



Nuwe geld, ou geld

Die jongste BMW 7-Reeks is die versinnebeelding van innoverende, baanbreker-tegnologie, en hy basuin dié boodskap behoorlik uit. Ons meet hom teen die tradisionele – en aansienlik meer beteelde – maatstaf van groot weeldemotors, die Mercedes-Benz S-Klas.

Foto's: Jacques Marais

Dis die voorreg van enkeles om

– wat motoreienaarskap en motorbestuur betref – naby aan die vuur te sit. Om die beste te geniet wat Duitsland kán bied – en ons weet dat as die Duitsers uithaal en wys, dit met algehele oorgawe gedoen word.

Van 'n vlagskip-ryding verwag 'n mens krag, weelde, gerief, tegnologiese innovasie en dinamiese briljantheid. Maar ook onderbeklemtoonde elegansie.

Rofweg twee dekades gelede was dit net die Mercedes-Benz S-Klas, en tot 'n mindere mate die Jaguar XJ, wat in hierdie liga gespeel het. BMW se 7-Reeks het eers in die middel-1980's die lig gesien, lank voordat Audi se A8 gevolg het. Behalwe vir 'n paar perifere mededingers (soos die Lexus LS) bly hierdie vier die groot kanonne in die segment.

Die Audi A8 se rit is te stamperig en die gevoel agter die stuurwiel te sportief om dit in te neem as 'n weeldmotor te maak (hy's meer weelde-sportsedan; 'n nuwe model word vir 2010 beplan); die Jaguar XJ is oudmodies en het nie naastenby die statuur om werklik in hierdie geselskap mededingend te wees nie ('n nuwe model volg later vanjaar en kan gewis nie gou genoeg kom nie); en die ougeslag 7-Reeks

het só onder kritiek deurgeloopt (om redes van stilering en ander) dat ook hy nie gou genoeg vervang kon word nie, sy middellewe-herstilering ten spyte.

Die Mercedes-Benz S-Klas was dus nog altyd die logiese maatstaf in hierdie segment, altyd onderbeklemtoon, die statigheid van self – 'n klaswenner by uitstek. Hy het dus meriete en is nie verniet as WIEL se 2009 Super 16 Beste Groot Weeldmotor aangewys nie.

Dit beteken wel dat die koms van 'n nuwe 7-Reeks – nou in sy vyfde generasie – groot nuus is, veral gegewe die vorige generasie se kontroversiële stilering en betwyfelbare ergonomie wat vir soveel bohaai gesorg het. Is daar genoeg van verbeterings bo sy voorganger aangebring, en verstaan BMW uiteindelik dat ingewikkeldheid nie noodwendig gesofistikeerd is nie? Belangriker nog: is die jongste 7 opgewasse teenoor sy belangrikste Duitse mededinger?

BMW 750i

Op die oog af is dit duidelik dat die nuwe 7 'n evolusie van die vorige generasie is. Sy stilering is varser en dalk sagter op die oog, maar die oorgroot niertjierooosters en groot afmetings van hierdie vlagskip-BMW maak dit steeds 'n intimiderende gesig in jou truspieël.

Weg is die kantige voorligte, die eentonige sye en lip op die agterklap, vervang deur meer konvensionele ontwerpstylne – natuurlik sonder om die kenmerkende BMW-karakter te verloor. Die nuwe 7 is groter as sy voorganger, maar selfs teen 5 072 mm met 'n 3 070 mm-asafstand lyk die BMW kompak teenoor die S-Klas en, teen sekere hoeke lyk dit selfs

BlitsGids	BMW 750i	Mercedes-Benz S500	Audi A8 4,2 quattro Tiptronic	Lexus LS460
Enjintipe:	V8, biturbo-petrol	V8, petrol	V8, petrol	V8, petrol
Verplasing:	4 395 cm ³	5 461 cm ³	4 163 cm ³	4 608 cm ³
Kragstyk:	300 kW/600 Nm	285 kW/530 Nm	257 kW/440 Nm	280 kW/493 Nm
0-100 km/h:	6,0 sek.	6,24 sek.	7,84 sek.	7,06 sek.
Topsnelheid:	250 km/h	250 km/h	250 km/h	248 km/h
Verbruik:	11,4 l/100 km*	11,8 l/100 km*	14,37 l/100 km*	13,3 l/100 km*
CO₂-uitlaat:	266 g/km*	281 g/km*	335 g/km*	310 g/km*
Basisprys:	R1 135 500	R1 140 000	R940 500	R959 500
Internet:	www.bmw.co.za	www.mercedes-benz.co.za	www.audi.co.za	www.lexus.co.za

