

” DET BÄSTA

BMW 540i

Nya BMW 5-serien övertygar med komfort inte långt från 7-serien och samtidigt en entusiasm i kurvorna som vore det en 3-serie. Bäva månne konkurrenterna – vem ska slå det här? Vi provkör den vassaste femman någonsin.

TEXT MIKAEL JOHNSON /// FOTO BERNHARD LIMBERGER

TYCKTE DU OCKSÅ att den sjunde generationen av BMW:s 5-serie var lite väl lik föregångaren när bilderna kom ut för några veckor sedan? För försiktig och närapå slätstruken? Det var åtminstone min första reaktion. Men jag måste säga att efter att ha betraktat skapelsen i verkligheten, både i rörelse och stillastående, växer den. Visst är det exempelvis lite 3-serie snett bakifrån, men på det hela taget är det en mycket spänstigare och slankare form som direkt får föregångaren att verka lite knubbig. Den exteriöra slankheten visar sig vara ett uttalat mål när BMW:s designchef Adrian van Hooydonk tar till orda:

”Den ska se både bredare och slankare ut än tidigare. Därför har vi exempelvis plattat till framlamporna och låtit baklyktorna nå längre runt hörnen”, säger Hooydonk – och faktum är att tricken fungerar.

Nykomlingen har internbeteckningen G30 och är både längre (+ 36 mm), bredare (+6) och högre (+2) än föregångaren F10. Trots det har vikten sjunkit med upp till 100 kilo hävdar BMW. Hela bakluckan är för första gången gjorts helt i aluminium vilket sparar 4,2 kilo. Samma material finner vi i motorhuv, tak och dörrar, alltså det mesta av det man ser av karossen.

Sammanlagt nio kilo ofjädrad vikt har sparats på bromsar, fälgar och däck. Däcken på så sätt att punkteringsfria (Run flat) däck inte längre är standard! Men de går att välja till och är obligatoriska i vissa dimensioner.

Redan föregångaren fick den genomgripande förändringen i chassit där McPhearson-benen i framvagnen slängdes ut till förmån för dubbla triangellänkar. Dämparna kan därigenom fintrimmas noggrannare när de inte längre behöver styra upp hjulets position och bara få minimalt med tvärkrafter. Emellertid har spårvidderna ökat något och multilänkbakaxeln gjorts både lättare och styvare.

Den verkliga chassimässiga nyheten är förstas fyrhjulsstyrning som hittat ner från 7-serien. Den heter ”Integral aktiv styrning” i prislistan och väljs helt separat för 12 300 kronor oavsett motor.

I ny version kommer också de adaptiva dämparna (Dynamic Damper Control). Hämtat från 7-serien har de förutom lägena Sport, Comfort och Eco Pro fått tillägget Adaptive mode.



FRÅNBÅDA





Här växlar systemet självt mellan mjukt och fast inte bara efter styrukslag och körsätt, utan också efter vad navigatören vet! Kör du exempelvis efter en krokig väg in i en by slappnar stötdämparna av i ett mjukare läge direkt. Om du istället närmar dig någon typ av vändning styrvar de till sig. Luftfjädring erbjuds däremot inte.

Jag har äntligen fått nyckeln till en bakhjulsdriven, vit (Alpinvit) 540i med M Sportpaket och nämnda godis ovan ikryssat. Punkteringsfria 19-tummare betyder ett steg upp från paketets standardutförande. Adaptiva dämpare betyder att sportchassits sänkning (som numera kan kombineras med xDrive) på tio milimeter utgår.

”Det här är en lyxbil”, är det första jag tänker på väg ut från Lissabons flygplats. Allt går silkeslent och knäpptyst. Det ganska fräna brölandet från de dubbla, trapetsformade (runda och rektangulära finns också) avgaspipora var tydligen mest en kortvarig kallstartgrej på tomgång. Nu är det limousine-komfort som gäller.

Intrycket av komfortexpress består på motorvägen och alla andra vägar med för den delen. Vindbrus finns inte, motorljud från den nya raka bensinturbosexan finns inte heller. Vägslud från den portugisiska, släta asfalten? Skojar du? Att sedan bilen är kompletterad

▲ Avgasrör på varsin sida av aktern gäller nu oavsett motorversion.

▼ Nattetid når bilen en extra lyxnivå med bland annat ljus i högtalarna.



med komfortstolar med massagefunktion gör inte saken sämre. De är lite mjukare och möjligen också något bredare än i föregångaren. Körställningen är som väntat utmärkt. Tack vare en smalare mittkonsol slipper förarens högerben och gasfot känna sig undanprejade – en klar förbättring.

