



Dirk-Jan Dalhuisen
25 november 2013

Sterspeler

Er zijn van die auto's waar je het liefst nooit meer uit zou stappen. Van die auto's waarmee je non-stop naar Toscane, de CÃte d'Azur of waar dan ook zou heenrijden. Auto's die, als ze in sterren werden beoordeeld, voor de volle vijf sterren in aanmerking zouden komen. De huidige BMW 5 Serie is zo'n auto die op zo ongeveer alle fronten overtuigt. Toch vonden ze in MÃ¼nchen dat het nog beter kon, en dus werd de Vijf na drie succesvolle jaren nog eens kritisch tegen het licht gehouden.



Still going strong

Gebrek aan belangstelling zal voor BMW geen reden zijn geweest om de 5 Serie al na drie jaar te faceliftten. Over populariteit heeft de ook wel als F10 bekende BMW immers nooit te klagen gehad, ondanks het feit dat eeuwige rivalen Audi en Mercedes-Benz de FÃ¼nfer op de hielen zitten met hun nieuwe A6 en opgefriste E-Klasse. Concurrentie of niet, verkopen doet de 5 Serie nog steeds buitengewoon verdienstelijk en dus was er geen enkele reden voor ingrijpende maatregelen. Anders dan bijvoorbeeld de E-Klasse is de Vijf op het cosmetische vlak dan ook heel subtiel bijgeschaafd.

Je moet je ogen echt goed de kost geven, want de nieuwtjes zitten letterlijk in de details: licht gewijzigde koplampen, hertekende bumpers, knipperlichten in de buitenspiegels, dat soort kleinigheden. Desondanks ziet de BMW er nog allerm minst bedaagd uit en daarmee hebben we gelijk Ã©Ã©n van z'n grote krachten te pakken. Het ontwerp is mooi tijdloos en hoewel de FÃ¼nfer best een indrukwekkende verschijning is, is 'ie in deze samenstelling verre van schreeuwerig. De chique donkerblauwe lak en het bescheiden 17 inch lichtmetaal geven de bijna vijf meter lange

auto een nuchtere, ingetogen uitstraling.



Houtje bijten

Het is gepaste bescheidenheid, want BMW presenteert met de facelift gelijk een nieuwe instapdiesel: de 518d. Laat je door die typeaanduiding niet op het verkeerde been zetten, want de 518d maakt gebruik van hetzelfde tweeliterblok als de vorige basisdiesel, de 520d (die overigens gewoon leverbaar blijft). De prestaties zijn wel wat teruggeschroefd: in de 518d levert de TwinPower Turbo 143 pk en 360 Nm.

Bijtellingsvoordeel valt er desondanks niet te behalen en op papier zijn beide Vijven even zuinig. Wel is de 518d bijna twee tellen langzamer op de sprint naar de 100 en heeft de 520d in the end een langere adem (231 vs. 212 km/h).

Zo lijkt de 518d meteen buitenspel te staan, ware het niet dat het prijsverschil met de 520d aanzienlijk is. De 518d is er vanaf 46 mille, waarmee dieselen in een 5 Serie zomaar even 3.000 euro goedkoper is geworden. Als vanzelf rijst dan natuurlijk de vraag of het 'houtje bijten' is in de 518d. Dat valt gelukkig alleszins mee: de fijne

BMW 5 Serie Sedan 518d Business

achttraps automaat (€ 2.237 euro) houdt de motor graag in de lage toerentallen en maakt daarmee optimaal gebruik van de trekkracht die dan vrijkomt. Zo komt de 518d heel aardig van z'n plek: vanuit stilstand staat de '100' keurig binnen tien tellen op de klok en ook op tussensprintjes stelt de 518d niet teleur.



Ontspannen rijstijl

Net als iedere andere 5 Serie beschikt ook de 518d standaard over Driving Experience Control, een schakelaar waarmee je het karakter van de auto bepaalt. Naast de gulden middenweg - de Comfort-stand - kun je ook kiezen voor 'Eco Pro' en 'Sport'. In die laatste modus voelt de 518d zich niet zo thuis. De dieselmotor krijgt weliswaar meer ruimte om toeren te maken, maar vertaalt dat vooral in een hogere geluidsproductie en niet in merkbaar betere prestaties. En da's jammer, want in het lage toereengebied overtuigt de Vijf juist door z'n stilte. Op kruissnelheden tussen de 80 en 130 km/h draait de motor een bescheiden 1.500 tot 2.000 rpm en is het heerlijk rustig aan boord.

