

# The Beauty and the Buttt



Zelden zal een opvolger zo radicaal anders zijn geweest dan zijn voorganger, wanneer bij BMW de vierde generatie van de 7 Serie debuteert. Die wordt verguisd vanwege zijn bijzondere kont, terwijl zijn voorganger wordt gezien als een van de zuiverste modellen van BMW. In dit vergelijk nemen we van beide generaties de 750i de maat.

Tekst: Gabriel van Seumeren – fotografie: Ansho Bijlmakers

De 7 Serie, het vlaggenschip van BMW, voert sinds zijn introductie in 1977 (E23) voortdurend strijd om de titel van beste full size zaken-sedan met de S-Klassen van Mercedes-Benz. Traditiegetrouw debuteren in de Überklasse de

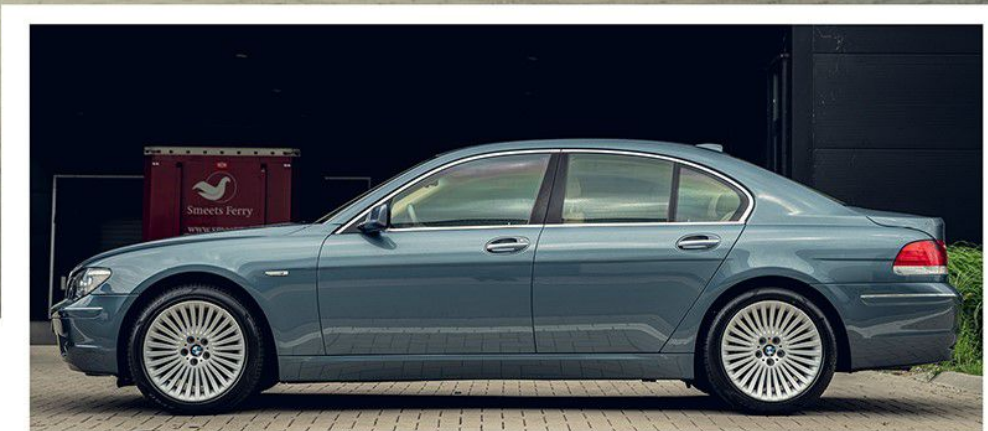
nieuwste technologie, de nieuwste gadgets en de nieuwe designthema's. Daarmee zetten de beide merken de stippen op de horizon waar de concurrentie zich op mag richten. De derde 7-generatie met de interne code E38 is in 2001 aan vervanging

toe. Wanneer zijn opvolger, de E65, in 2002 wordt geïntroduceerd, is er sprake van een aardverschuiving. De nieuwigheid is qua vormgeving, bediening en techniek radicaal anders. De kritiek van pers en publiek is vernietigend vanwege

zijn design; de E65 zal ook steeds omstreden blijven. Inmiddels heeft de vierde generatie van de *Siebener* de youngtimerstatus bereikt, terwijl zijn voorganger in onze wereld al jaren een zeer hoog aanzien geniet. Het is een klassieker in wor-

ding. We willen weten welke we zouden kiezen: de klassieke E38 met de traditionele lijnen van Boyke Boyer, of vallen we voor uitgesproken vormgegeven vernieuwing van de Nederlander Adrian van Hooydonk? We krijgen van

Bergwerff BMW uit Gorinchem van beide generaties de 750i mee. De Arktis zilveren E38 heeft een V12 onder de kap en dateert uit 1996 (pre-facelift). De Michigan blauwe E65 uit 2005 (dus van na de facelift uit 2004) is uitgerust met een V8.



## DE E38: VERFIJND ELEGANT

De E38 wordt in 1993 op de IAA in Frankfurt gepresenteerd. Het ontwerp is elegant en harmonieus en de lijnen zijn eenvoudig. Deze 7 wordt wel gezien als een van de fraaiste en beste auto's van BMW; een perfect mengsel van continuïteit en innovatie. Hij oogt krachtig zonder protserig te zijn. Het spitse front, de gestrekte lage raamlijn en het deince spoilerendje in het kofferdeksel; het zijn allemaal prachtige details. We kennen deze 7 zo lang en zo goed, dat we hem wat saai gingen vinden. Maar nu we er met frisse blik naar kijken, zien we z'n tijdloze schoonheid terug. De ingetogen zilverkleurige lak en klassieke 16 inch Styling 15 wielen maken de E38 waar we mee op pad zijn bescheiden chique. In het interieur heeft BMW bij de ontwikkeling E38 meer aandacht geschonken aan de passagiers. Eerder was de 7 Serie als elke BMW vooral op de bestuurder geïntendeerd. Nu is er het besef dat de belangrijkste persoon in de auto niet persé altijd achter het stuur zal zitten. Onze 750i heeft een belachelijk lage kilometerstand van nog geen 15.000 en het interieur is als nieuw. Ook hier die rustige lijnen, waarbij details als

