Martijn Verhoef
12 mei 2017

# Blijdschap en weemoed

Het was Ã©Ã©n van de eerste auto's waarin ik reed: een donkerblauwe BMW 530i - van twee generaties geleden, met de codenaam E60 - met een  zescilinder die liefst 258 trappelende paarden mobiliseerde. Als student met een bijbaan als chauffeur kon je het slechter treffen dan de betreffende rit van Zuid-Limburg naar Utrecht. Terwijl de auto met gemak accelereerde en ik genoot van de Limburgse slingerweggetjes, bedacht ik me dat deze auto het beste te bieden had van twee werelden: sportiviteit en luxe. Een aantal jaren later en een stuk verwender door de vele mogelijkheden die je als autojournalist aangereikt krijgt, voelde ik de 530i opnieuw aan de tand. Nu de nieuwste generatie - de G30 - die een uiting is van de moderne technologie. Maar zonder zescilinder.

# Twee keer knipperen

Waar het zelfvertrouwen van BMW met de E60 ernstig op de proef werd gesteld door de harde opmerkingen over zijn uiterlijk, waren de critici over de looks van diens opvolger een stuk milder. Zeg maar gerust lovend, want het design van de vorige 5 Serie is nog steeds tijdloos en chique. Logisch dus dat BMW behoorlijk op het ontwerp van zijn voorganger voortborduurt. Je moet af en toe twee keer kijken om de nieuwste telg van zijn voorganger te onderscheiden, maar dat kun je zeker als compliment beschouwen. Toch is de auto helemaal vanaf de grond opnieuw gebouwd en voorzien van de laatste familietrekjes. Kenmerken van de 7 Serie vind je dan ook met gemak terug in de nieuwe FÃ¼nfer.

Net als bij veel andere BMW-modellen heb je de keuze uit verschillende smaakjes als het om de uitvoering gaat. Onze testauto is uitgevoerd in de Luxury Line, waarbij de klemtoon op elegantie wordt gelegd. Denk aan extra chroom en W-spaak 19 inch wielen. Uiteraard kun je ook voor een M-sportuitvoering gaan, waarbij de auto iets verlaagd is, de bumpers uitgeklopt worden en er veel minder subtiele wielen onder de

auto worden geschroefd. Het chique van de Luxury Line staat hem in ieder geval goed, maar zorgt er wel voor dat de 5 Serie er in het Nederlandse wagenpark wat minder uitspringt. Door veel zakelijke rijders wordt dat juist weer als voordeel gezien.

## Echte zakensedan

Wanneer je de overige modellen van BMW een beetje kent, is het interieur van de nieuwe 5 Serie geen verrassing. In tegenstelling tot zijn voorganger prijkt het multimediascherm nu bovenop het dashboard en kun je ook gebruik maken van een touchscreen. Eerst is het even wennen aan de nieuwe opbouw van de menu's, maar al snel merk je dat het allemaal verdraaid goed in elkaar steekt. Het touchscreen gebruik je in de praktijk zelden, veel prettiger is het om de draaiknop en druktoetsen op de middenconsole te gebruiken. Het mag niet verwonderlijk zijn dat je in de 5 Serie beschikt over de nodige luxe. Maar zoals het de Duitse merken betaamt, betaal je flink bij voor een aantal opties. De bijna 90 mille kostende test-beemer moet het dan ook zonder geventileerde zetels of een verwarmd stuurwiel stellen. Zaken die een beetje Opel Astra of Kia Niro voor een geringe meerprijs wÃ©l hebben. Het zal BMW een zorg

zijn, het zijn eerder die andere twee Duitsers die de BMW het vuur aan de schenen leggen. En het moet gezegd: aan zowel de nieuwe E-Klasse als de inmiddels behoorlijk verouderde A6 kan de 5 Serie qua afwerking niet tippen. Vooral de glimmende pianolak doet goedkoop aan, maar ook op de deurpanelen kom je harder kunststof tegen dan bij de andere twee zakensedans.

De sportzetels weten in ieder geval te overtuigen, ook op langere ritten. Bijzonder zijn de wangen van de stoelen. Deze bewegen in de bochten om zo een perfecte ondersteuning te bieden. Uiteraard helpt het ook mee dat de zittingen van de voorstoelen te verlengen zijn, om het zo ook voor langere inzittenden comfortabel te houden.

Wanneer je op de achterbank plaatsneemt, merk je dat de 5 Serie minder ruimte heeft te bieden dan bijvoorbeeld een E-Klasse. Twee volwassenen kunnen prima plaatsnemen achterin, maar dan moeten de bestuurder en bijrijder hun stoel niet al te ver naar achteren plaatsen.

