



BMW 3-Serie (1998 - 2005)

De magie van de drie

Rij-impressie | Menig BMW 3-Serie wordt gekocht met een torenhoge lening. De zakelijke rijder betaalt maar wat graag zelf bij om een 3-Serie te kunnen leasen. Wanneer nodig zouden echte liefhebbers desnoods vitale organen afstaan om zich een 3-Serie te kunnen permitteren. En dat terwijl de concurrentie voor hetzelfde geld ruimere, snellere en luxere auto's aanbiedt. Wat is die onweerstaanbare aantrekkingskracht van de BMW 3-Serie?

De BMW dealer is er makkelijk over: maak een proefrit en vindt het zelf uit. En die proefrit hoeft niet lang te duren. Het wordt heel snel duidelijk waar voor BMW de prioriteit ligt: bij de bestuurder. Bij de 3-Serie (deze generatie is intern bekend als "E46") gaat het om rijeigenschappen en rijplezier. Al het andere komt op de tweede plaats. Of nog later.

De voorstoelen zijn niet alleen in alle gebruikelijke richtingen te verstellen, maar ook de lengte van het zitvlak is aan te passen. Van het stuurwiel is niet alleen de hoek, maar ook de afstand tot de bestuurder in te stellen. Het hele dashboard is meer dan bij menig andere auto om de bestuurder heen gebouwd. Dat nodigt mede uit tot een actieve houding achter het stuur, wat een optimale controle over de auto garandeert. Zelfs de met leder beklede versnellingspook en handrem liggen voor het gevoel net even prettiger in de hand dan bij andere auto's. En het blijft niet bij een gevoel, ook de reactie van de auto op iedere handeling maakt duidelijk dat de 3-Serie wil behagen.

De sterren van de hemel

De 3-Serie piloot heeft al snel het idee met deze auto

de sterren van de hemel te kunnen rijden. Het onderstel is stevig, de reactie op het stuur direct. De wegligging is goed, maar ook hier is de ervaring belangrijker dan koude cijfers. Gekeken naar harde meetresultaten, is de 3-Serie in de bocht beduidend minder snel dan menig andere auto in dit segment. Alleen die andere auto's bieden niet half zo veel plezier.



Bovendien is de 3-Serie zo wendbaar dat deze veel minder groot aanvoelt dat hij daadwerkelijk is. Zoals het hoort bij een BMW heeft de 318 achterwielaandrijving en dat betekent overstuur op de

limiet. Met andere woorden: de achterkant kan een stapje opzij zetten, maar de voorwielen blijven de koers trouw volgen. Dat is niet alleen spectaculair, maar ook eenvoudiger en intuïtiever op te vangen dan het glijden over de voorwielen dat de meeste andere auto's doen.



Basismodel

Om terug te komen op het intro: de hier gereden auto is een 318i. Dat betekent de één na lichtste motor en straalt naar de buitenwereld iets uit als: "meer kon ik niet betalen". Juist deze uitvoering wordt bij voorkeur zonder typeplaatje besteld. De praktijk wijst echter uit dat dat echt niet nodig is. De 1.8 liter viercilinder is levendig en geeft een directe respons op het gaspedaal. In niets geeft deze uitvoering het idee onderweg te zijn met een basismodel met basismotor.



Wie niet te veel verlangt, heeft bovendien het idee dat de auto tot heel wat in staat is. Houdt het echter wel bij een idee, want een beetje GTi is deze "3-Serie voor beginners" de baas. Het idee is het best in stand te houden door het motorgeluid te negeren, want vooral buiten de auto is het geluid allerminst indrukwekkend. Nog een nadeel: deze relatief kleine motor gaat niet al te zuinig om met brandstof. Het uitdagende karakter zorgt er bovendien voor dat de bestuurder een ijzeren wil nodig heeft om economisch te rijden met deze pretmachine.

Eenvoud

Rijplezier stond met stip bovenaan en dat betekent dat ruimte en ergonomie naar de achtergrond werden

verdrongen. De uitrusting is niet half zo vernieuwend als die van de 5-Serie. Het stuurwiel mag dan vol knoppen zitten: de meeste hebben geen functie in de hier gereden uitvoering.

Soortgelijke auto's van andere merken bieden voor dit geld meer luxe en vooral meer ruimte. Achterin de 3-Serie zitten passagiers opgevouwen als in een middelgrote stadsauto. Vooral de beenruimte is zeer beperkt.

Deze BMW is echter voor de bestuurder gemaakt. Rijd nog een extra blokje om, stuur een bochtje meer en het is allemaal vergeven en vergeten. De BMW 3-Serie weet keer op keer te overtuigen met sublieme rijeigenschappen en dat is de magie van de 3.

Conclusie

Wat bezielt mensen om een ogenschijnlijk dure en eenvoudige 3-Serie te kopen in plaats van een completere, ruimere en voordeligere auto van de concurrent? Het antwoord is eenvoudig: rijplezier; en dat in hoeveelheden waarin de gemiddelde concurrent nog niet in de schaduw kan staan.

Dat begint met een cockpit die om de bestuurder heen is gebouwd. Ondanks de lichte motor heeft de 318 een levendig karakter, maar helaas ook een "levendige" dorst. Het plezier wordt afgemaakt met een weggedrag dat de 3-Serie niet zomaar prettig, maar bijna verslavend maakt. Niet zo vreemd toch om daar wat extra voor over te hebben? ■



Specificaties

BMW 3-Serie (1998 - 2005) 318i Executive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	447 x 174 x 142 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1.395 kg
Aanhanger	680 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	63 l
Bagageruimte	440 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	143 pk @ 6000 tpm
Koppel	200 Nm @ 3750 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,3 sec.
Topsnelheid	218 km/u
Verbruik gemiddeld	8,9 l / 100 km
Verbruik stad	12,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 34.900,-
Prijs instapmodel	€ 29.300,-