

BMW M3 Supersedan

Autotest | Het merk BMW staat sinds jaar en dag synoniem voor sportieve auto's. In iedere serie van het modellenaanbod van BMW is de M-uitvoering de snelste en meest exclusieve versie. De BMW M3 is daarvan weer de meest sportieve en dynamische auto uit de gehele stal van BMW.

Ieder jaar hebben een kleine 100 Nederlanders het geluk zichzelf een BMW M3 aan te (kunnen) schaffen. Hoe speciaal deze auto is, blijkt al uit het feit dat de M3 niet in de gewone BMW-fabriek wordt gebouwd, maar bij de speciale motorsportdivisie, vandaar die M in M3. Bij BMW Motorsport wordt de M3 gebouwd en eventueel aan de wensen van de klant aangepast, want ieder lid van de M3 familie kan desgewenst tot op de laatste schroef aan de voorkeur van de klant worden aangepast.



Buitenaardse beschaving

Ook het uiterlijk van de BMW M3 verschilt behoorlijk van dat van de gewone 3-serie. Zonder enige twijfel hoort de M3 thuis in de 3-serie, maar het uiterlijk is zodanig aangepast dat het zelfs een buitenstaander direct duidelijk is met een zeer exclusieve uitvoering te maken te hebben. Emotie is een belangrijk deel bij de M3, want de auto moet het opnemen tegen rassportwagens van bijvoorbeeld Porsche en Maserati. Daarbij moet de BMW het vooral hebben van een

zekere ingetogenheid en elegantie. Natuurlijk straalt de M3 kracht uit, maar de auto schreeuwt het niet uit. De auto is als Arnold Schwarzenegger in een maatkostuum. Iedereen weet waar deze krachtpatser toe in staat is, maar in driedelig grijs ziet hij er heel beschaafd uit.

De M3 oogt breed door de laag doorgetrokken bumper met extra luchtinlaat. De vele ontwerpdetails maken de M3 minstens zo'n interessante auto om naar te kijken als de beoogde concurrenten, zei het dat het door die ingetogenheid even aandacht vraagt. Een voorbijganger beschreef de M3 treffend als: "wanneer de M3 op Mars zou zijn geparkeerd weet zelfs een buitenaardse beschaving dat dit ding is gemaakt voor snelheid, wat het ook moge zijn". Voor een aardbewoner is de eerste hint van snelheid de bolling midden op de motorkap. De echte weggever is het orkest van vier verchromde uitlaatpijpen aan de achterzijde. Maar wie die eenmaal ziet is reeds op zijn of haar nummer gezet en heeft inmiddels kennis gemaakt met het snelheidspotentieel van de M3.

Maximale grijns

Het snelheidspotentieel wordt gehaald uit een zes-cilinder 3,5 liter motor, goed voor 343 pk. Om dat allemaal in de hand te houden heeft BMW de auto voorzien van alle veiligheidssystemen die het maar voor handen heeft. Op ABS na, kan de geoefende chauffeur alle systemen uitschakelen voor maximaal plezier. Ter kennismaking begint de rit met alle systemen op scherp.

Eerst moet de motor op temperatuur komen, hetgeen kan worden afgelezen aan de olietemperatuurmeter

en de verlichte schaal van de toerenteller. Het einde van de schaalverdeling van de toerenteller is bij koude motor rood verlicht om aan te geven dat te veel toeren de koude motor onnodig zouden beschadigen. Als de motor warm wordt, verandert de kleur van de verlichting van rood naar groen om aan te geven dat alle paarden zijn warmgelopen en het feest nu echt kan beginnen.

Al snel blijkt dat de nog ingeschakelde veiligheidsvoorzieningen allerminst belemmerend werken. Met ingeschakelde tractiecontrole laat de M3 een zekere hoeveelheid wielspin toe. Ook in de bochten laat het wakend oog van de computer een zekere hoeveelheid vrijheid om de bestuurder een maximale grijns bij een optimale veiligheid te geven.



Op het rechte stuk voorkomt een differentieel met gelimiteerde slip een overdosis aan wielspin, waarna de tractiecontrole alsnog ingrijpt. Wanneer de tractiecontrole is uitgeschakeld is de M3 zelfs bij 60 km/u nog tot wielspin bij volle acceleratie te verleiden. Toch voelt de M3 niet bijzonder veel sneller dan andere sportwagens. Wat wel opvalt is het gemak waarmee de BMW zijn kunsten vertoont. De beloofde sprint van 0 naar 100 km/u in 5,2 seconden is voor de M3 niet meer dan het kortstondig spannen van de spieren, maar allerminst een extreme inspanning.

