

The Beauty and the Butt



Zelden zal een opvolger zo radicaal anders zijn geweest dan zijn voorganger, wanneer hij BMW de vierde generatie van de 7 Serie debutant. Die wordt vergeleed 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 Nieuwen - Fotografie: André Buisson

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-Klasse van Mercedes-Benz. Traditiegetrouw debuteren in de Oberklasse de

nieuwste technologie, de nieuwste gadgets en de nieuwste 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. Vervolgens rijt opvolger de E65, in 2002 wordt geïntroduceerd, is er sprake van een aandringskracht. De nieuwvering is qua vering, bediening en techniek radicaal anders. De kritiek van pers en publiek is vernietigend: vanwege

zijn design: de E65 zal ook steeds constant blijven. Inmiddels heeft de vierde generatie van de 7-serie de youngtimersstatus bereikt, terwijl zijn voorganger in onze wereld al jaren een zeer hoog aanzien geniet. Het is een klassieker in wer-

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

Bergwerf BMW uit Gorinchem van beide generaties de 730i mee. De Arkis zilveren E38 heeft een V12 onder de kap en dateert uit 1996 (pre facelift). De Michigan blauwe E65 uit 2005 (dan van na de facelift uit 2004) is uitgerust met een V8.



DE E38: VERFLIND ELEGANT

De E38 wordt in 1993 op de IAA in Frankfurt gepresenteerd. Het ontwerp is elegant en harmonisch en de lijnen zijn eenvoudig. Deze 7 wordt wel gezien als een van de laatste en beste auto's van BMW: een perfect mengsel van continuïteit en innovatie. Hij oogt krachtig zonder groter te zijn. Het spitse front, de gestrekte lage ramplijn en het decoratieve spoilerende in het koftebekel; het zijn allemaal prachtige details. We kennen deze 7 zo lang en zo goed, dat we hem wat aan gingers vinden. Maar nu we er met frisse blik naar kijken, zien we 'n tijdloze schoonheid terug. De ingetogen zilverkleurige lak en klassieke 16-inch Styling 15 wielen maken de E38 wat we meer op pad zijn beschreven: chique. In het interieur leeft BMW bij de ontwikkeling E38 meer aandacht geschonken aan de passagiers. Eerder was de 7 Serie als elke BMW vooral op de bestuurder gericht. Nu is er het besef dat de belangrijkste personen in de auto niet perse altijd achter het stuur zal zitten. Onze 750i heeft een betrekkelijk lage kilometerstand van nog geen 15.000 en het interieur is als nieuw. Ook hier die nauwe lijnen, waarbij details als

het dashboard en de deurgrepen in hetzelfde prachtige jeun-argente-blauw Montanaro zijn gretig waarnaar ook de stoelen zijn bekleed. We worden omarmd door de legendarisch lekkere zittende en uitgebreid elektrisch verstelbare comfortstoelen, standaard op de 750i. We kijken uit op de prachtige knopjeskennis van het dashboard, die 's avonds indirect onze is verlicht vanuit het paneel boven de binnen spiegels. Zoals dat hoort bij een topmodel, is de uitrusting rijk. Dit is een zitruimte die een voorbeeld van de levende E38. En dan ligt daar ook nog, vlak voor ons, die twaalfde motor. Motorisch blijft BMW bij de E38 in eerste instantie voort op zijn voorganger, de E32. We vinden de twee jaar daarvoor geïntroduceerde V8 benzine-motoren terug in de 730i en 740i. Later volgen de zescilinder 728i en een diesel (725td). Al deze modellen zijn nog met handdruk leverbaar. Later in de levenscyclus worden diverse motoren aangegeven en bleef BMW een hele tijd 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 is alles een BMW. Die maken rijden geweldig. De automaat geeft de auto enigszins een bedaard karakter, maar zodra je vermogen vraagt, is dat ruim voldoende. Het is verfrissing nooden, maar nog niet dermate gefit als in deze eeuw gebruikelijk is. Het is een pure rijplezier, je kunt er best een paar uur 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. Helderer achterlichten en licht gewijzigde koplampen en knipperlichten aan de voorkant, dat is het meest in het oog springende.

