

“Het verschil zit hem  
onderhuids”



De BMW 530i benzine en de BMW 530d diesel

**roadtest**



# “Heerlijk eigenlijk, een merk dat anders durft te zijn!”

Een rijverslag van de heer Van Geene

Vorige keer was de nieuwe BMW Z4 samen met zijn voorganger aan de beurt. Het verslag van die rijtest is naar alle klanten verzonden. Dit alles geïllustreerd met een prachtige fotoshoot van de betreffende BMW's door autofotograaf Mark Nauta. Aan iedereen wordt de mogelijkheid geboden zich in te schrijven om als testrijder in aanmerking te komen. Uit deze inzendingen trekt F. Breeman een testrijder om een BMW vergelijkingstest te maken, met als tegenprestatie het schrijven van een kort verslag van deze ervaring. Deze keer is de heer M. van Geene, BMW Z4 rijder, uit deze inschrijvingen getrokken om een vergelijking te maken tussen de BMW 530i benzine en de BMW 530d diesel. Beide sedan modellen van 2007, beide kosten € 44.800,- en beide komen uit de BMW Premium Selection voorraad van F. Breeman Rotterdam Zuid. Dit is zijn verslag:

Het is donderdagmorgen als ik op de A15 in de file sta. De regen komt met bakken uit de hemel en ik sta al zo'n klein kwartiertje op dezelfde plek, maar mijn humeur kan niet stuk want ik ben op weg naar BMW dealer F. Breeman te Rotterdam Zuid om twee BMW's uit de 5 serie te testen.

## Van hetzelfde laken een pak

Bij aankomst staan de auto's al klaar in de afleverruimte van Breeman. Een BMW 530i sedan en een 530d sedan, beide automaat High Executive in de kleur Titansilber. Twee optisch identieke auto's. Het verschil zit hem dus onderhuids, en dat zal blijken...

Als eerste kies ik voor de benzine variant. Ik ben zelf een fervent benzine rijder, mede omdat ik die over het algemeen fijner vind rijden en omdat ik simpelweg de kilometers niet maak voor een diesel.

Beide 5 series zijn van 2007. Dit model is in 2003 geïntroduceerd en ik moet zeggen dat ik in het begin moest wennen aan het design, maar naarmate de tijd verstreek, ben ik hem steeds mooier gaan vinden. Het model loopt inmiddels 6 jaar en is nog steeds controversieel. Heerlijk eigenlijk, een merk dat anders durft te zijn!

## Instappen en instellen

Wat direct opvalt op het moment dat je instapt zijn de stoelen. De High Executive heeft standaard de comfortstoelen met heel veel verstelmogelijkheden. Zo kun je niet alleen de rugleuning elektrisch verstellen maar ook de lendensteun, de zijwangen, de hoofdsteun en het zitgedeelte verlengen. Daarnaast zijn de stoelen ook nog op te pompen. Allemaal elektrisch en met geheugen. Dat geheugen onthoudt ook direct de stand van het stuurwiel, dat ook elektrisch in hoogte en axiaal te verstellen is, maar ook de stand van de spiegels. Met één druk op de knop staat dus alles in de juiste stand. Super! Alleen 'mijn' stand stond er uiteraard nog niet in, dus eerst even de tijd nemen om alles in te stellen.

Wat verder opvalt is de zakelijkheid van het dashboard dat toch ook sportief overkomt. Alles netjes gegroepeerd daar waar je het verwacht. Keurig. Alleen de knopjes op het stuur komen op mij wat goedkoop over, verders niet storend. Eerst maar eens even mijn telefoon proberen te koppelen via bluetooth.



## “Met één druk op de knop staat dus alles in de juiste stand”

Dat gaat via een grote knop, i-Drive geheten, die op het middenconsole geplaatst is. Daarmee kun je praktisch alles instellen en bedienen. Het lijkt in eerste instantie wat onhandig, 1 knop voor zoveel functies maar dat blijkt reuze mee te vallen. Het is telkens een keuze maken in een menu waarna een submenu verschijnt en er weer een keuze gemaakt dient te worden. Binnen enkele minuten had ik mijn telefoon gekoppeld en kon ik op pad.

Het regende nog steeds behoorlijk dus ruitenwissers en verlichting gaan (automatisch) aan. Tijdens het rijden merk ik eigenlijk niets van de regen en de wind die sommige automobilisten zo te zien toch parten speelt, afgaand op hun rijstijl. Ondanks het slechte weer heerst er rust in de auto.

De automatische transmissie van de 5 schakelt soepel en snel. Wanneer je het gaspedaal helemaal intrapt, schakelt de bak terug en schiet hij er werkelijk vandoor. Invoegen is zo gedaan.

De besturing is prettig. Niet te licht, niet te zwaar en communicatief. Het onderstel is geweldig. Bij iedere snelheid voel je gewoon dat de auto goed op de weg ligt. Ook wanneer je op een slecht wegdek rijdt voel je daar in het interieur weinig tot niets van. Het onderstel weet dat allemaal keurig op te vangen zonder dat de auto stoterig wordt. Wat mij ook opvalt tijdens het rijden is dat er niets kraakt of rammelt.

Zo'n High Executive uitvoering is zo luxueus dat ik lang niet alles heb kunnen proberen.

Aan alles lijkt te zijn gedacht. De i-Drive knop bijvoorbeeld. Wanneer je aan de knop draait klikt die als het ware. Wanneer de keuze mogelijkheden op zijn stopt dat geklik (force feedback). Ook de cruise control werkt feilloos. Je kan de cruisesnelheid verhogen met stapjes van

10 km/h d.m.v. een tikje vooruit te geven, maar je kan dat ook stapsgewijs doen door de hendel even vast te houden. Op het scherm voor je wordt dan digitaal de snelheid weergegeven.

