



BMW 7-Serie (2001 - 2008)

Geen nieuws is g(l)oed nieuws

Autotest | Bijna stiekem introduceerde BMW de vernieuwde 7-serie. Geen flitsende presentaties op autoshow's, geen grootse reclamecampagnes, geen acties op Internet. Niets! Ineens was 'ie er. Waarom zo bescheiden? Immers, de 7-serie is het boegbeeld van BMW. Alle denkbare luxe en nieuwe vindingen worden altijd het eerst aangeboden in de 7-serie. Bovendien zorgt de sportieve ondertoon ervoor dat deze limousine nog steeds favoriet is bij chauffeurs.

Zo moet het ongeveer gaan bij BMW: de makers van de 3-serie krijgen de opdracht de best rijdende auto te maken binnen het budget van de zakelijke rijder. De ontwerpers van de 5-serie mogen die eigenschappen combineren met luxe en ruimte. Maar de geluksvogels die de 7-serie bedenken krijgen carte blanche. Zij zijn verantwoordelijk voor alle vernieuwingen binnen BMW en daar worden geen grenzen aan gesteld. Ook niet aan de prijs van de uiteindelijke auto.

Ergonomie

Met een instapprijs van net onder de ton, verwacht de koper heel wat meer dan zomaar een grote auto. In dit segment moet een auto overrompelen met luxe en schoonheid. En dat is gelukt! Het interieur van de gefacelifte 7-serie is een zeldzaam fraaie combinatie van modern en traditioneel. Traditioneel komt van het beige leder met inleg van echt hout dat niet tot glad plastic is gepolijst maar daadwerkelijk natuurlijkheid en warmte uitstraalt. Modern komt van zowel de uitrusting als de ergonomie. BMW heeft over ieder detail opnieuw nagedacht. Alles wat handiger of beter kan, is dat ook.



Dat zorgt ervoor dat de testrijder zich in eerste instantie als een kat in een vreemd pakhuis voelt. Hoe worden de stoelen versteld? Waar dient het arsenaal blanco knoppen voor? Waar zijn de vier hendels aan het stuurwiel voor? Hoe komt dit ding überhaupt van de plek?

Uitrusting

Op iedere vraag volgt een korte zoektocht, waarop het antwoord steeds de voldoening geeft dat BMW de 7-serie slimmer heeft weten te maken dan andere auto's. Tijdens de eerste testdag werden de diverse knoppen op goed geluk ingedrukt om van de ene verbazing in de andere te vallen. Deze auto is nooit anders om zich te onderscheiden, maar anders om beter te zijn. Dat loopt van de automatisch sluitende portieren tot de vorstelijk zittende fauteuils. Het laatste kan bij deze auto letterlijk worden genomen, want achterin zullen voornamelijk vorsten, presidenten en kopstukken uit de industrie vertoeven.



Zowel voor- als achterin behaagt de 7-serie met alle denkbare en soms zelfs ondenkbare luxe. Juist omdat deze auto vaak met chauffeur zal worden gereden, zijn veel functies dubbel uitgevoerd. De bestuurder kan de meeste functies bedienen met de handen aan het stuur of via een knop op het dashboard. Daarnaast heeft alles wat te maken heeft met comfort aparte knoppen achterin.

Dubbel iDrive

Het iDrive systeem is voor de gelegenheid dubbel uitgevoerd. Dit systeem bedient klimaatcontrole (links/rechts, voor/achter gescheiden), telefonie, navigatie en entertainment met één druk/draaiknop. Voor de 7-serie is het systeem echter uitgebreider dan in andere BMW's en daarmee helaas verwarrender. De extra functies worden in de praktijk nauwelijks gebruikt, maar maken het geheel complexer en

storend traag.

Het "dubbele iDrive" heeft zowel voor als achterin een breedbeeld kleurenscherm met eigen bediening. Waar logisch zijn functies gecombineerd (het navigatiesysteem heeft voor- en achterin dezelfde bestemming) of juist gescheiden (voorin navigeren, achterin met bioscoopgeluid film kijken). Op het gebied van entertainment overweldigt de testauto met vier CD-laders: een "single shot" in het dashboard, een 6 CD wisselaar in het dashboard, een 6 DVD wisselaar achterin en een "single shot" DVD achterin. Behalve DVD is natuurlijk ook TV aan boord.



