogic del cambio SMG propone al guidatore complessivamente undici programmi dinamici che gli permettono di personalizzare la caratteristica di cambiata del SMG in linea con lo stile di guida personale.

Sei degli undici programmi possono essere preselezionati nella modalità manuale di cambiata (modalità S). In questo caso il guidatore cambia manualmente. Esiste però un'unica eccezione, e precisamente la funzione Launch Control, che consente la partenza con la massima accelerazione. Il cambio di velocità compie automaticamente le cambiate, scegliendo sempre il momento ideale e lo slittamento controllato ottimale. Nella modalità D sono, in aggiunta, disponibili a scelta cinque programmi automatizzati.

Regolazione dell'assetto DSC con modalità M Dynamic.

La trazione posteriore, la distribuzione equilibrata delle masse tra asse anteriore e posteriore nonché il telaio in alluminio della BMW Serie 5 Touring sono le premesse ottimali capaci di assicurare qualità stradali molto dinamiche. Considerando l'elevato livello prestazionale della BMW M5 Touring, i cambiamenti sono mirati sia all'asse anteriore tipo McPherson che all'asse multilink posteriore. Il telaio dell'asse anteriore ha elementi in alluminio per aumentare la rigidità trasversale.

La cinematica dell'asse anteriore è pure adattata alla diversa distribuzione delle masse e al baricentro diverso. Le sospensioni pneumatiche posteriori sono tarate in modo da conservare la dinamicità della macchina, anche in caso di carichi utili maggiori.

Sulla BMW M5 Touring il guidatore può influenzare il campo d'intervento del sistema di regolazione DSC (Dynamic Stability Control), sviluppato specialmente per le automobili marchiate M. Premendo il tasto MDrive sul volante multifunzione, infatti, il guidatore può scegliere la modalità M Dynamic Mode che attiva i punti di risposta del DSC secondo le registrazioni precedentemente fatte. Quando la guida è particolarmente dinamica,

ciò permette un dérapage controllabile con un misurato controsterzo. Il DSC interviene solo ai limiti assoluti della fisica. La regolazione della stabilità della macchina può però essere disattivata completamente anche sulla BMW M5 Touring.

EDC programmabile e differenziale autobloccante M variabile.

Il sistema EDC (Electronic Damper Control) offre pure ipotesi di variazione. Il guidatore della BMW M5 Touring, infatti, può adattare la mappatura dell'assetto alla situazione specifica. Con il tasto MDrive sul volante, oppure con il tasto disposto vicino alla leva selettoria del SMG, è possibile attivare tre assetti differenti: confortevole, dinamico, sportivo.

Il differenziale autobloccante M variabile assicura la trazione ottimale su tutti i tipi di fondi stradali. Il sistema, infatti, genera una coppia autobloccante fino al 100 per cento. Questo assicura alla BMW M5 Touring accelerate migliori in uscita dalle curve e una dinamica controllata su neve, fondi dissestati e ghiaccio. Se la guida è sportiva e impegnativa il differenziale autobloccante M variabile aumenta le qualità positive della trazione posteriore.

Nella guida di tutti i giorni non deve tuttavia essere disponibile in ogni momento la potenza massima del motore V10, per cui è proposto il programma comfort P400 per i tragitti urbani. Questo programma è attivo automaticamente, quando si accende il motore, e offre la potenza massima di 400 CV. Se il guidatore invece preme il tasto Power, è subito disponibile la potenza totale di 507 CV che gli sono proposti, a scelta, con un programma dinamico sportivo oppure agonistico.

Interni: funzionalità con tocco sportivo.

L'elevata funzionalità e il comfort del modello Touring della BMW Serie 5 sono gli aspetti qualificanti degli interni della due volumi di serie più dinamica del mondo.

La BMW M5 Touring ha un allestimento particolarmente prestigioso che è naturalmente orientato alla guida sportiva. Gli interni di serie in pelle sottolineano l'eleganza sportiva del modello. Chi desidera un'esclusività ancora maggiore, può optare le finiture interamente in pelle. In aggiunta sono proposti gli optional del ricco programma BMW Individual che comprende colori esclusivi per le finiture interne nonché i colori esterni.

I comandi essenziali alla guida sono disposti nel cockpit in posizione ergonomicamente perfetta direttamente sul volante oppure comunque nelle immediate vicinanze. Il Head-up display opzionale sottolinea l'orientamento al guidatore, visualizzando le informazioni salienti nel suo campo visivo.

Il guidatore le legge senza dover distrarre lo sguardo. La visualizzazione è completata da informazioni specifiche M, come ad esempio il settore variabile di preallarme nel contagiri e gli shift lights integrati.

Formula di comando BMW iDrive con otto tasti personalizzati.

I comandi e regolatori raggruppati nella consolle centrale sono perfettamente gestibili anche dal passeggero. La BMW M5 Touring è equipaggiata di serie del sistema di comando BMW iDrive per attivare e gestire numerose funzionalità in modo ergonomicamente ottimale con il Controller e il Control Display in posizione centrale. La gestione del menu è ora ampliata del management MDrive. Si tratta di un'altra semplificazione che si concretizza in otto tasti liberamente personalizzabili. È sufficiente premere un tasto per attivare numeri di telefono spesso chiamati oppure una destinazione periodicamente scelta oppure l'emittente radio preferita.

Il volante M è l'interfaccia perfetta tra il modello Touring high performance ed il guidatore, perché gli permette di attivare funzionalità tecniche e di comfort importanti senza dover togliere le mani dal volante. È, infatti, sufficiente tirare brevemente il comando dietro il volante per fare la cambiata del SMG.

Il guidatore usa il tasto MDrive per attivare le registrazioni riguardanti la dinamica di marcia precedentemente configurate. Premendo questo tasto il guidatore influenza la caratteristica del motore, i programmi di cambiata del SMG, le registrazioni del DSC, il sistema EDC nonché la selezione dei dati visualizzati nel Head-up display.

Un accento estetico interessante è dato dai comandi in stile cromo color perla lucida. Una soluzione prestigiosa presente sui comandi del cambio, sul pannellino SMG, sugli apri-porta, sui comandi del clima e delle bocchette di ventilazione nonché sullo Start-Stop. L'esclusivo M iDrive Controller è realizzato in alluminio massiccio cromaticamente accostato all'estetica in stile cromo color perla lucida.

Il tachimetro e il contagiri hanno una cornice in stile cromo color perla lucida. I numeri bianchi sul quadrante nero, le lancette color rosso vivo M e l'illuminazione bianca permanente esprimono purismo stilistico e nobiltà. Una specificità è il campo variabile di preallarme del contagiri. È visualizzato l'arco di rotazione che cresce con l'aumentare della temperatura olio, mentre i settori giallo di preallarme e rosso di allarme diventano sempre più piccoli.

Comfort totale su cinque posti.

I sedili M del guidatore e del passeggero della nuova BMW M5 Touring sono avvolgenti e trattengono assai bene nelle curve. Sono naturalmente regolabili e permettono agli occupanti di ogni statura di registrare la posizione ideale. L'opzionale regolazione attiva dell'apertura dello schienale adatta

automaticamente il buon contenimento alla situazione dinamica di guida. Ma anche i passeggeri posteriori trovano un ambiente di tutto comfort. I due pannelli del tetto panoramico, costruito in vetro parasole, aumentano la trasparenza e la visibilità verso l'alto. I due pannelli sono sollevabili per assicurare la ventilazione perfetta dell'abitacolo. Il pannello anteriore può essere aperto completamente.

La BMW M5 Touring può essere equipaggiata a richiesta di sistemi audio, di comunicazione e navigazione particolarmente avanzati. Un'acustica straordinaria è assicurata dall'innovativo sistema audio BMW Individual high end. Il suo cuore è l'elaborazione raffinata del segnale DIRAC (Dual Input Room Acoustics Calculator). L'amplificatore digitale a 9 canali con Digital Signal Processing (DSP) genera una potenza di uscita massima di 825 Watt. La regolazione progressiva del volume (GAL, sigla tedesca di geschwindigkeitsabhängige Lautstärkeregelung) e l'equalizing progressivo (GAE, sigla tedesca di geschwindigkeitsabhängiges Equalizing), ambedue in rapporto alla velocità, nonché i 16 altoparlanti sono il nuovo benchmark tra i sistemi audio. La brillantezza sonora assicura il perfetto godimento della musica su tutti i posti della nuova BMW M5 Touring.

