



BMW 3-Serie Coupe

Coupe volgens het boekje

Autotest | Een jaar geleden presenteerde BMW de nieuwe 3-Serie. Die wist zich traditioneel te onderscheiden van de concurrentie met vooruitstrevende techniek en een uitgesproken sportief weggedrag. Nu is het de beurt aan de auto die de fijnste uit de 3-Serie moet zijn: de Coupé. Is dit slechts een variatie op een thema of is de Coupé de ultieme 3-Serie?

"Hij lijkt wel defect", is de eerste gedachte die door het hoofd schiet bij het wegrijden met de 3-Serie Coupé. De auto stuurt zo zwaar dat de stuurbekrachtiging kapot lijkt. Volbloed sportwagens zijn in de regel niet voorzien van stuurbekrachtiging omdat dat minder exact stuurt en het gevoel met de auto vermindert. Maar de 3-Serie is een luxe auto die normaalgesproken wel is voorzien van stuurhulp. De testauto is niet defect, maar BMW wil de Coupé duidelijk onderscheiden van de gewone 3-Serie en dit is het eerste wapenfeit.



De zware, maar uiterst directe besturing vraagt de nodige gewenning. Hoe langer de Coupé wordt gereden, hoe fijner de auto gaat sturen. En de exacte besturing is slechts het begin. De wegligging is mede dankzij het optionele sportonderstel (verlaagt de auto met 15 mm, verhoogt de pret enorm) uitmuntend. Deze luxe coupé is rustig en comfortabel, maar laat zich desgewenst met volslagen dwaze snelheden door de bocht jagen. Zoals iedere BMW is ook de Coupé voorzien van achterwielaandrijving en daarmee is de testauto heerlijk in de bocht te "zetten" met het gas.

Ook na de broodnodige gewenning blijft de testauto zeer gevoelig voor spoorvorming. Op slecht wegdek zijn zelfs stuurcorrecties noodzakelijk om de gewenste koers te blijven volgen.

Zes in lijn

De testauto is voorzien van de lichtste motor waarmee de Coupé op dit moment leverbaar is. Omdat deze auto de basis vormt voor de verwachte M3 en

Cabriolet, heeft het onderstel geen enkele moeite met de 218 pk / 250 Nm van de basismotor. Slechts met alle veiligheidssystemen uitgeschakeld en heel bruut sturen is deze Coupé te verleiden tot driftpartijen.

Dat wil niet zeggen dat deze 2.5 liter zescilinder in lijn traag is. Allerminst! Deze instapper sprint vanuit stilstand naar 100 km/u binnen zeven seconden. De krachtbron is normaalgesproken rustig en ingetogen, maar heeft altijd een forse reserve paraat om er met het nodige spektakel vandoor te gaan. Ook op de snelweg is het snelheidspotentieel enorm, waarmee deze 325i de bestuurder het superieure en bevoorrechte gevoel geeft dat een Coupé moet geven.

Ongeacht de snelheid is de motor nauwelijks hoorbaar. Geluiden van de rijwind en banden dringen echter wel nadrukkelijk tot het interieur door en dat is ongewenst bij een coupé met een basisprijs van zo'n 50.000 euro. En als het toch om geld gaat: het beloofde fabrieksverbruik van 1 op 11.9 is in de praktijk nauwelijks haalbaar. Met een gemiddelde rijstijl en veel spitsverkeer is 1 op 10 het best haalbare.



Niet alledaags

BMW heeft de moeite genomen om van de Coupé meer te maken dan een ingekorte sedan. De achterpartij is geheel opnieuw ontworpen en ook het front is op details aangepast. Het dashboard is echter gelijk aan dat van de alledaagse 3-Serie. Dat betekent een strak en uiterst modern lijnenspel waarbij de

bruikbaarheid zeker niet is vergeten.



Maximaal vier volwassenen kunnen van de Coupé genieten. Voorin biedt de 3-Serie voor een coupé opmerkelijk veel ruimte. Lange bestuurders hoeven niet onderuit te gaan liggen om onder de lage daklijn te passen. Zelfs de dikste Duitser past gemakkelijk voorin deze coupé.

Achterin biedt de Coupé ruimte aan twee volwassenen, maar die moeten niet te groot van stuk zijn. Door de diepe zit is de hoofdruimte achterin voldoende. Dankzij de uitsparingen in de rugleuningen van de voorstoelen is de beenruimte achterin redelijk.



iDrive

Net als de gewone 3-Serie zit de Coupé vol slimmigheden en vooruitstrevende techniek. Dat begint met een regen- en lichtsensor, meesturende

xenon-koplampen, banden met noodloopeigenschappen (doorrijden met een lekke band) en sleutelvrije toegang.

Centraal staat BMW's "iDrive". Dit systeem bedient navigatie, audio, telefonie en klimaatbeheersing met één druk/draaiknop. BMW voert iDrive inmiddels enkele jaren, maar nog steeds is het met grote voorsprong het krachtigste en eenvoudigst te bedienen systeem op de markt. Bovendien wordt iDrive continu verbeterd en verfijnd. Een telefoon die eerder niet via Bluetooth kon worden gekoppeld aan de 3-Serie Touring, koppelt nu probleemloos met het iDrive van de 3-Coupé.



De klank van het "professional" audiosysteem komt goed tot z'n recht in het knusse coupé-interieur en behoort tot de top in z'n klasse. Mede dankzij de iPod-koppeling en MP3-functionaliteit is volop genoten.

Conclusie

Is de BMW 3-Serie Coupé meer dan een afgeslankte

sedan? Absoluut. De 3-Serie Coupé is een schoolvoorbeeld van een sportieve en tegelijkertijd dagelijks bruikbare coupé. Uiterlijk onderscheidt de Coupé zich van de alledaagse 3-Serie, binnenin geeft de auto het geborgen gevoel dat bij een coupé hoort. De ruimte op de achterbank is redelijk.

De smetteloze afwerking en moderne uitrusting geven het bevoorrechte gevoel dat een auto als deze moet geven. De rijeigenschappen zijn beduidend sportiever en dynamischer dan die van een gewone 3-Serie. Zelfs met de basismotor presteert de Coupé uitstekend. Kortom: een coupé volgens het boekje. ■



Specificaties

BMW 3-Serie Coupe

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

458 x 198 x 140 cm
276 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.495 kg
745 kg
1.600 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

n.b.
440 l
225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

2497 cc
6/4
218 pk @ 6100 rpm
270 Nm @ 2400 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

6.6 sec.
250 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

7.1 l / 100 km
9.8 l / 100 km
5.5 l / 100 km
170 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 54.395,-
€ 40.840,-