

Comunicado de prensa
Abril de 2010

Cinco veces 5.

Historia del BMW Serie 5

Las ventas de los BMW Serie 5 ya suman más de 5,5 millones de unidades en cinco generaciones de modelos; y ahora se está iniciando un nuevo capítulo en la historia de éxito del BMW Serie 5 Berlina.

La sexta generación naturalmente sigue la gran herencia de su predecesor, aunque sus raíces llegan hasta mucho antes. Ya en los años 60, BMW desarrolló un robusto perfil como un fabricante de berlinas de cuatro puertas del segmento medio, deportivas pero elegantes, potentes y técnicamente innovadoras. Con una carrocería de tres volúmenes y cuatro puertas, motores colocados longitudinalmente en la parte delantera, tracción trasera y una elaborada suspensión, BMW estableció un principio clásico en aquella época que sigue teniendo un gran atractivo y cuenta con un gran respaldo hasta hoy en día.

Fue entonces cuando el BMW 1500, el BMW 1800 y el BMW 2000 se presentaron en el mercado como la “Nueva Gama”, convirtiéndose en la serie de modelos con más éxito que BMW había producido hasta la fecha. Las aptitudes demostradas con estos modelos por BMW en el desarrollo y producción de berlinas proporcionaron a la compañía una reputación mundial como fabricante de automóviles modernos y muy deseados, con unas características muy singulares.

Con el cambio de la “Nueva Gama” a la Serie 5 en 1972, BMW introdujo no sólo una nueva nomenclatura, sino también una nueva era en diseño.

De hecho, el número “5” inmediatamente se convirtió en sinónimo de un inconfundible placer de conducción en este segmento del mercado. Y desde entonces, los BMW Serie 5 han sido sinónimo de berlinas que, a través de su diseño, ofrecen un armonioso equilibrio de capacidad deportiva y elegancia, reflejando fielmente una combinación única de características dinámicas y confort conseguidas gracias a la superior tecnología de sus propulsores y chasis. Los BMW Serie 5 ofrecen de forma concentrada una demostración de las aptitudes de desarrollo de este fabricante de automóviles líder muniqués.

1972: los BMW Serie 5 debutan

El BMW 520 y el BMW 520i, con propulsores de cuatro cilindros que rendían 115 y 130 CV respectivamente, se presentaron en el Salón del Automóvil de Francfort de 1972 como los sucesores de la Nueva Gama. Esta designación de los modelos introdujo un nuevo concepto para determinar la nomenclatura de los automóviles BMW que llega hasta nuestros días: el “5” al principio especifica la serie y los dos números siguientes indican la cilindrada del modelo en cuestión. Al mismo tiempo, esas designaciones para los modelos trajeron recuerdos de legendarios modelos BMW de los años 50, como el BMW 501 “Ángel Barroco” y el deportivo BMW 507, todo un icono.

En su diseño, el primer BMW Serie 5 destacó desde el principio gracias a sus líneas tendidas y suaves, sus grandes ventanillas y su baja línea de la cintura. Como elementos típicos de la marca, los faros dobles y la curva Hofmeister en el montante C fueron reinterpretados con nuevo estilo y tecnología, con lo que el diseñador francés Paul Bracq sentó las bases del lenguaje del diseño de BMW, tan característico en los años 70. Para calcular de forma precisa las zonas de deformación del automóvil y proporcionar mayor seguridad a los pasajeros, los ingenieros de BMW utilizaron con gran profusión por primera vez una superior tecnología basada en ordenadores.

La presentación del BMW 525i en el segundo año de producción marcó la entrada del primer seis cilindros en el mercado. El potente y al mismo tiempo refinado motor incluido en este modelo tope de la gama proporcionaba unos impresionantes 145 CV. Este deseo de mayor potencia también marcaría una de las razones más importantes para ampliar la gama en los años siguientes; BMW Motorsport GmbH, fundada en 1972, proporcionó un automóvil particularmente espectacular presentando el BMW M535i con su seis cilindros de 160 kW / 218 CV en 1980.

1981: segunda generación, primer Diesel

Con unas ventas de casi 700.000 unidades, la primera generación de los BMW Serie 5 multiplicó por más de dos el éxito en el mercado de la anterior Nueva Gama. El siguiente modelo presentado en 1982 continuó con esta historia de éxitos, siguiendo fiel en su diseño al principio de líneas claras y grandes ventanillas.

