

**Auto & Motor
TECHNIEK**

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

Nieuwe 7: perfectie ten top!

In de Zevende hemel

Een BMW uit de 7 Serie is evenzeer een statement in luxe, rijndynamiek en prestige, als de S-Klasse van Mercedes of de Audi A8. Deze drie supersedans hebben het in de huidige tijd niet bepaald gemakkelijk. Dat neemt niet weg dat de nieuwe grote BMW in allerlei opzichten een diepe indruk achterlaat. Een geraffineerde combinatie van weelde en sportiviteit.

BMW lijkt onder leiding van het nieuwe stylingopperhoofd, de Nederlander Adrian van Hooydonk, de schroef naar uiterlijke vernieuwing weer een spoedje of twee te hebben teruggedraaid. Waar de voorganger bij diens verschijning in juli 2001 door z'n tegendraadse uiterlijk veel emoties oopriep, is de nieuwe 7 qua design een toonbeeld van rust, misschien zelfs wel een beetje van een 'pas op de plaats'. Statig, imposant en ietwat saai, staart de 730d ons aan wanneer we de auto bij de Nederlandse BMW-vestiging in Rijswijk ophalen. Dit is een BMW, daarover is geen twijfel mogelijk. BMW heeft de als een oesterschelp op de koets liggende kofferklep weer uit het stylingprogramma gehaald en vervangen door een 'normaal' exemplaar. De achterraut ligt opvallend vlak, de enorme achterlichten markeren zowat de gehele achterzijde, tot ver om de hoeken. BMW ziet steeds weer kans om een statige limousine, een streepje sportiviteit mee te geven. De zwaar ogende 7 Serie heeft mooie, sportieve ronde wielkasten die lekker gevuld zijn met prachtig 19 inch lichtmetaal met vóór 245/45 R en achter 275/40 R runflatbanden. De prijs van een nieuwe 7 begint bij € 102.100,- voor een zescilinder 740i. Deze wordt bijna niet verkocht, want vrijwel iedereen bestelt de veel beter uitgeruste Executive die je bij de bank wél € 11.830,- verder achteruit zet maar de extra investering meer dan waard is. Wie nog meer te besteden heeft komt automatisch op de High Executive uit. Deze kost als 740i een koele € 124.280,- en voor een lange versie vraagt BMW zelfs € 127.930,-. Het prijsverschil tussen

de normale koets en de 14 cm langere L, ligt op € 3.650,-.

Onze testauto was de 730d High Executive die voorzien van enkele extra's op een totaal van € 121.455,- uit kwam. Een duidelijke concurrent dus van Audi, Jaguar en Mercedes.

Krachtvolle motor

BMW legt onder de lange motorkap, een dijk van een motor. De 730d wordt voortbewogen door een zescilinder lijnmotor met een inhoud van 2993 cm³. De direct ingespoten common rail-turbodiesel bezit één VNG-turbolader. De dankzij het briljante Bi-Vanos van BMW, fantastisch mooi lopende motor levert een vermogen van 180 kW en een maximum koppel van maar liefst 540 Nm. Dit geweldige koppel van deze, voor zo'n zware auto (1940 kg rijklaar) toch relatief kleine zescilinder, ontwikkelt zich tussen de 1750 en 3000 t/min.

Voor de BMW 7-rijder wordt deze diesel al snel een grote vriend. Je moet goede oren hebben om te onderscheiden of er nou een benzinemotor dan wel een diesel onder de kap ligt. Ook bij de koude start hoor je 'm amper aan de slag gaan. Hij ontwaakt zonder rammel, trilling of rookpluim uit een diepe slaap en gaat direct voortvarend aan de slag alsof hij nog op temperatuur was van de vorige rit.

De krachtige diesel is dankzij EfficientDynamics dusdanig schoon dat hij in ons land met het C-label wordt verkocht. Onze testauto noteerde een keurig verbruik van 9,4 liter op 100 km. En daarvoor hoefden we niet eens met een fluwelen voetje te rijden.



Een beschaafde achterkant met enorme, karakteristieke achterlichten.

Op dit moment is de 730d de enige dieselmotor die BMW in de achterwielaangedreven 7 Serie levert. Dat er grotere zelfontbranders in aantocht zijn, ligt voor de hand. Daarnaast legt BMW de laatste hand aan een hybrideversie. De automatische transmissie heeft zes overbrengingen. Dat is voor deze soepele motor meer dan genoeg en het is fascinerend om te voelen hoe deze bak voor elke omstandigheid de juiste overbrenging als het ware al heeft klaar liggen. Alleen bij lage toeren en plotseling gas geven kan de automaat soms wat slordig en schokkerig reageren.

Wat een verwennerij!

