



## BMW 4-Serie Cabrio

### Iets te 4'en

Autotest | U heeft iets te vieren. U gaat een cabriolet aanschaffen en alleen dat is al reden voor een feestje. Maar er is meer. Het gaat een vierpersoons cabriolet worden, zodat vrienden en familie kunnen meegenieten. Dan heeft BMW goed nieuws! De 3-Serie Cabriolet heeft namelijk een opvolger gekregen. Om aan te geven hoe groot de sprong vooruit is, heeft de nieuwkomer zelfs een nieuwe naam: 4-Serie Cabriolet.

Een nieuwe naam voor een nieuw model. Met de 4-Serie had BMW een duidelijk doel voor ogen. De auto moest zowel comfortabeler als sportiever zijn dan het vorige model, de 3-Serie Cabriolet. BMW heeft dat bereikt door het gebruik van lichtgewicht materialen en moderne techniek.

### Coupé

Echter, het dak van deze cabriolet is alles behalve licht! BMW kiest namelijk niet voor een stoffen kap, maar voor een metalen dakconstructie. Het voordeel daarvan is vrijwel direct merkbaar: met gesloten dak is de 4-Serie Cabriolet even stil en comfortabel als de recent geteste Coupé. Ook in de regen of in een tunnel (waar geluiden weerkaatsen en bij een auto met weinig geluidsisolatie extra goed hoorbaar zijn) is op geen enkele manier merkbaar dat dit een cabriolet is.



Bovendien ziet de 4-Serie Cabrio er met gesloten dak fantastisch uit! Bij veel andere cabrio's is de bagageruimte extra lang om ruimte te kunnen bieden aan het dak. Ondanks het metalen dak, verraden de vreemdsoortige proporties van zulke auto's dan toch dat het een cabriolet betreft. De 4-Serie Cabrio heeft absoluut geen overbemeten achterklep en oogt minstens zo sportief en begerlijk als de Coupé.

Net als in de 4-Serie Coupé is de ruimte voorin prima,

maar is de beenruimte achterin beperkt. Alleen wanneer de bestuurder en bijrijder iets inschikkelijk zijn, passen volwassenen achterin. De hoofdruimte is verrassend goed voor een auto als deze, maar verwacht geen wonderen; dit blijft een coupé. De complexe dakconstructie wordt waar mogelijk bedekt, maar aan weerszijden van de achterraut weten losse lapjes stof de veren en zuigers net niet helemaal aan het oog te onttrekken.



De bagageruimte meet 220 liter en dat is grofweg de helft van de Coupé (die al tot de kleinste in zijn klasse behoort!). Bovendien is de vorm van de bagageruimte zeer onregelmatig. Wanneer een beweegbaar scherm omhoog wordt gehaald, kan het dak niet meer worden geopend maar neemt de kofferruimte toe tot 370 liter.

## Cabriolet

Met een druk op de knop (verstopt onder de midden-armsteun!) opent het dak en verandert deze coupé in een cabriolet. Het openen en sluiten van het dak duurt wat langer dan gebruikelijk. Het dak bestaat namelijk uit drie delen en dus zijn er meer scharnierende en bewegende delen dan bij andere cabrio's.



Wanneer het dak eenmaal is geopend, valt op dat de zit ongebruikelijk hoog is. Gedurende de testperiode werd na het openen van het dak steeds opnieuw naar de stoelbediening gegrepen, maar tevergeefs. De enige oplossing is de rugleuningen achterover te zetten en te liggen (net als in de 4-Serie Coupé).

De stoelen zijn bovendien ongebruikelijk klein, omdat onder de hoofdsteun een "AirCollar" zit. Bij koud weer blaast hier warme lucht uit. Echter: dit werkt alleen als de inzittenden exact het door BMW beoogde postuur hebben. Wie langer is, dekt het luchtrooster af met de bovenrug. Wie een dikke winterjas draagt, blokkeert de AirCollar met de kraag.



Kortom: wie langer is dan ongeveer 1 meter 85 zit onprettig in de 4-Serie Cabrio en vangt bovendien veel wind bij geopend dak. Een voordeel van de relatief hoge zit: de 4-Serie Cabriolet geeft een enorm gevoel van vrijheid. Tot zo'n 50 km/u kan met geopende

ramen (en dak) worden gereden. Daarboven is het prettiger de zijruiten te sluiten. Vanaf zo'n 80 km/u doet het windscherm goede diensten, maar dit betekent wel dat de achterbank dan niet meer bruikbaar is.



