Martijn Verhoef
1 april 2016

Dynamischer dan ooit

Bij BMW was het jarenlang een duidelijk verhaal: Wanneer je sportiviteit zocht, kocht je een 3 Serie, wanneer je pure luxe zocht een 7 Serie en daar tussenin was dan de 5 Serie gepositioneerd. De 7 Serie was in dit verhaal altijd de heerlijke, comfortabele reisauto, waarin alle denkbare luxe leverbaar is. En goed beschouwd is de auto dat nog steeds, maar er is wel wat veranderd met de introductie van het nieuwe type, die wij aan een test hebben onderworpen.Â

Chique of sportief

Voordat we naar de auto toelopen is het al duidelijk dat het om een bijzonder model gaat. Net als bij de i8 is de 7 Serie voorzien van een zogenaamde smart key met een LCD-schermpje. Hiermee kun je de auto vast voorverwarmen, de verlichting checken of een instelling wijzigen. Staat de auto eenmaal voor je neus, dan valt allereerst op dat de auto kleiner oogt dan verwacht. De nieuwe Siebener is langer dan zijn voorganger, maar toont niet zo. De echte kenner pikt de 730d xDrive die we rijden er ook als zodanig uit, maar voor de gemiddelde voorbijganger zou het ook prima een 5 Serie kunnen zijn. Dat de 7 Serie in de basis dus best bescheiden oogt, wordt teniet gedaan door het M-sportpakket dat op de auto is gezet. Met de grote 21 inch wielen en het spoilerwerk is anoniem over straat gaan er niet meer bij. De overweging of het bij de auto past, blijft smaak gebonden, maar opvallen doe je er wel mee. Andere kenmerken zijn de luchtinlaten op de flanken en de doorlopende chromen strip tussen de achterlichten. De 7 Serie is nog steeds sierlijk en niet over de top, waardoor je prima met de auto voor kunt komen rijden bij een zakelijke afspraak.

Weer bij de tijd

Om niet bij de concurrenten, zoals de S-Klasse en A8, achter te blijven, moet het ook vanbinnen tiptop zijn in BMW's paradepaardje. En dat is wel aan het merk besteed, want het interieur is bekleed met prachtige materialen en een grote lading leer. De gestikte zetels zijn prachtig en zoals het hoort in het topsegment zitten ze uitstekend, ook tijdens een lange rit, zodat je uitgeruster uitstapt dan dat je ingestapt bent. De mogelijkheden voor de sfeerverlichting zijn nog verder uitgebreid, waardoor je 's avonds denkt in een luxe loungebar terechtgekomen te zijn. Zelfs de boxen van het sublieme Bowers and Wilkins geluidssysteem (4750 euro) veranderen subtiel van kleur. Hoewel er opties ter waarde van een dikke 1 Serie op de auto zijn gesleuteld, schitteren geventileerde zetels en stuurverwarming door afwezigheid. We rijden in de normale 730, er is ook een variant met verlengde wielbasis. In de versie met normale wielbasis hebben twee volwassenen achterin niets te klagen, maar de verlengde versie doet er graag nog een schepje bovenop.

Voor CEO's en hoogwaardigheidsbeklederS die gereden worden is de extralange 7 een

must, want dan kunnen de zetels achterin ook elektrisch versteld worden en heb je zelfs een voetensteuntje en tafeltje tot je beschikking. Via de tablet in de armsteun is dit allemaal te bedienen en kun je ook de sfeerverlichting aanpassen. Een WIFI-hotspot maakt het geheel af, zodat er aan boord van de BMW gewoon doorgewerkt kan worden. En wil je tussendoor een hapje eten? De persoonlijke assistent kan een restaurant opzoeken en het adres direct in de navigatie zetten. De communicatie met de mobiele telefoon gaat soms nog wat stroef, af en toe is er geen verbinding te krijgen of is muziek via bluetooth niet af te spelen. Een software-update moet hier een oplossing voor bieden.

Â

Terwijl bij zijn voorganger te merken was dat hij qua afwerking en materialen niet meer helemaal mee kon komen met de concurrentie, heeft BMW de zaken weer goed voor elkaar in het nieuwe model. Het verschil met een 5 Serie is alleen niet zo groot als dat tussen een S-Klasse en E-Klasse, daarvoor zijn er nog teveel luxe-opties Ã³Ã³k op de FÃ¼nfer leverbaar.