In dieselfde prysklas: Audi R8 (R1 420 000); Porsche 911 Carrera 4S Afslaankap (R1 395 000); BMW M5 Touring SMG (R1 114 000); Porsche Cayenne Turbo Tiptronic (R1 495 000)

Met dieselfde bakstyt: Audi S8 quattro Tiptronic (R1 155 500); Jaguar XJ Super V8 langas Portfolio (R999 400); Maserati Quattroporte Classic (R1 650 000)



sportief. Maar is dit mooi?

Binne is ook skoongemaak. Natuurlik kry die 7 hope nuwe tegnologie, insluitend aktiewe veringverstelling en agterwiele wat saam met die stuurwiel draai. Aandag is aan praktiese oorwegings gegee. Op die ou 7 het BMW dit goedgedink om die rathefboom van die middelkonsole na langs die stuurwiel te skuif (soos in die S-Klas). Dit is nou weer waar dit hoort, op die middelkonsole. Die knoppies wat die sitplekke van die vorige 7 verstel, het op die middelkonsole gesit – wat dit baie ingewikkeld gemaak het om te gebruik. Vir die nuwe 7 sit dit weer soos op enige ander BMW aan die buitekant van die sitplek.

Die ingewikkelde iDrive-stelsel is ook bygekom, nou gewis makliker om te gebruik. Al is dit nie meer nodig om deur die menu's te navigeer deur die knop in een van agt rigtings te druk nie, meen ons steeds dis nie gebruikers-

vriendelik nie. Soos op Audi se MMI-stelsel is daar nou eenvoudige kortpadlyste, en deur die beheerknop te draai en te druk kan items na willekeur gekies word.

Deur die knop links te druk, vat jou altyd na die vorige skerm, en is daar kortpad-knoppies vir die navigasie, radio en CD-speler. Daar is ook nou 'n ware beheerpaneel vir die klimaatbeheer, en is dit nie meer nodig om al die menu's na te gaan om die waaiers stadiger te verstel nie.

Gepraat van navigasie: die standaard Professional-navigasieselsel is 'n wonderwerk van tegnologie, met 'n 3D-opsie wat jou ook iets van die topografie vertel van die gebied waardeur jy ry. Die stelsel is steeds intimiderend as jy eers daarmee begin werk en dit neem 'n rukkie om daarvan sin te maak. As jy wel vashaak, kan jy altyd die motor se aanboord-handleiding nagaan – daar is nie meer 'n papier-weergawe beskikbaar nie...

Selfs met die ekstra knoppies op die middelkonsole bly die uitleg van die BMW se voorpaneel netjies en aantreklik. Ruimte in die kajuit is voortreflik en sal selfs die langste sakeman tevrede stel, al is hierdie 750i die standaard, kortas-model.

Die ontwerp van die sitplekke is voortreflik. Terwyl die S-Klas jou koester met sagter kussings, bied die 7 beter ondersteuning en oor langer afstande beter gerief. Aktiewe kussings is ook beskikbaar om die bestuurder en passasiers se bene te masseer. Die sitplekke kan op allerhande maniere verstel word en kom standaard met verhitte- en verkoelingsfunksie.

Vir veiligheid is daar aktiewe togbeheer wat selfs die motor tot stilstand kan bring, sowel as waarskuwings as daar van bane verwissel word. As 'n opsie is daar kameras wat aan die kante van die voorste buffers sit: dit laat jou toe om om hoeke te sien as jy dalk uit 'n parkeerterrein wil ry, maar nie die pad kan sien nie.

Om al hierdie aan die rol te kry, verg 'n kragtige enjin, en dit kom in die vorm van 'n 4,4 liter V8 met dubbele turbo's. Dit is 'n uiters verfynde kragbron wat beslis aanklank onder entoesiastiese bestuurders sal vind, maar koop die eenaar van 'n 7 die motor as sportsedan? Kraglewering is 300 kW tussen 5 500 r/min en 6 400 r/min, en 'n aansienlike 600 Nm beskikbaar van so laag as 1 750 r/min. 'n Swaar regtervoet laat die bande behoorlik kerm.