De 7 Series op een rij

E23:	1977 - 1986	De eerste serie met als topmodel de 745i, een zescilinder met turbo.
E32:	1986 - 1994	Vloeg in de youngtimerfase, onderschatte auto. De eerste met een V12; tot ergens van Mercedes-Benz die daar pas later mee kwam.
E38:	1994 - 2001	De mooiste? In ieder geval de meest bewonderde 7. Ook met Diesel.
E65:	2001 - 2008	De revolutionaire, Overstreden, maar het best verkocht.
F01 TM F04:	2008 - 2015	Nog twee jaar, dan is het een youngtimer. Voor weinig geld koop je nu heel veel auto. Eerste versie met hybride aandrijving.
G11/G12:	2015 - heden	Enorme rieren. 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 uitsmoot. Er wordt meer ruimte en luxe verlangd. Qua design loopt er een tijdperk af. BMW wordt dan wel verveerd in te steeds dezelfde worst in verschillende formaten te serveren. De Amerikaanse Chris Bangle heeft op dat moment de leiding over de ontwerptelling 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 Nederlandse 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 vaandeltrager worden van de nieuwe richting. Het is een grote sprong voorwaarts. Kenners voor het afdrukken van de E65 is het zogeheten *Flare Design*: beide en helle lijnen in plaats van rechte vlakken. Het tint is hoger en runder, minder scherp maar zeker indrukwekkend. En dan die bijzondere lip: de opgelegde kottierlepel die gekneden *Bangle Butt* wordt genoemd. Wem 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 kottierlepel in slaap is gevallen. Chris Bangle krijgt



dan voor altijd de schuld van. We doen de auto traktat als we alleen naar die kant kijken. Van een afstand zien we grote en voornamelijk 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 nog niet gelijk lot. De V8 in de 750i van 2001 meet 4,8 liter, heeft 368 pk versnogen en 490 Nm koppot. Het interieur van de nieuweling

is nog meer bijzonder dan het exterieur. Het is geladen met de knoppenkernin uit de jaren negentig met voor de bediening van alles een apart knopje. Bediening van instellingen zoals radio, klima en navigatie van de auto zijn kenmerk ondergebracht in het nieuwe systeem dat bedienend word met een centrale knop. iDrive genaamd. Om het interieur verder op te ruimen, wordt de bediening van de nieuwe zwaartepuntstoel (hoofdbakken zijn niet meer leverbaar)

aan de stuurkolom geïntegreerd. 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 algemeen 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 veel ingrijpend. Het design is een stuk gezuitgier. Met name aan

de lip is dertig geliefd om het hoofdteelk achterop minder extensie te maken. We nemen plaats op het Nieuwbeige leder en verkenen de iDrive. Het is de eerste generatie van dit systeem en het blijkt nog niet uit door bedieningsgemak. Het werkt, maar je moet veel denken en denken om door de menu's te komen en dat leidt af. In tegenstelling tot de 5-Klasse van *Das Haus* is het systeem bepaald niet intuïtief te bedienen. Tot onze vreugde zit de auto verder

nog steeds vol met knoppen. De autoriden zijn prachtig en de passie is perfect. Ook na vijftien jaar en 126.000 kilometer ademt alles topklasse. We krijgen in de E65 een meer gelovigen 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 aantrekkelijker. Deze V8 draagt niet zoveel aan het plezier bij als de V12 in de E38 doet. BMW en Bangle zijn wat om betreft in hun missie geslaagd. Dat vinden de kopers ook, want de E65 is de bestverkopte 7 Serie ooit. Ondanks de kritiek die het model ten doel is gevallen, de Butt en de vierfelte elektronica van de eerste bouwjaar lopen er 343.073 exemplaren van de hand, iets meer dan de E38 waarvan de fabriek in Dingolfing er 340.242 vervaardigde.

WELKE KIEZEN WE DAN?

We zijn verdeeld. De een blijft de E65 lelijk vinden en kiest voor de tijdloze schoorheid van de E38. De ander maakt die uit voor lichtelijk saai en waardeert de innovatie, het gestelde ontwerp en de eigenschappen van de E65. Lezer en geleidelichschrijver Marco van Linop gooit de doorslag. Hij kiest voor de E38. *Versnover de V12* en omdat hij het gevoel de mooiste auto vindt, zowel van binnen als van buiten. Eindstand: 2 voor de Beauty en 1 voor de Butt. 🍌

Met dank aan Bergervan BMW en Marco van Linop.



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 dramatische vorm gegeven auto, die nu wel

steeds meer waardering oogst. In 1992 mocht hij BMW wakker knopen. De lopende designcyclis was daar op zijn einde. De E65 is het meest aan hem blijven hergeen, 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.

