

**Auto & Motor
TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Imposant elektronisch bolwerk

Science-fiction directiekamer

In de huidige topklasse de klant imponeren, is een lastige opgave. Toch is het BMW overtuigend gelukt. De nieuwe 7-Serie biedt zoveel innovaties, dat de huidige concurrentie behoorlijk op achterstand is gezet. AMT maakte nieuwsgierig kennis met de 735i.

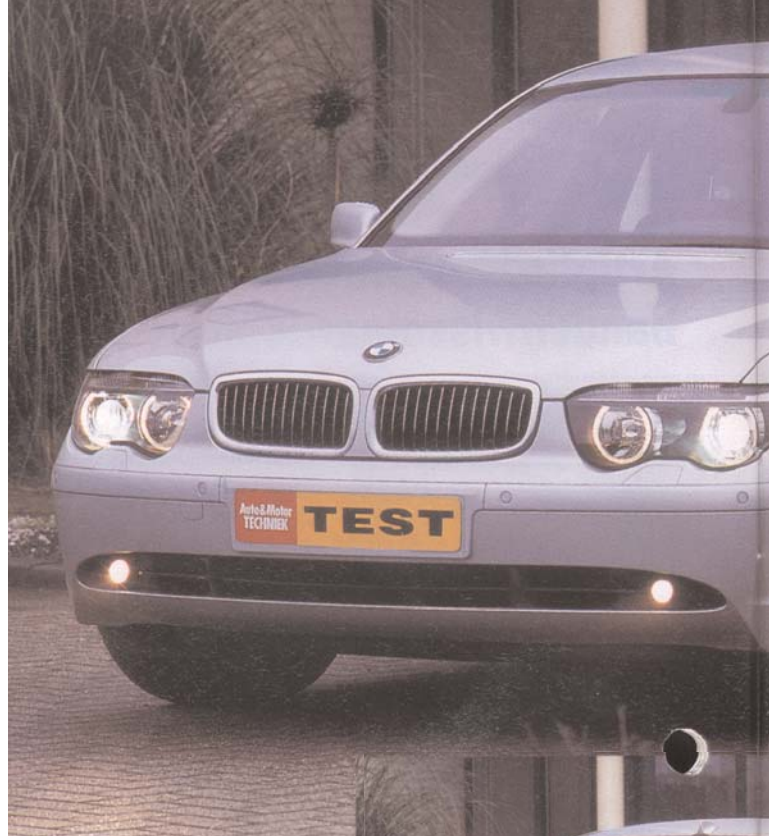
BMW heeft met de introductie van de nieuwe 7-Serie, z'n imago van een voorzichtige modeevolutie op het spel gezet. De slanke, elegante lijnen van de vorige versie zijn vervangen door een krachtige, gedurfde styling. De traditionele dubbele ronde koplampen aan weerszijden van de nier, maakten plaats voor gecompliceerde lichtunits. Aan de flank is ogenschijnlijk niet zo heel veel veranderd, maar schijn bedriegt. De nieuwe 7 is hoger dan zijn voorganger en een stuk langer. De achterzijde van de 7 is de absolute blikvanger. Deze lijkt getekend door twee designers: de een was op zoek naar rond en soepel, de ander naar vierkant en vet. Het hoekige kofferdeksel leunend op twee afgeronde achterschermen, verleent de 7 van achteren een optisch interessante maar weinig elegante aanblik.

De nieuwe 7 trekt overigens enorm de aandacht, zoveel is ons wel gebleken gedurende de week dat wij deze 735i reden. Hij valt bij het publiek goed in de smaak, getuige de goedkeurend opgestoken duim en de brede grijns. De nieuwe 7-Serie is absoluut een monument van autobouw. Maar wij vragen ons in gemoede af hoeveel directievoorzitters, die zich in een dergelijke limousine mogen laten rijden, nou echt gecharmeerd zijn

van een dikke, opvallende auto als deze. Bij concurrent Mercedes werd diens voorganger tien jaar geleden juist om die eigenschap door pers en publiek verketterd. Dat BMW zelf, zich ook achter de oren krabt, blijkt uit de zorgvuldige wijze waarop de auto, niet alleen richting vakpers maar ook naar het publiek toe, wordt gecommuniceerd.

Maar er is meer dan een spraakmakend uiterlijk alleen. Het gaat bij de nieuwe 7, die inmiddels onder de twee ton amper nog te koop is, vooral om de technologie. De iDrive en vele andere unieke hoogstandjes maken deze auto tot iets bijzonders.

