Pawel Piotrowski
4 november 2013

Sparen voor gevorderden

Een BMW 7 Serie koop je niet wanneer je alleen van hot naar her gereden wil worden, maar ook omdat je zelf weleens het stuur wil vastpakken. Wanneer je dit vaker dan gemiddeld doet, is een zelfontbrander onomstotelijk de verstandigere keuze. Tot een paar jaar geleden moest je in ruil voor een lager brandstofverbruik een hoop plezier en beleving inleveren. De tijden van de 725tds liggen gelukkig achter ons, de verbeterde instapdiesel van de gefacelifte 7 Serie demonstreert op een indrukwekkende manier dat dieselrijden in de topklasse niet onder hoeft te doen voor de geneugten van een prestigieuze benzinekrachtbron.

Meer voertuigcontrole

Aan het sinds 2008 in gebruik zijnde drieliter zes-in-lijn blok is bij de recente facelift van de BMW 7 Serie weinig gewijzigd. Het vermogen steeg van 245 naar 258pk en ook het koppel nam met 20Nm toe. Normaalgesproken zijn zulke veranderingen verwaarloosbaar, maar in de vernieuwde 730d duurt de standaardsprint van nul naar honderd nog maar 6,0 in plaats van 7,2 seconden. Uitgedrukt in woorden betekent dit een prestatietoename van relatief vlot naar lekker snel. Deze winst komt vooral op het conto van een nieuwe automatische transmissie. De zestraps ZF-bak, sinds 2001 in omloop, is bij het grof vuil gezet en vervangen door een modernere en efficiÃ«ntere versie met acht verzetten. Dat werd ook tijd, sinds de introductie in de BMW 5 Serie in 2010 heeft deze automatische transmissie zijn weg gevonden naar allerlei concurrenten van de 7 Serie, waaronder de Jaguar XJ en Audi A8.

Desgewenst kun je de instapper nu ook met xDrive vierwielaandrijving bestellen. Voor de acceleratiecijfers maakt dat geen groot onderscheid, maar op nat of drassig wegdek heb je er volop voordeel bij. Als BMW liefhebber hoef je er niet van te gruwelen, onder

normale omstandigheden stuurt het systeem 60% van de krachten naar de achterwielen. Rijdend op droog wegdek merk je er dan ook vrij weinig van. Pas wanneer je bijvoorbeeld over natte herfstbladeren rijdt en de achterwielen grip verliezen, stuurt het systeem het koppel naar de vooras. Van dat proces merk je als bestuurder weinig, het enige dat opvalt is dat het DSC-lampje minder vaak knippert en je subjectief meer controle over de auto hebt. In een sportieve bui kun je met een druk op de knop het Sport of Sport+ programma selecteren waarbij de aandrijflijn nog steeds een kleine stap zijwaarts tolereert. Echt wild, zoals in een M135i of M3, wordt het natuurlijk niet. Geeft niet, het gros van de 7 Serie kopers zit daar ook helemaal niet op te wachten.

Verschillen op detailniveau

Naast de technische tweaks is het uiterlijk van de gefacelifte BMW 7 Serie op details aangepast. De verschillen zijn minimaal, maar zorgen er wel voor dat de 7 Serie weer wat frisser oogt. Aan de voorzijde zien we een nieuwe voorbumper die de ingezette stijl van de 3 en 5 Serie volgt. De koplampen hebben een nieuwe lay-out gekregen en een

lichtere kleur dagrijverlichting. Desgewenst kun je de 7 Serie nu ook met volledige LED koplampen bestellen, maar deze dure optie zat niet op onze testauto. Missen doe je het niet, de standaard bi-xenon verlichting geeft een helder en harmonieus lichtbeeld. Aan de achterzijde vallen de verschillen nog geringer uit. Alleen een geoefend oog zal de iets donkerdere achterlichten en nieuwe chroomstrip herkennen. Voor de rest kun je nu kiezen uit nieuwe lichtmetalen velgen en andere lakkleuren. Onze testauto was in het traditionele Imperialblauw gestoken en van klassieke 19 inch multispaaks wielen voorzien, een combinatie die chique en sportief overkomt.

Het puntje op de i van onze testauto is het lichte interieur dat volledig in de kleur Oyster is uitgevoerd. Blauw en beige is altijd een combinatie om van te watertanden, maar wees er wel op bedacht dat een licht interieur ook extreem besmettelijk is. Bij het ophalen stond de kilometerteller op een maagdelijke waarde, toch zaten in het tapijt al een paar lelijke vlekken. Met zwarte vloermatten kun je een hoop ellende voorkomen, het is alleen jammer dat het met de rest van het interieur zo detoneert. Dat geldt ook voor het zwarte stuurwiel. De keuze hiervoor is begrijpelijk, maar het ziet er in combinatie met een volledig licht interieur toch een beetje gek uit. Persoonlijk zou ik dan toch voor een andere fraaie interieurkleur kiezen.

