



Max Veldhuis
15 oktober 2019

Wellness op wielen

De meeste mensen zien autorijden toch vooral als een must; een manier om van A naar B te komen. Maar wat als het rijden eens niet draait om het slechts ergens naartoe gaan, maar juist om ontspanning? Dan ben je bij een auto als de BMW M850i Cabrio aan het juiste adres.

Sommige mensen gaan ter ontspanning naar de film of de sauna. Anderen prefereren een wandeling in het bos of beoefenen een sport. Voor de autoliefhebber is een stukje toeren de ultieme manier om tot rust te komen. De BMW M850i Cabrio is zo'n auto die omschreven kan worden als 'wellness op wielen': een grote cabrio met een dikke motor die zich optimaal leent voor rustig toeren met een overvloed aan vermogen. Of je verslindt er juist op hoog tempo kilometers mee. BMW begeeft zich met de 8-serie meer nog dan bij de 6-serie het geval was in het territorium van auto's als de Mercedes-Benz S 560 Cabriolet, maar moet tegelijkertijd wedijveren met de open Porsche 911. Vormt de M850i Convertible een waardige tegenstander in dit segment? Wij gingen een aantal dagen op pad met dit prachtig samengestelde exemplaar om

daar achter te komen.



Nekkendraaier

Een ding is zeker: de M850i Cabrio heeft een uiterlijk dat respect afdwingt. Hij is duidelijk ontworpen in lijn met de huidige designtaal van BMW en wijkt behoorlijk af van de 6-serie. De 8-serie kent meer scherpe lijnen in zijn ontwerp en ziet er agressiever en meer intimiderend uit dan zijn voorganger. Met name van de voorzijde gezien oogt de auto behoorlijk gemeen dankzij de vormgeving van de koplampen, de grote grille en dito luchtinlaten in de bumper. Vanaf de zijkant gezien valt dan weer op dat er relatief weinig gebruik is gemaakt van allerlei lijnen en vouwen in het ontwerp. De sideskirts zijn dik aangezet en achter de grote wielen zien we een behoorlijk forse set remmen met het 'M'-logo op de blauwe klauwen. De achterzijde oogt behoorlijk volumineus, zeker met het dak naar beneden. Hier dragen de brede LED-achterlichten eveneens aan bij. In de achterbumper prijken twee forse uitlaatsierstukken, waarin vier kleinere uitlaten te zien zijn. Dit ziet misschien wat minder mooi uit, maar in ieder geval heeft BMW nog wat 'echte' uitlaten in de sierstukken. Daar kan Audi nog wat van leren.

De M850i Cabrio is een behoorlijk forse auto. Dankzij de lange motorkap en de grote achtersteven heeft hij een klassiek silhouet en het ontwerp is mooi in proportie. In de kleur Aventurinrot II, zoals wij hem mee hebben, oogt de 8-serie vooral heel chique. De lijnen in het ontwerp komen mooi tot hun recht en de zilvergrijze kleur op de grille, de spiegels en de wielen past erg goed bij deze lak. In de zon ontstaat er bovendien een felrode gloed, terwijl de kleur in de schaduw juist diep donkerrood wordt. Dit element maakt dat je iedere keer weer op een andere manier naar de auto kijkt afhankelijk van de lichtinval. Je betaalt met 2.495 euro overigens wel een behoorlijke prijs voor deze lakkleur.



Exclusieve herkenbaarheid

Wanneer we het grote portier van de 8-serie open trekken, kijken we tegen een interieur aan dat onmiskenbaar BMW is. De vormgeving van de tellers, het stuur, de luchtroosters en de lay-out van de multimedia zijn allemaal herkenbaar voor iedereen die ooit in een recent model van het merk uit MÃ¼nchen heeft gereden. De M850i



BMW 8 Serie Cabrio M850i xDrive High Executive

Cabrio onderscheidt zich met enkele knoppen van kristalglas, waarbij de pookknop het meest prominent in het oog springt. Ook de sfeerverlichting is bij nacht heel mooi en de speakers van het -overigens voortreffelijke- Bowers & Wilkins-audiosysteem dragen verder bij aan de exclusieve inborst van het interieur. Onze testauto is bekleed met volledig Merino lederen bekleding van BMW Individual in de kleur Elfenbeinweiss. Het wit past heel goed bij de exterieurkleur, maar is wel behoorlijk besmettelijk. Een ander puntje is de optionele sierlijst van pianolak op de middenconsole. Het ziet er mooi uit, maar van dit materiaal is bekend dat het heel snel krast en dat is ook zichtbaar in de testauto.