Stilte alstublieft BMW begint de levering van de nieuwe 'Siebener' eerst met een tweetal nieuwe V8 motoren. Op termijn rondt BMW het programma naar beneden af met twee zes-



Het design van de nieuwe 7 is belijst minder tijdloos dan dat van zijn voorganger. BMW's topmodel laat de omgeving duidelijk zien dat hier een forse investering in het spel is.

FOTO'S: JAN LIEFTINK

Een hoge, opvallende achtersteven. Het kofferdeksel leunt als het ware op de beide achterschermen. Een knap ontwerp, maar of een ieder ervan gecharmeerd is?



cilinders en naar boven met de, reeds op de IAA getoonde, 6,0 liter V12. Vanzelfsprekend zullen ook de dieselmotoren niet worden teleurgesteld, krachtige alternatieven zijn onderweg.

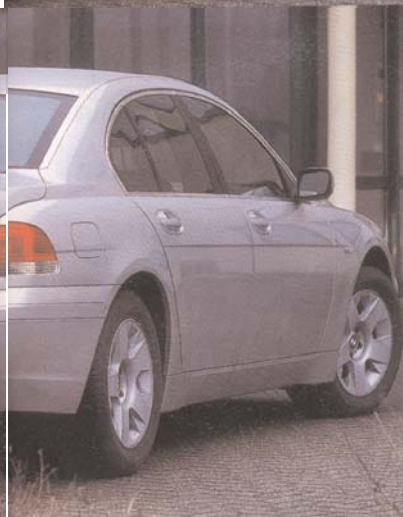
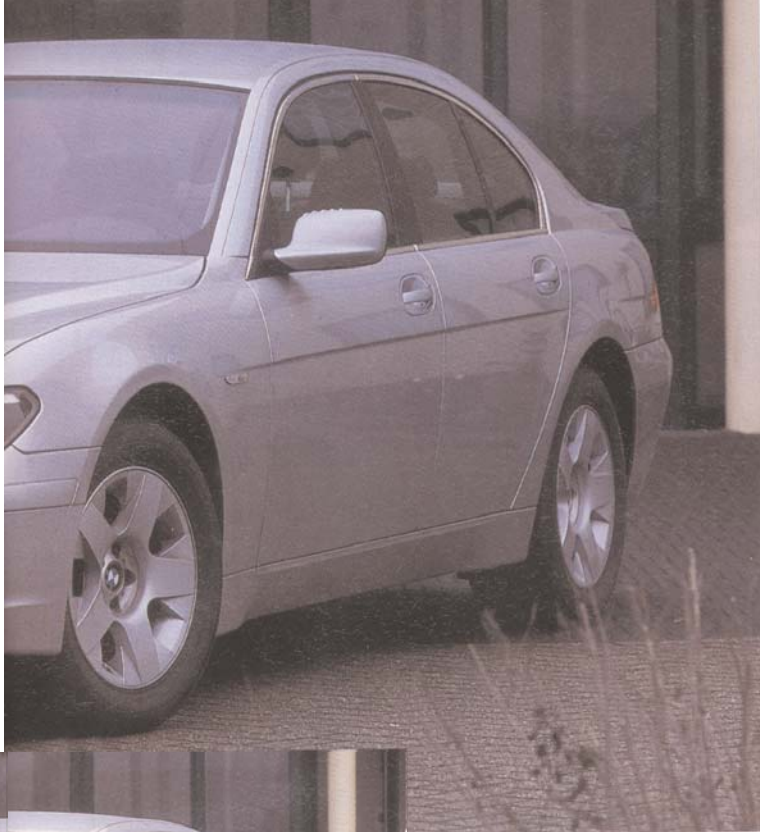
Onze 735i bezit de nieuw ontwikkelde 3,6 liter metende V8 voorzien van Valvetronic klepbediening. Van de twee leverbare achtcilinders is de 735i de wat meer bescheiden uitvoering. Deze motor is een knappe vertegenwoordiger van moderne motorenbouw met 4 kleppen per cilinder, de eerder genoemde Valvetronic en tweevoudige VANOS met een variabel inlaatsysteem.

De 3,6 liter V8 van de 735i levert volgens zijn makers een nominaal vermogen van 200 kW bij een opvallend hoge 6.200 t/min en een maximum koppel van 360 Nm bij 3.700 t/min. Voldoende voor een

ruim 1800 kg wegende limousine. We zijn uiteraard gaan buurten bij MAHA in Vianen om te zien in hoeverre de fabrieksopgave klopte met de werkelijkheid. Helaas kon de mega-elektronische BMW op de mooie MAHA testbank weinig uitrichten. De zestraps automaat bleef steeds hardnekkig terugschakelen waardoor een nauwkeurige meting niet tot de mogelijkheden behoorde. Het vermogen kwam daarom niet verder dan 189 kW bij 6.490 t/min en het koppel bleef beperkt tot 319 Nm bij 4.390 t/min. Vanwege de problemen tijdens de meting presenteren wij u elders op deze pagina's de fabrieksgegevens.