Die 750i kom standaard met 'n sesgang outokas ook wat by wyse van die rathefboom op die middelkonsole ratte kan verwissel. Spane agter die stuurwielrand is 'n opsie. Op 'n reguit pad sal die 750i binne presies 6,0 sek. verby 100 km/h jaag en word sy topsnelheid net soos op die S-Klas elektronies tot 250 km/h beperk.

Dit is werklik indrukwekkend wat die 7 op 'n vinnige agterpad kan vermag. Die kombinasie van die nuwe veelskakel-vooring (wat die vorige stutte vervang) en 'n herontwerpte agterste veringstelsel gee die 7 'n besliste dinamiese voorsprong.

As standaard is daar Dynamic Driving Control, wat vier modusse bied – Comfort, Normal, Sport en Sport+. Hiermee kan jy met die skokbrekers se demping, die stabiliteitsbeheer, die ratkas sowel as die stuurwiel en

SPESIFIKASIES	BMW 750i	Mercedes-Benz S500
ENJIN	ENJIN	ENJIN
Silinders	V8, langsgemonteer	V8, langsgemonteer
Brandstofvoevoer	Direkte elektroniese petrol-inspuiting, biturbo	Elektroniese petrol-inspuiting
Boor x slag	88,3 mm x 89,0 mm	98,0 mm x 90,5 mm
Verplasinginhoud	4 395 cm ³	5 461 cm ³
Drukverhouding	10,0 : 1	10,7 : 1
Klepgang	DBNA, 4 kleppe per silinder, wisselende in- en uitlaatklepbedreëning	DBNA, 4 kleppe per silinder
VERRIGTING	VERRIGTING	VERRIGTING
Maks. drywing ISO (kW)	300 @ 5 500 r/min tot 6 400 r/min	285 @ 6 000 r/min
Maks. wringkrag (Nm)	600 @ 1 750 r/min tot 4 500 r/min	530 @ 2 800 r/min tot 4 800 r/min
RATKAS	RATKAS	RATKAS
Ratteen	Sesgang outo met tikrat opsie	Sesgang outo met tikrat opsie
1ste rat	4,17 : 1	4,377 : 1
2de rat	2,34 : 1	2,859 : 1
3de rat	1,52 : 1	1,921 : 1
4de rat	1,14 : 1	1,368 : 1
5de rat	0,87 : 1	1,000 : 1
6de rat	0,69 : 1	0,820 : 1
7de rat	-	0,728 : 1
Trurat	3,40 : 1	3,416 : 1 en 2,231 : 1
Finale aandrywing	3,46 : 1	2,650 : 1
Dryfwiele	Agter	Agter
Hulpmiddels	Stabiliteitsbeheer	Stabiliteitsbeheer
WIELE EN BANDE	WIELE EN BANDE	WIELE EN BANDE
Padwiele	8,5J x 19 [V], 9,5J x 19 [A] alloori (ops.)	8,5J x 18 alloori
Handelsmerk	Goodyear Excellence-paplooppande	Michelin Pilot Primacy
Bandgrootte	245/45 R19 [V], 275/40 R19 [A]	255/45 R18
Noodwiel	Geen	Volgrootte alloori
REMMER	REMMER	REMMER
Voor	375 mm x 36 mm geventileerde skywe	350 mm x 32 mm geventileerde skywe
Agter	370 mm x 24 mm geventileerde skywe	320 mm x 24 mm geventileerde skywe
Veiligheidstelsels	ABS met remhulp	ABS met remhulp
STUUR	STUUR	STUUR
Tipe	Tandstang en kleinrat, aktiewe stuur, snelheid-sensitiewe hidrouliese kraghulp	Tandstang en kleinrat met snelheid-sensitiewe hidrouliese kraghulp
Kant tot kant	2,1 omwentelinge	2,9 omwentelinge
Draaisirkel	12,2 m	11,8 m
VEERSTELSEL	VEERSTELSEL	VEERSTELSEL
Voor	Dubbele mikke, veerstutte, teenkantelstaaf	Dubbele mikke, lugvere, teenkantelstaaf
Agter	Veelskakel, krulvere, teenkantelstaaf	Veelskakel, lugvere, teenkantelstaaf
VERPLASINGSINHOUD	VERPLASINGSINHOUD	VERPLASINGSINHOUD
Sitplekke	5	5
Brandstofenk	80 liter	90 liter
Bagasieruim	384 dm ³	384 dm ³
WAARBORG EN DIENSINTERVALLE	WAARBORG EN DIENSINTERVALLE	WAARBORG EN DIENSINTERVALLE
1 jaar/onbeperkte km-waorborg	1 jaar/onbeperkte km-waorborg	3 jaar/60 000 km-waorborg
5 jaar/100 000 km-onderhoudsplan	5 jaar/100 000 km-onderhoudsplan	6 jaar/120 000 km-onderhoudsplan
Dienste (km): volgens boordrekenaar	Dienste (km): volgens boordrekenaar	Dienste (km): volgens boordrekenaar

