

O melhor de dois mundos

Novo BMW Série 5 combina luxo, conforto, tecnologia e **uma boa dose de esportividade**

Thiago Lasco

thiago.lasco@estadao.com

A sétima geração do BMW Série 5 chegou ao Brasil com motores inéditos na linha, atualizações no visual e novos recursos tecnológicos. São duas versões: 530i, com um 2.0 de quatro cilindros e 252 cv, a R\$ 314.950, e 540i, com um 3.0 de seis cilindros e 340 cv, pelo preço sugerido de R\$ 399.950.

O sedã teve faróis e lanternas remodelados e ficou maior, o que refletiu no espaço interno. O pacote M Sport, de série nas duas configurações à venda no País, traz para-choques, saias laterais e rodas de liga leve com visual mais esportivo.

A maior virtude do Série 5 é justamente transitar bem entre o luxo e a esportividade. A cabine tem acabamento primoroso e bancos com excelente apoio para as costas. A nova suspensão equilibra conforto e firmeza e o nível de ruído do motor é muito baixo.

Ao mesmo tempo, o 3.0 de 340 cv tem fôlego de sobra para entregar muita disposição quando provocado. Essa versatilidade é acentuada pelos três modos de condução, ativados por botões no console central.

No Eco Pro, voltado à economia de combustível, as respostas são brandas, adequadas para o uso urbano. O Comfort aumenta a oferta de torque, dei-



FOTOS: BMW

Pacote M Sport inclui para-choque com visual agressivo

FICHA TÉCNICA

- **Preço sugerido**
R\$ 399.950 (540i)
- **Motor**
3.0, 6 cil., 24V, turbo, gasolina
- **Potência (cv)**
340 a 5.500 rpm
- **Torque (mkgf)**
45,9 mkgf a 1.380 rpm
- **Câmbio**
Automático, 8 marchas

FONTE: BMW

xando o carro mais esperto.

Mas é no Sport que o Série 5 mostra a que veio. O motor responde com voracidade – pisar

fundo no pedal do acelerador em uma estrada livre chega a ser eletrizante. Outra bossa do sedã alemão são os recursos de condução semiautônoma.

O assistente de permanência em faixa é capaz de transpor algumas curvas sem intervenção do motorista e o controle de velocidade de cruzeiro adaptativo modula aceleração e frenagem de acordo com o fluxo dos demais carros na via.

É possível tirar as mãos do volante por até cinco segundos. Basta manter um dedo encostado na direção para que o sistema “entenda” que o condutor está “presente”.

Esses recursos são sedutores, mas é preciso ficar atento o tempo todo. É comum esbarrar nos pedais de forma involuntária e desabilitar o controle de cruzeiro sem perceber. Além disso, em curvas à direita, o recurso às vezes aproxima o sedã do canto esquerdo da faixa, o que gera sensação de insegurança quando se está em uma rodovia com uma cerca ao lado, por exemplo.

O sistema, que deixa o BMW centralizado na pista, pode ser um problema nas avenidas de capital. Isso porque o carro acaba virando alvo fácil de motociclistas imprudentes.

BMW 540i

+PRÓS

● **CONJUNTO**
Motor esperto, suspensão equilibrada e bom recheio tecnológico tornam o alemão um ótimo companheiro para o cotidiano e viagens.

+CONTRAS

● **PNEU ESTEPE**
A capacidade do bagageiro, de 530 litros, cai para 390 l com o estojo do estepe, que é opcional – o carro vem com os do tipo runflat de série.



Painel de instrumentos virtual é uma das novidades da cabine do sedã, que tem bancos de couro com desenho esportivo e ótimo apoio para as costas