Con su diseño aún más llamativo en el frontal y la zaga el nuevo BMW Serie 5, a pesar de que sus dimensiones exteriores permanecieron prácticamente idénticas, ofrecía una muy superior presencia y aplomo en carretera. Su sofisticada ingeniería y su tecnología inteligente de construcción ligera proporcionaban mayor espacio en el interior, peso óptimo y mayor seguridad para los pasajeros. La suspensión, un nuevo desarrollo con eje delantero de doble articulación y eje posterior de brazos semi-

tirados, mejoraba particularmente el confort en carretera que proporcionaba el nuevo modelo. También en ese momento se introdujeron en los BMW Serie 5 modernos sistemas electrónicos que iban desde el sistema antibloqueo de los frenos pasando por el ordenador de a bordo y llegando hasta la inyección electrónica de gasolina.

Desde el principio de su comercialización, esta nueva berlina ofrecía una amplia gama de modelos y motores, que iban desde 90 hasta 184 CV. Una versión particularmente deportiva se presentó en 1984, aunque esta vez ese BMW M535i con 218 CV no fue la última palabra de Motorsport GmbH. Así, en el Salón del Automóvil de Fráncfort en 1985, Motorsport GmbH presentó el epítome de las berlinas deportivas: el BMW M5. Desde el exterior resultaba difícil distinguirlo de los otros modelos, pero el BMW M5 estaba optimizado en todos los componentes bajo su carrocería para proporcionar unas soberbias características dinámicas. La fuerza procedía de un motor de seis cilindros en línea con cuatro válvulas por cilindro y seis mariposas de admisión. La potencia de este propulsor, derivado del legendario BMW M1, era 286 CV, que proporcionaban una confianza y prestaciones previamente sólo ofrecidas por los deportivos más purasangre.

La decisión que tomó BMW en 1983 de entrar en el disputado mercado de automóviles Diesel con el BMW 524td fue prácticamente una revolución. Para ofrecer el carácter tan típico de la marca también con un Diesel, la única opción era dotar a este automóvil con un potente y refinado motor turbodiesel. El motor de seis cilindros en línea y 2,4 litros de cilindrada que desarrollaba una potencia máxima de 115 CV cumplía esos requerimientos de forma ciertamente ideal; el BMW 524td ofrecía las mejores prestaciones de todos los automóviles Diesel de su segmento y, al mismo tiempo, el mayor nivel de economía de consumo. Incluso los más escépticos hacia los automóviles Diesel quedaron impresionados con esta innovadora combinación de mayor potencia y economía sobresaliente.

La entrada en el mercado de los Diesel no fue la única opción para que BMW combinara prestaciones deportivas con una economía superior. Al contrario: precisamente en ese momento BMW ya había completado un gran número de estudios e innovaciones en el desarrollo de tecnologías de consumo eficiente y de búsqueda de fuentes alternativas de energía. Muchas de esas innovaciones se incluyeron en la producción en serie con el paso del tiempo, otras sentaron las bases para proyectos de investigación a largo plazo. Un ejemplo es el automóvil impulsado por hidrógeno presentado ya en el año 1976, que estaba basado en la primera generación de los BMW Serie 5.

Además del turbodiesel, una versión de gasolina particularmente eficiente de la Serie 5 se demostró apta para la producción en serie desde el principio: el BMW 525e estaba impulsado por un motor de seis cilindros diseñado y construido para conseguir

simultáneamente una mayor capacidad de impulsión y economía. Con una cilindrada de 2,7 litros, el propulsor nombrado con la letra griega “eta”, también conocida como el símbolo de la eficiencia, desarrollaba una potencia máxima de 125 CV cuando giraba a 4.250 rpm, con un par motor máximo de 240 Newtons metro a sólo 3.250 rpm. La nueva electrónica del motor, su peso optimizado y su caja de cambios de cinco velocidades con una función de mayor desarrollo (*overdrive*) para aumentar la economía, eran otras de las características que aportaban a este modelo una eficiencia sobresaliente.

La segunda generación de los BMW Serie 5 fue reemplazada después de siete años de producción. En ese momento, las ventas sumaban más de 722.000 unidades, estableciendo de nuevo un récord.

1988: tercera generación de BMW Serie 5. Por primera vez, también con Touring

BMW ya había comenzado la introducción de la tecnología de los catalizadores en 1984 y la tercera generación de los BMW Serie 5 montaban desde el principio exclusivamente este estándar de gestión de las emisiones. Los primeros modelos disponibles desde el principio en 1988 fueron el BMW 520i, el BMW 525i, el BMW 530i, el BMW 535i y el BMW 524td, todos ellos con motores de seis cilindros e inyección electrónica de carburante. La gama de potencias disponibles iba desde 115 hasta los 211 CV.