Toetsnotas

FR: Die BMW is 'n ongelooflike motor, maar ek kan nie vat aan die stilerie kry nie – te Oosters na my smaak (en die rede waarom dit daar so gewild is, veral in China). Die meer elegante, ougeld-Mercedes is die klassieke keuse en die een wat op geen gebied sal teleurstel nie. Tog grens beide aan 'n vlak van oordadigheid wat jou laat wonder waar vervaardigers ooit die streep sal trek om te verseker een oortref nie 'n ander nie.



TS: Wat my betref is daar geen kompetisie nie. 'n Weeldemotor is ontwerp om sy insittendes te



koester in 'n kokon van opperste gemak, stilte en luuksheid. Die BMW probeer hard, en in sommige opsigte slaag hy om aan hierdie vereistes te voldoen, maar die subtiele Mercedes troef hom sonder om té hard te probeer. Dis dus eenvoudig: Indien jy 'n sportsedan vir die hele gesin verlang, oorweeg die Audi RS6 of opkomende Merc E 63 AMG. Maar soek jy 'n weeldemotor is daar net een keuse – die S-Klas.

Wat kan beter?

Mercedes:

- COMAND moet makliker wees om te gebruik.

BMW:

- Meer gebruikersvriendelike elektronika, veral iDrive.
- Minder oordadige stilerie?

Spesiale dank aan die Vineyard Hotel in Nuweland, Kaapstad. Kontak die hotel by 021 657 4500 of www.vineyard.co.za.

Toets uitgevoer met



TOTAL

You know where to turn



Mercedes-Benz S500



versneller se insette speel. Ons toetsmotor was ook met opsionele Dynamic Drive toegerus, wat die vering aanpas om bakrol te verlaag.

Oor die algemeen hanteer die 7 dus goed. "Normal" bied 'n ferm rit met 'n beheerde stuuraksie wat jou toelaat om redelik vinnig oor agterpaai te jaag – 'n probleem in "Comfort" waar die 7 'n neiging het om sy bedaardheid oor ongelykdhede te verloor.

"Sport" maak dinge meer gefokus en laat die 7 toe om met selfvertroue deur draaie te sny – iets wat gewoonlik 'n probleem vir motors so lank en breed soos hierdie sal wees. Hoe vinniger ons bestuur het, hoe beter het die motor hanteer.

Vir 'n motor van hierdie grootte en massa is die 7 rats en vlugtig. Die stuur is vinnig en akkuraat en die standaard Active Steering maak ook dat die agterwiele saam met die stuurwiel draai, wat hantering verder bevorder.

Windgeraas is laag, maar daar is 'n redelike hoeveelheid geraas afkomstig van die paploopbande – hoewel hierdie nie 'n probleem vir sommige mag wees nie, sal diegene wat aan die stilte van 'n S-Klas gewoond is dalk nie heeltemal gelukkig wees nie. Die rit is ook harder, moontlik weens die bande.

Beide die S-Klas en die 7-Reeks maak gebruik van geventileerde skywe: die BMW met die groter hardeware in die vorm van 375 mm voorste remskywe, en 370 mm eenhede agter. Die 7 se gemiddelde stoptyd van 2,83 sek. was uitstekend en het dit nooit tekens van verlaagde werkverrigting getoon nie. Die 7 kom ook met energieherwinning-tegnologie vir die remme om die ryding "groener" te maak.

Mercedes-Benz S500

Dit is eintlik ongelooflik om te dink dat die S-Klas, in sy huidige vorm, al vier jaar met ons is. Selfs langs die splinternuwe 7 lyk hy steeds vars en nuut, en as jy agter die stuurwiel inskuif is daar nie veel wat mens kan uitwys wat verouderd voorkom nie.