het dashboard en de deurpanelen in hetzelfde prachtige jaren negentig blauw Montanaleer zijn gezet waarmee ook de stoelen zijn bekleed. We worden omarmd door de legendarisch lekker zittende en uitgebreid elektrisch verstelbare comfortstoelen, standaard op de 750i. We kijken uit op de prachtige knopjeskermis van het dashboard, die 's avonds indirect oranje is verlicht vanuit het paneel boven de binnenspiegel. Zoals dat hoort bij een topmodel, is de uitrusting royaal. Dit is een uitzonderlijk exemplaar van de iconische E38. En dan ligt daar ook nog, vlak voor ons, die twaalfpitter. Motorisch borduurt BMW bij de E38 in eerste instantie voort op zijn voorganger, de E32. We vinden de twee jaar daarvoor geïntroduceerde V8 benzinemotoren terug in de 730i en 740i. Later volgen de zescilinder 728i en een diesel (725tds). Al deze modellen zijn nog met handbak leverbaar. Later in de levenscyclus worden diverse motoren aangepast en biedt BMW een hele fijne V8 diesel. De 750i met twaalfcilinder komt in september 1994 op de markt, met een inhoud van 5,4-liter en een vermogen van 326 pk en een koppel

van 490 Nm. Het is een machtige motor, die grondig is herzien ten opzichte van zijn voorganger in de E32. De nieuwe vijftraps automaat is adaptief. Hierdoor gaat het schakelgedrag van de auto naar de voet van de bestuurder staan. De auto rijdt zoals hij er uitziet: als een klassieke primaat van eind vorige eeuw en in alles een BMW. Die maken rijden geweldig. De automaat geeft de auto enigszins een bedaard karakter, maar zodra je vermogen vraagt, is dat ruim voorhanden. Het is verfijning rondom, maar nog niet dermate gefilterd als in deze eeuw gebruikelijk is. Het is een pure rijnsensatie, je kunt er best een potje mee sturen. Heb je daar twaalf cilinders voor nodig? Welnee, een E38 kan met acht of zes pitten ook prima uit de voeten. Het blijft echter bijzonder om deze magistrale motor onder de kap te hebben. Hij kenmerkt het tijdperk van de onbegrensde mogelijkheden. De E38 krijgt in 1998 de min of meer verplichte facelift. Er valt weinig te verbeteren. Heldere achterlichten en licht gewijzigde koplampen en knipperlichten aan de voorkant, dat is het meest in het oog springende.

## De 7 Series op een rij

<b>E23:</b>	1977 – 1986	De eerste serie met als topmodel de 745i, en zescilinder met turbo.
<b>E32:</b>	1986 – 1994	Volop in de youngtimerfase, onderschatte auto. De eerste met een V12; tot ergernis van Mercedes-Benz die daar pas later mee kwam.
<b>E38:</b>	1994 – 2001	De mooiste? In ieder geval de meest bewonderde 7. Ook met Diesel.
<b>E65:</b>	2001 – 2008	De revolutionaire. Omstreden, maar het best verkocht.
<b>F01 TM F04:</b>	2008 – 2015	Nog twee jaar, dan is het een youngtimer. Voor weinig geld koop je nu heel veel auto. Eerste versie met hybride aandrijving.
<b>G11/G12:</b>	2015 – heden	Enorme nieren. Wij moeten nog vijftien jaar wachten.



## DE E65: DE BANGLE BUTT

In het nieuwe millennium moet er een opvolger van de E38 komen. Nieuwe tijden, andere eisen op het gebied van veiligheid, verbruik en uitstoot. Er wordt meer ruimte en luxe verlangd. Qua design loopt er een tijdperk af. BMW wordt dan wel verweten in feite steeds dezelfde worst in verschillende formaten te serveren. De Amerikaan Chris Bangle heeft op dat moment de leiding over de ontwerptafel van BMW. Zijn opdracht is een nieuwe designfilosofie te ontwikkelen. Al halverwege de jaren negentig is voor de nieuwe 7 Serie het ontwerp van de Nederlander Adrian van Hooydonk gekozen. Het is een radicaal nieuw design met een nieuw concept voor de bediening en optimalisatie van de motoren. In november 2001 moet de E65 zijn illustere voorvader doen vergeten en de vaandeldrager worden van de nieuwe richting. Het is een grote sprong voorwaarts. Kenmerkend voor het uiterlijk van de E65 is het zogeheten *Flame Design*: bolle en holle lijnen in plaats van rechte vlakken. Het front is hoger en ronder, minder scherp maar zeker indrukwekkend. En dan die bijzondere bips: de opgelegde kofferklep die gekserend *Bangle Butt* wordt genoemd. Velen vinden de achterkant ronduit lelijk en de E65 wordt er bekend en berucht om. Zo vindt Jeremy Clarkson bijvoorbeeld dat het er bij de achterkant van de auto op lijkt alsof de ontwerper tijdens het tekenen van de kofferbak in slaap is gevallen. Chris Bangle krijgt



