



BMW 3-Serie Touring (2005 - 2012)

Technocraat

Autotest | Heel lang geleden was een stationcar niet meer dan een verlengde versie van een bestaande werkmansauto. In de loop der tijd kwam de nadruk steeds minder op ruimte en steeds meer op luxe te liggen. In het laatste decennium klom de stationcar zelfs op tot imago-auto waarbij vorm voor functie ging. Maar met de nieuwe 3-Serie Touring wil BMW de vertrouwde stationwagon naar een nog hoger plan tillen. Het geheime wapen: vooruitstrevende techniek. Lees verder over het hoe en waarom van de nieuwe 3-Serie Touring.

De meeste radicale stap op het pad van vernieuwing zette BMW enkele jaren geleden met de vormgeving van de Z4 Roadster. BMW koos voor afwisselend holle en bolle vlakken, gescheiden door scherpe vouwen. Jaren later kan menigeen nog steeds niet wennen aan deze huisstijl. Voor een massaproduct als de 3-Serie is daarom voor een ingetogen toepassing van het thema gekozen. Ook het grote publiek voelt zich daarom meteen aangetrokken tot de nieuwe 3-Serie.



Groter

In omvang (en prijs) is de auto flink gegroeid ten opzichte van de voorganger. Dat is binnenin direct merkbaar. Ook lange bestuurders hebben meer dan genoeg ruimte voorin. In vergelijking met andere stationcars is de zit in de BMW laag en dat bevestigt meteen de sportieve inborst. Gewicht moet laag in de auto liggen voor een optimale wegligging en de bestuurder moet laag zitten voor optimale communicatie met de auto. Mede dankzij de vele

verstelmogelijkheden, zelfs de lengte van het zitvlak is te wijzigen, zitten de stoelen bovendien uitmuntend.

Wie achterin wil zitten, zit vooral opgevouwen. Met de voorstoelen in een normale stand, is de beenruimte op de achterbank zeer beperkt. De hoofdruimte wordt beïnvloed door het gigantische glazen panoramadak van de testauto, maar dit is niet standaard.

Bagageruimte

Wel standaard is een forse bagageruimte. Deze is gemakkelijk toegankelijk dankzij een achterklep in twee delen. Voor kleine stukken volstaat het alleen de achterraut te openen. De afdekhoes van de bagageruimte rolt dan vanzelf naar boven om ruimte te maken. Dat lijkt handig maar is het niet. De gebruiker moet de afdekhoes namelijk zelf terugrollen, wie dat vergeet heeft geen zicht meer in de binnenspiegel.



De achterbank is in twee ongelijke delen neer te klappen waarbij de hoofdsteunen op de plaats kunnen blijven. De gemiddeld grote bagagevloer is nagenoeg vlak en is rijkelijk voorzien van oogjes, spanbanden en andere hulpstukken. Heel praktisch is dat de netten aan de zijkant kunnen worden weggeschoven om het uiterste uit de laadruimte te kunnen halen. Daarbij kent de Touring een dubbele bodem waaruit, heel slim, een stevige opvouwbare tas tevoorschijn komt. De extra laadvloer is verdeeld in vakken die diep genoeg zijn om daadwerkelijk praktisch te gebruiken.

iDrive

Rijden met de 3-Serie Touring is rijden met techniek op wielen. Dat begint met een startknop in plaats van een startsleutel. Veel interessanter is echter "iDrive". Dit systeem combineert telefonie, navigatie, klimaatregeling en entertainment in een beeldscherm met één druk/draaiknop.

iDrive gaat inmiddels enkele jaren mee, maar wordt continue up-to-date gehouden. Deze laatste versie bedient zich van Bluetooth-telefoonkoppeling (correcte werking alleen gegarandeerd met door BMW goedgekeurde telefoons), een ingang voor een mp3-speler en driedimensionaal getoonde kaarten voor het navigatiesysteem. Bovendien heeft het systeem er een knop bij gekregen: spraakbesturing. Het systeem spreekt Nederlands en verstaat de meeste commando's van uiteenlopende stemmen heel redelijk. Kreeg iDrive al een 10, dan verdient het met de laatste toevoegingen inmiddels een 11.



Zes in lijn

Al die techniek brengt flink wat gewicht in de schaal. De testauto is voorzien van een 2.5 liter zescilinder die goed is voor een dikke 200 pk. Terwijl dit bij andere merken het topmodel is, is dit voor BMW de één na lichtste benzinemotor. Na een koude start loopt de motor wat onrustig en kan uitparkeren wat heviger gaan dan verwacht.

Daarna voelt de "325" (3-serie 2,5 liter) in vergelijking

met andere forse stationcars uiterst stabiel en reageert de motor met een zekere rust. Dat kan op twee manieren worden uitgelegd: voor de ene bestuurder is de nieuwe "3" comfortabel en volwassen geworden, een ander zal de auto beoordelen als zwaarlijvig en levenloos. Speciaal voor deze laatste groep is de BMW 1-Serie in het leven geroepen, die alle dynamiek biedt die de nieuwe 3-Serie heeft ingeruild voor comfort.



Alhoewel de 325 met een zekere terughoudendheid en waardigheid presteert, zijn de prestaties prima. Tussen vol gas en vol accelereren zit enige bedenktijd, maar daarna worden de inzittenden fijntjes in de stoelen gedrukt. Daarbij klinkt een machtig geluid uit het vooronder dat pas bij 7.000 toeren per minuut ophoudt. BMW voorziet in 6 versnellingen om 6 keer van deze sensatie te kunnen genieten, waarvoor dank.

Ondanks het forse gewicht van de auto is de wegligging uitmuntend. Andere zware auto's glijden in grensgevallen weg over de voorwielen (onderstuur), maar de 3-Serie blijft tot bizarre snelheden de ingezette koers volgen. Dat is niet alleen te danken aan de achterwielaandrijving en het (optionele) revolutionaire "active front steering", maar vooral aan de ideale gewichtsverdeling (kan worden beïnvloed door zware lading).

Bovendien bedient BMW zich van een bijzonder geavanceerd stabiliteitssysteem dat de bestuurder alle vrijheid geeft de grenzen op te zoeken, maar tegelijkertijd als de beste over de veiligheid waakt. Van uitrusting tot rijeigenschappen: de nieuwe 3-Serie is een echte technocraat geworden.



Conclusie

Zoals bij vrijwel iedere nieuwe auto is het nieuwe model groter en luxueuzer dan de voorganger. De nieuwe 3-Serie is het levendige en uitdagende karakter van de vorige generatie kwijt. De taak van verslavende rijmachine is overgenomen door de BMW 1-Serie. De 3-Serie blijft dynamisch, maar is groter, volwassener en vooral comfortabeler geworden. De 3-Serie Touring is een doordachte ruime stationcar, maar is daarmee niet praktischer of slimmer dan de concurrentie. De echte kracht komt van de vooruitstrevende techniek die zorgt voor heel veel veiligheid en gemak. ■



Specificaties

BMW 3-Serie Touring (2005 - 2012) 325i High Executive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	452 x 181 x 142 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1.565 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	63 l
Bagageruimte	460/1385 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	2996 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	218 pk @ 6100 tpm
Koppel	270 Nm @ 2400 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,9 sec.
Topsnelheid	248 km/u
Verbruik gemiddeld	7,2 l / 100 km
Verbruik stad	9,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	173 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 52.810,-
Prijs instapmodel	€ 36.150,-