Più spazio alla dinamica: La nuova BMW M5 Touring. (Versione dettagliata)



- **Modello Touring high performance della BMW M GmbH.**
- **Motore V10, cilindrata 5,0 litri, 373 kW/507 CV.**
- **Cambio meccanico M automatizzato con 11 programmi.**
- **Due volumi di serie con migliore dinamica del mondo.**
- **Accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,8 secondi.**
- **Funzionalità e variabilità totale come BMW Serie 5 Touring.**
- **Cinque posti, capienza massima del bagagliaio: 1650 litri.**
- **Comandi BMW iDrive con otto tasti personalizzabili.**
- **Novità: sistema audio BMW Individual high end.**

La sportiva solletica la voglia di guidare. La berlina per viaggiare rilassati e confortevoli. Il modello due volumi per risolvere tutti i problemi di trasporto. Molti vorrebbero avere tre macchine – oppure la nuova BMW M5 Touring.

La sportiva BMW M5 Touring deve le sue impressionanti prestazioni al propulsore più potente oggi proposto dalla BMW M GmbH. Il dieci cilindri con 4.999 centimetri cubi di cilindrata genera 373 kW/507 CV e una coppia massima di 520 newtonmetri. Grazie a questi dati ideali per una sportiva high performance e al funzionamento a regimi elevati tipico dei motori M, il propulsore V10 che spinge anche la BMW M5 berlina offre un affascinante spiegamento di potenza. Insieme al cambio meccanico M automatizzato (SMG) ed all'assetto progettato per la massima dinamica, nasce una singolare esperienza di guida. La BMW M5 Touring accelera in appena 4,8 secondi da 0 a 100 km/h e continua poi ad accelerare con veemenza singolare fino a 250 orari, quando interviene il blocco elettronico. Nessuna altra due volumi di serie può essere guidata con una sportività agonistica comparabile alla BMW M5 Touring. E nessun'altra macchina di questo segmento propone tanta dinamica, agilità e divertimento puro alla guida.

La nuova BMW M5 Touring convince come con un comfort equilibrato, un arredo prestigioso e un livello di finitura tipici della BMW Serie 5. Il guidatore e fino a quattro passeggeri apprezzano l'ambiente, il comfort, la funzionalità e la sicurezza in qualità premium. Vi si aggiunge il design sportivo ed elegante sia degli esterni che degli interni, ambedue impressionanti sin dal primo impatto. Attirano ogni volta l'attenzione e assicurano agli occupanti un sentimento di benessere anche negli spostamenti prolungati. Ma i viaggi lunghi diventano ancora più piacevoli, se si considerano le funzionalità avanzate di assistenza e comfort nonché i sistemi sofisticati di informazione ed

entertainment. I livelli di allestimento di serie ed opzionali, quali il Head-up display, la nuovissima generazione della formula di comando BMW iDrive, i fari orientabili adattativi, la luce per svolte e il grande tetto panoramico assicurano alla BMW M5 Touring una posizione di spicco tra le concorrenti.

Il modello due volumi BMW M5 Touring è il più giovane della famiglia BMW M GmbH e in quanto tale sinonimo di dinamismo ed agilità è capace di affrontare con successo ogni incarico di trasporto. Oltre al capiente bagagliaio che, con passeggeri accomodati su tutti i posti, offre 500 litri, mentre con lo schienale posteriore abbattuto cresce addirittura a 1.650 litri, la 5porte propone una serie di altre qualità intelligenti che aumentano la sua funzionalità. Il lunotto ad esempio è apribile separatamente per appoggiare oggetti di dimensioni minori nel baule. La tendina copri-bagagli semiautomatica nasconde gli oggetti agli sguardi indiscreti. A richiesta è disponibile il comando automatico del portellone. La BMW M5 Touring, insomma, è una 5porte alto di gamma fruibile nella guida di tutti i giorni senza nessuna penalizzazione.

Estetica discreta, tecnologia avanzata – la filosofia della BMW M.

Potente, bella, accattivante: l'attuale BMW Serie 5 Touring è considerata un esempio particolarmente riuscito di design avanzato, grazie alla sua linea straordinariamente elegante. Nella vista frontale, i doppi proiettori e la mascherina la identificano come membro della famiglia BMW. La vista laterale è caratterizzata da una linea sportiva ed elegante con tetto leggermente arrotondato verso il retro e da una grafica delle finestre tipica delle coupé. La vista posteriore infine esprime ingombro incisivo ed è dominata dall'orizzontalità delle linee. Sulla strada questi stilemi attirano i consensi del pubblico e gli apprezzamenti degli esperti. Il rinomato Industrie Forum Design (iF) di Hannover ha riconosciuto alla BMW Serie 5 Touring l'iF Product Design Award.

Esternamente la nuova BMW M5 Touring è praticamente identica al modello base, un fatto che sottolinea il tipico understatement estetico dei modelli M. A maggior ragione i particolari espressivi sottolineano la provenienza sportiva di questa due volumi high performance che la fanno apparire grintosa, incisiva e dinamica.

Forma è funzione – un principio del BMW M design.

Un esempio di questa filosofia del design sono i retrovisori esterni disegnati, come vuole una buona tradizione M, per le due versioni della BMW M5, berlina e Touring. Il gioco di luci generato dalla loro forma incisiva li fa sembrare ancora più sportivi e dinamici. Come tutte le scelte stilistiche della BMW M, anche queste hanno, oltre alla funzione estetica, chiare funzioni tecniche, perché alle alte velocità riducono la portanza all'asse anteriore.

Forma è funzione. Il principio vale anche per lo spoiler anteriore con le abbondanti prese d'aria. Queste servono ad ossigenare il propulsore. Rispetto alla BMW 550i, il modello capofila della BMW Serie 5, per raffreddare il motore con dieci cilindri deve essere convogliato il volume doppio di aria. I flap integrati, ossia le piccole bavette sullo spoiler anteriore, non sono solo un richiamo estetico. Servono a ridurre la portanza, contribuendo a migliorare la stabilità dinamica alle alte velocità.

I fascioni sottoporta hanno uno sviluppo verticale maggiore e sono più larghi di quelli del modello base. Il marcato gioco di luci ed ombre serve ad accentuare la lunghezza della macchina, conferendole anche una maggiore dinamica. L'accento riguarda tuttavia anche l'estetica delle ruote da 19 pollici di serie. L'effetto pratico è che i fascioni ottimizzano la canalizzazione dell'aria sotto il pianale migliorando in questo modo anche l'aerodinamica della macchina. Guardando il sottoscocca si notano i rinforzi modificati studiati dai tecnici della BMW M. Hanno ridisegnato il fondo del bagagliaio per trovare lo spazio necessario per l'impianto di scarico bistadio.

Il fascione posteriore è diverso da quello del modello base, perché sotto il pianale è stato realizzato lo scivolo e lo spazio per i quattro terminali di scarico. Questo elemento è stato sottoposto agli stessi interventi di progettazione come il fascione posteriore della BMW M5 berlina, adattandolo ovviamente alla geometria della carrozzeria Touring.

La BMW M5 Touring, infine, si differenzia dai modelli a quattro, sei e otto cilindri della BMW Serie 5 per i colori esterni proposti in esclusiva per questo modello. In aggiunta ai colori metallizzati nero zaffiro, blu Monaco, grigio Space e il bianco alpino, disponibili anche per questa variante, per il modello M sono proposti i seguenti colori metallizzati esclusivi: bronzo Sepang, Silverstone, blu Interlagos e rosso Indianapolis. Il monogramma M5 è posizionato sulle branchie nei pannelli laterali, sul portellone e sui batticalcagni delle porte.

Il concetto base della carrozzeria invece è stato ripreso integralmente dal modello Touring della BMW Serie 5. Per questa ragione la BMW M5 Touring ha il modulo anteriore in alluminio fino al primo montante. Negli altri moduli della scocca il materiale prevalente è acciaio altoresistenziale. Si tratta di una combinazione che ottimizza sia l'equilibratura delle masse che la resistenza alla torsione e la sicurezza sotto stress. La protezione degli occupanti resta così al livello esemplare del modello di base.

Costruzione leggera intelligente per l'impressionante rapporto peso/potenza.

