

Auto & Motor
TECHNIEK

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

BMW 5 Serie middenklasser af Bijna Topklasse

Met de zesde generatie '5 Serie' geeft BMW een visitekaartje af waarvan de concurrentie best een nachtje slecht zal slapen! Kwaliteit, prestaties, ruimte en zorg voor het milieu hebben in deze nieuwe BMW 5 een peil bereikt dat andere merken zich voor hun topmodel zouden wensen. Een aangename kennismaking met de voortreffelijke Vijf.

De 5 Serie groeide niet alleen in aanzien, maar ook in afmetingen. Hij is nog maar 11 cm van de magische 5 meter verwijderd en 17 cm van de standaard 7 Serie-lengte. Het uiterlijk van de nieuwe Vijf is een geslaagde mix tussen de 'Drie' en de nieuwe 'Zeven', met een meer dan lichte neiging naar de nieuwe 7 Serie met wie hij 70% aan componenten deelt!

De grotere 'nieren', scherpe projectorkoplampen, sportieve lijnen in de motorkap, de horizontale vouw in de flank en vooral de geheel nieuwe achterlichten, doen sterk aan de grootste BMW-sedan denken. Ook onderhuids is veel nieuws te vinden, zoals superieure elektronica, lichte materialen en nieuwe, schone motoren. Er is keus uit vier benzinemotoren, met als topper een 300 kW V8, en drie turbodiesels. Onze testauto was van de vernieuwde, sterke 3.0 liter turbodiesel voorzien die met handbak vanaf € 63.500,- verkrijgbaar is. De duurste 530dA High Executive met automaat en bijna alles erop en eraan, kost € 74.350,-. Onze testauto kwam bij elkaar opgeteld zelfs uit op een koele € 84.438,-. Maar die was dan ook nog voorzien van extra fraaie lichtmetalen wielen, Comfortzetels, Head-up display, BMW diesel BluePerformance waarmee Euro 6 wordt bereikt, automatisch elektrisch inklapbare zijspiegels en metallic lak.

Natuurlijk kijken we ook nog even naar concurrenten die in dit segment eveneens buitengewoon aantrekkelijke modellen op de markt brengen, zoals Audi de sportieve A6 allroad quattro 3.0 TDI, Citroën de nog altijd bijzondere C6 3.0 HDiF V6, Jaguar de verrukkelijke

XF 3.0D V6 en Mercedes de geslaagde E350 CDI. Vooral deze laatste is wel de meest 'natuurlijke' concurrent voor de nieuwe BMW.

Lineaire kracht

Vijfenvijftig procent van de in Nederland verkochte 5 Serie-modellen wordt met een dieselmotor besteld. Dieselen begint in deze serie met de potente 135 kW 4-cilinder 520d en eindigt bij de machtige 530d zescilinder lijnmotor. BMW monteert in de nieuwe Vijf de bestaande 3.0 liter common rail turbodiesel, maar zorgde voor wat aanpassingen en vernieuwingen en schaaft een pondje gewicht weg. Met als doel het omlaag brengen van het verbruik en daarmee de CO₂-uitstoot. De motor heeft een VNG-turbo met intercooler. De turbodiesel levert een vermogen van 180 kW en een maximum koppel van 540 Nm dat vanaf 1750 t/min beschikbaar is.

Er zijn in de wereld en ook bij BMW uiteraard nog wel sterkere diesels dan deze. In de 7 Serie bijvoorbeeld, waar dezelfde motor met twee parallel werkende turbo's goed is voor een vermogen van 225 kW en koppel van 600 Nm. In de 5 Serie is deze motor niet te koop, maar waarom zou je die eigenlijk nog willen? We kennen namelijk maar heel weinig turbodiesels die zó zacht en krachtig, zó soepel en trillingvrij en ook nog eens zó lineair en moeiteloos hun werk doen als in deze BMW 530d. Je moet alleen even uitkijken dat je bij wegrijden wat omzichtig gas geeft omdat anders de 530dA met een iets te enthousiaste schok van z'n plek gaat. Maar buiten dat, kunnen we



Duidelijke led-achterlichten met een karakteristieke vormgeving. Opvallend is de lage daklijn met schuinliggende voor- en achterraut.

geen enkele eigenschap bedenken die ons aan deze motor niet geweldig is bevallen. En dan die onvermoeibare achttrapsautomaat van ZF! Standaard worden geen stuurpaddels geleverd, dus wie met de hand wil schakelen moet de keuzehendel gebruiken en dat gaat goed, maar aan het stuur werkt dat toch iets lekkerder. Snel wegaccelerend bij groen licht kun je in de automatische mode het schakelen van de zeven overbrengingen meetellen, maar dan moet je alle zintuigen wél paraat hebben. Je hoort en voelt er namelijk weinig van. Gedurende de rit ligt de juiste versnelling bijna permanent 'op de loer' om vliegensvlug de perfecte overbrenging in te kunnen schakelen. Dit is schakelperfectie!