Het interieur van de 8-serie voelt speciaal, maar BMW had nog wel wat meer kunnen doen om het apart te zetten van de rest van de modellen. De plastic knoppen op het stuurwiel en de middenconsole hadden bijvoorbeeld van metaal kunnen zijn. Nu heeft de buurman in zijn 5-serie met M-pakket exact hetzelfde stuur. Sowieso neigt de afwerking van de 8-serie meer naar het niveau van de 5-serie, terwijl het prijskaartje van bijna twee ton toch echt rechtvaardigt dat het interieur meer van 7-serie niveau is. In de algehele beleving stoort dit niet heel erg. Wanneer we plaatsnemen in de comfortabele doch sportieve stoelen en de verwarming zijn werk laten doen, hebben we meteen zin om een flink stuk open te gaan rijden.

Op het eerste gezicht zou je vermoeden dat de M850i Cabrio een auto is waarin je comfortabel met vier personen plaats kunt nemen. Schijn bedriegt, want hoewel je voorin vorstelrijk kunt zitten, is het achterin behelpen. Het is echt een '2+2' waarbij je alleen in geval van nood mensen achterin wilt vervoeren. De bagageruimte is nog best redelijk, maar de kleine opening en het dak nemen behoorlijk wat verticale ruimte in en snoepen daarmee een deel van de praktische bruikbaarheid weg. Gelukkig kun je de achterstoelen plat leggen, waardoor er meer dan voldoende bagageruimte ontstaat om met twee personen plus bagage op roadtrip te gaan. Uiteindelijk is dat wel waar dit type auto het meest toe uitnodigt.



Sehr viel Freude am Fahren

Wanneer je de startknop indrukt, komt de 530 pk en 750 Nm sterke 4,4 liter V8 met een rauwe, diepe grom tot leven. Bij een koude start blijft hij stationair redelijk hoog in de toeren draaien, waardoor je meteen hoort en voelt dat er een serieus blok onder de kap ligt. Toch rijdt de M850i in eerste instantie vooral heel gemoedelijk. In 'Comfort' is de gasrespons niet al te direct en kun je rustig cruisen zonder dat je meteen wordt overweldigd door het immense vermogen. De welbekende achttraps automaat van ZF schakelt boterzacht door de verzetten en de V8 doet rustig grommend zijn werk terwijl het toerental amper boven de 2.000 toeren per minuut uitstijgt. Het maximale koppel is immers al beschikbaar vanaf 1.800 toeren. In de comfortabele instelling is de motor vooral op de achtergrond aanwezig en overheerst het geluid nooit.

Ondanks het feit dat dit best lekker rijden is, blijft de sportknop lonken. We drukken hem in en opeens lijkt de M850i een andere auto. De kleppen in de uitlaat gaan open en bij gas los ploft hij dat het een lieve lust is. Je wordt niet echt vriendelijk aangekeken wanneer je op die manier door een woonwijk rijdt. De V8 klinkt overigens fantastisch.



Waar de eerste turbomotoren van het merk een wat gekunstelde akoestiek hadden, klinkt de krachtbron van de M850i een stuk puurder. Onderin hoor je lekkere zware en diepe bastonen, maar hoger in het toerenbereik dreunt het typische gehamer van een achtcilinder het interieur in. Uiteraard draagt het open dak in positieve zin bij aan de akoestiek. De instellingen van de rijdynamiek zijn volledig aan te passen via het menu. In 'Sport Plus' is het allemaal eigenlijk net iets te veel van het goede, maar in 'Sport' komt de 8-serie goed tot zijn recht. Wanneer je op slecht wegdek rijdt, kun je het onderstel desgewenst in 'Comfort' zetten terwijl je de rest van de instellingen gewoon in 'Sport' laat staan. Het is prettig om die optie te hebben en niet gebonden te zijn aan een voorgeprogrammeerde instelling.

De slogan 'Freude am Fahren' is zonder meer van toepassing op de M850i Cabrio. Hij kan natuurlijk niet helemaal verbloemen dat hij een grote en zware auto is. Verwacht dus geen rassporter, maar eerder een GT met sportieve aspiraties. Dankzij de vierwielbesturing en het adaptieve onderstel dat overhellen tegengaat voelt de 8-serie nog best lichtvoetig aan voor zijn formaat. Bovendien biedt xDrive veel grip, waardoor je er ongenadig hard de hoek mee om kunt zonder dat je de kont meteen verliest. Het is ook weer geen Audi wat betreft rotsvastheid, want wanneer je het ESP (deels) uitzet, wil hij nog wel eens een stapje opzij doen. Maar eigenlijk vindt de M850i het ruigere werk helemaal niet zo leuk: hij is op zijn best bij rustig cruisen en af en toe een dot gas om die heerlijke duw in je rug te voelen en de V8 te laten brullen en ploffen. Altijd heb je een enorm surplus aan kracht, iets wat op den duur behoorlijk verslavend werkt.