La costruzione leggera intelligente e le ottimizzazioni specifiche per la M portano ad un peso a vuoto a DIN della BMW M5 Touring pari a 1.880 chilogrammi. La distribuzione delle masse sugli assi è in sostanza equilibrata. Senza carico utile sull'asse posteriore grava circa 50,5 percento del peso. Questa distribuzione è positiva per l'elevata agilità e l'enorme trazione. Il rapporto peso/potenza della BMW M5 Touring è altrettanto impressionante. Il rapporto tra la massa che il motore deve accelerare e la sua potenza è di 3,7 chilogrammi per CV, un dato normalmente riservato alle sportive e non tanto ad una macchina 5porte.

100 percento sportiva, 100 percento Touring.

La nuova BMW M5 Touring non è tuttavia solo una sportiva, bensì anche un modello Touring di pieno diritto che abbina la generosa abitabilità all'eccellente comfort. Dopo aver reclinato lo schienale posteriore si apre uno spazio di 1.110 x 787 x 1.880 millimetri (larghezza x altezza x profondità). La capienza utile è pari a 1.650 litri, sufficienti per caricare due valigie grandi più due valigie medie più due borsoni oppure anche quattro sacche da golf di 46 pollici. Il peso utile può arrivare ad un massimo di 535 chilogrammi. Indipendentemente dallo stato di carico il sistema autolivellante con sospensioni pneumatiche all'asse posteriore garantisce che la Touring ha sempre lo stesso livello e che restano costanti le escursioni di molle ed ammortizzatori. L'equipaggiamento di serie comprende la tendina copri-bagagli, la rete divisoria, gli occhielli di ancoraggio per il bagaglio e la presa a spina di bordo.

Il comando automatico del portellone evita che il guidatore si debba sporcare le mani. Per aprire il portellone è sufficiente premere il tasto del telecomando. Allo stesso momento la tendina copri-bagagli si alza. Dopo aver caricato o scaricato i bagagli, il portellone può essere chiuso premendo il tasto del telecomando. Il sistema automatico Soft Close chiude silenziosamente il portellone e lo blocca. Una soluzione tipica dei modelli BMW Touring è la possibilità di aprire separatamente il lunotto. In questo caso la tendina copri-bagagli si alza pure automaticamente, semplificando l'accesso al baule per caricare o scaricare con estrema facilità oggetti di ingombro minore.

Il pavimento del vano bagagli a chiave può esser sollevato ed è sorretto in posizione di apertura da ammortizzatori pneumatici a pressione. Sotto il pavimento è integrato un vano porta-oggetti a configurazione variabile nonché la batteria. L'alimentazione della corrente di bordo della BMW M5 Touring è assicurata da un'innovativa batteria AGM (Absorptive Glass Matt). A differenza degli accumulatori tradizionali, nelle batterie del tipo AGM l'elettrolito è

trattenuto da un tessuto spugnoso. Si tratta di un accumulatore che non richiede nessuna manutenzione, ha cicli di carica/scarica tre volte superiori e di conseguenza una durata notevolmente più lunga.

Porta-oggetti per più comfort e comodità.

L'opzionale pacchetto porta-oggetti comprende il pavimento dal bagagliaio sdoppiabile e sollevabile, divisori reclinabili, cinture di fissaggio nei pannelli laterali e porta-tutto pratici, ad esempio per appendere la borsa della spesa. Lo schienale posteriore è sdoppiabile nel rapporto 60 : 40 e reclinabile con estrema facilità e può, a richiesta, essere dotato di sacco per sci. Disponibili pure a richiesta sono i mancorrenti sul tetto. Un altro optional è il gancio di traino per un carico trainabile massimo della BMW M5 Touring di 1.800 chilogrammi.

Sicurezza anti-crash del livello BMW Serie 5.

L'innovativo sistema di sicurezza ed informazione Advanced Safety Electronics (ASE) gestisce complessivamente sei airbag, i limitatori di carico per le cinture di sicurezza per tutti i sedili nonché i tendicinture per i sedili anteriori, i poggiatesta attivi anteriori che proteggono la colonna cervicale soprattutto in caso di urto posteriore. Il sistema ASE trasmette i dati attraverso fibre ottiche. La sua configurazione in rete con diversi satelliti decentrali permette al sistema di captare il crash con grande precisione ed attivare immediatamente i sistemi di ritenuta interessati. La configurazione è completa della chiamata di emergenza, automatica o manuale, attraverso la funzione BMW Assist.

Una soluzione efficace per ridurre i pericoli di un tamponamento è la luce di stop a due livelli d'intensità per la BMW M5 Touring. A seconda del grado di decelerazione cresce la superficie illuminata dei gruppi ottici posteriori. Per gli automobilisti che seguono la superficie maggiorata segnala visibilmente che la BMW che precede sta frenando con grande decisione.

Fari bi-xeno girevoli in curva.

Per la guida durante le ore notturne sono particolarmente indicati i fari girevoli proposti come optional. Il loro cono di luce anticipa la macchina seguendo la traiettoria della strada. Rispetto ai fari fissi, i riflettori bi-xeno, girevoli intorno all'asse verticale, migliorano l'illuminazione della carreggiata fino al 90 per cento. La rotazione dei riflettori è controllata dagli angoli di sterzata e imbardata nonché dalla velocità di marcia.

La funzionalità della luce in curva è integrata nel gruppo ottico e fa parte della dotazione di serie. Questa luce per le svolte si accende alle basse velocità di marcia. Al momento della svolta oppure in manovra, infatti, il cono di luce è deviato verso il lato interessato ed illumina la carreggiata nella direzione della svolta.

Ambiente interno sportivo e lussuoso.

L'abitacolo della BMW M5 Touring propone un ambiente sportivo e lussuoso realizzato con materiali esclusivi accostati con la massima armonia. In aggiunta è possibile scegliere personalizzazioni dal ricco elenco degli optional proposti per la BMW Serie 5 Touring nonché dal programma BMW Individual, che contiene vernici esterne esclusive e colori speciali per le finiture interne. In questo modo è possibile completare la ricca dotazione di serie di numerosi altri optional che fanno della BMW M5 Touring un modello personalizzato secondo le preferenze del cliente.

La BMW M5 Touring ha di serie gli interni rifiniti nell'esclusiva qualità pelle Merino, disponibile nei colori nero, Silverstone e bronzo chiaro Sepang. Questa pelle, che la mano e l'occhio accarezzano volentieri, rifinisce la consolle centrale, il soffietto del freno a mano, i pannelli porta e i poggia-braccia. A richiesta è disponibile l'allestimento integrale in pelle Merino, anche nei colori rosso Indianapolis e marrone Portland. Il cielo è rifinito in Alcantara color antracite. Un altro optional è la variante pelle climatizzata che comprende la ventilazione attiva dei sedili anteriori.

Sedili M personalizzabili trattengono bene.

I perfetti sedili M con regolazione passiva dell'apertura dello schienale lato guida e passeggero trattengono molto bene. Indipendentemente dalla statura, la grande variabilità permette di trovare facilmente l'assetto ottimale sia per chi privilegia la posizione sportiva che per coloro che preferiscono la comodità. Del livello di equipaggiamento fanno parte la funzione Memory e il riscaldamento del sedile. A richiesta è proposta anche la regolazione elettrica del supporto lombare.

Ai guidatori appassionati della guida sportiva impegnata è raccomandata la regolazione attiva dell'apertura dello schienale. È un elemento del sedile M multifunzione che varia la larghezza dello schienale e di conseguenza il supporto laterale a seconda della situazione dinamica. La larghezza varia ad esempio in funzione dell'accelerazione laterale e dell'angolo di sterzata. Con un comando oppure attraverso la registrazione MDrive il guidatore può scegliere tra i tre programmi Comfort, Normale, Sport.

Cinque posti e molto bagaglio.

La BMW M5 Touring è una vera 5posti che offre il massimo comfort e tante comodità anche ai passeggeri accomodati sul divano posteriore.

I due sedili esterni del divanetto possono essere equipaggiati di riscaldamento ed hanno di serie gli attacchi ISOFIX per i seggiolini. Quando il posto centrale rimane libero, è possibile abbassare il bracciolo centrale che contiene un cassetto e due porta-bibite. Lo schienale posteriore sdoppiabile nel rapporto 60 : 40 può essere reclinato completamente o parzialmente per ampliare il vano bagagli.

Tettuccio panoramico migliora la visibilità.