De 3,6 liter V8 bleek tijdens onze testweek een meer dan adequate machine voor de redelijk zwaarlijvige Zeven. Hij is werkelijk superstil en gedraagt zich in dit opzicht als een Lexus LS 430. Je





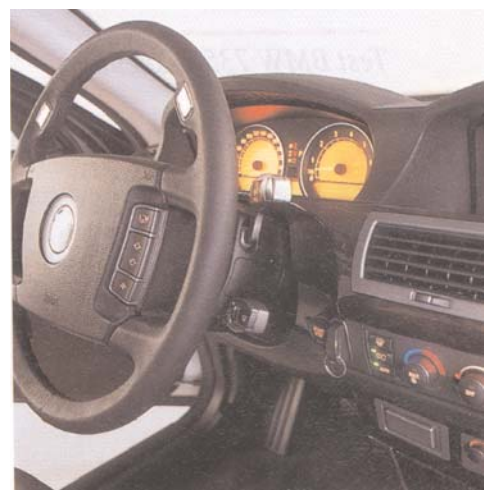
De ronde knop doet dienst als een soort computermuis en loodst de bestuurder door zo'n 550 functies. Opzij van de armsteun is de stoelverstelling ondergebracht.



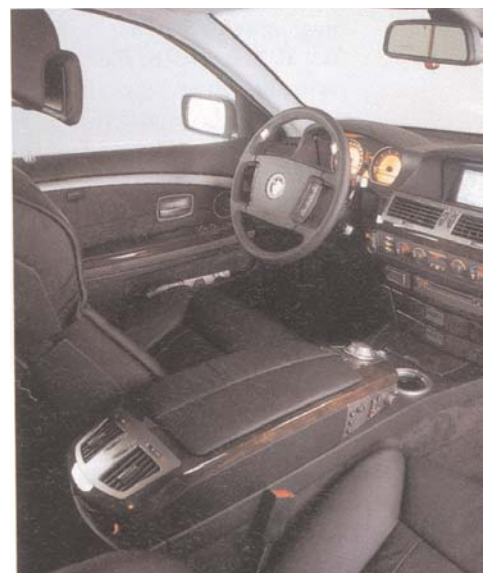
Aan alles is gedacht. In een schuiflade bevindt zich de mobiele telefoon en SIM-kaart houder. Daarboven een uitklapbaar toetsenbord voor het nummerkiezen.



De nieuwe 7-Serie is een echte directie-auto, waarin achterin gedurende de rit hard wordt gewerkt. Aan luxe en ruimte ontbreekt het de directeur bepaald niet.



Rechts naast de stuurkolom ziet u het startstelsel. Je schuift een soort chipcard in de gleuf en start de motor vervolgens met een druk op de knop.



In het interieur is het goed toeven. Het instrumentarium is zeer futuristisch. Van een, om de bestuurder heen gebouwde cockpit is geen sprake meer.



De 3.6 liter V8 komt in de zware 7-Serie goed tot z'n recht. Fluisterstil, erg soepel en desgewenst in staat flink te presteren.

moet wel heel raar tekeer gaan voordat je 'm werkelijk goed gaat horen. Opvallend was wel dat de motor pas bij wat hoger toerental lekker gaat presteren, maar daar is de werkelijk voortreffelijke, splinternieuwe zestraps automaat mede verantwoordelijk voor. Deze schakelt zo mooi en zodanig onmerkbaar dat je bijna denkt dat BMW een continu variabele transmissie monteerd. Ook onder volle belasting is van schakelmomenten amper wat te merken, en bij deelbelasting voel je helemaal niets meer. Dan zie je alleen aan de toerenteller dat de bak schakelde. Ook in andere opzichten verricht deze transmissie heilzaam werk. Afremmen voor de bocht? De bak schakelt alvast een of twee tandjes terug. Snel bochtenwerk? Hij blijft hoger in de toeren zweven. Werkelijk formidabel.

De kleine aluminium selecteurhendel onder het stuurwiel, bedient de bekende standen P, R en D. Wie handmatig wil schakelen vindt daartoe vijf schakelaars op het stuurwiel. Een daarvan zet de bak op Manual en vier druktoetsen aan voor- en achterzijde van het stuurwiel, bedienen het op- en terugschakelen. Een zesde toets op het stuurwiel gaat het kruipen van de automaat tegen. Dat kan prettig zijn, maar bij manoeuvreren en vooral parkeren kun je deze druktoets beter vergeten. Dan is kruipen een prima hulp.