In de High Executive-uitvoering blijft in de BMW 7 niets meer te wensen over. Alle denkbare luxe is aan boord, er zit zoveel elektronica in deze auto dat een 500 pagina's tellend instructieboek je wegwijst moet maken.

Je zit geweldig achter het stuur. De compleet elektrische stoelbediening (ook de stuurkolom beweegt elektrisch) kent twee geheugens. Als bestuurder heb je een riant zicht over het bijzonder fraaie dashboard en de omgeving rond de auto. Tot onze grote opluchting is de iDrive nu ook voor niet-elektronicafanaten te gebruiken. Bijna als vanzelfsprekend worden menu's en correctiemogelijkheid met aparte toetsen bediend en voelt de draaiknop niet minder dan meesterlijk aan.

Het geraffineerd gebouwde en ingerichte interi-



De nieuwe Zeven is direct aan zijn super-nieren herkenbaar. De koets toont elegant en tegelijk sportief.

Wat een klasse dit interieur! Zakelijk, maar toch vol smaak. Het leder is standaard op de Executive en High Executive.



De twee overkappingen hebben plaats gemaakt voor een mooiere en minstens even goed afleesbare instrumentatie.

Op de middenconsole vinden we rond de selecteur de schakelaars voor Dynamic Control, Side View Camera, Parkeerrem en Auto Hold. Op het eerste gezicht lijken het veel knoppen, in werkelijkheid valt het wel mee.

Een aangename plek om te vertoeven, bovendien gemakkelijk in- en uitstappen en voldoende beenruimte.

Foto's: Jan Liefstink



eur is onder andere voorzien van een met leder bekleed dashboard, sfeerverlichting in de portieren en rond de portierhendels, dubbele bediening voor de airco, voor- en óók achterin, en nog veel meer.

De hele bediening van de BMW is redelijk intuïtief te behappen, ook al zitten er ondanks de iDrive nog talloze knoppen op het dashboard, op de console, in de portieren en op het stuurwiel. Het is overigens ongelofelijk welke systemen een Zeven allemaal in zich heeft. We noe-

men bijvoorbeeld de head-up display, de weergave van snelheidsborden langs de route wat overigens niet altijd perfect werkt, de Side View Camera die vanuit twee camera's in de voorbumper, bij het uitrijden van een uitrit, alvast links en rechts de weg afspiedt op naderende auto's, voetgangers of fietsers. En dan niet te vergeten de Active Cruise Control met Stop & Go waarmee de auto indien gewenst, het rijgedrag van de voorligger volledig kopieert. Fascinerend en zelfs een beetje verontrustend, zo

goed als dat werkt. Bij hogere snelheden wordt de afstand tot de voorligger begrijpelijk wat langer gehouden (zelf af te stellen) maar in de praktijk betekent dit dat er veel verkeer tussen komt hangen en dat schiet niet op. Op een drukke weg werkt ACC dus duidelijk minder goed. Maar in de file, sjonge, jonge... Nog een fraaie vinding is die van de Dynamic Drive die de keuze biedt uit vier verschillende afstellingen van het onderstel. De knop daarvoor zit naast de selecteur en die biedt via de

BMW CBS: service naar behoefte



Aan de hand van de rijcondities wordt het noodzakelijk onderhoud bepaald. De boordcomputer informeert de bestuurder over een naderend werkplaatsbezoek.

BMW werkt met Condition Based Service (CBS), waarbij de service-interval bepaald wordt door de rijomstandigheden. Gemiddeld vindt de oliebeurt na 30.000 km plaats. Een rustige rijder die veel snelwegkilometers maakt, zal langer met de olie doen, en een bruuske rijder die veel korte ritten rijdt juist minder lang. Service op maat dus.



De 3 liter zes-in-lijn turbodiesel is nieuw. Hij presteert beter dan z'n voorganger en verbruikt minder.

Zowel voor de benzinemotoren als de diesel schrijft BMW Longlife 04 motorolie voor. De bougies worden bij elke tweede oliebeurt (dus na circa 60.000 km) vervangen, het luchtfilter bij elke derde olieversing (circa 90.000 km) en het interieurfilter bij elke oliebeurt. Alle motoren zijn voorzien van een onderhoudsvrije distri-

butieketting. Ook klepspelingscontrole is niet nodig. De automatische transmissie is voor het leven gesmeerd. Eventueel bijvullen moet met een Shell M1375.4 transmissievloeistof gebeuren. BMW waarschuwt nadrukkelijk geen andere transmissievloeistof te gebruiken omdat dit schade aan de automaat tot gevolg heeft.