La visibilità ottimale è garantita per chi sceglie l'opzionale tetto panoramico. Si tratta di due pannelli di vetro parasole con una superficie trasparente complessiva di 0,68 metri quadrati. Ambedue i pannelli sono rialzabili nella parte posteriore per un'efficiente ventilazione dell'abitacolo. Il pannello anteriore può, in aggiunta, essere aperto completamente. La posizione del deflettore varia a seconda della velocità di marcia.

Cockpit sportivo orientato al guidatore.

Il tachimetro e il contagiri del cockpit della BMW M5 Touring hanno una cornice in stile cromo color perla lucida. I numeri bianchi si rilevano bene sul quadrante nero, mentre le lancette hanno un accattivante color rosso vivo M. L'illuminazione bianca permanente esprime il prestigio del cockpit. Una specificità M è il campo variabile di preallarme del contagiri: il settore giallo di preallarme e quello rosso di allarme limitano il numero di giri del motore in funzione della temperatura dell'olio. Quando la temperatura dell'olio aumenta, cresce anche il campo di giri valorizzabile per l'erogazione ottimale della potenza. Parallelamente cambia l'entità del settore nel contagiri.

Come su tutte le macchine sportive, tra il tachimetro e il contagiri sono posizionate le spie, il livello olio, l'odometro nonché il display SMG con la visualizzazione del rapporto e il Drivelogic. Un accento estetico interessante è dato dai comandi in stile cromo color perla lucida. Questo materiale particolarmente prestigioso è realizzato per i comandi a bilanciere, la mascherina del SMG, gli apri-porta, i comandi del condizionatore, i comandi delle bocchette di ventilazione nonché il pulsante Start-Stop. L'esclusivo iDrive Controller M è costruito in alluminio massiccio, il suo colore è sintonizzato con lo stile cromo color perla lucida.

La doppia palpebra per gli strumenti e il Control Display del sistema di comando BMW iDrive separa esteticamente la zona orientata al guidatore da quella di comfort. I comandi di tutte le funzioni essenziali alla guida hanno una disposizione ergonomicamente perfetta direttamente sul volante oppure nelle sue immediate vicinanze. I comandi delle funzioni importanti anche per il passeggero sono invece raggruppati nella consolle centrale. In quella posizione si trova anche l'iDrive Controller, utile per gestire, attraverso moti standardizzati a spinta, rotazione e pressione, l'attivazione delle registrazioni e il comando dei sistemi Clima, Comunicazione, Entertainment e Navigazione. La guida nel menu è arricchita del MDrive Management.

Il comando intuitivo diventa ancora più semplice, grazie agli otto tasti liberamente assegnabili a funzioni privilegiate. Con un unico comando, infatti, è così possibile attivare ad esempio numeri di telefono spesso chiamati, richiamare una destinazione periodicamente cercata oppure accendere l'emittente radio preferita. La superficie del Control Display centrale visualizza il menu, la sua tecnologia transriflessiva è capace di riflettere la luce ambientale incidente. Quando scarseggia la luce, la fonte di illuminazione posteriore del monitor assicura una buona leggibilità. La BMW M5 Touring è di serie equipaggiata del Control Display di 6,5 pollici. Se il cliente opta per il sistema di navigazione Professional avrà il monitor a colori con una diagonale di 8,8 pollici.

Head-up display con informazioni M specifiche.

L'opzionale Head-up display (HUD) proietta le principali informazioni sulla guida nel campo visivo diretto del guidatore, tra queste ad esempio la velocità e le indicazioni del sistema di navigazione. Il guidatore legge queste informazioni senza dover distrarsi. Un comando gli permette di scegliere tra la visualizzazione standard e le informazioni M specifiche visualizzate sul parabrezza. Il display M specifico esalta il settore di preallarme del contagiri e segnala attraverso la funzione shift light il momento ottimale di cambiata. Il display inoltre visualizza il rapporto inserito e la velocità di marcia.

MDrive e volante M – impugnare le cose importanti.

Il volante M con corona in pelle è l'interfaccia perfetta tra il guidatore sportivo e la sua macchina high performance. La corona configurata secondo criteri ergonomici facilita la precisione di guida. Impugnando il volante il guidatore tira i comandi SMG: a sinistra per scalare a destra per salire. I tasti multifunzione del volante ottimizzano i comandi di numerose funzioni. Tra queste la funzione MDrive, che consente di trasformare la confortevole Touring in una sportiva rigida e viceversa. Con la funzione MDrive il guidatore attiva i sistemi essenziali per le qualità stradali precedentemente configurati con l'iDrive. Queste configurazioni possono essere archiviate nella Key Memory e interessano il

tasto Power per influenzare la mappatura di erogazione della potenza, il SMG Drivelogic con sei programmi di cambiata manuali e cinque programmi automatizzati, la regolazione Dynamic Stability Control (DSC) nonché il controllo elettronico degli ammortizzatori (EDC) e il Head-up display.

Condizionatore – mente fredda nei viaggi caldi.

L'impianto automatico di condizionamento con ricircolo dell'aria (AUC) è il nuovo sistema di riferimento in quanto ad efficienza, personalizzazione e regolazione dell'umidità dell'aria. La temperatura, il volume d'aria e la sua distribuzione possono essere regolati in due zone distinte. La stratificazione termica, la temperatura e il volume d'aria uscente dalla bocchetta centrale sono variabili a piacere con l'iDrive Controller. Ma anche i passeggeri sul divano posteriore possono dosare a piacere il calore e l'aria fresca in uscita dai portelli di distribuzione.

Il sistema di condizionamento comprende inoltre un sensore solare che capta la radiazione solare sui quattro lati della macchina e regola l'afflusso di aria fresca. Un sensore monitora la temperatura dei vetri e dell'aria per evitare che i vetri si appannino. La sua operatività graduale non influenza le prime fasi del clima nell'abitacolo. Provvede ad esempio a passare dal ricircolo aria all'aria esterna, aumentando poi il volume convogliato di aria per raffreddarla in una prima fase e poi disappannare i vetri.

La funzione di gestione del calore residuo provvede a pompare acqua attraverso lo scambiatore di calore per far affluire aria calda all'abitacolo anche dopo lo spegnimento del motore. La ventilazione a macchina ferma aggiunge aria fresca attraverso il condizionatore automatico. Un filtro a carbone attivo cattura gran parte delle polveri e degli inquinanti. Non appena i sensori dei gas captano una forte concentrazione di sostanze inquinanti nell'aria, l'impianto scatta alla funzione AUC.

Infotainment at its best.

I clienti BMW M non sono solo molto esigenti in materia di performance e qualità stradali, ma privilegiano il meglio anche nella tecnologia di informazione e comunicazione. Per questa ragione si attendono la stessa qualità di infotainment come a casa o in ufficio.

Oltre al portale internet mobile BMW Online e al servizio telematico BMW Assist, per la nuova BMW M5 Touring sono disponibili anche i BMW TeleServices. Per poter fruirne la macchina deve essere equipaggiata di telefono e sistema di navigazione. Attivando il BMW Teleservice Call, a richiesta la macchina trasmette automaticamente al BMW Service Partner tutte le informazioni essenziali per l'appuntamento in officina. In seguito il cliente riceve la telefonata per stabilire l'appuntamento e gli interventi previsti.

Queste sono in sostanza le premesse per la telediagnosi BMW. Si tratta di un servizio che in un futuro ravvicinato permetterà di scattare, a richiesta del cliente, una «radiografia» della sua macchina. La lettura delle centraline elettroniche effettuata già in previsione di una presenza in officina permetterà, infatti, al BMW Service Partner di fare una diagnosi generale in vista dell'arrivo della macchina. Già prima di recarsi in officina il cliente riceve a questo modo una proposta di assistenza personalizzata. In molti casi le disfunzioni minori dell'elettronica potranno in futuro essere eliminate «over the air». In questo modo sarà possibile fare ad esempio il reset di una centralina elettronica senza che il cliente si rechi in officina.

Sistema di navigazione Professional con comandi vocali.

Sulla BMW M5 Touring il sistema di navigazione Professional può essere potenziato a richiesta della funzione dei comandi vocali. Per memorizzare una destinazione, infatti, è possibile pronunciare il nome di una delle circa 80.000 città in Germania.

Sistema audio BMW Individual high end: il meglio per l'ascolto.

Con il nuovo sistema audio BMW Individual high end, la BMW M definisce il nuovo parametro di riferimento in quanto a riproduzione acustica.