Multimediaskärmen har vuxit till 10,25 tum och har numera pekfunktion som komplement till ratten mellan stolarna (iDrive). Skärmen är visserligen flyttad närmare passagerarna, men jag måste ändå sträcka mig en bit från stolen för att nå den. Så kallad geststyrning finns också – till ett fåtal funktioner. Att snurra med pekfingret för att höja volymen känns kul i början, men tar egentligen längre tid. Röststyrningen har vidare utvecklats till att klara hela meningar. Det var tyvärr inget jag provade. Undertecknad kommer nog använda det numera väl fungerande iDrive-reglaget i möjligaste mån, men designer Hooydonk spår att pekskärmen och röststyrningen kommer att ta över med tiden. Jag vet flera som föredrar att ha skärmen integrerad i panelen som i föregångaren. Varför byta idé? Vid middagen får jag chansen att fråga Hooydonk som förklarar att panelen då ger ett högre visuellt intryck och att man ville nå motsatsen för att öka luftigheten.

Jag tänker på saken dagen efter och måste ge honom rätt. Den nya upplevelse lite luftigare framfyll. Baksätet



◀ Rattvärmeknappen har hittat en ny position som inte bara insatta hittar.

▶ Pekskärm! Detta tryck gör kartan stor medan den övre balken går till respektive meny.

▶ Tydliga, digitala instrument i provbilen. Här i läge Comfort.

▶ Bogseröglan finns i denna klassiska verktygsfåse som sett likadan ut sedan 70-talet!



◀ Direktknappar för antisladdsystem och körprogram uppskattas. 540i startar alltid i läge Comfort.

▶ Den adaptiva farthållaren och filthållningsassistenten sköts från vänster ratteker. Läderklätt rattcentrum!

▼ Lyxkänslan är höjd och mer rymd har skapats genom smalare mittkonsol och lägre instrumentpanel.



5-SERIEN MOTORALTERNATIV

FAKTA	530i (xDrive)	530e iPerformance	540i (xDrive)	M550i xDrive	520d (xDrive)	520d EDE
Motortyp	R4	R4+el	R6	V8	R4	R4
Slagvolym, cm ³	1 998	1 998	2 998	4 395	1 995	1 995
Effekt, hk vid r/min	252 vid 5 200	252 vid 4 460	340 vid 5 500	462 vid 5 500	190 vid 4 000	190 vid 4 000
Vridmoment, Nm vid r/min	350 vid 1 450	420 vid 1 450	450 vid 1 380	650 vid 1 800	400 vid 1 750	400 vid 1 750
Acc. 0-100 km/h, sek	6,2 (6,0)	6,2	5,1 (4,8)	4,0	Man 7,7/7,5 (7,6)	7,5
Toppfart, km/h	250	i.u.	250	250	Man 238/235 (232)	i.u.
Förbrukning, l/100 km	5,5 (6,0)	1,9*	6,5 (6,9)	8,9*	Man 4,2/4,1 (4,5)	3,9
CO ₂ , g/km	126 (137)	44*	149 (159)	204*	Man 109/108 (119)	102
Grundpris	452 000:- (475 000:-)	i.u.	511 000:- (534 000:-)	i.u.	377 000:- (422 000:-)	i.u.

Fotnot: Automat om inget annat anges.

*Preliminär uppgift.

käns däremot väldigt likt föregångaren med samma styrkor (huvudet) och svagheter (fotplats under stol) som tidigare även om benutrymmet sågs ha förbättrats. Insteget är dock bättre.

På kurviga vägar känns nykomlingen klart mer alert än föregångaren. Det finns en lätthet i steget och en ny

▲ Lansering sker den 11 februari 2017, förutom för 530e, M550i xDrive och 520d EDE som kommer i mars.

vilja till riktningförändringar. Det känns helt enkelt som en skopa 3-serie blandats med i kompotten! Hur kan den göra det? Svar: Fyrhjulsstyrningen. Denna teknik kan lätt kännas onaturlig, men med en viss lättnad kan jag konstatera att den i 5-serien verkar ungefär som i senaste Porsche 911.2. Det vill säga att man knappast

PROVKÖRNING OCH ÅTERSEENDE AV 524td -86 (E28)

På morgonen dag två under detta provkörningsevenemang väntade en syn som gjorde er reporter svag i knäna: Alla tidigare generationer av 5-serien uppställda – för provkörning!

Eftersom den helt nya bilen först och främst måste köras fanns knappt någon tid över och magkänslan blev som att släppa in ett barn i en jättelik godisbutik med orden: "Du får äta hur mycket du vill – men bara under en minut."

Jag tittar bort för ett ögonblick och ser den gula E12:an – det självklara förstahandsvalet – glida iväg med en annan journalist vid ratten. Men det kanske var menat att jag skulle återse nästa generation – E28 – på nära håll. Bilen jag faktiskt körde upp i en gång i tiden!

Utän att ha sett bakstammen kastar jag mig in bakom ratten och läser ordet "diesel" på tankmätaren. Det betyder jag att står i begrepp att köra den ovanliga 524td med inte ens fem tusen mil på mätaren. Med tanke på bensindominansen i Sverige när det begav sig skulle man kunna

tro att detta är mina första kilometer i det som var världens snabbaste standarddiesel vid debuten 1983. Men faktum är att jag åkte i en lånebil på 80-talet när farsans 518i skulle servas. Jag minns att jag imponerades av varvräknaren (fanns inte i 518i) och sexans karaktäristiska gång.

