Jan Westerhof
19 maart 2010

MÃ¼nchens Topspits

Het adagium â€˜Freude am Fahrenâ€™ is een erekwestie in MÃ¼nchen en vormt de basis voor de reputatie van de 5 Serie. Met de intern F10 genoemde nieuwe 5 brengt BMW de opvolger van de succesvolle E60 op de markt en zet daarmee op dynamisch gebied wederom de maatstaf in zijn klasse. Daarnaast belooft het Beierse merk meer binnenruimte en een toename van comfort. Bovendien nam BMW met de vormgeving niet zoveel risico als bij de vorige FÃ¼nfer en is het op de bestuurder georiÃ«nteerde dashboard terug van weggeweest. Een optelsom die hoge verwachtingen brengt.

Arrivederci Bangle

Wij deden een impressie op van de 5 Serie bij uitstek - de 530dA - en moesten bij de eerste aanblik van onze testauto toch even omschakelen. Aan de E60 moest je wennen om hem na verloop van tijd beeldschoon te gaan vinden, terwijl de F10 rustiger en vooral behoudend is vormgegeven. Chris Bangle is definitief weg en Adrian van Hooydonk is nu echt in. Ondanks het feit dat de â€˜oudeâ€™ 5 na zeven jaar productie nog steeds zijn leeftijd niet laat doorschemeren, ziet de E60 er in een direct vergelijk met de F10 wel meteen uit als de oudere van de twee. De ingetogen designrichting die met de nieuwe 7 Serie is ingezet, wordt door de nieuwe Vijf bevestigd.

Wielbasis

De machtige wielbasis van 2.97 meter is 8 centimeter langer dan voorheen en daarvan zijn er slechts 1.3 centimeter naar de beenruimte achterin gegaan. Dat betekent dat de 5 Serie nog steeds niet echt ruim is en dat vooral het ruimtegevoel matig is. Dat wordt nog eens versterkt door de lange zittingen van de achterbank en de pompeus uitziende voorstoelen. Voorstoelen die uiteraard over alle bereiken veelvoudig verstelbaar zijn en die iedere bestuurder uitnemend kunnen laten zitten en hem een perfecte zitpositie verschaffen, vooropgesteld dat hij Ã¼berhaupt een keer klaar is met het finetunen van zijn stoelinstellingen. Uiteraard is de bestuurderspositie de allerlekkerste plek in een BMW en het geherintroduceerde cockpitgevoel van het dashboard geeft weer dat onbeschrijflijke subjectieve gevoel van controle. Een dashboard dat qua stilering met de 5 GT en de 7 Serie overeenkomt en een zeer hoge bouwkwaliteit kent en een keurige ergonomie heeft. De meeste functies zijn in het vereenvoudigde iDrive ondergebracht,

maar desalniettemin heeft het menu nog altijd een gewenningsperiode nodig.

Internet

Optioneel is zowat alles mogelijk in de F10: een automatisch inparkeersysteem en een afstandhoudende cruise control zijn natuurlijk logisch, maar de nieuwe Vijf heeft zelfs optioneel een internettoegang. Een andere noviteit voor de nieuwe 5 Serie is de uit de Zeven en de 5 GT bekende achttraps automaat, die perfect en ongemerkt zijn werk doet. Slechts af en toe betrap je hem op een trapje verder terugschakelen dan nodig bij een 540 Nm en 245 pk sterke drieliter zescilinderdiesel. Een motor die op golven van koppel voortbeweegt en de 530d tot een zeer snelle auto maakt en hem tezamen met het rijgedrag tot een van de weinige autoâ€™s maakt die de spagaat tussen comfort en rijdynamiek lukt.

De 5 kan alles

De combinatie van de enorme wielbasis en de uitgekiende vering en demping zorgen voor een zeer hoog comfort. De immense geluidsisolatie zorgt voor nog meer score in het comfortspectrum: spijtig daarom dat de 530d bij accelereren soms nog wel een wat rauwe klank heeft. Weliswaar dat typische geluid van BMWâ€™s zescilinder dieselmotor, maar toch een fractie te luid. Veel indrukwekkender is dat de BMW 530d alles kan: op afroep comfortabeler dan een E-Klasse en naar wens zo sportief als je van een BMW vaak eist. Geen enkele auto in deze klasse is zo fijngevoelig te rijden als de F10. De besturing is absoluut uitnemend voor een auto van ruim 1700 kilo: direct en gevoelvol zoals het bij een BMW moet en een wegligging die bochten tot een feestje maakt. Qua rijden staat de nieuwe Vijf op grote hoogte.

Maatgevend

Weinig autoâ€™s kunnen zo gemakkelijk tussen een reis- en een sportlimousine switchen. De nieuwe 5 Serie zet met zijn heerlijke besturing en communicatieve onderstel een sportief rijgedrag op de eerste plaats en kan ongemerkt transformeren tot een fantastische reisauto. Een manco op comfortgebied is de ruimte achterin, die nauwelijks heeft geprofiteerd van de toegenomen wielbasis. De aandrijflijn van de 530dA presteert met zijn koppelrijke en zeer goed afgestemde achttraps automaat echter op topniveau. Dat het gevoel voor de bestuurder - de belangrijkste inzittende in een BMW - daarbij klopt, maakt dat de nieuwe Vijf in de meeste opzichten de maatstaf in zijn klasse is.

Fotografie: Martijn Koevoets