Gli occupanti godono su tutti i posti, la singolare esperienza sonora proposta per la BMW M5 Touring. L'amplificatore digitale a 9 canali con Digital Signal Processing (DSP) genera la potenza massima in uscita di 825 Watt.

Il cuore del sistema progettato dalla BMW M è il calcolatore di segnali DIRAC (Dual Input Room Acoustics Calculator). In campo automobilistico BMW è l'unica Marca che usa il DIRAC. Senza modificare l'altezza, questa tecnologia definita time stretching minimizza i riflessi acustici ritardati nell'abitacolo che si sovrappongono all'acustica originale. La macchina viene acusticamente parametrata per calcolare le correzioni necessarie. Per gli occupanti, l'effetto si fa sentire attraverso una riproduzione perfetta degli impulsi. L'avanzatissima tecnologia è completata dalla regolazione del volume (GAL) e dall'equalizing (GAE), ambedue progressivi in rapporto alla velocità.

Le funzioni descritte compensano dinamicamente la rumorosità di marcia attraverso un intervento costante sulle frequenze interessate. Anche il livello sonoro nei moduli anteriore e posteriore è compensato automaticamente.

I 16 altoparlanti high end sono stati ottimizzati in maniera mirata per la BMW M5 Touring. Hanno comandi elettromagnetici al neodimio altamente coercitivi e membrane Hexacone (con struttura a nido d'ape) che sono leggere ed estremamente rigide. La pressione acustica massima è di 112 dbA, la frequenza spazia da 18 Hz a 24 kHz. Nella combinazione tra tonalità acute e medie la tecnologia a membrana assicura una riproduzione acuta e media di straordinaria qualità.

I woofer non sono disposti nel modulo posteriore della macchina, come vorrebbe la tradizione, bensì nel pavimento. Questa formula BMW del grave centrale distribuisce il suono a frequenza bassa uniformemente nell'abitacolo. La formula è superiore a tutte le altre posizioni. Gli occupanti però non riescono a localizzare la fonte di produzione dei gravi, per cui aumenta ancora il godimento sonoro. La sistemazione degli altoparlanti procura complessivamente agli occupanti l'impressione di stare in una sala concerti. A richiesta è possibile realizzare l'effetto surround con un semplice comando.

Il comando del sistema audio BMW Individual high end avviene con l'iDrive Controller e il menu sul Control Display.

Il cuore di ogni BMW M batte sotto il cofano.

La BMW Serie 5 Touring si fa notare per il riuscito equilibrio tra dinamica, abitabilità, funzionalità e comfort. Pur essendo estremamente pratico, anche questo modello della BMW M GmbH vanta un particolare carattere sportivo. Il cuore dell'atleta è il singolare motore V10 che funziona a regimi elevati e la cui costruzione è derivata dalla Formula 1.

La storia dei successi continua: engine of the year 2005 e 2006.

Il motore a dieci cilindri che da prova di eccellenza anche sotto il cofano della BMW M5 berlina, entusiasma tanto i guidatori quanto i professionisti. Da quando è iniziata la produzione in serie nel 2005, il gruppo V10 ha già ottenuto sette riconoscimenti da parte del rinomato «Engine of the Year Award». Il più potente tra i propulsori nel programma della BMW M GmbH è stato premiato anche «Best Performance Engine 2006», assegnandosi anche il primo premio nel gruppo delle over-quattro litri di cilindrata.

Da una cilindrata di 4.999 centimetri cubi il motore ricava 373 kW/507 CV e una coppia massima di 520 newtonmetri. A prescindere dalle sue prestazioni è affascinante il modo in cui questo gruppo eroga la potenza. Il dieci cilindri gira a 8250 giri/min, un mondo altrimenti riservato alle macchine da corsa. Lo stesso dicasi per la potenza specifica di oltre 100 CV al litro di cilindrata. La distribuzione a fasatura variabile doppio-VANOS, che assicura il ricambio ottimale del gas in ogni situazione nonché la gestione elettronica di ogni singola valvola sono altre specificità agonistiche di questo capolavoro in campo costruzione motori.

Alcuni concetti fondamentali della fisica spiegano la superiorità del sistema di funzionamento M ai regimi elevati: la dinamica di marcia dipende dalla potenza, ma anche dal peso macchina e dalla spinta disponibile alle ruote motrici. Questa forza dipende dalla coppia motrice e dal rapporto finale di trasmissione. La formula del funzionamento a regimi elevati ammette un rapporto del cambio e al ponte ottimizzati per ricavare la migliore dinamica, assicurando a questo modo uno scatto particolarmente impressionante.

Il funzionamento M a regimi elevati influenza positivamente anche il peso del corpo macchina. Rispetto a motori con analoga potenza ma con filosofia diversa, il propulsore M può essere abbinato a un rapporto finale più corto e una catena cinematica più leggera. Vi si aggiunge la costruzione molto compatta e, di conseguenza, leggera del motore V10. Il motore, infatti, pesa solo 240 chilogrammi. Si tratta complessivamente di accelerare masse minori a tutto vantaggio delle sue qualità stradali. Per il guidatore ciò si esprime in accelerate particolarmente affascinanti e in uno spiegamento impressionante della potenza a tutti i regimi e a tutte le velocità.

Combinazione ideale tra motore a regimi elevati e cambio SMG.

Un altro elemento importante per la generazione della dinamica eccellente è dovuto a cambiate veloci e precise in ogni situazione. Nella BMW M5 Touring ciò è garantito dal cambio meccanico M automatizzato (SMG) con sette velocità e Drivelogic. Il gruppo realizza tempi brevi come nell'agonismo per sorpassi estremamente veloci, ma consente anche di viaggiare in totale comfort nella modalità automatica estremamente precisa. Il cambio SMG è gestito con la leva selettoria oppure con i paddle dietro il volante. Sia nella modalità manuale che in quella automatica il flusso di coppia è interrotto solo brevissimamente durante la cambiata.

Il Drivelogic permette al guidatore di scegliere tra undici programmi differenti. Ciò permette di adattare la caratteristica di cambiata del SMG allo stile di guida. Nella modalità D il guidatore dispone di cinque programmi automatizzati. Nella modalità S manuale egli può scegliere tra altri sei programmi di marcia. Mentre in cinque programmi effettua le cambiate manualmente, nel sesto programma il cambio sale automaticamente, se è stata attivata la funzione Launch Control, e cioè cambia sempre al momento ideale con un pattinamento controllato. Il Launch Control, insomma, permette di realizzare la massima accelerazione da macchina ferma.

I rendimenti sono una dimostrazione convincente dell'interazione perfetta tra motore V10 e cambio SMG. Da 0 a 100 km/h la BMW M5 Touring accelera in soli 4,8 secondi, dopo 22,9 secondi ha tagliato i 1.000 metri, partendo da ferma. A 250 km orari è bloccata elettronicamente l'irrefrenabile volontà di scatto. Rapportando la performance ai consumi, la BMW M5 Touring fa senz'altro bella figura. Nel ciclo UE il consumo medio è di 15,0 litri per 100 chilometri. Nel ciclo extraurbano è possibile consumare con questo modello Touring high performance addirittura solo 10,6 litri.

La prima 5porte per il circuito.

Tutte le automobili della BMW M GmbH dimostrano le loro eccellenti qualità stradali sulla Nordschleife del Nürburgring. Durante le prove su quel terreno sono state accumulate le esperienze che hanno portato alla messa a punto orientata alla massima dinamicità della macchina. Per gli ingegneri della BMW M GmbH la BMW M5 Touring è stata una nuova sfida. Un modello Touring, infatti, ha premesse diverse da quelle di una berlina oppure una coupé sportiva. Il peso a vuoto e soprattutto il peso complessivo sono superiori di quelli della berlina. Anche il baricentro è più alto e più arretrato. Nelle prove sul circuito tuttavia non si notano differenze fondamentali. La BMW M5 Touring realizza tempi sul giro al livello di quelli della BMW M5 berlina. Poche altre due volumi di serie riescono a pareggiare sulla Nordschleife la velocità della nuova BMW M5 Touring.

I tempi sul giro raggiunti sul Nürburgring confermano l'eccellente know-how che gli specialisti dell'assetto della BMW M GmbH hanno saputo applicare anche questa volta alla BMW M5 Touring. Modifiche mirate e messe a punto di tutti i particolari hanno permesso di adattare l'assetto della BMW Serie 5 Touring alla potenza sensibilmente superiore del propulsore M.

