



Pawel Piotrowski
28 juli 2010

© Rijtesten.nl

Kentering

Langzaam veranderd in de automobiele topklasse het denkbeeld dat een V8 of V12 badge statusverhogend werkt. Door een veranderende maatschappelijke visie op de globale milieuproblematiek kan een topbestuurder zich beter niet meer met een benzineslurpende slee vertonen. Maar wat te doen als je jouw geliefde Duitse limo niet af wil staan aan de eerste de beste slappe hybride? BMW denkt het antwoord in huis te hebben. Met de ActiveHybrid7 tonen de Duitsers aan dat veel vermogen en een laag verbruik hand in hand kunnen samengaan. Demonstratief leggen drie niet te missen 'ActiveHybrid7' badges verantwoording aan het volk af.



© Rijtesten.nl

Bescheiden

Afgezien van de drie badges - die ook weggelaten kunnen worden - verschilt de ActiveHybrid7 optisch nauwelijks van een BMW 750iL. Slechts aan de speciale Streamline velgen kan de kenner herkennen dat het hier om een bijzondere versie gaat. Onder de carrosserie gaan meer veranderingen schuil. Zo zijn er in een hoek van de kofferbak lithiumionen accu's geplaatst die de geïntegreerde elektromotor in de achtraps transmissie van stroom voorzien. In tegenstelling tot de ActiveHybrid X6 beschikt de 7 slechts over één elektromotor die de TwinPower Turbo V8 assisteert. Volledig elektrisch rijden is met de ActiveHybrid7 daarom niet mogelijk, maar ook met dit gebrek ligt het verbruik aanzienlijk lager dan dat van een minder krachtige 750iL. Wij wisten zelfs een lager testverbruik te behalen dan met de eerder door ons gereden 740i.



Attenderende schermpjes

In het interieur verwijzen enkel de instaplijsten naar de hybride aandrijftechnologie. Voorts is in het navigatie beeldscherm informatie over de status van de aandrijflijn op te roepen. Net als bij een Toyota Pruis worden daar de verschillende energiestromen weergegeven en toont een grafiek de efficiency van het rijgedrag over de afgelopen vijftien minuten. In de praktijk kijk je daar nauwelijks naar. Meer relevant is een klein schermje onderin de toerenteller waarin de laadtoestand van de accu wordt getoond. Wanneer men het gas los laat of afremt laten blauw balkjes tevens zien hoeveel remenergie het Brake Energy Regeneration systeem terug naar de accu's stuurt. Al deze kleinigheden attenderen de bestuurder op de verborgen toptechnologie die onmerkbaar haar dienst doet. Want voor de rest is de ActiveHybrid7 ook van binnen vooral een rasechte BMW. Het dashboard is naar de bestuurder gericht en een toonbeeld van materiaalgebruik en afwerking.



Comfortverhogend

De lange versie voegt aan de bekende 7 serie kwaliteiten additioneel comfort voor de achterbankpassagiers toe. Deze hebben namelijk de beschikking over 140 millimeter meer beenruimte dan in de gewone 7 serie. Wie nog meer luxe prefereert kan kiezen voor elektrisch verstelbare zetels of een entertainment systeem. Voor degene die achterin plaatsneemt mag een vaste telefoon uiteraard niet ontbreken. Al deze items zijn ook voor de 7 serie met normale wielbasis leverbaar, toch maakt het meer zin om tijdens het aankruisen van deze dure optie ook meteen maar voor de langere versie te kiezen. Passagiers die achterin instappen worden onmiskenbaar door de 'ActiveHybrid7' badge op de C-stijl op de aanwezige hybride technologie gewezen. Een verdere verwijzing vormt bij binnenstappen de aangenaam koele temperatuur. Dankzij de aanwezige elektromotor kan het interieur in de zomer reeds voor aanvang van de rit gekoeld worden. Wederom een meerwaarde van de hybride aandrijflijn.



Rijplezier verhogend

Komen wij nu tot het belangrijkste kapittel van deze rijtest, waarin de vraag beantwoord dient te worden of de extra kilo's die de ActiveHybrid7 met zich meesleept het rijplezier dempen. Integendeel. Als primaire aandrijfbron geldt nog steeds de TwinPower Turbo V8 die in bepaalde situaties ondersteunt wordt met het hoge koppel van de elektromotor. Deze levert vanaf de eerste omwenteling 210Nm en dat merk je voornamelijk tijdens (tussen)acceleraties. Pijlsnel stuift de 2.090kg wegende 7 serie dankzij de e-boost weg. Het acceleratievermogen doet nog het meeste denken aan dat van een potente twaalfcilinder, terwijl op de achtergrond een gedecideerde achtcilinder roffel hoorbaar is. Met Dynamic Damping Control kan men zelf bepalen of men een stugger boven een comfortabelere demping verkiest. Normaal gesproken filtert de demping oneffenheden weg en rolt de 7 serie als een olietanker door de zee, waarbij de besturing al op een formidabel niveau is. Desgewenst laat zich de demping en het

BMW ActiveHybrid 7 Lang

motorkarakter door een SPORT en SPORT+ stand beïnvloeden, waarbij in de laatste stand de auto eigenlijk te nerveus wordt. De normale modus is een mooi compromis tussen comfort en sportiviteit en laat een voldoende mate aan rijplezier toe. Rustgevend en verbruik minderend is de hybride start stop functie van de achttraps transmissie. De benzinemotor slaat bij stilstand vanzelf af en wordt door de geïntegreerde elektromotor weer tot leven gewekt. Dit systeem werkt volledig automatisch en feilloos.



Meesterlijk

BMW is als merk al jarenlang toonaangevend op het gebied van rijgedrag en motorenbouw. Wat ons betreft kan aan dit lijstje ook de hybride aandrijftechnologie worden gevoegd. De BMW ActiveHybrid7 is zeker niet de meest zuinige hybride, maar geen ander merk heeft tot nu toe de voordelen van conventionele motorentechniek en



BMW ActiveHybrid 7 Lang

hybride technologie zo meesterlijk met elkaar weten te combineren. Een krachtige TwinPower Turbo V8 die zelfs zuiniger is als een zes-in-lijn klinkt niet alleen als muziek in de oren, maar is realiteit. Met dank aan BMW.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Topprestaties met een acceptabel verbruik
- + Keuze uit verschillende rijkarakters
- + C-label

Min

- Rijdt niet volledig elektrisch
- Dure opties