Herenkamer
Dat de nieuwe 7-Serie ruim is, mooi afgewerkt en heel compleet is uitgerust, dat geloven we onmiddellijk. In z'n Executive uitvoering is alles standaard wat nodig kan zijn. Toch is het nog steeds moge-

lijk om met extra's uit de accessoirelijst extra wensen te vervullen. Zoals met iets moois als Dynamic Drive, iets eenvoudigs als een ski-foedraal of met iets chics als Soft Close automatic, wat staat voor zichzelf zachtjes dicht zuigende portieren. Normaal komt de 7-Serie met stoffen bekleding maar er is bijna niemand die dat nog neemt. En op de Executive zit sowieso echt leder. Daarnaast kunnen nog allerlei zaken zoals bijzondere hout- en bekledingssoorten worden besteld. Er is bij de 7 heel veel mogelijk.

De meeste belangstelling gaat uiteraard uit naar de vele high-tech zaken, zoals de science-fiction van de iDrive regelaar. Dit is een soort aluminium computermuis die je kunt draaien, indrukken en schuiven om programma's en instellingen te selecteren en activeren. Ze



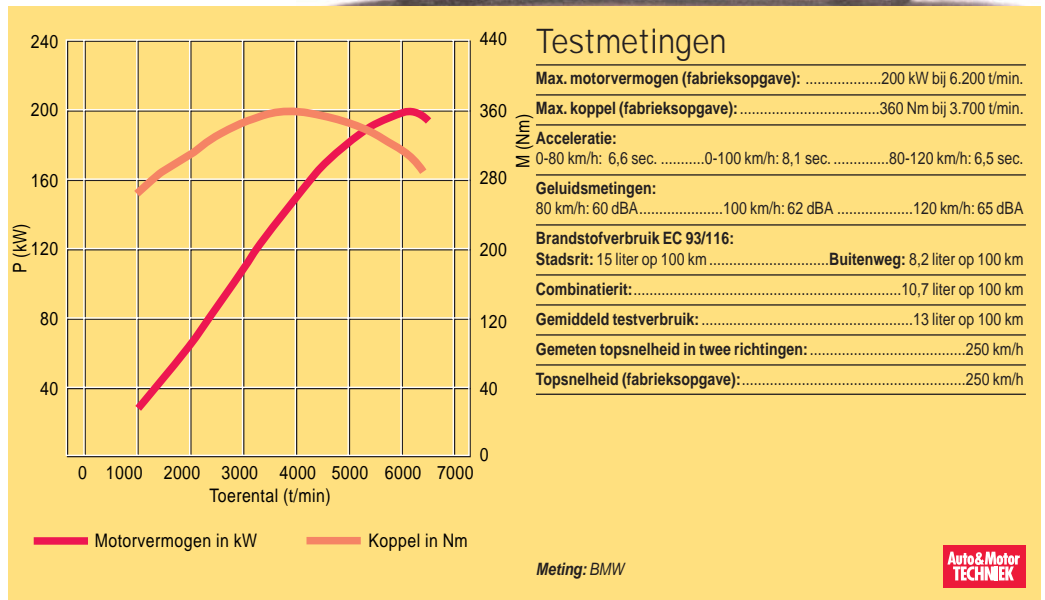
betreffen de audio, het onderstel, het klimaat, de navigatie, de telefoon en nog veel meer. Er staan meer dan 550 functies ter beschikking! De draaiknop zit op een prominente plaats op de plek waar we anders de vloerpook of de selecteurhendel vinden. De aluminium glimmende knop laat zich heel eenvoudig bedienen maar elke foute beweging die je maakt wordt direct afgestraft doordat geheel ongewild een ander programma wordt gekozen. Je gaat overigens wel makkelijk terug naar de basis instelling. De ontelbare mogelijkheden voor bijvoorbeeld de afstelling van de klimaatcontrole, hielden wij al snel voor gezien. De belangrijkste instellingen gaan gelukkig nog via normale draaiknoppen. Hetzelfde geldt voor de audio. We lieten ons niet gek maken en zochten een gemakkelijk te gebruiken station op en lieten 'm daarop staan. De navigatie trok meer onze aandacht en die is uiterst compleet en zelfs 3D.

