



BMW M3

Witheet

Autotest | M3, die term heeft in de loop der jaren bijna een magische bijklank gekregen. "M" staat voor de meest sportieve uitvoering van een BMW. Een BMW M gaat echter verder dan zomaar een snelle variant van een bestaande auto. De techniek is afkomstig uit de racerij en ook de rest van de auto is aangepast om te presteren. Kan de nieuwe M3 de hooggespannen verwachtingen waarmaken?

Na een koude start loopt de motor onrustig. De nieuwe BMW M3 is blijkbaar even ongeduldig als de testrijder. Terwijl de vorige M3 het moest doen met zes cilinders, klinkt vanuit het vooronder van deze nieuwkomer een achtcilinder.

Warmdraaien

De V8 heeft een inhoud van vier liter en is goed voor 420 pk vermogen en 400 Nm trekkracht. Dat deze krachtbron puur is gemaakt om te presteren blijkt wel uit de techniek. Iedere cilinder heeft een eigen gasklep, de beide nokkenassen zijn variabel aan te sturen ("M Vanos"). De motor is berekend op grote dwarskrachten en blijft daarom zelfs in snelle bochten optimaal presteren.



Het vermogen wordt via een handgeschakelde zesbak overgebracht op de achterwielen. In de regel wordt bij zeer sterke motoren een automaat ingezet om de bestuurder tegen zichzelf te beschermen. BMW verklaart echter dat het mechaniek is opgewassen tegen het geweld van de V8. De praktijk leert dat dat klopt, maar het koppelingspedaal is gevoelloos. Er is geen duidelijk aangrijpingspunt en met een motor als

die van de M3 kan dat leiden tot enkele onhandige bokkensprongen tijdens de eerste kilometers.

Heet van de naald

Volgens BMW deelt de M3 slechts een handje vol onderdelen met de 3-Serie Coupé, verder is dit een compleet opnieuw ontworpen auto.



Waar mogelijk is gewicht bespaard om een zo gunstig mogelijke pk / gewicht verhouding te krijgen. Het dak is gemaakt van carbon om niet alleen het gewicht te reduceren, maar vooral om het zwaartepunt laag te leggen en de auto stabiel te maken. Saillant detail: de M3 is niet voorzien van breedstralers omdat al het oppervlak nodig is voor luchthappers. De motor heeft onder maximale belasting namelijk 17.000 liter lucht per minuut nodig!

Heet hangijzer

Zoals alle M modellen is ook de M3 geheel aan te passen aan de situatie en/of de voorkeur van de bestuurder. Zo kan de mate van stuurbeheersing, de reactie op het gaspedaal, het karakter van de dempers (EDC) en het gedrag van de tractiecontrole (DSC) worden ingesteld. Die instellingen kunnen worden gekoppeld aan de sleutel. Wanneer de auto door meerdere bestuurders wordt gedeeld, past de auto zich automatisch aan iedere piloot aan.



De testrit begint in de kalmste stand. De reactie op het gaspedaal is uiterst beschaafd, de auto stuurt licht en de elektronische vangnetten staan op scherp. In tegenstelling tot de andere M-modellen kan het motorvermogen niet worden teruggeschroefd voor files, woon-werk verkeer, etc. Echter, wanneer de bestuurder de M3 niet provoceert is dit een poeslieve auto. Wanneer het gaspedaal voorzichtig iets dieper wordt ingetrapt, grijpt de tractiecontrole vrijwel direct in.



Wanneer kalm wordt gereden, gedraagt de M3 zich als een doorsnee 3-Serie. Alleen het motorgeluid is nadrukkelijker hoorbaar is en dat is vermoeiend. De ruimte voorin is prima en zelfs de achterbank is daadwerkelijk bruikbaar.

De M3 is voorzien van alle denkbare luxe en dat is tegenstrijdig met het race-karakter. Hoe fijn de met leder beklede, elektrisch verstelbare en verwarmbare

voorstoelen ook zitten, ze maken de auto onnodig zwaarder. Alle elektronica maakt het leven aan boord bijzonder aangenaam, maar het gewicht ervan komt de prestaties niet ten goede.



Witheet!

Wanneer de M3 vrij baan krijgt, is het tijd om de auto op scherp te zetten. De eerst zo beschaafde coupé verandert met een druk op de "M"-knop in een helse machine. Het gaspedaal werkt nu als een aan/uit-knop en de naald van de toerenteller schiet bliksemsnel naar de 8.300 toeren per minuut, waar het volle vermogen loskomt.

Volgens BMW sprint de M3 vanuit stilstand in 4,8 seconden naar de 100 km/u, maar gevoelsmatig gaat het veel sneller. Letterlijk binnen een oogwenk staat de beloofde 100 kilometer per uur op de klok en daarmee is het nog lang niet gedaan. Pas rond de 180 km/u neemt de overmacht iets af, maar ook dan blijft de auto gretig accelereren. De M3 is niet alleen snel, maar voelt ook snel en dat is minstens zo belangrijk bij een auto als deze.

De M3 is breder en lichter dan de 3-Serie Coupé en heeft daarom een nog betere wegligging. In de sportieve-stand is de stuurbekrachtiging aangenaam zwaar en daardoor is de auto goed aan te voelen. De M3 is nauwelijks te verleiden tot onderstuur, maar een gemeen tikje tegen het stuurwiel (bij voorkeur gecombineerd met een tikje op het gas) is het recept voor prachtig overstuur. De elektronische vangnetten geven daarbij desgewenst alle ruimte om heerlijk te

spelen.



Eén ding is nog indrukwekkender dan het sprintvermogen, en dat is het remvermogen. Het nodige gevoel in het rempedaal ontbreekt, maar het effect is er niet minder om. Vanaf 100 km/u is de M3 in een luttel 35 meter tot stilstand te brengen. Om stil van te worden ...

Conclusie

Is de nieuwe BMW M3 een waardige opvolger in deze legendarische familie? Meer dan dat! Het motorvermogen, de prestatiedrang en de sensatie zijn met grote sprongen vooruit gegaan. Het prijskaartje is ook een stuk gepeperder geworden, maar dat is zeker gerechtvaardigd.

De BMW M3 is sensationeel snel en biedt heel veel raceplezier. Wanneer dat nodig is, kan het ook allemaal een tandje lager. Dan is de M3 praktisch, comfortabel en veilig dagelijks vervoer. ■



Specificaties

BMW M3 M3

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	462 x 180 x 142 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1.655 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	63 l
Bagageruimte	430 l
Bandenmaat	245/40ZR18

Motor en prestaties



Motorinhoud	3999 cc
Cilinders / kleppen	8/4
Vermogen	420 pk @ 8300 tpm
Koppel	400 Nm @ 3900 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	4,8 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	12,3 l / 100 km
Verbruik stad	17,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	9,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	295 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 106.305,-
Prijs instapmodel	€ 40.840,-