Direct thuis

In- en uitstappen moet je dankzij de laag liggende voorruit even goed plannen. Het valt namelijk niet mee om het lange lichaam geheel stootvrij onder de laag liggende voorruit door te manoeuvreren, en achterin geldt eigenlijk hetzelfde. Even het hoofd intrekken is het beste advies. Maar eenmaal binnen in de BMW ben je direct thuis. Wij kennen maar weinig constructeurs die in staat zijn om zo'n comfortabel, goed gebouwd en ergonomisch superieur interieur te ontwerpen als de designers van BMW. Voor het eerst heb je dankzij de 8 cm langere wielbasis op de comfortabele achterbank ook een reële knieruimte. Maar de beste zitplaatsen vind je natuurlijk voorin. Elektrische stoelbedie-



Een stoere, zakelijke verschijning met puntig toelopende vouwen in de motorkap en de grote 'nieren' die wat weg hebben van de Zeven.

Prachtige materialen, een solide afwerking en optimale ergonomie kenmerken het mooie interieur van de nieuwe 5 Serie.



Klassiek, duidelijk klokkenwerk in een overkapt instrumentarium. Links op het stuur de cruise control, rechts bediening van radio en telefoon.

De selecteurhendel heeft een iets andere routing dan gebruikelijk maar dat went snel. De iDrive-knop met satellietschakelaars zit rechts, de elektrische parkeerrem achter de hendel.



De achterbank is comfortabel van vorm en biedt ruim plaats voor twee. Hij is standaard niet omklapbaar.

ning is standaard, maar onze testauto was ook nog voorzien van de als optie (€ 2.780,-) te bestellen 'Comfortzetels' met onder andere verstelbare zittinglengte, verwarming, elektrische lendensteun en twee geheugens, zowel links als rechts! Heerlijke, stevige stoelen waar je het heel lang op uithoudt. Lekker diep weggedoken tussen de brede console en het portier kijk je uit over een goed in-

gericht en uitstekend afleesbaar instrumentarium, de handen vallen als het ware vanzelf op de juiste hendels en schakelaars. Starten doe je met de hoog naast de stuurkolom geplaatste start/stopknop, de sleutel kan in de jaszak blijven. Ondanks de mooie duidelijke instrumenten is het Head-up Display (optie: € 1.710,-) toch een erg verslavend extra. Vooral bij een vaak wisse-

lende maximum snelheid is het handig om de snelheidsmeter in je directe blikveld in de gaten te kunnen houden. De op gevoel en intuïtie bruikbare iDrive-knop zit naast de modern vormgegeven keuzehendel voor de automaat. Die laatste heeft een iets andere 'routing' dan de meeste van z'n soortgenoten. Het navigatiesysteem beschikt over een duidelijk, groot display. Ook de knoppen en



Condition Based Service

BMW hanteert ook bij de nieuwe 5 Serie het Condition Based Service systeem. Het benodigde onderhoud en de vervan-

gingsinterval van slijtgedelen worden door het CBS-systeem berekend op basis van de gebruiksomstandigheden. Maatwerk service dus. Gemiddeld komt het

De boordcomputer geeft ruim van te voren aan wanneer de 5 voor een beurt(je) naar de werkplaats moet.

Zescilinder lijnmotor in lengterichting geplaatst, drijft de achterwielen aan.

erop neer dat de 5 Serie elke 30.000 km de werkplaats binnenrijdt voor een oliewissel. Zowel bij de benzine- als dieselmotoren schrijft BMW een Longlife-04 motorolie voor. De vervangingstermijn van het motorluchtfilter en interieurfilter worden door het CBS-systeem bepaald. De bougies gaan

circa 90.000 km mee. Klepellingcontrole is bij geen van de motoren nodig. Alle motoren zijn uitgerust met een distributieketting, dus de volledige distributie is onderhoudsvrij. Dat geldt ook voor de transmissies, die voor het leven zijn gesmeerd. De nieuwe 5 Serie is dus behoorlijk onderhoudsarm. ●



Modelserie en prijzen

BMW 523i:.....	€ 50.500,-
BMW 528i:.....	€ 54.500,-
BMW 535i:.....	€ 62.900,-
BMW 550iA:.....	€ 94.000,-
BMW 520d:.....	€ 49.700,-
BMW 525d:.....	€ 56.500,-
BMW 530d:.....	€ 63.500,-
Executive (E):.....	+ € 3.900,-
High Executive (HE):.....	+ € 8.650,-