## Geen zescilinder

De E60 530i die voor een onuitwisbare herinnering zorgde, was voorzien van een heerlijke zescilinder die niet een overdreven hoeveelheid vermogen op de been brengt, maar wel een heel solide vermogensopbouw heeft. Anno 2017 lepelt BMW een viercilinder in de 530i. Laat je niet misleiden door de typeaanduiding, want hij heeft een inhoud van slechts 1.998 cc. Met een vermogen van 252 pk heb je natuurlijk geen reden tot klagen, maar tijdens het rijden met de vierpitter mis je het geraffineerde karakter van de drieliter zes-in-lijn. Het duurt even voordat de turbo erin klapt, waardoor je bij een acceleratie even het idee hebt dat je aanzienlijk minder vermogen kunt aanspreken. BMW heeft twee turbo's op de motor geschroefd, waardoor het turbogat behoorlijk beperkt wordt. En als de auto eenmaal gaat, versnelt hij moeiteloos richting hoogst illegale snelheden. Uiteraard mis je ook het geluid wanneer je de FÃ¼nfer eens flink op zijn staart trapt. Want laten we wel wezen, heel bijzonder klinkt de auto niet, daar kan een beetje versterking over de speakers niets aan verbeteren. Je kunt nog steeds een zescilinder 5 Serie rijden - 540i - maar dit vergt een extra investering van minimaal 7.000 euro ten opzichte van de toch al niet mals geprijsde 530i.

# We missen iets

Natuurlijk heb je met de 530i een auto die in staat is om je zeer gemakkelijk door het verkeer te laten bewegen. Met een surplus aan vermogen voel je je enorm op je gemak in het Nederlandse verkeer. Wat ons wel opvalt, is dat de nieuwe 5 Serie een tikje afstandelijker aanvoelt dan zijn voorgangers. Niet alleen in de besturing, die in alle rijmodi wel heel erg neigt naar comfortabel, in plaats van sportief. Maar ook in de algehele beleving lijkt de auto wat verder bij bestuurder vandaan te staan. BMW's 5 Serie was altijd een zakensedan waarin je je als bestuurder een kapitein waande. Dat ging zelfs zo ver, dat je elke keer na het starten opnieuw de regensensor en parkeersensoren diende te activeren. Inmiddels wordt dit je allemaal uit handen genomen en rijdt de 5 Serie indien gewenst helemaal zelf. Sterker nog, voor het inparkeren hoef je je niet eens meer in de auto te bevinden. Met de afstandsbediening kun je de auto van afstand een parkeervak in dirigeren. En ook als je achter het stuur zit, kun je de auto met een druk op de knop zelf een parkeervak laten zoeken. Dat principe werkt nog niet geheel vlekkeloos, want de auto is in staat een reeks lege parkeerplekken te negeren, om de auto vervolgens parmantig op de stoep te zetten;

Nieuwigheid zullen we maar zeggen.
Is het dan echt zo'n kommer en kwel aan boord van de 530i? Nee, natuurlijk niet. De auto weet nog steeds zijn gewicht goed te verbergen en door de uitstekende wegligging bergen vertrouwen te bezorgen. Daarnaast is de transmissie onovertroffen en weet de viercilinder een heel schappelijk testverbruik van 8,3 liter per 100 kilometer te realiseren. Daarin is zelfs een sessie op de Autobahn meegenomen.

## Rangschikking Duitse drie

De BMW 5 Serie weet meer dan ooit de bestuurder en inzittenden te verwennen, maar komt daarbij wel heel erg dicht in de buurt van de 7 Serie. Als je de ruimte niet nodig hebt, zou je je serieus kunnen afvragen waarom je nog voor die laatste zou kiezen. Wij missen het sportieve randje dat de 5 Serie zolang karakteriseerde, maar we kunnen ons voorstellen dat je met een M-sportuitvoering dat gemis veel minder ervaart. De auto biedt de allernieuwste technologieÃ«n als het gaat om rijhulpsystemen en comfort. Alleen al de displaysleutel is een echte eye catcher. En hoewel we soms misschien wat weemoedig klinken, kunnen we nog steeds stellen dat de BMW zijn

usp's niet verloochent en nog steeds  het beste rijdt van de Duitse Drie. Hiermee onderscheidt hij zich voldoende van zijn belangrijkste concurrenten.

## Plus

+ Technologisch hoogstandje
+ Comfortabeler dan ooit
+ Behoorlijk efficiÃ«nt

## Min

- Zescilinder onbereikbaarder dan ooit
- Afstandelijker dan zijn voorgangers
- Inparkeerhulp overtuigt niet