Het dak kan eraf!

Tijdens onze testperiode met de M850i Cabrio hadden we op momenten zeker mooi weer, maar viel er ook behoorlijk wat regen. Gelukkig isoleert de kap geluiden van buiten perfect en is er eigenlijk nauwelijks een verschil waarneembaar met het vaste dak van de coupé. Hoe goed het dak ook functioneert, zodra de zon tevoorschijn komt verdwijnt hij in 15 seconden en rijdend tot 50 km/h elektrisch in de kofferbak. Het rijden in de open lucht voegt echt een nieuwe dimensie toe aan de ervaring met de 8-serie. Dankzij het warmtecomfortpakket en de 'Air Collar' in de hoofdsteunen waarmee onze testauto uitgerust was, kun je zelfs bij lage temperaturen op een zeer aangename manier open rijden. De stoel en het stuur worden uiteraard verwarmd, maar ook de armsteunen houden je lekker op temperatuur. Met het windscherm en de ramen omhoog is het bovendien ook op de snelweg heel goed uit te houden in het interieur.

Eigenlijk heb je bij droog weer dus geen enkel excuus meer om het dak niet naar beneden te doen. Uiteraard dringt het geluid van de achtcilinder een stuk beter tot je



BMW 8 Serie Cabrio M850i xDrive High Executive

door en voegt het open rijden met de wind in je haren echt een extra dimensie toe aan de rijervaring. Tijdens een rit op de Veluwe hoorden we het geluid door de bossen galmen wanneer we gas gaven, maar toen we rustig voort kabbelden, drongen de geluiden van de natuur het interieur binnen. Wanneer je 's nachts het dak naar beneden doet, steekt de sterrenhemel prachtig af tegen het sfeervol verlichte interieur. We kunnen het iedereen aanraden om eens te proberen. In de stad sta je natuurlijk vol in de spotlights met een cabrio als deze. Van die aandacht moet je houden.

Dat de M850i Cabrio duur is, mag geen geheim heten. Hij is er vanaf 181.461 euro, wat natuurlijk een behoorlijke smak geld is. Voor ongeveer 60.000 euro minder heb je bijvoorbeeld al een 840i Cabrio, die met zijn 340 pk sterke zescilinder ongetwijfeld ook prima rijdt. De Mercedes-Benz S 560 Cabriolet is er echter pas vanaf 199.713 euro en de Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet kost met een vanafprijs van 180.100 euro ongeveer evenveel als de M850i Cabrio. In dit licht bezien valt de prijs van de BMW, die meer vermogen heeft dan beide van de bovengenoemde concurrenten, dus eigenlijk best mee. Onze testauto komt inclusief opties uit op een bedrag van 198.570 euro, maar dan ben je ook nagenoeg van alle gemakken voorzien. Relatief veel is al standaard aanwezig, want het totaalbedrag van 17.109 euro aan opties is peanuts in het wereldje van de Duitse premium autofabrikanten. De duurste opties die aan boord zaten waren het Bowers & Wilkins-audiosysteem (4.015 euro), het adaptieve onderstel (2.829 euro) en de lakkleur Aventurinrot II (2.495 euro). Ze zijn stuk voor stuk hun geld waard. Wanneer je in deze prijsklasse shopt hoeven de extraatjes namelijk niet meer zo'n issue te zijn, toch?



Een ontsnapping

BMW positioneert de M850i Cabrio keurig tussen de concurrentie in. Hij is niet zo messcherp als een Porsche 911, maar betreft je meer bij het rijden dan de Mercedes-Benz S-klasse Cabriolet. De BMW ziet er exclusief uit en genereert behoorlijk wat aandacht op de weg. We laten de V8 met een brul tot leven komen, spelen een lekker muziekje af via de speakers van Bowers & Wilkins en cruisen voort met de wind in de haren. Ondertussen worden we op allerlei mogelijke manieren warm gehouden en is het ook bij de hogere snelheden aangenaam om open rijden.Â

De M850i Cabrio is een ontsnapping aan de gejaagde buitenwereld. Wanneer je het portier dichttrekt, kun je je even helemaal focussen op het rijden en je hoofd leeg maken. Het is de ultieme auto om met twee personen een lange roadtrip te maken en de betere stuurmansenwegen af te vinken. Of de V8 zijn exorbitante meerprijs ten opzichte van de zescilinder waard is? Vanuit een rationeel oogpunt waarschijnlijk niet, maar wie zegt dat ontspanning altijd verstandig moet zijn?



Plus

- + Prachtige verschijning
- + Comfortabel en sportief
- + Altijd gerieflijk open rijden

Min

- Zitplaatsen achter erg krap
- Kleine opening kofferbakruimte
- Interieur had specialer gekund