As Mercedes-Benz se vlagskip-model is dit natuurlik ook vol tegnologie geprop. Nes die BMW het dit viersone-klimaatbeheer en navigasie en daar is kringklank vir al die sitplekke.

Op papier is die S-Klas effens kleiner as die 7 (hoewel ons fotomotor die S500 L was, wat 130 mm langer as die gewone model is). Daar is dus nie veel te kies tussen die twee se kajuite nie – beide is ruim.

Daar is sagte leer regdeur die kajuit (meeste van die BMW se leer is opsioneel) en die sagte kussings van die sitplekke is iets om te ervaar.



TOETS-UITSLAE	BMW 750I	Mercedes-Benz S500
SNELHEID (km/h)	SNELHEID (km/h)	SNELHEID (km/h)
Maksimum	250 @ 4 640 r/min	250 @ 3 840 r/min
Toerlimiet	6 800 r/min	6 500 r/min
Snelheidsmeter	60 80 100 120	60 80 100 120
Ware snelheid	58 78 97 117	58 78 98 118
VERSNELLING (sekondes)	VERSNELLING (sekondes)	VERSNELLING (sekondes)
0-40	-	-
0-60	3,15	3,13
0-80	4,56	4,66
0-100	6,00	6,24
0-120	8,04	8,51
0-140	-	-
1 km naellopie	25,31	25,65
Eindsnelheid	212,4 km/h	216,8 km/h
VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes)	VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes)	VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes)
Outo	1,20	1,13
40-60	1,24	1,59
60-80	1,45	1,68
80-100	2,06	2,38
100-120	2,09	2,53
120-140	-	-
VERBRUIK (EU-voorskrifte)	VERBRUIK (EU-voorskrifte)	VERBRUIK (EU-voorskrifte)
Stad	16,4 l/100 km	17,6 l/100 km
Hoofweg	8,5 l/100 km	8,7 l/100 km
Gekombineerd	11,4 l/100 km	11,9 l/100 km
Geskatte reikafstand	585 km	641 km
CO ₂ -uitlatings	266 g/km	283 g/km
REMTOETSE	REMTOETSE	REMTOETSE
100-0 (sek.)	2,68/3,05 (beste/swakste)	2,69/2,73 (beste/swakste)
Gemiddeld van 10	2,83 (baie goed)	2,71 (uitstekend)
(Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak)		(Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op 'n goeie teeroppervlak)
GERAASVLAKKE (dB)	GERAASVLAKKE (dB)	GERAASVLAKKE (dB)
Luiet	35	40
60 km/h	54	54
120 km/h	62	62
VERRIGTINGSFAKTORE	VERRIGTINGSFAKTORE	VERRIGTINGSFAKTORE
Drywing/massa (W/kg)	148	142
Drywing/liter (kW/liter)	68	52
Wringkrag/liter (Nm/liter)	137	97
Vooroppervlak (m ²)	3,38	2,76
Sleuërkoëffisiënt (Cd)	0,31	0,26
Massa soos getoets (kg)	2 061	2 012
Verspreiding voor/agter (%)	51/49	53/47
(Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kraglewingsyfers)		(Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en ISO kraglewingsyfers)
TOETSOMSTANDIGHEDE	TOETSOMSTANDIGHEDE	TOETSOMSTANDIGHEDE
Hoogte	Seevlak	Seevlak
Weer	Bewolk, warm, ligte bries	Helder, warm
Odolering	2 817 km	1 810 km

17/20

18/20

Van meet af is dit duidelik dat die S-Klas daarvoor gaan om die bestuurder (en die ander insittendes) te koester. Natuurlik is goed soos verhitte, verkoelde sitplekke standaard, en as jy 'n bietjie dieper in die COMAND-stelsel rondspeel, kan jy selfs die kajuit se beligting verstel.

Met dit gesê, die BMW se iDrive is nou meer gebruikersvriendelik as die S-Klas se COMAND, waarvan die beheerknop se uitleg 'n bietjie onaangenaam is; dalk iets waaraan Mercedes-Benz aandag kan gee...

Die uitleg van die voorpaneel is eenvoudig en elegant en die gebruik van hout voortreflik – hierdie kajuit is werklik 'n plek waarin jy baie tyd wil bestee.