También se presentó un nuevo M5 en una fase temprana, con un motor cuya potencia alcanzaba los 315 CV, incrementada aún más en 1992, hasta los 340 CV.

Los dos modelos con motor de ocho cilindros, BMW 530i y BMW 540i le siguieron en 1992 y el BMW 518i se presentó en 1993 como modelo básico, con un propulsor de cuatro cilindros. Durante ese tiempo los motores de seis cilindros, que ya contaban con tecnología de cuatro válvulas por cilindro y gestión variable de los árboles de levas VANOS, ya disponían de mayor potencia, par motor y eficiencia.

Con sus zonas de deformación programada definidas de manera precisa y una estructura del habitáculo aún más rígida, la tercera generación de los BMW Serie 5 estableció nuevos estándares en el ámbito de la seguridad de los pasajeros. Como opción, la elaborada y refinada suspensión estaba disponible con amortiguadores controlados electrónicamente y también podía encargarse la dirección Servotronic, con asistencia variable en función de la velocidad. El Control Automático de la Estabilidad ASC también estaba disponible por primera vez, además del sistema antibloqueo de los frenos.

El primer BMW Serie 5 con tracción total gestionada electrónicamente fue presentado en 1991, que con un concepto de distribución totalmente variable de la fuerza desde el tren delantero hasta el trasero y el diferencial autoblocante trasero, demostró desde el comienzo en las primeras pruebas comparativas que era superior a todos los sistemas de tracción a las cuatro ruedas disponibles hasta la fecha.

Comparado con su predecesor, la tercera generación del BMW Serie 5 era significativamente mayor y tenía mucho más espacio interior, también gracias a su diseño totalmente nuevo. De hecho, esta nueva berlina creada bajo el mandato del Jefe de Diseño Claus Luthe combinó elegancia deportiva y líneas fluidas con una distinguida silueta en forma de cuña. Los diseñadores trasladaron el carácter de este diseño al primer BMW Serie 5 Touring, de forma que este singular cinco puertas desvelado en el Salón del Automóvil de Francfort ofrecía un aspecto totalmente nuevo y nuevas características detrás del montante B.

Se le concedió especial importancia al aislamiento acústico, de forma que el nivel sonoro en el habitáculo era prácticamente el mismo que en la berlina, aunque el generoso espacio interior obviamente formaba una caja de resonancia ideal para que se formaran distorsiones y efectos acústicos. El BMW Serie 5 Touring fue dotado desde el principio con un sistema automático de regulación de la altura del eje trasero.

El modelo Touring estaba disponible con casi todos los motores ofrecidos en la berlina y como opción también podía disponer de tracción total. Un BMW M5 Touring fue añadido a la gama en 1992; el éxito de las ventas del modelo de cinco puertas confirmó claramente el acierto del concepto de BMW al combinar valor práctico adicional con un diseño atractivo: las ventas de todos los BMW Serie 5 Touring hasta 1996 sumaron aproximadamente 125.000 unidades y las ventas totales de la tercera generación de los BMW Serie 5 fueron más de 1,3 millones de unidades en todo el mundo.

1995: la cuarta generación. Por primera vez con suspensión de aleación ligera

La cuarta generación de los BMW Serie 5 debutó en el Salón de Francfort de 1995, ofreciendo una evolución del diseño del modelo anterior y conservando su estilo elegante y deportivo. Una característica concreta en el frontal fue que los faros dobles se ubicaron detrás de una cubierta transparente; los anillos luminosos con las funciones de luz de posición y luz de día, tan típicos de BMW, se añadieron en el año 2000.

Tanto los modelos Berlina como los Touring presentados en 1977 de nuevo ofrecían aún más espacio en el habitáculo. Con características como el volante multifuncional,

el sistema de navegación, asientos activos y Control Dinámico de la Estabilidad, el BMW Serie 5 fue reconocido como un representante de su segmento con una tecnología punta sobresaliente.

Para mejorar las características dinámicas y la seguridad, la carrocería contaba con un significativo incremento de la rigidez torsional respecto al modelo anterior y la cuarta generación de los BMW Serie 5 fue el primer automóvil de producción a larga escala en el mundo hecho casi completamente de aleación ligera. Los propulsores de nuevo desarrollo, totalmente de aluminio, también ayudaron significativamente a reducir el peso del automóvil.

