

BMW 530d: 'De Nieuwe Keizer!'

BMW's nieuwe 5-serie verlegt grenzen, niet alleen door zijn uiterlijk, maar ook door een aantal innovaties, waaronder Active Front Steering. Auto-plus mocht een week lang het genoegen smaken kennis te nemen van al dit lekkers. Wij gingen er dan ook eens goed voor zitten en namen het beest zelfs een weekend mee naar de Oostburen, om echt grensverleggend bezig te kunnen zijn. Het resultaat is verbluffend en dat mag gerust een prestatie genoemd worden, want wij hadden de lat voor deze BMW erg hoog gelegd. Vanwege zijn grensverleggende eigenschappen krijgt hij van ons een passende eretitel: "De Nieuwe Keizer"!

Tekst en foto's: Evert F. Flapper

Over de vormgeving zijn de meningen verdeeld: je vindt hem mooi of je vindt hem lelijk. Wij liepen er eerst ook niet mee weg, maar op de keper beschouwd ga je hem toch mooi, zeg maar gerust, prachtig vinden. Na een week lang intensief gebruik ontdek je steeds meer mooie lijnen en ga je het lijnenspel waarderen. Der neue fünfter wordt zelfs een regelrechte schoonheid als de velgen lekker smerig zijn geworden en je ook aan de carrosserie kunt aflezen dat er flink mee gereden is. Dan ook herken je duidelijk trekken van z'n sportieve broertje, de Z4, ook wel 'de rhino' van de familie genoemd.



Onze 530d staat als een ruig roofdier op z'n brede sloffen te wachten, als een geharnaste stier, klaar om opnieuw getemd te worden. We staan op dat moment even stil op een bergweg in Duitsland vlakbij een prachtig wijnkasteel als we een schitterende rit over slingerachtige weggetjes met veel haarspeldbochten achter de rug hebben. Hij gaf geen krimp en lijkt gemaakt voor deze omgeving. Niets doet vermoeden dat we hier te maken hebben met een auto van bijna 1600 kilogram, zo gemakkelijk laat hij zich door de bochten heenboenderen. Werkelijk fenomenaal! Hoe dat kan? Doordat de neus is opgebouwd uit aluminium delen, net als de voorspatborden, wat een gewichtsbesparing oplevert van 36 kilo. Samen met een lichtere wielophanging maakt dat de nieuwe 5-serie 5% minder zwaar dan zijn voorganger. Die lichtere wagenneus levert zo een ideale gewichtsverdeling van



50/50 op tussen voor- en achterwielen, wat zijn fantastische bochtgedrag verklaart. Als we wegrijden van de parkeerplaats zetten we hem in de 'R' en dan worden we geholpen door een fantastisch speeltje: de park distance control toont op de display van het navigatiesysteem een afbeelding van de auto met groene, gele en rode zones eromheen. Wanneer je in de buurt van een obstakel komt, weet je precies dát er iets staat, maar ook wáár het staat.



Bovendien heb je bij dit systeem geen vervelende piepjes, pas als je iets erg dicht nadert klinkt een beschaafd alarmsignaal.

Waren we op de bergwegen al danig onder de indruk van zijn kunnen,

ook op de Autobahn ben je verzekerd van z'n suprematie, want slechts weinig voertuigen weten ons bij te sloffen. En hoe comfortabel de nieuwe 5 is kunnen we het beste illustreren aan de hand van een aantal cijfers: bij 120 km/u maakt hij slechts 1.950 t/min, bij 240 km/u iets meer dan het dubbele, te weten 4.250 t/min. En daarbij is de stilte in het interieur op zulke momenten indrukwekkend te noemen. Je hoort alleen de motor op een aangename manier z'n werk

doen. Bij flink gasgeven, waardoor de kickdown wordt geactiveerd, hoor je het zacht huilende geluid van de zes-in-lijn configuratie van een BMW kan klinken. Kippevel-opwekkend mooi! De zestrapsautomaat geeft je trouwens bij iedere snelheid het idee een sloot aan trekkracht voorhanden te hebben. Ook in Nederland geef je de meeste automobilisten bij de stoplicht-sprint het nakijken! Dat werkt verslavend, maar zorgt er ook voor dat je het gemiddelde verbruik van 1 op 12,8 niet haalt. Wij moesten, eerlijk is eerlijk, genoeg nemen met 1 op 11,2, ook netjes, toch?

