**История модели**

Модель была представлена общественности в сентябре 1995 года на автосалоне во Франкфурте. Изменения в дизайне по сравнению с предыдущим поколением (BMW E34) были более значительными, чем при предыдущих сменах поколений. В целом кузов стал менее угловатым, фирменные двойные фары были закрыты общим плафоном, окантовка решётки радиатора («ноздри») приобрела более округлую форму. Центральная консоль автомобиля, как и в предыдущих поколениях, немного повёрнута в сторону водителя. За счёт увеличения колёсной базы увеличилось и пространство для задних пассажиров.

Подвеска автомобиля почти полностью сделана из алюминия, что хорошо повлияло на управляемость автомобиля, уменьшив его вес. В итоге неподрессоренная масса подвески уменьшилась на 36 %. Конструкция задней подвески с «подруливающим» действием задних колёс, улучшает управляемость автомобиля на дороге. Для лучшего распределения веса автомобиля по осям аккумулятор расположили в подполье багажного отделения.

Весной 1997 года увидел свет универсал Touring, который на 90 мм длиннее седана и на 100 кг тяжелее. Гамма двигателей полностью идентична седану, а список стандартного оснащения был дополнен двумя боковыми подушками безопасности.

В 1998 году началось производство BMW M5. На этот автомобиль устанавливали форсированный 5-литровый двигатель V8 S62, конструктивно схожий с серийным 4,4-литровым агрегатом M62B44, оборудованный системой Double-VANOS и восемью индивидуальными дроссельными заслонками. Впервые на серийной модели BMW мощность двигателя достигла 400 л.с. Но в отличие от BMW E34, не появилось M-универсала на базе E39. Единственный в мире официальный BMW M5 E39 touring заказал глава BMW M GmbH.

В 1999 году модель получила часть конструктивных изменений, которые коснулись двигателей, и не повлияли на дизайн автомобиля. Основные изменения заключались в том, что 6-цилиндровые моторы получили управление обоими распределительными валами системы Double-VANOS, 8-цилиндровые — систему VANOS для впускных клапанов и двухступенчатые каталитические нейтрализаторы отработанных газов, позволившие удовлетворить требованиям Euro 4 2005 года.

В том же 1999 году появился 184-сильный дизель с неразделённой камерой сгорания, системой впрыска Common Rail, турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха на модели BMW 530d. Автомобиль способен развивать 225 км/ч и расходовать в стандартном загородном цикле менее 6 л/100 км[источник не указан 1037 дней].

В конце 1999 года на российских дорогах появились первые автомобили BMW E39, собранные на предприятии АО «Автотор» в Калининградской области.

В начале 2000 года появилась недорогая BMW 520d с 2-литровым 4-цилиндровым дизелем непосредственного впрыска. Более мощная BMW 525d заменила предшественницу 525tds с предкамерным 143-сильным дизелем. Новый 2,5-литровый 6-цилиндровый дизель непосредственного впрыска с турбонаддувом оснащён системой топливоподачи Common Rail и развивает 163 л.с.

В сентябре 2000 года BMW E39 претерпела рестайлинг. Внешне обновлённую пятёрку можно легко узнать по оригинальной светотехнике выполненной по технологии CELIS, бамперам и более округлым зеркалам. Однако главные изменения скрыты внутри — здесь появились сразу три новых двигателя M54 для моделей BMW 520i, 525i и 530i. Все они рядные, 6-цилиндровые, с системой Double-VANOS. Первый двигатель для BMW 520i, создан на базе старого 2-литрового агрегата. Увеличение хода поршня с 66 до 72 мм, позволило увеличить рабочий объём с 1991 до 2171 см³ и максимальную мощность со 151 до 170 л.с. при 6250 об/мин. Второй двигатель — это прежний 2,5-литровый агрегат модели BMW 523i, но в модернизированном варианте развивающий уже не 170, а 192 л.с. (индекс 523i заменили на правильный 525i). Третий двигатель для BMW 530i, впервые, в середине 2000 года, появился на моделях 3-й серии — это 3-литровый двигатель с внушительной мощностью в 231 л.с. К конструктивным особенностям модели относят гидронаполненные сайлентблоки, которые лучше гасят вибрации, но достаточно быстро изнашиваются.



Модель выпускалась до 2003 года, когда её сменила BMW E60. Универсалы выпускались до 2003 года.

BMW E39 после рестайлинга

В 2000 году произошёл рестайлинг автомобиля. Все следующие автомобили «пятой» серии в данном кузове выпускались в новом виде:



Габаритные (стояночные) огни передних фар получили округлую форму в виде «ангельских глаз». Задние фонари имеют прозрачные указатели поворотов, а также светодиодные габаритные огни.

Декоративная решетка радиатора обрела новый, более объемный вид.

Немного изменен дизайн бампера, новый стиль передних противотуманных фар.

Новый дизайн руля в М-стиле. Новая НПБ водителя (дизайн, двухзапальная)