## Weggedrag

Met geopend dak is het weggedrag vrijwel even goed als met gesloten dak. Op zeer slecht wegdek of in extreem snel genomen bochten is voelbaar dat deze vierzitter iets tordeert, maar het effect hiervan is minimaal.

Voor BMW-begrippen is de 4-Serie Cabriolet ongebruikelijk comfortabel. Dat is niet bereikt door te kiezen voor een zacht geveerd onderstel. In plaats daarvan reageert de 4-Serie Cabrio met een zekere vertraging op oneffenheden of wilde bewegingen. De besturing is exact, maar niet direct. Deze cabriolet nodigt daarom uit tot een kalme, waardige rijstijl en ontpopt zich als een echte toerauto.

Uiteraard is de 4-Serie Cabriolet, net als de meeste andere moderne BMWs, met een druk op de knop op scherp te zetten. In de sportieve en extra sportieve modus is de besturing juist zeer direct en daagt de toerauto van zojuist de bestuurder uit. De Cabriolet weegt 230 kg (!) meer dan de Coupé, maar weet de extra kilootjes redelijk te verhullen.

## Verbruik

Voor deze testrit is gekozen voor de "428i". Dat staat voor een 2.0 liter benzinemotor die een al even tweeslachtig karakter heeft als de rest van de auto. Ook nu begint de 245 pk / 350 Nm sterke viercilinder kalm. Bovendien zorgt de (optionele) achttraps automaat ervoor, dat het toerental laag wordt gehouden. Wanneer rustig met de verkeersstroom wordt meegereden, komt de naald van de toerenteller zelden boven de 2.000 tpm. De motor is dan zo goed als onhoorbaar en lijkt dan wel een zescilinder!



Door te kiezen voor de "eco pro"-modus doen alle systemen een stapje terug. De reactie op het gaspedaal wordt indirecter en de prestaties nemen merkbaar af; alsof tegen een storm in wordt gereden. Om nog meer energie te besparen, nemen de airco en verwarming het minder nauw met de ingestelde temperatuur. De besparing in "eco pro"-modus is evident: op een volle tank kon (volgens de boordcomputer) zo'n 80 km extra worden afgelegd! Mede daarom kwam het testverbruik uit op exact 7 liter per 100 km (1 op 14.3). Enkele jaren geleden had een klein stadsautootje zich daar niet voor geschaamd!

## Prestaties

Naast een economische modus is uiteraard ook een sportieve modus beschikbaar. Hiermee is de reactie op het gaspedaal extra direct. Trap het pedaal ook maar iets dieper in en de 428i hapt toe als een roofdier dat gespannen op een prooi heeft liggen wachten. De automaat schakelt ogenblikkelijk terug, het toerental schiet omhoog en de snelheid blijft in een moordend tempo oplopen. Daarbij doet het er niet toe of er 50 of 150 km/u wordt gereden, deze paardenkrachten willen altijd een feestje vieren.

## Conclusie

De 4-Serie Cabriolet is de opvolger van de BMW 3-Serie Cabriolet. BMW heeft gekozen voor een geheel nieuwe naam om het karakter te benadrukken. Als coupé biedt de 4-Serie namelijk meer rijplezier en als cabriolet meer comfort. Tegelijkertijd zijn de prestaties toegenomen en het verbruik sterk verlaagd. Dat is te danken aan slimme elektronica en een verfijnd mechaniek. Kortom: met de 4-Serie Cabriolet is er altijd wat te vieren! ■



## Specificaties

### BMW 4-Serie Cabrio 428iA

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	464 x 183 x 138 cm
Wielbasis	281 cm
Gewicht	1.775 kg
Aanhanger	745 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	220/370 l
Bandenmaat	225/50R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1997 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	245 pk @ 5000 tpm
Koppel	350 Nm @ 1250 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,4 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	6,6 l / 100 km
Verbruik stad	8,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	154 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 59.556,-
Prijs instapmodel	€ 56.038,-