



## BMW 2-Serie Coupé

### Op twee gedachten

Autotest | Veel autofabrikanten hinken op twee gedachten. Ze willen wel een coupé uitbrengen, maar het mag vooral niet te veel kosten. Dus wordt een bestaande auto ontdaan van de achterportieren, krijgt de achterzijde een spannendere lijn en is de coupé klaar. Pakt BMW het grondiger aan met de geheel nieuwe 2-Serie Coupé?

Nooit eerder had BMW een "2-Serie" in het programma. Toch is de auto niet helemaal nieuw. Een blik op de specificaties leert dat de 2-Serie op enkele millimeters na even groot is als BMW's instapmodel: de 1-Serie. Beide auto's zijn technisch namelijk gelijk, het verschil zit in de aankleding.

Het is de vormgeving waarmee de 2-Serie zich onderscheidt van de alledaagse 1-Serie. BMW heeft zich daarbij niet beperkt tot het verwijderen van de achterportieren en het opnieuw ontwerpen van de achterzijde. Vrijwel al het plaatwerk is uniek voor de 2-Serie Coupé. De neus heeft een minder verlegen maar juist een zelfverzekerde uitstraling. Terwijl de 1-Serie aan de achterzijde veel weg heeft van een stationcar, is de 2-Serie gedrongen en gespierd.



Toch weet de 2-Serie Coupé bepaald niet te overrompelen met schoonheid, zoals wel wordt verwacht van een coupé. De 2-Serie is namelijk even hoog als een 1-Serie en daardoor zijn de verhoudingen compleet zoek. Deze coupé is te kort voor zijn hoogte, danwel te hoog voor zijn lengte. Kijk maar eens naar de 4-Serie Coupé die met vrijwel dezelfde ontwerpstyl wel harmonieus overkomt.

### Ruimte en uitrusting

Binnenin zijn de overeenkomsten met de 1-Serie

wederom teleurstellend groot. Wie een coupé koopt zoekt iets exclusiefs, maar de opzet, de gebruikte materialen en de uitrusting zijn gelijk aan die van BMW's instapmodel. Objectief gezien is daar overigens niets mis mee; de layout van het dashboard is logisch en de uitrusting modern. De 2-Serie is voorzien van "iDrive": BMW's gecombineerde audio-, navigatie- en communicatiesysteem dat van alle automerken de beste combinatie van kracht en gebruikersvriendelijkheid biedt. Alleen dat al is een goede reden om voor BMW te kiezen



Daarbij weet de 2-Serie te charmeren met een lage zit, zoals het hoort bij een auto als deze. Het geborgen gevoel van een echte coupé ontbreekt echter. Vanwege de ongebruikelijk hoge daklijn, is de achterbank beter bruikbaar dan bij andere coupés. De bagageruimte heeft een inhoud van 390 liter en is daarmee niet alleen uitzonderlijk groot voor een coupé maar overtreft zelfs diverse hatchbacks!

## Weggedrag

Omdat de 2-Serie technisch gelijk is aan de 1-Serie, is het weggedrag ook vrijwel gelijk. Het verschil zit in de lagere zit, waardoor de ervaring iets spannender is.



Het weggedrag is kenmerkend voor BMW: het mechaniek is zo afgestemd dat de bestuurder vrijwel vanzelf aanvoelt wat er gaande is tussen de banden en het wegdek. De besturing is niet te zwaar, maar zeker niet te licht. Wanneer met de verkeersstroom wordt meegereden, heeft de bestuurder altijd het aangename gevoel een auto te rijden die tot veel meer in staat is, wat een superieur gevoel geeft. De 2-Serie overtuigt daarom als "premium" model.



Wanneer de 2-Serie daadwerkelijk mag presteren,

komt de auto vrijwel meteen tot leven. Het elektronische vangnet geeft zeer veel vrijheid en dat betekent dat een venijnig tikje in het stuurwiel al voldoende is om de auto "dwars" te zetten in de bocht.

## Diesel

De 2-Serie wordt geleverd met een dieselmotor die verkrijgbaar is in drie varianten. De 1995 cc metende viercilinder levert, afhankelijk van de gekozen uitvoering, 143 pk / 320 Nm ("218d"), 184 pk / 380 Nm ("220d") of zelfs 218 pk / 450 Nm ("225d"). Voor deze test is voor de middelste uitvoering gekozen omdat die de beste combinatie van een hoog vermogen en een laag verbruik levert.



Gezien de prijs van de auto is de dieselmotor opvallend duidelijk aanwezig. De diesel is niet storend luid, maar andere auto's in dit segment zijn beduidend stiller. Tijdens het starten (en dat gebeurt regelmatig dankzij het start/stop systeem!) gaat er zelfs een trilling door de hele auto en dat is ook geen toonbeeld van verfijning.

De testauto is voorzien van BMW's nieuwe achttraps automaat en die verstaat zijn werk uitstekend.

Wanneer kalm wordt gereden, schakelt de automaat onmerkbaar en lijkt het alsof de motor één lange versnelling heeft. Dankzij de achtste versnelling is het toerental op de snelweg aangenaam laag (120 km/u is 2.000 toeren per minuut). Mede daarom bedroeg het testverbruik een al even lage 4.9 liter per 100 km (fabrieksopgave: 4.7 liter per 100 km).



Zodra de bestuurder iets minder voorzichtig met het gaspedaal omspringt, pakt de automaat de hint meteen op en wordt sportief geschakeld. Om de pret te vergoten is bovendien een "Sport"-programma beschikbaar, waarmee alle systemen op scherp komen te staan. Zelfs deze variant met een dieselmotor levert dan het rijplezier waar BMW bekend om staat.

## Conclusie

BMW introduceert de 2-Serie. Voortaan staan even nummers bij BMW voor speciale modellen, oneven nummers voor de traditionele sedans. Onderhuids is de 2-Serie gebaseerd op de 1-Serie en dat is zowel de grootste kracht als de grootste zwakte van het nieuwe model.

Omdat beide auto's even groot zijn, is de 2-Serie een vreemdsoortig korte en gedrongen coupé geworden. Op de lage zit na, weet de 2-Serie niet te overtuigen als coupé. Tergelijkertijd betekent dit dat de 2-Serie niet wordt geplaagd door luxeproblemen zoals een onoverzichtelijk koetswerk of minimale (berg)ruimte.

De 2-Serie stuurt heerlijk, heeft een uitstekende wegligging en de "220d" combineert prima prestaties met een laag verbruik. Het grote probleem is echter: dat doet de 1-Serie ook. Omdat de 2-Serie nauwelijks weet te charmeren als coupé blijkt ook BMW te hinken op twee gedachten: wel een technisch uitmuntende auto, maar geen begeerlijke coupé. ■





## Specificaties

### BMW 2-Serie Coupe 220dA

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	443 x 177 x 142 cm
Wielbasis	269 cm
Gewicht	1.485 kg
Aanhanger	710 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	52 l
Bagageruimte	390 l
Bandenmaat	205/55R16

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	190 pk @ 4000 tpm
Koppel	400 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7 sec.
Topsnelheid	230 km/u
Verbruik gemiddeld	3,8 l / 100 km
Verbruik stad	4,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 40.746,-
Prijs instapmodel	€ 32.650,-