Automaat

Een van de vier stuurhendels bedient de automatische versnellingsbak. Met een subtiel hendeltje wordt gekozen voor rijden of parkeren. Zowel de plaatsing als bediening vragen enige gewenning, maar blijken daarna handiger en sneller dan een traditionele automaat. Bovendien laat deze computergestuurde automaat zich ook sequentieel schakelen met knoppen voor- en achterop het stuur. Opnieuw: het lijkt ingewikkeld, maar is na een korte kennismaking handiger en sportiever dan de bekende "lepels" achter het stuurwiel van andere sequentiele versnellingsbakken.

De "automaat" is gekoppeld aan een motor die ongeacht de uitvoering razendsnel is. De 7-serie is zelfs met de lichtste diesel sneller dan de gemiddelde sportcoupé. De testauto gaat heel wat verder dan dat dankzij een 5 liter metende 8 cilinder. Samen met het enorme comfort lijkt met deze krachtbron iedere snelheid wandeltempo. Prestaties worden met zoveel

gemak neergezet, dat alle andere auto's speeltjes lijken. De sprint vanuit stilstand wordt door de inzittenden van de 7-serie slechts ervaren als "vlot optrekken", terwijl het overige verkeer getuige is van een explosieve lancering.

Weggedrag

Zoals dat hoort bij BMW zorgen achterwielaandrijving en een evenredige gewichtsverdeling over de voor- en achterwielen voor een optimaal weggedrag. Mede dankzij de actieve dempers (overhangen wordt actief tegengegaan) kunnen exorbitant hoge bochtsnelheden worden gehaald. Terwijl de chauffeur bijna ontgoocheld naar de snelheidsmeter kijkt, heeft de hoogwaardigheidsbekleder achterin niet het geringste idee hoe hard het daadwerkelijk gaat. Aan het oppervlak van het kopje koffie is nog geen rimpel te zien, de motor zwijgt in alle talen.

De limiet ligt juist in de stad, waar de bestuurder net als een vrachtwagenchauffeur moet inschatten of een inrit wel breed genoeg en een bocht wel wijd genoeg is voor deze 5 meter lange limousine. Dat is extra verradelijk door het levendige weggedrag. De 7-serie reageert zo alert en precies op iedere stuurbeweging, dat de auto kleiner voelt dan deze eigenlijk is.

Wederom zullen de passagiers zorgeloos achterin genieten in weelde, terwijl de chauffeur het juist als een voorrecht ervaart voorin te zitten. Voor beiden is de 7-serie zo comfortabel en ontspannend dat de snelheid van ondergeschikt belang is. Het gepeupel buiten raast maar haastig voort, in de 7-serie is het goed toeven en dat mag best wat langer duren.



Conclusie

Er is weinig nieuws te melden over de gefacelifte BMW 7-serie, maar toch blijft de auto gloednieuw als het gaat om innovatieve technieken. Het uiterlijk is zelfs minder radicaal geworden, waardoor een buitenstaander nog minder beseft hoe bijzonder dit rijdende monument van techniek en luxe is.

Die luxe komt niet alleen van de nieuwste techniek die BMW in huis heeft. Over ieder detail is opnieuw nagedacht. Wat beter kon is ook beter en dat maakt de 7-serie vooral vooruitstrevend. De enorme omvang zorgt niet alleen voor veel ruimte achterin, maar ook voor een stabiel en rustig weggedrag. De chauffeur ervaart de 7-serie juist als de meest levendige en sportieve limousine in z'n klasse. ■



Specificaties

BMW 7-Serie (2001 - 2008) 750i High Edition

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	504 x 190 x 149 cm
Wielbasis	299 cm
Gewicht	1.985 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.100 kg
Tankinhoud	88 l
Bagageruimte	500 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	4798 cc
Cilinders / kleppen	8/4
Vermogen	367 pk @ 6300 tpm
Koppel	490 Nm @ 3400 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,9 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	11,4 l / 100 km
Verbruik stad	16,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	271 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 124.100,-
Prijs instapmodel	€ 88.999,-