El nuevo modelo se presentó en el mercado con propulsores de seis cilindros en línea que rendían una potencia máxima de entre 150 y 193 CV. Las innovaciones técnicas proporcionaron tanto a los motores de gasolina como a los Diesel aún mayor potencia con menor consumo. De nuevo se presentaron en 1996 dos motores V8 y el nuevo M5 se presentó en 1998 con el motor de producción más potente fabricado por BMW hasta esa fecha: su propulsor de 294 kW / 400 CV tenía, junto a otras características destacadas, una alimentación de lubricante controlada por fuerzas centrífugas y mariposas de admisión individuales controladas electrónicamente.

La cuarta generación del BMW Serie 5 de nuevo estableció un récord de ventas, con 1,47 millones de unidades vendidas hasta el final de su producción a principios de 2004.

2003: la quinta generación del BMW Serie 5. Progresivo y eficiente

Desde el principio, la quinta generación del BMW Serie 5 presentada en 2003 destacó por su impresionante diseño e innovadora tecnología. De nuevo, tanto los modelos Berlina como Touring, presentado en 2004, establecieron nuevos niveles en términos de seguridad activa, sistemas de asistencia al conductor y eficiencia. EL lenguaje de diseño típico de BMW con superficies cóncavas y convexas así como transiciones fluidas desde el frontal y los laterales hacia la zaga le proporcionó a la quinta generación de los BMW Serie 5 un toque particularmente característico; entre los claros elementos de su interior, destacaba sobre todo el sistema de control iDrive, incluido de serie.

Los motores, con un bloque de cilindros fabricado de aluminio o aluminio y magnesio y la ligera sección frontal del automóvil, hecha de aluminio, garantizaban un reparto del peso particularmente equitativo entre los dos ejes. Otro importante componente de nuevo desarrollo en esa época fue el eje trasero integral, igualmente hecho de aluminio.

El Control Dinámico de la Estabilidad DSC fue otra significativa innovación que contribuyó a la excelente tecnología de la suspensión de este automóvil, particularmente gracias a su mejorada gama de funciones. También proporcionaron gran superioridad la Dirección Activa y el Adaptive Drive, con ajuste electrónico de los amortiguadores y gestión de las barras estabilizadoras. Como elementos destacados en el ámbito de los sistemas de asistencia al conductor, la quinta generación de los BMW Serie 5 también disponía de tecnologías punta como el Head-Up Display y la Visión Nocturna de BMW, Control de Velocidad Activo con Stop & Go y Advertencia del Abandono de Carril, presentados como nuevos sistemas en el automóvil.

La gama de motores en los BMW Serie 5 se amplió hasta seis de gasolina y cuatro Diesel, que iban desde los 125 kW / 170 CV en el BMW 520i hasta los 270 kW / 367 CV del BMW 550i. Los BMW M5 y BMW M5 Touring, por su parte, tenían un propulsor V10 de 5,0 litros de altas revoluciones con mariposas de admisión individuales y alimentación dinámica de aceite, con una potencia máxima de 373 kW / 507 CV.

Desde 2007, todas las versiones de la quinta generación de los BMW Serie 5 fueron mejorados de serie con toda una gama de tecnologías BMW EfficientDynamics, que variaban apropiadamente de un modelo a otro. Innovaciones como la Recuperación de Energía de Frenado, un indicador del momento óptimo para cambiar de marcha, control activo de las compuertas de entrada de aire y accesorios que se activaban en función de la demanda proporcionaron a todos los modelos en sus correspondientes categorías una combinación sin parangón de prestaciones y economía de consumo de carburante. El mejor representante de la eficiencia del segmento medio superior fue en particular el BMW 520d, con un consumo medio en el ciclo de homologación EU de 5,1 litros por kilómetro y una emisión de CO₂ de 136 gramos por kilómetro como cifras récord en este segmento, a pesar de la potencia máxima de su motor: 130 kW / 177 CV.

Con su diseño llamativo, su tecnología innovadora y su sobresaliente eficiencia, la quinta generación de los BMW Serie 5 continuó de manera coherente la historia de éxito de esta familia de modelos. Desde 2005 hasta 2008, los BMW Serie 5 fueron los automóviles más vendidos de su segmento durante cuatro años seguidos, con unas ventas mundiales de esta generación de modelos que suman más de un millón de unidades hasta finales de 2007. Justo un poco después, en enero de 2008, la planta de BMW en Dingolfing celebró un hito particularmente impresionante: desde 1973, habían salido de la línea de producción de Dingolfing cinco millones de BMW Serie 5.