Su quasi tutti i modelli della BMW Serie 5 Touring l'asse anteriore McPherson a doppio snodo è costruito quasi interamente in alluminio. Il telaio ausiliare anteriore con profilo a U riceve la scatola dello sterzo, la barra stabilizzatrice, i bracci trasversali e i puntoni. Per la BMW M5 Touring è stata costruita una struttura in alluminio capace di dare al telaio la massima rigidità trasversale e, di conseguenza, una risposta particolarmente precisa. La struttura è dotata di due bocchette NACA a forma piatta, originariamente sviluppati per la tecnologia aeronautica, e così denominati dall'abbreviazione del National Advisory Committee for Aeronautics (NACA), ente precursore della NASA. Questi ugelli mandano aria di raffreddamento tra l'altro al cambio senza tuttavia penalizzare l'aerodinamica del sottoscocca. Rispetto alla BMW Serie 5, la BMW M5 Touring ha barre stabilizzatrici di diametro ridotto da 29 a 28 millimetri; inoltre sono state adattate la campanatura, l'incidenza e la convergenza. Anche il supporto oscillante è stato ottimizzato per contrariare qualsiasi tendenza al sottosterzo.

Servotronic modificato migliora la precisione di sterzata.

Lo sterzo della BMW Serie 5 Touring ha le premesse ideali per ottenere la massima precisione ai limiti della dinamica di marcia. I tecnici della BMW M GmbH hanno approfittato di questa scatola sterzo come base adattandola alle specifiche richieste della più sportiva due volumi di serie del mondo. A tale scopo hanno scelto un assetto nuovo della Servotronic dello sterzo a cremagliera.

Attraverso due curve caratteristiche la Servotronic gestisce il servosterzo, tenendo in debito conto la velocità di marcia e il regime del motore. A questo modo è possibile da un canto realizzare un buon effetto di servoassistenza nelle manovre, mentre dall'altro è mantenuta perfettamente costante la traiettoria alle alte velocità. L'effetto è potenziato dalla demoltiplicazione variabile della scatola sterzo. Le curve caratteristiche sono utili anche al guidatore che ha una sensibilità sempre costante al volante. Dato che le curve dialogano con la modalità EDC, è sempre rispettata la caratteristica prescelta, sia essa piuttosto sportiva o confortevole.

Tarature di precisione sono state realizzate anche all'asse posteriore per giungere a una configurazione M specifica. L'asse posteriore multilink della BMW Serie 5 Touring è costruito quasi interamente in alluminio. I giunti ruota sono rigidi per assicurare una guida e centratura ancora più precisa. Rispetto alla versione base, per la BMW M5 Touring la molla supplementare all'asse posteriore è stata allungata per ridurre l'eventuale rollio. Le sospensioni pneumatiche autolivellanti sono più progressive per contenere il beccheggio in ogni stato di carico. Molloni e ammortizzatori anteriori e posteriori hanno fase di compressione più potenziata rispetto a quella di estensione per ridurre il rollio e beccheggio ed aumentare l'agilità.

Bloccaggio M del differenziale – ideale per sport e sicurezza.

Il differenziale della BMW M5 Touring è dotato del bloccaggio M variabile. Se necessario il sistema crea una coppia autobloccante fino al 100 per cento aumentando in questo modo la stabilità di marcia e la trazione, soprattutto in caso di accelerata in curva. I pregi di questa soluzione si fanno sentire soprattutto sui percorsi sinuosi in montagna, quando la ruota interna tende a pattinare. Nel caso del tradizionale autobloccante basato sulla coppia, il tentativo di evitare lo slittamento della ruota potrebbe penalizzare la coppia. Il bloccaggio M variabile sensibile ai giri invece interviene sul bloccaggio a seconda della situazione. Resta così assicurata in ogni momento la vera e propria propulsione. In caso di guida sportiva e su fondi ad alta aderenza il bloccaggio M del differenziale potenzia in aggiunta le qualità positive della trazione posteriore.

Nei differenziali autobloccanti tradizionali a sensibilità di coppia, il momento torcente trasmesso dipende dalla forza che la ruota con la più scarsa aderenza riesce a scaricare. La trazione è così notevolmente compromessa soprattutto su neve, fondi dissestati o ghiaccio. Il bloccaggio M variabile a sensibilità dei giri regala per contro alla macchina quel vantaggio di trazione, perfino su fondi ad aderenza differenziata, che ai limiti provvede a scaricare la coppia attraverso la ruota che ha la migliore aderenza. La BMW M5 Touring ha di conseguenza straordinarie qualità invernali.

DSC interviene ai limiti della fisica.

Il telaio assicura dinamica e sicurezza nella guida di tutti i giorni ed anche molto oltre. Nelle situazioni eccezionali ai limiti della fisica, il sistema è potenziato ed ottimizzato dalla nuovissima generazione del BMW Dynamic Stability Control (DSC). Il DSC effettua in permanenza il monitoraggio dello stato di guida. Se necessario, il sistema interviene in modo mirato nella gestione del motore riducendo, se del caso, la coppia oppure frenando la ruota interessata. Il DSC aumenta la sicurezza di marcia in caso di manovre repentine oppure quando dovesse nascere un'instabilità in curva.

M Dynamic Mode – il totale divertimento sportivo.

Al volante della BMW M5 Touring il guidatore può prescegliere i programmi dinamici con il cosiddetto MDrive. La prima fase corrisponde grossomodo al DSC della BMW Serie 5 Touring. La seconda fase, M Dynamic Mode (MDM), è riservata esclusivamente alle macchine BMW M e si orienta alle richieste dei guidatori sportivi.

MDM permette al guidatore di sfruttare appieno il potenziale massimo di accelerazione longitudinale e trasversale della sua macchina. Il DSC interviene soltanto ai limiti assoluti, ammettendo un angolo di deriva controllabile con il controsterzo misurato. Per attivare la funzionalità MDM è sufficiente premere il tasto MDrive nel volante. Il relativo simbolo nella plancia segnala che la funzione è stata attivata. Il DSC può inoltre anche essere disattivato completamente.

Gli impieghi potenzialmente universali della BMW M5 Touring suggeriscono di non proporre la coppia massima del motore in ogni situazione. Per questa ragione, quando si accende il motore è attivato automaticamente il programma di potenza confortevole P400. La potenza motrice massima disponibile in questa modalità è di 400 CV. Premendo il tasto MDrive nel volante oppure il tasto Power affiancato alla leva selettoria si attiva la potenza totale di 507 CV. In questo caso cambia anche la cinematica dell'acceleratore, attivando una caratteristica particolarmente spontanea che, nel programma P500 invita ad una guida dinamica, mentre nel programma P500 Sport invita addirittura a un divertimento sportivo estremo.

Questione di carattere: EDC con assetto da rigido a confortevole.

L'Electronic Damper Control (EDC) è una regolazione elettronica progressiva permanente della forza smorzante. Nelle curve, in frenata e accelerazione il sistema aumenta il livello di smorzamento, migliorando l'effetto antirollio e antibeccheggio. Il guidatore può scegliere tra tre mappature di taratura dell'EDC che egli attiva con il tasto MDrive: da sportivo rigido a dinamico fino a confortevole. Inoltre, l'EDC assicura per tutta la durata di vita della macchina ottime qualità vibrazionali costanti.

Sospensioni pneumatiche autolivellanti.

La funzione dell'EDC è assistita da un sistema automatico autolivellante con sospensioni pneumatiche all'asse posteriore. Appositi sensori misurano in permanenza il livello della macchina. Se il bagagliaio viene caricato, un compressore aumenta la pressione negli ammortizzatori. In questo modo rimangono costanti la luce da terra e le escursioni, mentre le vibrazioni sono adattate al peso della macchina.

Freni high performance con pinze in alluminio.

L'impianto frenante high performance assicura all'occorrenza la frenata della nuova BMW M5 Touring, che da una velocità di 100 km/h si ferma dopo soli 36 metri, mentre da 200 km/h si ferma dopo 143 metri. I dischi in materiale composito hanno dimensioni di 374 x 36 millimetri davanti e 370 x 24 millimetri dietro. Le pinze a pistoncino doppio in alluminio, ottimizzati in termini di peso e di rigidità, riducono le masse non sospese con effetto positivo per l'agilità la sicurezza e il comfort.