Voorbijgestreefd

Net als bij de buitenzijde is BMW ook in het interieur terughoudend te werk gegaan. Een chroomstripje, nieuwe tellers en luxere opties zijn de belangrijkste nieuwigheden. Het instrumentarium kan nu geheel volgens de trend digitaal worden uitgevoerd. Voor een meerprijs van 600 euro kunnen de tellers van kleur veranderen en wordt informatie uit de boardcomputer of het navigatiesysteem in een groter kader weergegeven. Een leuke gimmick, maar qua kleur en lichtintensiteit past het niet echt bij de andere bedieningsorganen in het interieur. Bovendien bewoog de toerenteller in onze testauto een beetje haperend, iets dat je met een analoge teller nooit zult hebben. Die 600 euro kun je het beste in je zak steken of aan andere opties spenderen.

Aan het materiaalgebruik en afwerkingsniveau wordt zo langzaamaan zichtbaar dat de 7 Serie al een paar jaren meedraait. Beide zaken zijn weliswaar op een hoog niveau, maar de jongere concurrentie heeft het op bepaalde vlakken net weer wat beter onder de knie. Op sommige plekken tref je in de 7 Serie hard kunststof aan en vraag je je af of dat echt niet hoogwaardiger kon. Neem nou de asbakken van het rokerspakket,

waarvan de plastieken klepjes bij het openen en sluiten irritant piepen. Of de lederlook bovenzijde van het dashboard, die in deze lichte kleurencombinatie niet helemaal weet te overtuigen. En dan is daar nog dat enorme zwarte stuurwiel. Toegegeven, met het doen of nalaten van een paar pennenstreken op het optieformulier kun je een hoop van de genoemde punten elimineren. Toch is het te hopen dat BMW met de volgende generatie 7 Serie wat meer aandacht aan de look and feel zal besteden.

Heer en meester

Qua rijgedrag en wegligging is de grote Beier nog steeds heer en meester in deze klasse. Dat begint al met de eerder aangestipte motor. Met een druk op de knop wordt de drieliter zes-in-lijn diesel met een donkere en sonore brom wakker. De diesel loopt stationair mooi rond en ligt aangenaam in het gehoor. Onder normale rijomstandigheden blijft het toerental rond de 2.000tpm schommelen en hoor je de diesel nauwelijks. Best jammer eigenlijk, want het N57D30OL blok produceert een prachtige sound. Vanaf drieduizend toeren beklimt de diesel de toonladder als een tenor, zonder opdringerig luid te worden. In combinatie met de achttraps

ZF-transmissie is de diesel in staat om de grote 7 Serie snel voort te bewegen. Wat vooral indruk maakt zijn de rappe en geleidelijke tussenacceleraties. Druk bij 130km/h het gaspedaal in en de 730d accelereert in een lange moeiteloze haal naar 200km/h, zonder ook maar enigszins oververmoeid aan te doen. En dan is dit nog de 'zwakste' diesel die in het vooronder ligt. Wie nog meer wenst kan kiezen voor de 740d of 750d xDrive.

De 730d volstaat echter. Je bent niet alleen sneller onderweg dan 99% van de overige weggebruikers, maar ook sneller dan de meeste concurrenten. Een Mercedes-Benz S350 BlueTEC, Jaguar XJ 3.0D en Volkswagen Phaeton 3.0 TDI zijn allemaal langzamer. Alleen de lichtgewicht Audi A8 3.0 TDI quattro blijft de Beier een tiende van een seconde voor. Maar de sublieme aandrijflijn is niet het enige waar de 7 Serie mee weet te scoren. Wie besluit om de bestuurdersplek met de achterbank te verruilen zal vooral van het weldadige rijcomfort kunnen genieten. De conventionele vering slokt alle grove oneffenheden op en raakt niet snel in de stress door een putdeksel of ontbrekend stuk asfalt. De demping is naar wens instelbaar en varieert van zeer comfortabel tot comfortabel. Zelfs in de Sport+ stand wordt het onderstel van de 7 Serie nooit knetterhard. Dat betekent niet dat het wegcontact slecht is, integendeel. Als bestuurder heb je altijd het gevoel in control te zijn, wat mede aan de directe hydraulisch bekrachtigde stuurinrichting en actieve stabilisatoren van het Dynamic Drive-pakket is toe te schrijven.

Scoren met merkwaarden

Dieselrijden in de topklasse is al lang niet meer vervelend, maar BMW toont aan dat het ook echt leuk kan zijn. De vernieuwde 730d xDrive weet vooral met de bekende merkwaarden van BMW te scoren. Hij is krachtig, snel, soepel, goed in het gehoor liggend en in staat om menig concurrent achter zich te laten. Daarbij is het rijgedrag van de 7 Serie is onveranderd goed. De grote Beier is vooral comfortabel, maar betrekt je van alle topklasse limousines nog steeds het meest bij het rijden.

Plus

+ Soepele, krachtige en zuinige diesel
+ xDrive is een nuttige investering
+ Uitmuntende rijeigenschappen

Min

- Wisselend materiaalgebruik in interieur
- Digitaal instrumentarium voegt weinig toe
- Standaard stuurwiel kan echt niet