Standaard-kenmerke

	Voor/sykant/oorhoofs (8)	Voor/sykant/oorhoofs (8)
Lugsakke	DSC/ABS/CBC/DBC/ASC/VDC2	ABS met Rembystand/ESP/Pre-safe
Veiligheid	Klimaatbeheer	Klimaatbeheer
Verkoeling	Radio/Sesskyf-CD/Navigasie	Radio/Sesskyf-CD/Navigasie
Klankstelsel	Ja	Ja
Sentrale sluiting	Ja	Ja
Alarm/immob	Ja	Ja
Togbebeer	Hoogte/diepte	Hoogte/diepte
Stuur-verstelling	Elektries	Elektries
Sitplekverstelling	Leer	Leer
Bekleding	5	5
Aantal sitplekke	Voor/agter	Voor/agter
Misligte	Ja	Opsie
Sondak	Ligte/bande/veërs	Bande/ligte/veërs
Sensors	Voor/agter	Voor/agter
Parkeerhulp	Xenon	Xenon
Ligte	Ja	Ja
Isifix-hegppunte	Vensters/spieëls/bagasielbak	Vensters/spieëls/bagasielbak
Elektriese hulp		

BMW 750I

Mercedes-Benz S500

Mercedes-Benz se fokus op weelde is ook duidelik in die S-Klas se rit en hantering te sien. Die S500 ry op volle, sag-verstelde lugvering, wat beteken dat dit nie juis so vasvoetig soos die BMW deur die draaie kan jaag nie. Tog is dit glad nie sponsorierig nie, en as jy hard druk is die hoeveelheid bakrol minimaal.

Daar is aanvanklik tekens van stuurtraagheid en die stuurgevoel is veel meer verwyderd en ligter as op die BMW. Meeste van ons span was egter deur die S-Klas se hantering beïndruk. Ons toetsmotor was met die opsionele Active Body Control toegerus, wat die bestuurder toelaat om tussen "Comfort" en "Sport" te kies en die motor 20 mm laer aan die pad laat hurk.

Hoewel daar "500" op die katebak pryk, is aandrywing eintlik deur 'n 5 461 cm³ normaal-gedrewe petrolenj. So, sonder die voordeel van die dubbele aanjaers van die BMW, verloor die S-Klas 'n paar punte wat verligting betref. Die V8 ontwikkel 285 kW teen 6 000 r/min en 530 Nm tussen 2 800 r/min en 4 800 r/min. Tog is sy 0-100 km/h-versneltyd van 6,24 sek. vir so 'n groot en swaar motor glad nie te versmaai nie.

Oordrag is by wyse van 'n sewegang 7G-tronic-outokas, wat met spane agter die stuurwiel beheer kan word.

Stopkrag is by wyse van 350 mm geventileerde skywe voor en 320 mm geventileerde skywe agter, en hoewel dit kleiner is as op die BMW, is die gemiddelde stoptyd van 2,71 sek. heelwat beter.

Gevolgtrekking

Dit is duidelik dat die nuwe 7 'n groot verbetering op sy voorganger is, noudat BMW meer konvensie in die motor se ontwerp gebring het. Sy kragtige enjin is 'n wenner en dit is werklik ongelooflik hoe hierdie ryding deur die draaie hanteer. Maar, maak dit vir die gemiddelde koper enigins saak?

Ons dink vir sommige mense, ja. Daar sal altyd diegene wees wat dinamika bo gerief stel en (die regte) geraas bo stilte. Maar die S-Klas vind weer sy nismark met die teenoorgestelde eienskappe – dis vir die bestuurder wat vertroetel wil word.

Mercedes-Benz sal eerste erken dat die 7 in sommige aspekte nou die oorhand het, maar aangesien die S nou al 'n vier jaar-oue ontwerp is moet ons bieg dat dit steeds 'n voortrefflike ryding is.

Die BMW is kontemporêr. Nie net die stilerie nie, maar sy ontwerp en verpakking, sy ingenieurswese en ergonomika is eietyds. Die Mercedes-Benz is tydloos.

Tog sal dit onregverdig wees om eenvoudig een bo die ander te kies. In terme van wat ons definisie van 'n groot weeldemotor is, bly die S-Klas WIEL se eerste keuse. Maar, die BMW maak 'n sterk saak uit en is dit duidelik dat beide die 7 en S-Klas hul afsonderlike plekke in hierdie segment verdien. ■