In 'Eco Pro' is de 518d dan ook duidelijk beter op z'n gemak. Het vroege opschakelen

van de automaat en de mildere gasrespons drukken het verbruik en passen goed bij de ontspannen rijstijl waartoe de auto aanmoedigt. Dat de opgegeven 1 op 22,2 niet wordt gehaald, is geen schande; het testverbruik van 1 op 18 is voor een hoge middenklasser nog steeds een uitstekend cijfer. Als anticiperen je hobby is, kan het zelfs nog zuiniger. Lift je namelijk het gaspedaal, dan wordt de motor losgekoppeld en 'zeil' je zomaar honderden meters verder op een minimum aan brandstof. Maak je daar goed gebruik van en ga je gedoseerd met het gaspedaal om, dan is zelfs op 1 op 20 haalbare kaart.



Heer en meester

Qua rijeigenschappen is de 5 Serie nog altijd heer en meester in z'n segment. De BMW biedt een fijne balans tussen comfort en dynamiek, zowel in het onderstel als in de besturing. In bochten voel je weliswaar dat je 1.600 kg om je heen hebt, maar desondanks blijft de auto heel stabiel aanvoelen. Tel daar de fijne zitpositie en de goede isolatie van motor- en rijgeluiden bij op en het spreekt voor zich dat zo'n 518d niets liever doet dan kilometers verslinden. Een fijne werkplek is in zo'n langeafstandsmachine wel zo prettig en dat heeft BMW gelukkig goed begrepen. De

BMW 5 Serie Sedan 518d Business

goede afwerking en het hoogwaardige materiaalgebruik getuigen van een goede bouwkwaliteit en ook op de ergonomie is weinig aan te merken.

Hoewel de FÃ¼nfer een prima algehele kwaliteitsindruk achterlaat, zijn er wel kleine punten waarop de BMW steekjes laat vallen. Met 'Connected Drive' biedt BMW bijvoorbeeld een modern scala aan rijassistenten aan - van vermoeidheidswaarschuwing tot head-up-display - maar iets simpels als de spraaksturing van de multimedia werkt dan weer net even omslachtiger dan nodig. Een voorbeeld: bij de 'Professional'-navigatie in de 3 Serie GT konden we in Ã©Ã©n adem het volledige adres inspreken, terwijl het goedkopere 'Business'-systeem in de 5 Serie voor de plaatsnaam, de straat en het huisnummer drie etappes nodig heeft. Nog zo'n klein missertje is het Black-panel-instrumentarium: fraai om te zien, maar bij invallend zonlicht is de digitale cijferschaal praktisch onafleesbaar.



Laag water

Dat we de spreekwoordelijke spijkers van de 518d op zulk laag water zoeken, geeft wel



BMW 5 Serie Sedan 518d Business

aan hoe doortimmerd de Vijf in elkaar steekt. Er is weinig op de 5 Serie aan te merken en dat maakt het grote succes van de auto tot een logisch gevolg. BMW is bij de facelift dan ook bescheiden te werk gegaan en daar valt veel voor te zeggen. De nieuwe instapdiesel - toch wel het grootste nieuws - lijkt een schot in de roos: de 518d is zuinig en krachtig genoeg en trekt - last, but not least - de vanafprijs met een serieuze drie mille omlaag. Laat je de 'Sport'-knop voor wat 'ie is, dan heb je aan zo'n 518d een gerieflijke auto om je (zakelijke) kilometers in alle gemoedelijkheid mee af te leggen.

Plus

- + Tijdloze uitstraling
- + Zuinige, stille en soepele instapdiesel
- + Uitgebalanceerde rijeigenschappen

Min

- Overbodige sportstand
- Afleesbaarheid instrumentarium bij invallend zonlicht
- Spraaksturing omslachtiger dan nodig