Voor de doorgewinterde BMW-rijder is het even slikken als ze in de nieuwe 5 achter het stuur kruipen. Waarom? Omdat het traditionele naar de bestuurder toegekeerde dashboard om veiligheidsredenen is komen te vervallen. Het heeft plaats gemaakt voor een oase aan rust: twee sierlijke bogen in het dashboard. Onder de ene boog bevindt zich de

toerenteller en de snelheidsmeter, onder de andere zit de display van het navigatie-systeem, de radio/cd-speler, park distance control en airconditioning. De ideale zitpositie kun je in de prachtig lederen uitgevoerde, elektrisch verstelbare zetels gemakkelijk vinden. Toch heeft de bestuurder in de nieuwe 5-serie nog steeds de indruk in een soort cockpit te zitten. Dat komt door de vorm van de middenconsole die als een asymmetrische boog om hem heen gedrapeerd zit. Handig is de uitschuifbare middenarmsteun voor de bestuurder. Verder ontbreekt het ons aan niets. Je kunt het zo gek niet bedenken of het zit er op, zelfs een elektrisch bediend zonnescherm achter! En ook over de i-Drive-controller waren we erg te spreken. Met enig oefenen is het een perfect bladersysteem, dat ook tijdens het rijden kan worden geraadpleegd en bestuurd.

Onze conclusie moet dan ook zijn

Minpunten:

- hendel richtingaanwijzer vraagt gewenning
- ontbreken van automatisch dimmende binnenspiegel
- i-Drive maakt dashboard saai

Pluspunten:

- superbe kwaliteit dieselmotor
- indrukwekkende prestaties
- prachtige, kracht uitstralende vormgeving
- grensverleggend innovatief

dat we, hoe hoog we de lat ook gelegd hebben, behoorlijk onder de indruk zijn geraakt van het potentieel van deze nieuwe ster aan het firmament. Een ster die



Specificaties:



BMW 530d Sedan

Motor
zescilinder in lijn, in langsrchting voorin, inhoud: 2993 cm³
slag x boring: 84,0 x 90,0 mm
compressieverhouding: 17,0 : 1
max. vermogen: 218 pk bij 4000 t/min
max. koppel: 500 Nm bij 2000 t/min

Transmissie
achterwielaandrijving
automatische zesbak

Stuurinrichting
tandheugel met variabele overbrenging
stuurwielomwentelingen: 1,8

Maten en gewichten
l x b x h: 4841 x 1846 x 1468 mm
wielbasis: 2888 mm
inhoud bagageruimte: 520 liter
tankinhoud: 70 liter
draaicirkel: 11,44 meter
RDW gewicht: 1585 kg
maximaal aanhanggewicht (geremd): 2000 kg

Prestaties
topsnelheid: 243 km/u
acceleratie: 0-100 km/u in 7,3 seconden

Brandstofverbruik en uitstoot
binnen bebouwde kom (l/km): 10,6
buiten bebouwde kom (l/km): 6,3
wij kwamen uit op een gemiddelde van 1 op 11,2.
CO₂ uitstoot: 208 g/km

Banden en wielen
banden: 245/45 R 17
wielen: 8J x 17

Prijs
catalogusprijs: € 56.351,-
prijs testauto: € 79.543,-

Onze testauto was uitgerust met de volgende opties:

- Leder Dakota Schwarz
- Comfort Line-pakket
- Executive-pakket
- Vision Line-pakket
- Active Front Steering (AFS)
- Leder sportstuurwiel
- Interieurlijsten edelhout 'Riegelahorn anthrazit' hoogglanzend
- Bekerhouders
- Elektrisch verwarmde voorzetels
- LM wielen Sterspaak 8J x 17, 245/45 R 17
- Universele Handy voorbereiding, bluetooth
- CD wisselaar (6 selecties)
- Hifi actief luidsprekersysteem

opnieuw nieuwe maatstaven legt in zijn segment. De concurrentie loopt alweer achter de feiten aan, want deze nieuwe 5-serie is in een woord geweldig! BMW maakt rijden geweldig, was het toch? De Duitsers zeggen het net even mooier: Freude am Fahren! En zo is het ook! Met pijn in het hart moesten we de sleutels aan de importeur in Rijswijk teruggeven.



Voor een proefrit:
Martinistad BMW

Kielerbocht 13, 9723 JA Groningen
(bedrijventerrein Eemspoor a/d zuidelijke ringweg)
tel.: 050 - 571 72 73