De aflevering van een nieuwe 7 zal vanaf nu een tijdrovende onderneming zijn. Niet alleen door de i-Drive maar ook dankzij de talloze

Modelserie en prijzen

BMW 735i:	€ 89.000,-
BMW 735i Executive:	€ 105.600,-
BMW 745i:	€ 97.000,-
BMW 745i Executive:	€ 113.600,-
ABS:	standaard
ASR:	standaard
Stabiliteitsregeling:	standaard
Remassistent:	standaard
Dynamic Drive:	optie € 4.439,-
Zij-airbags voorin:	standaard
Zij-airbags achterin:	standaard
Hooflairbags:	standaard
Xenon-verlichting:	standaard op Executive (basis € 1.245,-)
Centrale vergrendeling met afstandsbediening:	standaard
Elektrische ruiten:	standaard
Soft Close portiersluiting:	optie € 1.100,-
Park Distance Control:	standaard op Executive (basis € 1.332,-)
Automatische airco:	standaard
Cruise Control:	standaard
Navigatiesysteem:	standaard op Executive (basis € 3.553,-)
TV-functie:	optie € 2.663,-
Automatische zestraps transmissie:	standaard
Lederen bekleding:	standaard op Executive (basis € 3.728,-)
Schuif-/kanteldak elektrisch:	optie € 2.222,-
Trekhaak:	optie € 1.157,-

Importeur:
BMW Group Nederland
(070) 413 32 22



verstelmogelijkheden van de stoel. En ook het stuurwiel kent al elf bedieningsknoppen en schakelaars... Je moet er echt de tijd voor nemen, en bovenal: je moet er aardigheid in hebben. Heb je dat, dan kan het spelen met de nieuwe 7 Serie een onuitputtelijke bron van vreugde worden. Maar heb je dat niet, dan is het 90% zonde van de inspanningen van de kant van BMW. Mooi en futuristisch is het wel, ook al misten wij in de 735i dat lekkere cockpit gevoel van de BMW's van vroeger. Je beschikt nu over een dashboard met twee grote schermen en daardoor kan iedereen meekijken wat je doet.

De 735i is een bijzondere auto, heel ruim, ook achterin, prachtig afgewerkt en schitterend gebouwd. Je vraagt je af wat een langere versie die straks komen gaat nu eigenlijk nog voor nut heeft met een standaard wielbasis van op een haar na 3 meter.

Dubbel karakter
De 735i laat zich heerlijk zacht zoevend en uitermate comfortabel voortbewegen. Na de inspannende bezigheid van alles op de juiste manier instellen, vormen de eerste meters een dankbare opluchting, want de 735i is om te rijden gelukkig absoluut geen moeilijke auto. Je voelt je er na enkele kilometers al helemaal in thuis, dankzij de

precieze maar niet overgevoelige besturing en de informatie die het onderstel doorgeeft. Het onafhankelijke onderstel met dubbele wiel-draagarmen en veerpoten voor en achter, kan als extra worden aangevuld met BMW Dynamic Drive, een actief werkend systeem dat duiken en overhellen van de koets tegen gaat. Voor relatief weinig geld zorgt dit systeem desgewenst voor een zeer sportief sturende Siebener, die de handelbaarheid van de compacte en veel lichtere 3-Serie benadert. We waren diep onder de indruk van de bijna ongekende stabiliteit en sportiviteit van deze grote, zware limousine. Je voelt nauwelijks wat er gebeurt, ook niet wanneer er krachtig moet worden geremd. BMW ontwierp voor de 7-Serie een uiterst potent remsysteem en deed er als kers op de appelmoes een door middel van een elektrisch knopje bediende parkeerrem bij.

BMW heeft z'n huiswerk goed gedaan. Het is verbluffend, te voelen welke vooruitgang er is geboekt op het gebied van comfort en rij-eigenschappen, terwijl z'n voorganger al prima z'n mannetje stond in de verwerende topklasse. Nu maar hopen dat het gewaagde uiterlijk in de smaak valt bij de heren en dames directieleden.

Dick Schornagel

Plus

Het comfort en de rij-eigenschappen staan op een bijna eenzame hoogte. Weinig moderne limousines weten hun inzittenden te verwennen op een niveau zoals deze 7 dat kan. De prachtige afwerking (niets kraakt, niets rammelt) en de mooie materialen, dragen bij tot een bijzondere beleving van grote luxe in deze schitterend gebouwde auto.

Min

BMW's nieuwe topmodel is ondanks de vooruitstrevende bedieningstechnieken een auto met gebruiksaanwijzing. Een aantal functies is gecompliceerder dan nodig en de verleiding is groot om te veel tijd en aandacht aan het beeldscherm te schenken. Daar is de verkeersveiligheid niet mee gediend. Bovendien vragen wij ons af, of de conventionele BMW 7-rijder eigenlijk wel in al die tamelijk ingewikkelde poespas is geïnteresseerd.