

Lastig te plaatsen

BMW lanceert een nieuw model, dat tussen de huidige 5 Serie en nieuwe 7 Serie gaat opereren. Wie zijn directe tegenstanders worden is nog onduidelijk, maar de Audi A7 – die voor 2010 op stapel staat – zal daar waarschijnlijk één van zijn. De Duitse fabrikant zet de 5 GT zelf op de markt als een mengvorm van een luxe reislimousine en een royaal bemeten hatchback. De royaliteit moet deze Grand Turismo dan halen uit het feit dat hij gebruik mag maken van het onderstel van de 7 Serie. Daarnaast is de GT op technisch gebied deels gebaseerd



op volgende 5 Serie. In deze zware economische tijden komt de 5 GT misschien wel op het juiste moment. Met een nieuwe 7 Serie komen voorrijden is misschien wat te gortig in deze tijden, een nieuwe '5' is dan ook voor de top een stapje terug. Echter met deze Grand Turismo is dat alleen financieel een grote stap terug, ruimtelijk wordt er in ieder geval niets ingeleverd, maar hoe rijdt deze vreemde eend in de bijt eigenlijk?

Vreemde eend in de bijt

De exterieurlijnen die de Grand Turismo laat zien, zijn ons niet helemaal vreemd gezien de X6 ook al zo'n vreemde eend in de bijt is. BMW is duidelijk bezig zich te onderscheiden van de gevestigde orde, en dat juichen wij alleen maar toe. De ontwerpstudio in München heeft op volle toeren gedraaid om deze auto een eigen gezicht mee te geven. De dubbele nieren zorgen natuurlijk voor herkenbaarheid, maar de hoge, platgeslagen motorkap is weer van een heel andere orde. De definitie van de 5 Grand Turismo is een 5 Serie die hoger op zijn poten moet



staan, een auto met veel volume voor bepakkingen maar ook weer geen SUV. Die heeft BMW immers al in de vorm van de X5 en X6. De Duitsers noemen het zelf een vijfdeurs hatchback. Zoals gezegd staat de GT hoger boven de grond dan de normale 5 Serie, en wel tien centimeter. De bodemplaat deelt de GT met de 7 Serie, hoewel de totale lengte 7 cm korter is dan die van de 'Zeven', maar weer 16 cm langer dan die van de een 5 Serie sedan.

Het moet uit de lengte of uit de breedte komen, zo luidt een bekend spreekwoord. Ook bij deze nieuwe Duitser zien we elementen die de lengte met zich mee brengen, neem bijvoorbeeld de lange achterportieren. Ze vergemakkelijken het instappen, ook al daalt is de daklijn hier al flink. Oppassen voor het hoofd, is hier het advies. BMW laat haar laatste modellen de laatste tijd vooral spreken door de scherpe lijnen en vouwen in de carrosserie. Zo ook bij de nieuwe 5 GT waar de grote en diepe vouwen al beginnen net na de koplampen en helemaal doorlopen tot tegen de achterlichtunits. De daklijn loopt tot de B-stijl iets op waarna hij na de B-stijl gaat dalen bijna tot het uiterste puntje van de koets. Veelbesproken is de achterzijde van de Grand Turismo met zijn hoge en brede postuur geeft het hem wel een uitgesproken gezicht. Fraai is hier het gebruik van LED-verlichting wat tevens bijdraagt aan de veiligheid op de weg.

Groot, ook van binnen

Wanneer we plaatsnemen in de Grand Turismo, valt al direct op dat de zit daadwerkelijk hoger is dan die van zijn broer, de 5 Serie, wat ook een grote wens was van veel berijders. Dankzij de mooie kleurencombinatie in ons testexemplaar doet het interieur zeer riant en hoogwaardig aan. De comfortzetels (meerprijs € 3.019) zijn een zeer nuttige optie, die we iedereen kunnen aanraden. De voorstoelen zijn elektrisch op zeer veel manieren verstelbaar, waardoor een erg fijne zit kan worden gecreëerd. Daarnaast zijn de hoofdsteunen ook elektrisch



verstelbaar en voorzien van een zachte bekleding aan de hoofdzijde, wat bijdraagt aan het zitcomfort. Het dashboard ziet er rustig uit, want dankzij het iDrive systeem. Daardoor ziet het er in eerste instantie erg ergonomisch en opgeruimd uit, maar wanneer we het iDrive systeem doorlopen moeten we weer erg wennen aan de instellingen en mogelijkheden. Het overzicht vanaf de bestuurdersstoel is zeer matig, de voorzijde is lastig in te schatten en ook de achterzijde is haast onzichtbaar door de betrekkelijk kleine buitenspiegels en de vlakke achterrait. De optionele achteruitrijcamera en de parkeersensoren zijn hard nodig in de 5 GT.