### Snelheidsbeleving

Qua prestaties zouden ze elkaar niet veel toe moeten geven. De 530i levert 258pk en de 530d 231pk, beide 'lopen' ongeveer 250 km/h en doen de 0 tot 100km/h sprint binnen 7 seconden. Meer dan voldoende dus om de gemiddelde weggebruiker het nakijken te geven. En toch verschillen ze zo in de manier waarop die versnelling plaats vindt. Daar waar de 530i even een moment zich bedenkt en de versnelling daarna als het ware aanzwelt is dat bij de 530d instant, direct, een soort lineaire versnelling waarbij je zintuigen alle zeilen bij moeten zetten om het bij te houden. Zeker wanneer je de bak in de sportstand zet door de selectiehandel een tik naar links te geven.

In het schermpje voor je staat nu DS (Ik neem aan dat dat Drive Sport betekent) i.p.v. "D" en de motor blijft dan hoger in de toeren hangen. Waardoor het vermogen nog sneller paraat is.

De 530d heeft zijn maximum koppel van 500nm al bij 1750 toeren terwijl de 530i het met 200nm minder moet doen bij 2500 toeren, en dat merk je. De diesel variant is daardoor veel eerder bij de les dan de benzine versie. Begrijp me goed, de 530i is alles behalve een langzame auto maar hij moet toch zijn meerdere erkennen in de diesel!

Maar toch was het juist niet die snelheidsbeleving wat mij zo imponeerde. Het is de rust waarin dit bij beide auto's gebeurt. Je ziet aan de omgeving dat het serieus hard gaat. Een blik op de snelheidsmeter verteld je dat dit eigenlijk niet mag, in je achteruitkijkspiegel worden

andere weggebruikers wel heel erg snel klein, en toch..... die rust. Nog steeds kun je op een normale manier met elkaar communiceren zonder je stem te hoeven verheffen. Geen windgeruis, afroegeluiden van banden of storende motorresonanties. Zeker, de motor laat even van zich horen als je hem aanspoort maar hij treedt nooit op de voorgrond. Bij beide versies niet. Hulde voor de mensen die bij BMW verantwoordelijk zijn voor het geluidsniveau!

Juist daardoor is het zo'n heerlijke reisauto waar je instapt en in 1 keer doorrijdt naar Zuid-Frankrijk zo stel ik mij voor. Aan het begin van mijn trip heb ik bij beide auto's de boardcomputers gereset om te kijken wat het verbruik nu daadwerkelijk is. De 530i blijft steken op zo'n 1 op 10 terwijl de 530d op 1 op 13,8 uitkwam. Keurige waardes voor auto's die ca. 1500 kg wegen.

### Diesel goedkoper vanaf 15.000 km per jaar !

Welke te kiezen? Twee BMW's uit de 5 serie, met hetzelfde uitrustingsniveau, van dezelfde leeftijd in dezelfde kleur. Daarin zaten dus geen argumenten om de één boven de ander te verkiezen. Afgaand op de motorkarakteristiek zou ik direct voor de diesel kiezen. Gewoon omdat je dan altijd in ieder toereengebied trekkracht hebt en hij qua prestaties in mijn optiek gewoon de betere is. Maar ja, ik rijd te weinig kilometers per jaar voor een diesel... Althans dat dacht ik.

De vraag die rees was: "Bij hoeveel kilometer per jaar zou de diesel gaan renderen?" oftewel: "Wat is het



### BMW 530i benzine

Motorinhoud: 2996 cm3
Aantal cilinders: 6
Max. vermogen: 258 pk
Koppel: 300 Nm
Topsnelheid: 250 km/h begrensd
Acceleratie: 6.7 sec (0-100 km/h)
Km-stand: 37.500 km
Prijs: 44.800 euro

### BMW 530d diesel

Motorinhoud: 2993 cm3
Aantal cilinders: 6
Max. vermogen: 231 pk
Koppel: 500 Nm
Topsnelheid: 248 mk/h
Acceleratie: 6.8 sec (0-100 km/h)
Km-stand: 62.500 km
Prijs: 44.800 euro

omslagpunt?" Doordat de aanschafwaardes van beide auto's gelijk zijn, nl. € 44.800,-, was dat een eenvoudige rekensom. Even de wegenbelasting tegen de brandstofkosten afzetten en dan blijkt dat de 530d al bij ca. 15.000 km per jaar rendeert!

### Freude am Fahren

Het is zo'n cliché om 'Freude am Fahren' te roepen op het moment dat je met een BMW op stap bent geweest. In iedere

autotest, roadtest of rijimpressie wordt dat geschreven. En toch doe ik het ook, omdat ik maar tot één conclusie kan komen: Dat schrijven ze allemaal omdat het klopt. Het is echt een plezier om in te rijden. Een auto waarin je met een glimlach rondrijdt om zijn kwaliteiten, zijn potentie en zijn klasse. Ik weet in ieder geval wat mijn volgende auto wordt!

M. van Geene

Uiteraard zijn de beide automobielen uit de roadtest in de showroom van F. Breeman Rotterdam Zuid te bezichtigen. U bent van harte welkom.

**Rotterdam Noord**  
Autolettestraat 20  
3063 NP Rotterdam  
Tel. 010 - 24 24 000

**Rotterdam Zuid**  
Driemanssteeweg 130  
3084 CB Rotterdam  
Tel. 010 - 485 44 73

**Gouda**  
Antwerpseweg 11  
2803 PB Gouda  
Tel. 0182 - 51 30 00

[www.breemanbmw.nl](http://www.breemanbmw.nl)

**F. Breeman**

[www.breemanbmw.nl](http://www.breemanbmw.nl)



**BMW maakt  
rijden geweldig**