I sensori captano in continuità l'usura delle pastiglie. Con questi dati la centralina DSC calcola l'autonomia fino alla sostituzione dei ferodi. Il calcolo considera naturalmente anche lo stile di guida. Sono informazioni utili per il Condition Based Service (CBS), che propone al guidatore i tempi di manutenzione secondo il consumo effettivo.

Cerchi in alluminio da 19 pollici e sistema antipanne.

I cerchi in lega di 19 pollici hanno dimensioni impressionanti e sottolineano il carattere sportivo ed accattivante della BMW M5 Touring. Il design a raggi è riservato in esclusiva ai modelli BMW M. Anche le gomme sono state progettate ad hoc e testate in cicli prova impegnativi per i modelli BMW M. Infatti, la loro miscela e le dimensioni sono tali da trasmettere elevate forze longitudinali e trasversali sia su fondi asciutti che bagnati, assicurando sempre un elevato comfort di rotolamento. Il feedback al volante permette al guidatore una gestione ottimale anche ai limiti della fisica.

La BMW M5 Touring è dotata di serie dell'indicatore abbassamento pressione dei pneumatici (RPA) nonché del M Mobility System (MMS). In caso di improvvisa o strisciante caduta della pressione il sistema RPA avverte il guidatore con un segnale ottico e acustico. Grazie alla speciale geometria Hump dei cerchioni, anche un pneumatico senza pressione non esce dal cerchio, per cui il guidatore riesce a fermare la macchina anche in questa situazione precaria.

Il M Mobility System è sistemato poco ingombrante in un vano sotto il pavimento del baule. Il sistema può ermetizzare fuori di sei millimetri nel copertone. Ciò permette di risolvere praticamente tutte le panne senza dover subito cambiare ruota. La conseguente rinuncia alla ruota di scorta o al ruotino alleggerisce la BMW M5 Touring di oltre 20 chilogrammi.

BMW M5 Touring: esclusività per tutti i giorni.

Come tutti i prodotti della BMW M GmbH anche la nuova BMW M5 Touring è una proposta esclusiva per automobilisti molto esigenti. La filosofia della M GmbH di costruire automobili high performance fruibili nella guida di tutti i giorni si esprime in una forma particolarmente convincente nella BMW M5 Touring. Il divertimento senza compromessi proposto anche da questo modello è basato sulla tecnologia propulsiva derivata con assoluta coerenza dall'agonismo. L'inconfondibile estetica esterna ed interna è completata dall'understatement tipico di tutte le automobili M.

È un tratto caratteriale che, come la gestibilità di tutti i giorni, si esprime in maniera particolarmente intensa con la BMW M5 Touring. Il fascino della due volumi più dinamica del mondo è dovuto all'accostamento della straordinaria potenza del motore V10 e dell'impressionante funzionalità del modello Touring della BMW Serie 5.

A chi la guida la BMW M5 Touring propone la chance di godere le qualità inconfondibili di un modello BMW M non solo ogni giorno, ma anche in un modo particolarmente variegato. Sotto questo profilo qualificante, il modello distacca tutte le altre due volumi potenti. La sua sportività senza compromessi espressa con particolare vigore nell'impegno su circuito, non è pareggiata da nessun'altra macchina del segmento. Anche in passato è stata realizzata una sola volta la singolare combinazione tra automobile high performance e macchina in livrea Touring. Sono passati 15 anni da quando la BMW M GmbH presentò la seconda generazione della BMW M5 anche come modello Touring, proponendo un'automobile oramai diventata culto. Oggi questo modello trova un degno successore.

La scelta in favore della BMW M5 Touring è espressione della volontà di realizzare una performance superiore da abbinare al totale understatement e all'assoluta versatilità. Il godimento assoluto è uno stimolo centrale, ma non l'unico. Quando sceglie un'automobile il guidatore della BMW M5 Touring esige di più, appunto qualità universali. Le sue richieste rispecchiano la situazione familiare, professionale e le attività che svolge nel tempo libero. La BMW M5 Touring è una macchina che non solo soddisfa tutte queste ampie ed articolate richieste, ma le esprime anche attraverso il suo particolare carattere.

Per trasportare oggetti a scopo privato o professionale, oppure per caricare il bagaglio della famiglia per la vacanza: la BMW M5 Touring è la macchina che affronta ogni sfida, ogni giorno, senza negare il suo carattere.

Indipendentemente se sta andando in ufficio, alla spiaggia oppure a casa, il guidatore si sente sempre e dovunque al volante di un'affascinante macchina sportiva.

Dati tecnici. BMW M5 Touring.

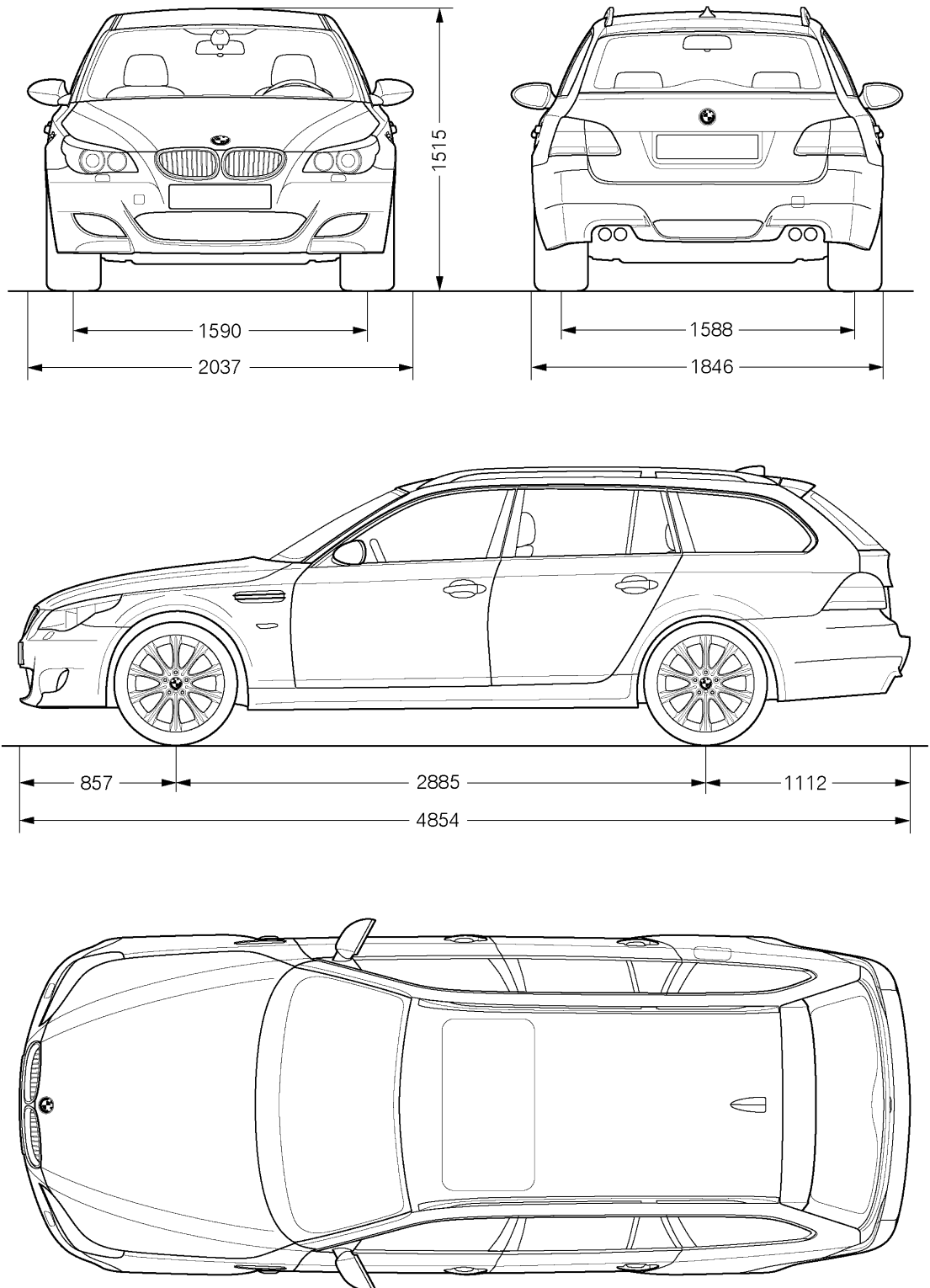
Carrozzeria		M5 Touring
N. porte/posti		5/5
Lungh./largh./altezza (a vuoto)	mm	4.855/1.846/1.512
Passo	mm	2.880
Carreggiata ant./post.	mm	1.590/1.588
Diametro di volta	m	12,4
Capacità serbatoio	ca. l	70
Raffreddamento + riscaldamento	l	15
Olio motore	l	13
Olio cambio	l	2,6
Olio differenziale	l	1,2
Peso a vuoto UE ¹	kg	1.955
Carico utile a DIN	kg	535
Peso compl. legale a DIN	kg	2.415
Carico assale ant./post.	kg	1.090/1.360
Carico rimorchiabile ²		
frenato (12%)/non frenato	kg	1.800/750
Carico sul tetto/al gancio	kg	100/90
Capienza bagagliaio DIN70020	l	500-1.650
Resistenza aerodinamica	c _x x A	0,723
Motore		
Tipo/n.cilindri/valvole		V90/10/4
Gestione motore		MS S85
Cilindrata effettiva	cm ³	4.999
Alesaggio/corsa	mm	92,0/75,2
Compressione	: 1	12
Carburante	NORM	95-98
Potenza	kW/CV	373/507
a giri	min ⁻¹	7.750
a coppia	Nm	520
a giri	min ⁻¹	6.100
Elettrica		
Batteria/luogo	Ah/-	90/ bagagliaio
Alternatore	A/W	170/2.380
Sospensioni		
anteriori	tipo McPherson a doppio snodo e tirante; porta-ruota e telaio asse anteriore compensazione trasversale; antibeccheggio, montante adattato con EDC-K	
posteriori	asse integrale in alluminio con bracci longitudinali e doppi bracci trasversali, riduzione beccheggio in partenza e frenata, molla pneumatica con pistone speciale e EDC-K	
Freni anteriori	pinza a doppio pistoncino con dischi in composito	
Diametro	mm	374 x 36, ventilati e forati
Freni posteriori	pinza a pistoncino con dischi in composito	
Diametro	mm	370 x 24, ventilati e forati
Sistemi di stabilità dell'assetto	ABS, CBC, DSC; bloccaggio variabile M del differenziale	
Sterzo	a cremagliera servoassistito idraulicamente, Servotronic	
Demoltiplicazione totale	: 1	12,4
Cambio	SMG III	
Rapporti I	: 1	3,985
II	: 1	2,652
III	: 1	1,806
IV	: 1	1,392
V	: 1	1,159
VI	: 1	1
VII	: 1	0,833
R	: 1	3,985
Rapporto al ponte	: 1	3,620
Pneumatici ant./post.	255/40 ZR19/275/35 ZR19	
Cerchi ant./post.	8,5J x 19 EH 2 IS 12 lega fusa/9,0J x 19 EH 2 IS 17 lega fusa	
Prestazioni		
Rapporto peso/potenza a DIN	kg/kW	5
Potenza specifica	kW/l	74,6
Accelerazione 0-100 km/h	s	4,8
0-1000 m	s	22,9
in IV 80-120 km/h	s	-
Velocità massima	km/h	250 ³
Consumi ciclo UE		
Urbano	l/100 km	22,4
Extraurbano	l/100 km	10,6
Complessivo	l/100 km	15
CO ₂	g/km	361
Varie		
Disinquinamen		EU4
Classe		-