daar voor altijd de schuld van. We doen de auto tekort als we alleen naar die kont kijken. Van een afstand zien we grote en voorname auto met een statige uitstraling en een krachtig silhouet met 19 inch Styling 176-velgen en de voorwielen ver naar voren geplaatst. De motoren van de E65 zijn compleet nieuw en oogsten gelijk lof. De V8 in de 750i van 2005 meet 4,8 liter, heeft 368 pk vermogen en 490 Nm koppel. Het interieur van de nieuwe

is nog meer bijzonder dan het exterieur. Het is gedaan met de knoppenkermis uit de jaren negentig met voor de bediening van alles een apart knopje. Bediening van instellingen zoals radio, klimaat en navigatie van de auto zijn keurig ondergebracht in het nieuwe systeem dat bediend werd met een centrale knop, *iDrive* genaamd. Om het interieur verder op te ruimen, wordt de bediening van de nieuwe zestrapsautomaat (handbakken zijn niet meer leverbaar)

aan de stuurkolom gemonteerd. Het dashboard heeft een voor die tijd groot en hooggeplaatst informatiescherm. Zowel dat scherm als de centrale bediening door middel van één grote knop, vindt later algemene navolging. De grootste vooruitgang in het interieur is de ruimte. Zowel in lengte, breedte als in hoogte is de E65 veel ruimer dan de E38. In 2004 is het tijd voor de facelift. Bij de E65 is die wel ingrijpend. Het design is een stuk gematigder. Met name aan

de bips is drijfing gesleuteld om het hondenkok achterop minder extreem te maken. We nemen plaats op het Nascabeige leder en verkennen de *iDrive*. Het is de eerste generatie van dit systeem en het blinkt nog niet uit door bedieningsgemak. Het werkt, maar je moet veel draaien en drukken om door de menu's te komen en dat leidt af. In tegenstelling tot de S-Klasse van *Das Haus* is het systeem bepaald niet intuïtief te bedienen. Tot onze vreugde zit de auto verder

nog steeds vol met knopjes. De materialen zijn prachtig en de passing is perfect. Ook na vijftien jaar en 126.000 kilometer ademt alles topklasse. We krijgen in de E65 een meer geborgen en verheven gevoel dan in de E38. De E65 lijkt groter en majestueuzer dan zijn voorganger. We zitten verder van de buitenwereld verwijderd. Hij rijdt veel moderner, stiller en nog comfortabeler, maar ook afstandelijker. Deze V8 draagt net zoveel aan het plezier bij als de V12 in de E38 doet. BMW en Bangle zijn wat ons betreft in hun missie geslaagd. Dat vonden de kopers ook, want de E65 is de bestverkochte 7 Serie ooit. Ondanks de kritiek die het model ten deel is gevallen, de Butt en de wiebelige elektronica van de eerste bouwjaar lopen er 343.073 exemplaren van de band, iets meer dan de E38 waarvan de fabriek in Dingolfing er 340.242 uitspuwde.

## WELKE KIEZEN WE DAN?

We zijn verdeeld. De een blijft de E65 lelijk vinden en kiest voor de tijdloze schoonheid van de E38. De ander maakt die uit voor lichtelijk saai en waardeert de innovatie, het gedurfde ontwerp en de rijeigenschappen van de E65. Lezer en geleheidschauffeur Marco van Lierop geeft de doorslag. Hij kiest voor de E38. Vanwege de V12 en omdat hij het gewoon de mooiste auto vindt, zowel van binnen als van buiten. Eindstand: 2 voor de Beauty en 1 voor de Butt.

*Met dank aan Bergwerff BMW en Marco van Lierop.*



## De verguisde

Chris Bangle (1956) is een designer die naam en faam maakte als ontwerper van BMW, maar die ook verguisd werd. Hij begon bij Opel, waar hij meewerkte aan de laatste Kadett en de eerste Omega. Bij Fiat tekende hij voor de Coupé Fiat. Dat is een eigenzinnige en dramatisch vormgegeven auto, die nu wel

steeds meer waardering oogst. In 1992 mocht hij BMW wakker kussen. De lopende designcyclus was daar op zijn einde. De E65 is het meest aan hem blijven hangen, maar hij was ook betrokken bij alom geliefde ontwerpen als de E46 3 Serie uit 1998 en de E39 5 Serie van 1995. Na de 7 Serie met de Bangle Butt was Bangle ook verantwoordelijk voor de Z4, de 5 Serie E60 en de nieuwe 1 Serie. Het waren stuk voor stuk verkoopssuccessen. In 2009 verliet hij BMW en de auto-industrie. Van Hooydonk (1964) volgt hem op. Hij is Senior Vice President BMW Group Design en verantwoordelijk voor de looks van BMW, MINI en Rolls-Royce.