De echte kracht van de 343 paarden blijkt op hoge snelheid. Als een echte supersportwagen weet de M3 ook bij bijzonder hoge snelheid te accelereren zoals een GTi dat alleen vanuit stilstand kan. Wanneer bij ruim 200 km/u vol gas wordt gegeven, is te voelen hoe

de M3 alsnog een ware krachtsexplosie neerzet en vol venijn en vastberadenheid snelheid opbouwt tot ver boven de zogenaamde limiet van 250 km/u. De bestuurder grijnst, diep in de stoel gedrukt, van oor tot oor en geniet van de sensatie.

Deze auto is niet te snel voor de Nederlandse wegen, de wegen zijn te kort voor de M3. Snelwegen die normaalgesproken toch echt een aardig stukje rijden zijn, zijn met de BMW in luttele minuten overbrugd. En juist daarin zit de kracht van het dagelijks gebruik van de M3: deze auto combineert de prestaties van de beste sportwagens met de praktische gebruiksmogelijkheden van een ruime sedan. Met onvoorstelbare snelheden overbrugt de M3 grote afstanden in alle rust en comfort. Dit is geen nerveuze en krappe 2-zits coupé maar een ruime gran turismo voorzien van alle denkbare luxe.

Comfort

Alleen de besturing doet meer denken aan die van een personenauto dan die van een sportwagen. Alhoewel nog steeds goed is aan te voelen wat de gigantische voorwielen doen, geeft menig sportwagen meer feedback. Het onderstel compenseert echter iedere tekortkoming in het stuurgevoel. Alsof een nijver team van BMW-medewerkers in iedere bocht een stukje rails legt, volgt de M3 capabel en met een enorme precisie iedere bocht. Niet alleen volgt de M3 de bedoelde koers fraaier dan menig andere auto, het spoor wordt ook vastgehouden tot op zeer hoge snelheden. Dit is mede te verklaren door de zeer smalle wangen van de banden die om de enorme 19 inch wielen liggen. Daarbij is het comfort nog heel acceptabel en zijn ook voor stadsverkeer geen ondragelijke compromissen gedaan. Uiteraard is ieder detail in het wegdek te voelen, maar het maakt de auto niet bijzonder vermoeiend. Bovendien is de M3 niet zo laag dat verkeersdrempels een probleem vormen voor deze sportwagens.



De testauto is voor het gemak voorzien van vrijwel alle opties die op de M3 leverbaar zijn. Meest opvallende daarvan is het navigatiesysteem dat in de middenconsole is onderbracht. En omdat hiervoor een kleurenbeeldscherm moest worden ingebouwd, doet BMW er meteen maar televisie met teletekst bij. Wel jammer is dat deze laatste twee alleen beschikbaar zijn als de auto stilstaat en de passagier dus niet op een film kan worden getraceerd tijdens een lange rit.

Voor het audiosysteem deed BMW een beroep op Harman Kardon en deed daarmee een dankbare keuze. Terwijl veel luxe auto's op het gebied van audio een steekje laten vallen, past dit Harman Kardon systeem perfect bij de BMW. De klank is even zuiver en krachtig van karakter als de auto zelf. De stoelen in de testauto zijn niet alleen in alle gangbare richtingen elektrisch verstelbaar, maar laten zich zelfs in breedte elektrisch verstellen zodat bestuurder en passagier muurvast zitten bij het snelste bochtenwerk.

Interessante noviteit van de M3 is het fly-by-wire gaspedaal. Dat betekent dat het gaspedaal niet mechanisch aan de motor is gekoppeld, maar aan een computer is gekoppeld. De bestuurder kan daarom met een knop op het dashboard aangeven op het pedaal direct of minder direct moet reageren. In deze laatste stand is de M3 goed in de hand te houden in de stad, terwijl de auto in de directe stand nog feller reageert als de M3 de open snelweg kiest.

Conclusie

Sommige proefritten kunnen niet lang genoeg duren. Die met de BMW M3 is niet alleen indrukwekkend, maar ook verslavend. Helaas is Nederland zo klein dat de proefrit met deze supersedan het liefst door heel Europa had gelopen. Want in tegenstelling tot andere sportwagens is de M3 behalve een eerste klas krachtpatser ook een auto die heel veel rijplezier met comfort en praktische gebruiksmogelijkheden combineert. Daarmee is de M3 een auto die eigenlijk geen concurrentie kent.

Er zijn snellere auto's, zij het niet bijzonder veel. Er zijn exclusievere auto's, maar die zijn minder praktisch en minder waardevast. Kortom: de BMW M3 combineert alle luxe, comfort en rijplezier die BMW op dit moment te bieden heeft in een echte supersedan. ■



Specificaties

BMW M3 M3

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	449 x 178 x 137 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1.570 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	63 l
Bagageruimte	410 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	3246 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	343 pk @ 7900 tpm
Koppel	365 Nm @ 4900 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,2 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	11,9 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 79.750,-
Prijs instapmodel	€ 34.300,-