DSC Stabiliteitsregeling:.....	standaard
CBC Cornering Brake Control:.....	standaard
Lane Departure Warning:.....	optie (€ 640,-)
TPMS:.....	standaard
Remassistent:.....	standaard
Hoofddairbags:.....	standaard
Actieve hoofdsteunen:.....	standaard
Xenon-verlichting:.....	standaard op HE
Regensensor:.....	standaard
Automatische klimaatregeling:.....	standaard
Cruise control:.....	standaard
Audiosysteem:.....	standaard
Navigatiesysteem:.....	standaard op E/HE
Lederen bekleding:.....	standaard op HE
Automaat:.....	optie (€ 2.740,-)
Park Distance Control:.....	standaard op E/HE
Brake Energy Regeneration:.....	standaard
Schakelindicator:.....	standaard

BMW Group Nederland
 ☎ (070) 413 32 22
 www.bmw.nl

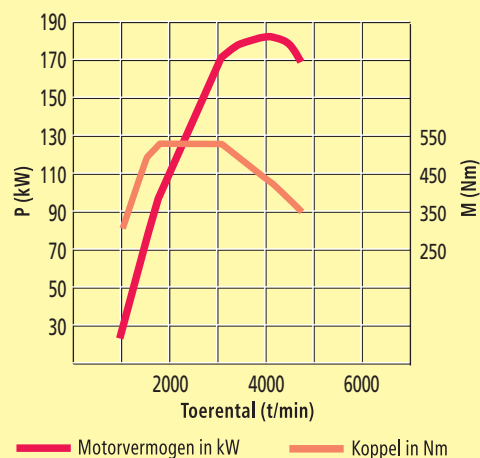
draaischakelaars van de gescheiden klimaatregeling laten zich gemakkelijk bedienen. Alleen het instellen van de audio vergt enige uitleg van het instructieboekje.

De BMW 530dA HE is ruim voorzien van opbergplaatsen en bekerhouders tot in de middenarmsteun aan toe. De rugleuning van de achterbank klapt niet om, maar dat kan net als een skiluk wel als een optie worden besteld.

Stabiël en solide

Niet alleen de motor en de transmissie zijn indrukwekkend, ook de manier waarop de BMW 530dA zich over de weg beweegt dwingt respect af. Het onderstel van de 'Vijf' is qua principe hetzelfde als dat van de 'Zeven' maar mist diens luchtvering. Hiermee gaat hij, ondanks een stukje kortere wielbasis, toch nog buitengewoon comfortabel over de weg. Dubbele draagarmen met schroefveren voor en een multilink-as achter vormen een voortreffelijke wielophanging. De stuurbekrachtiging behoudt een aangename hoeveelheid gevoel in het stuur. De besturing werkt verder heel direct zonder dat er van nerveus sturen sprake is. Integendeel, de BMW gaat soeverein en rustig over de weg, slokt oneffenheden voorbeeldig op en voelt enorm stabiel en solide aan. Bochtige wegen worden met groot gemak op zeer hoge snelheid genomen. Opvallend is nog wel het windgeruis vanaf 120 km/h. De nieuw BMW 5 Serie is weer een absolute topper! ●

Dick Schornagel



Testmetingen

Auto & Motor
 TECHNIEK

Maximum vermogen (fabrieksopgave):.....	180 kW bij 4000 t/min
Maximum koppel (fabrieksopgave):.....	540 Nm bij 1750 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h: 4,7 sec.....	0-100 km/h: 6,6 sec.....
80-120 km/h: 3,9 sec	
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 62 dB(A).....	100 km/h: 65 dB(A).....
120 km/h: 66 dB(A)	
Brandstofverbruik:	
Stadsrit:.....	7,8 l/100 km
Buitenweg:.....	5,3 l/100 km
Combinatierit:.....	6,2 l/100 km
Gemiddeld testverbruik:.....	7,9 l/100 km
Topsnelheid:.....	250 km/h
CO ₂ -uitstoot:.....	162 g/km



Wat een heerlijke, krachtige en lineair trekkende motor is deze 3.0 liter turbodiesel toch! Samen met de achtrapsautomaat heb je een haast onverslaanbare combinatie aan boord waarvan je dagelijks kunt genieten. En dan nog behoorlijk zuinig bovendien!

De nieuwe Vijf is dankzij een acht cm langere wielbasis wel ruimer dan zijn voorganger, maar door het lage dak houdt het achterin nog steeds niet over. Opmerkelijk en soms irritant: met een portier open schakelt de bak automatisch in de P-stand en wordt er dus niet weggere-den.