Achterin de 5 GT is er weinig reden tot klagen. De beenruimte is meer dan voldoende, ook voor de langere passagiers. Zo is er met een lengte van 1.90 meter nog genoeg ruimte voor de knieën. Ook de hoofdruimte is nog opvallend goed, echter geldt dit alleen voor de twee buitenste achterbankzitters. In het midden, waar je een stuk hoger zit, wordt al erg snel het dak geraakt. Dit komt ook door de verlichting die hier in het plafond is geplaatst, geen volwaardige zitplaats dus. Veel licht komt er het interieur binnen door het optionele panoramadak. Deze is daarnaast ook aan de voorkant elektrisch te openen voor wat frisse wind binnenin. De bagageruimte meet standaard 440 liter maar kan uitgebreid worden tot 1.700 liter. Gemakkelijk is dit niet, eerst dienen de rugleuningen vlak gemaakt te worden wat overigens in twee ongelijke delen gebeurt. Daarna dient het tussenschot eveneens plat gelegd te worden om de optimale laadvloer te creëren. Naar ons idee dubbel werk, daar had toch wel een praktischere oplossing voor moeten zijn. Nu de volle inhoud gebruikt kan worden is de Grand Turismo zeer bruikbaar

geworden voor het transporteren van grote spullen. De achterklep kan op hatchback-wijze geopend worden, maar je kunt ook alleen het onderste deel openen, voor wat kleinere spullen. In de praktijk gebruik je overigens veel de grote klep, ook gezien deze in dit geval elektrisch opent en sluit.

Indrukwekkend rijden

Het motoraanbod van de 5 Grand Turismo blijft beperkt. Twee benzinemotoren, de 535i en 550i, en één diesel, de 530d, worden in eerste instantie aangeboden. Achterop onze Grand Turismo prijkt 530d, wij hebben dus te maken met de drieliter diesel die we al langer kennen van andere modellen van de Beierse autofabrikant, zoals de 3 Serie. Met een vermogen van 245 pk en een maximaal koppel van 540 Nm is deze zescilinder gecombineerd met de nieuwe achttraps automatische versnellingsbak. Deze diesel moet de bijna



tweeduizend kilo zware Duitser op gang weten te brengen, en heeft daar bepaald geen moeite mee. In minder dan zeven seconden spurt de GT van 0 naar 100 km/h. De tussenacceleraties zijn eveneens zeer indrukwekkend, het koppel is over een breed toereengebied beschikbaar. Snel en schokloos schakelt de automatische bak naar een ander verzet wat bijdraagt aan het fijne gevoel wat heerst in deze Grand Turismo.

Ook direct duidelijk is dat we hier met een echte BMW te maken hebben. De directe sturbewegingen blijven kenmerkend voor het merk met de propellor. Ons testexemplaar was voorzien van Adaptive Drive en Active Steering, wat een behoorlijke meerwaarde creëert tijdens het rijden in de GT. De elektronica van de Adaptive Drive maakt het mogelijk het onderstel naar je eigen wens af te stellen. In standje 'sport plus' wordt de 5 GT strak geveerd en stuurt de bolide messcherp door bochtige weggetjes. Daarnaast is er ook keuze uit 'sport', 'normal' en 'comfort'. Over de 'comfort'-stand waren wij minder enthousiast, de Beamer wordt dan bijna een Amerikaans slagschip, zo deint hij na. Vooral bij verkeersheuvels voelt de achteras erg zompig aan. Grip zal de BMW echter lastig verliezen, hij ligt nog steeds als een blok aan de weg.

Tijdens de eerste rit voelen we ons direct thuis in de GT. Het voelt allemaal zo goed, ontwikkeld, degelijk en natuurlijk aan dat er lastig mindere zaken in deze vreemde eend zijn te ontdekken. Hij stuurt heerlijk direct en gevoelig, de krachtbron is perfect voor deze bolide in combinatie met de automatische bak. Van overhellen heeft de BMW niet eerder gehoord, de wegligging is van topniveau. Ondanks de enorme kracht van de diesel blijft het verbruik binnen de perken, al haalden we de fabrieksopgave van 6.5 liter per 100 km niet.

Toeren in de GT

Het blijft een merkwaardige verschijning, deze 5 Serie Grand Turismo, maar de X6 was ook een uniek model en daar zijn we inmiddels al meer aan gewend. De positionering van de Grand Turismo blijft nog wel steeds een grijs gebied. We hebben hier te maken met een fantastisch rijdende hatchback die het onderstel deelt van de 7 Serie en bijna de rijcapaciteiten van de 5 Serie heeft. We kunnen ons voorstellen dat een huidige 7-bezitter deze 5 GT als reële optie zal beschouwen. Een groot pluspunt van de 5 Serie GT is zijn



laadvermogen en functionele gebruik. De nadruk ligt duidelijk op rijcomfort, daarom is 'Grand Turismo' een juiste benaming. De prijzen van de GT liggen iets hoger dan bij de sedan, en beginnen bij € 69.950 voor de 535i, en € 71.500 voor de gereden 530d. Onze testauto is als High Executive uitgerust en voorzien van diverse opties. De prijs is uiteraard fors op te krikken door de lange optielijst van BMW. Desalniettemin is de 5 Grand Turismo gewoon een erg goede auto met een bijzonder uiterlijk. Het moet je aanspreken, of niet.

Plus

- + Perfecte aandrijflijn
- + Zee aan ruimte
- + Fantastisch en comfortabel 'cruisen'

Min

- Dubbel schot bij neerklappen achterbank
- Matig zicht rondom de auto
- Fabrieksopgave verbruik optimistisch