Niet alleen om gereden te worden

Als het om rijden gaat heeft BMW een goede naam hoog te houden. En het is bijzonder om te merken dat er toch weer stappen zijn gezet om de nieuwe 7 nog dynamischer te maken. De ingenieurs hebben er alles aan gedaan om de 7 Serie lichter te maken en de grootste stappen zijn gezet door de auto van een carbon core te voorzien. Deze lichtgewicht carrosserie heeft naast gewichtsafname nog een voordeel: hij is namelijk nog stijver dan de carrosserie van weleer. En dat merk je tijdens het rijden, want de auto is erg wendbaar en direct, zonder te duiken of onrustig aan te voelen tijdens het remmen.
De directe besturing doet er voor het rijplezier nog een schepje bovenop en zo vergeet je tijdens het rijden nog wel eens dat je in een grote zakensedan zit. Tijdens het inparkeren heb je dat gevoel nooit, want dan kom je erachter dat de auto toch een stuk langer en breder is dan een gemiddelde personenauto. Gelukkig heb je de beschikking tot een 360 graden camerasysteem en een rits aan veiligheidsvoorzieningen.
Â
De instapdiesel mag deze naam eigenlijk niet dragen, want hij volbrengt zijn taak plichtsgetrouw. Nooit heb je het idee dat je kracht tekort komt, sterker nog: de auto voelt ronduit krachtig aan, waardoor je tijdens de acceleratie behoorlijk in de stoel gedrukt wordt. De zescilinder klinkt voor een diesel ook nog eens erg aardig, zodat het niet verwonderlijk is dat BMW verwacht de meeste 7ers met deze motorisering te verkopen. De xDrive vierwielaandrijving stuurt in normale gevallen de meeste kracht naar de achterwielen, zodat het typische achterwielaandrijving gevoel behouden blijft. Mochten de omstandigheden daarom vragen, dan worden ook de voorwielen aangedreven.Â

Semi-zelfrijdend

De lichtere constructie heeft ook zijn uitwerking op het verbruik. Volgens de ingenieurs van BMW zou er 4,8 liter op de 100 kilometer moeten worden verbruikt, wat een geweldige prestatie zou zijn, maar je raadt het al: dat is sprookjesmuziek. In de praktijk is het resultaat ook niet slecht, want 1 op 14 met een 265 pk sterke zescilinder en vierwielaandrijving is lang niet slecht. Bovendien gaat er bijna 80 liter diesel in de tank, zodat je zelfs in de praktijk meer dan 1000km actieradius hebt.Â
BMW's paradepaardje is uiteraard voorzien van de nieuwste technische snufjes. De smart key kan op een later moment ook gebruikt worden om de auto op afstand te parkeren. Bovendien is de auto met adaptieve cruise control semi-zelfrijdend en blijft de 7 Serie op de snelweg keurig tussen de belijning.

Incognito genieten

Dit alles heeft natuurlijk zijn prijskaartje, want hoewel een aantal opties nog ontbreken moet er 143.043 euro voor de testauto worden afgetikt. Vooral het High Executive pakket is prijzig, maar ook de premium audio en het M-sportpakket kosten een dikke 4000 euro. Een flinke investering dus, maar je rijdt dan wel in een topsegment limousine, terwijl de buitenwereld het niet snel doorheeft. Een beetje incognito genieten dus. Minder poenerig dan een S-Klasse en de meest dynamische in het rijtje Duitse limousines.Â

De afwerking in het interieur is voortreffelijk en de 3.0 liter zes in lijn een plaatje, waardoor je eigenlijk nooit meer nodig hebt. Tel daar de laatste snufjes op het gebied van autonoom rijden en parkeren bij op en de conclusie dat BMW weer helemaal meedoet in het topsegment is op zijn plaats.

Plus

+ Prachtig afgewerkt interieur
+ De zes in lijn is meer dan instapdiesel
+ Dieet werpt op meerdere vlakken zijn vruchten af

Min

- Niet zo onderscheidend als andere topsegment sedans
- Prijzige opties