Jag vevar upp fönstret manuellt och vrid igång. Haha, vad högt man sitter! Vad luftigt det är! Dags för en sväng och jåääädrar vad det kränger! Man blir påmind om att dagens smart uträknade hjulupphängningar eliminerar sådant otroligt effektivt.

Det tippar och kränger. Jäklar vilken lång och smal växelspak. Styrningen är vevig och saknar precision, det känns som den är glapp fast den säkert inte är det. De timida däck bär väl stor del av skulden.

Motorn låter bitvis som en skörde-tröska men den mjuka gången finns där. Och sexcylindern protesterar inte när man tar gathörnen endast lite över 1 000 varv. Inte ens gasresponsen är dålig. Det man slås av är däremot att den känns ordentligt orkeslös. Jag har fullt sjå att hålla avståndet till



normalportugisen bakom som förmodligen bara är på väg till jobbet i sin nya Fiesta.

Märkligt nog tar det inte lång stund innan man vant sig vid det "mjuka och spinkiga". Då kryper istället den fina körkänslan fram. Körglädjen som BMW 5-serien hade redan då och bevarat väl. Plötsligt är det bara den man känner. Jag förstår faktiskt folk som fastnar i äldre bilar.

E12

ÅR:

1972

ANTAL BYGGDA:
700 000

E28

ÅR:

1981

ANTAL BYGGDA:
722 000

E34

ÅR:

1987

ANTAL BYGGDA:
1 300 000

E39

ÅR:

1995

ANTAL BYGGDA:
1 470 000

E60/E61

ÅR:

2003

ANTAL BYGGDA:
1 400 000

F10/F11/F18/F07

ÅR:

2010

ANTAL BYGGDA:
2 200 000



▲ Provbilen var utrustad med M Sportpaket vilket syns både exteriört och interiört.

◀ Så här ser nya 530d xDrive ut i Luxury Line. Luftmotståndskoefficienten (Cd) när så lågt som till 0,22 på 520d Efficient Dynamics Edition!



tänker på att bakhjulen styr, utan mest uppskattar den nya rappheten. Programmeringen skiljer sig dessutom för att förstärka riktningss stabilitet eller styripigghet beroende på valt körprogram. Dessa går snabbare att välja mellan nu när man slipper bläddra upp och ner med en vippa och kan trycka direkt istället.

Den nya motorn är en silkeslen pjäs med gott gry i ett stort register. Tillsammans med den uppdaterade, åttastegade växellådan (standard i alla utom 520d) har man en drivlina i världsklass. Den morrar till lite vid rödmarkeringsväxlingar, men annars får man hålla till godo med ett affärsmannamässigt ljud – M Sportpaket till trots.

Interiören är ännu lyxigare än tidigare. Vi fick endast bekanta oss med den heldigitala instrumenteringen som verkligen ändrar utseende beroende på körprogram. Klimatanläggningen ser exklusivare ut med pekkänsliga ytor för exempelvis stolsvärme. Bättre ergonomi? Knapptast. Interiören är nu kryddad med valbara färgkombinationer för nattbelysningen – som sträcker sig ända in i högtalarelementen på ett ganska iögonfallande vis. 7-serieägaren nickar igenkännande.

Med rätt tillval blir bilen smått självkörande så länge du håller en hand på ratten. Kan vara bekvämt i köer, men trots välmålade linjer fungerade styrhjälpen dåligt på den portugisiska motorvägen. Spara de pengarna! En från extrautrustning är att farthållaren och skyltavläsningen kan samarbeta. Skyltarna behöver inte följas slaviskt utan en marginal på +/- 15 km/h är möjlig.

Den nya 5-serien ger ordentligt habegär. Det här blir tjänstebilen att sukta efter 2017. 📧

TEKNISKA DATA

BMW 540i

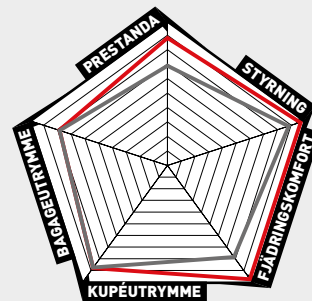
MOTOR: R6, turbo, bensen, 2 998 cm³, 340 hk vid 5 500 r/min, 450 Nm vid 1 380 r/min. 8-stegad automatlåda. Bakhjulsdrift.

KARÖSS: L/b/h 4 936/1 868/1 466 mm. Axelavstånd 2 975 mm. Tjänstevikt 1 670 kg. Bagagevolym 530 l (VDA).

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,1 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 6,5 l/100 km, CO₂ 149 g/km.

PRIS: 511 000.–. Aktuell februari 2017.

PERSONLIGHET



BMW 540i (NYA)
BMW 535i (GAMLA)

SUMMERING

PLUS: Superbekväm fjädring, tyst, sköna komfortstolar, bra styrrespons, len drivlina.

MINUS: Styrhjälpen vinglar som en berusad i filen.

FÖR VEM? Dig som gärna kör själv och söker det bästa i den övre mellanklassen.