Modelserie en prijzen

BMW 740i:	€ 102.100,-
BMW 740Li:	€ 105.750,-
BMW 750i:	€ 121.555,-
BMW 750Li:	€ 124.400,-
BMW 730d:	€ 99.275,-
BMW 730dL:	€ 102.800,-
Executive:	+ € 11.830,-
High Executive:	+ € 22.180,-

Dynamische Stabiliteits Controle:	standaard
Dynamic Brake Control:	standaard
Dynamic Damper Control:	standaard
Xenonverlichting:	standaard
Adaptieve bochtverlichting:	optie (€ 1.119,-)
Night Vision:	optie (€ 2.940,-)
Lane Departure Warning:	optie (€ 775,-)
Lane Change Warning:	optie (€ 868,-)
Side View Camera:	optie € 561,-
Cruise control met remfunctie:	standaard
Active Cruise Control:	optie (€ 2.646,-)
Bandenspanningsbewaking:	standaard
Elektrische voorstoelen:	standaard
Lederen bekleding:	standaard op Ex./High Ex.
Automatische klimaatregeling:	standaard
Audiosysteem met 12 speakers:	standaard
Navigatiesysteem:	standaard op Ex./High Ex.
Automatische 6-traps transmissie:	standaard
Achterasniveauregeling met luchtvering:	standaard op L

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

drievoudig verstelbare schokdempers de instellingen Comfort, Normal, Sport en Sport+. Wij gaven de voorkeur aan de stand Sport waarmee de auto zich geweldig laat berijden en besturen.

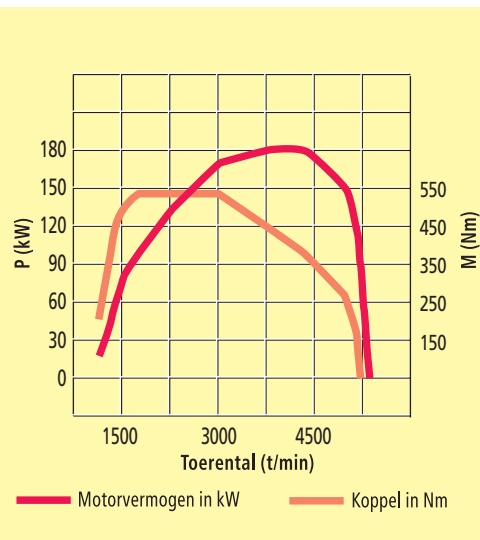
Dynamische rij-ervaring

Rijden met de nieuwe Zeven is een aangename, dynamische ervaring. Het gevoel in een grote auto te rijden verdwijnt binnen 300 meter. Kaarsrechte Rijkswegen, bochtige binnenwegen, smalle straatjes in de binnenstad die dankzij de meesturende achteras moeiteloos worden genomen, het doet hem allemaal niets. Onder alle omstandigheden is de auto comfortabel en voelt hij veilig aan. De zuinige, schone diesel zorgt voor ruim voldoende prestaties, de elektronica doet wanneer nodig, geheel onopvallend z'n werk. En dan hebben we de gevoelige besturing nog niet genoemd. Zó lekker, alsof je met je eigen handen via de voorwielen de richting aangeeft. Overhellen in de bocht komt haast niet voor.

De runflatbanden maken niet meer lawaai dan het normale rubber en ze zijn er mede de oorzaak van dat de auto ook bij snel bochtenwerk aan de weg kleeft als een eekhoorn aan een boomstam. En dat allemaal dankzij het knap uitgebalanceerde, nieuwe onderstel. De schokdempers passen zich continu aan de rijomstandigheden aan.

Deze BMW rijdt zo geweldig dat elke lange rit veel korter lijkt geworden en je voor je gevoel, helaas veel te snel alweer moet uitstappen.

Dick Schornagel



Testmetingen

Auto & Motor
TECHNIEK

Max. vermogen (fabrieksopgave):180 kW bij 4000 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave):540 Nm bij 1750 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h:	5,0 sec.0-100 km/h: 7,2 sec.80-120 km/h: 5,4 sec.
Geluidsmetingen:	
80 km/h:	62 dB(A) 100 km/h: 63 dB(A)120 km/h: 66 dB(A)
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit:9,5 liter op 100 km
Buitenweg:5,9 liter op 100 km
Combinatierit:7,2 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:9,4 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):245 km/h
CO ₂ -uitstoot:192 g/km



Wat een enorm comfortabele, uiterst gemakkelijk rijdende auto, deze nieuwe BMW 7. In combinatie met de direct ingespoten 3.0 liter common rail-turbodiesel, de zestrapsautomaat en het sublieme onderstel, is rijden in dit Duitse toproduct een weelderige belevenis.



Met veel moeite hebben we dan toch een minpuntje gevonden en dat betreft de werking van de Active Cruise Control. Deze houdt zelfs bij de minimale (instelbare) afstand een dusdanig groot stuk weg vrij, dat ander verkeer zich daar tussen voegt. Dat schiet niet op.