¹Peso della macchina in ordine di marcia (DIN) più 75 kg per guidatore e bagagli.

²Aumenti possibili in determinate condizioni.

³Bloccata elettronicamente.

Dimensioni esterne e interne.



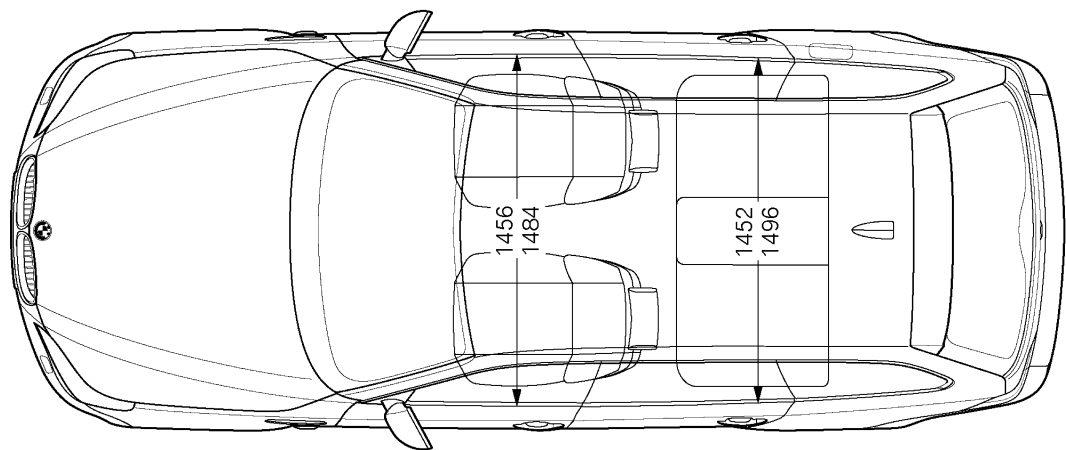
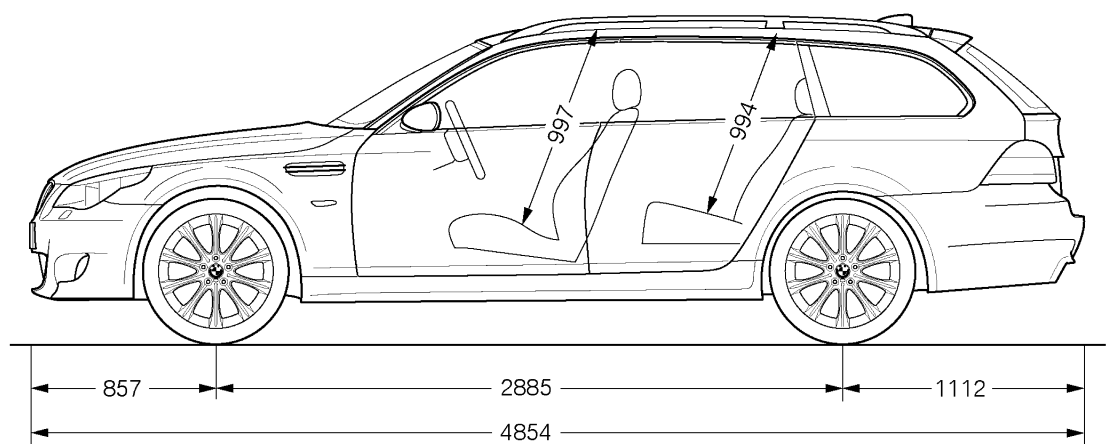
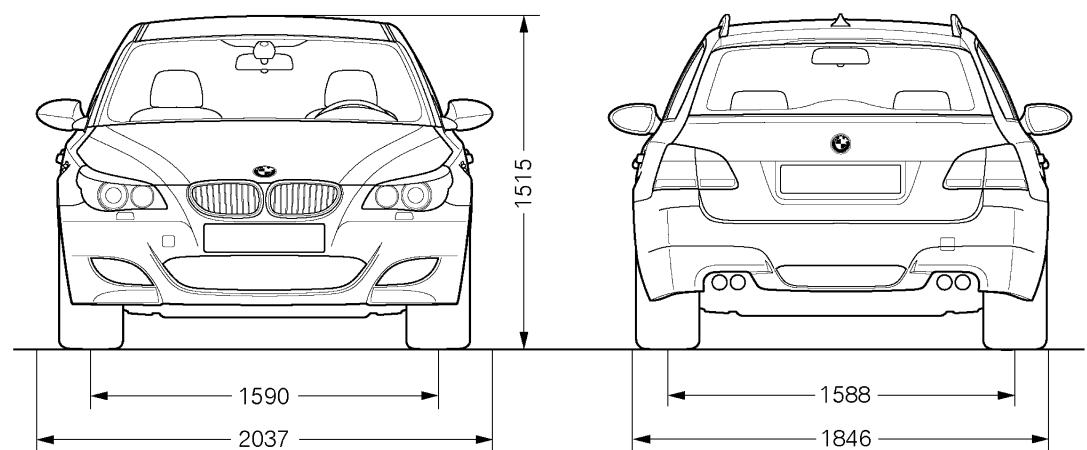


Diagramma di potenza e coppia.

