



BMW 3-Serie (2012 - 2018)

Dualisme

Autotest | "Dualisme", is een mooie term voor twee tegenstrijdige zaken die toch één geheel vormen. Wat de nieuwe 3-Serie karakteriseert is dat de auto het onmogelijke zegt te combineren. Zo zou de nieuwe 3-Serie sneller en tegelijkertijd zuiniger zijn dan voorheen. Het comfort zou op een hoger niveau liggen, terwijl de auto ook sportiever is geworden. Tenslotte is de auto groter maar toch lichter geworden. Zulke beweringen vragen om een uitgebreide test...

Alle automerken proberen het verbruik van hun auto's te verlagen. Dat is geen nieuws. BMW was echter het eerste merk dat er in slaagde het verbruik sterk te verlagen zonder dat dat ten koste ging van het rijplezier. Onder de noemer "Efficient Dynamics" introduceerde BMW alweer enkele jaren geleden diverse technieken die het verbruik én de prestaties ten goede komen.

Destijds werd de bestaande 3-Serie al voorzien van deze technieken en daarom was het model tot in lengte van jaren succesvol. Bij het ontwerp van de nieuwe, zesde generatie van de 3-Serie stond efficiency vanaf het eerste begin voorop.

"hoe goed het weggedrag ook is,
de bestuurder merkt altijd dat er een laag
elektronica tussen hem/haar
en het mechaniek zit"



Ruimte en uitrusting

Het resultaat is een moderne en vooral zeer doordachte auto. Zo is de nieuwe 3-Serie groter dan de vorige generatie (+8 mm hoofdruimte, +15 mm beenruimte achterin, +20 l bagageruimte), maar toch lichter. Daarbij is het nieuwe koetswerk steviger en dat komt zowel de veiligheid als het weggedrag ten goede.

Zoals bij iedere BMW is de zit relatief laag. Vanuit de royaal bemeten sportstoelen kijkt de bestuurder uit op een imposante knoppenwinkel. Daarbij staat "iDrive" centraal: BMW's gecombineerde audio-, navigatie- en communicatiesysteem. Met name op dat laatste vlak is veel nieuws te melden: dankzij "Connected Drive" kunnen veel functies van de mobiele telefoon via het display en de knoppen van de auto worden bediend. Denk daarbij aan het raadplegen van de agenda, het opvragen van verkeersinformatie en zelfs het versturen van een Twitter-bericht.

Een absolute aanrader is en blijft "head up"-display. Als één van de weinige merken biedt BMW een systeem aan dat essentiële informatie (snelheid, instructies van navigatiesysteem) tegen de voorruit projecteert. Op die manier kan de bestuurder de blik te allen tijden op de weg houden, hetgeen veiliger en minder inspannend is. "Head up"-display werkt zo fijn, dat menigeen zich afvraagt waarom er nog traditionele klokken worden geleverd.

Vormgeving

De nieuwe 3-Serie wordt in drie "smaken" geleverd: "Sport", "Modern" en "Luxury". De testauto is een "Modern"-line, die wordt gekenmerkt door lichte tinten en ruw hout om tot een warme atmosfeer te komen. Tenminste, dat is de bedoeling. Het optionele "ruwe hout" heeft meer weg van slordig gegoten bruin plastic en doet afbreuk aan de hele opzet.



Terwijl de huidige generatie van de 7-Serie (het topmodel) en de 5-Serie een relatief bescheiden uitstraling hebben, oogt de nieuwe 3-Serie ronduit imposant. De neus is lang, het front laag en de koplampen stralen agressie uit. Achter die lage neus schuilt een gedachte: om brandstof te besparen moest de 3-Serie zo laag mogelijk zijn.

Niet zichtbaar, maar wel belangrijk: zelfs de bodemplaat is gestroomlijnd. "Uiteraard" heeft BMW het gewicht evenredig over de voor- en achterwielen verdeeld voor een ideaal weggedrag.



Weggedrag

Hoe sportief of zuinig de nieuwe 3-Serie is, ligt geheel aan de bestuurder. Met een druk op de knop kan namelijk worden gekozen voor een sportief, een comfortabel of een uitgesproken spaarzaam karakter.

In iedere modus worden de respons op het gaspedaal, het karakter van de automatisch versnellingsbak, de besturing en zelfs de alertheid van de anti-slip regeling aangepast.



Terwijl het verschil tussen de verschillende modi bij sommige merken nauwelijks merkbaar is, is het bij de nieuwe 3-Serie overduidelijk. In de comfortabele stand is de 3-Serie bijna Amerikaans zacht geveerd en deint het koetswerk zelfs na op een verkeersdrempel. Het bijzondere is echter: ook in de meest comfortabele stand laat de 3-Serie zich met ongekende snelheden hoeken om smijten zonder dat het onderstel ook maar een krimp geeft.

In de sportieve stand heeft de bestuurder beduidend meer gevoel met de auto en geeft sportief rijden ook nog eens heel veel voldoening. Toch zit juist hier het pijnpunt van de 3-Serie: hoe goed het weggedrag ook is, de bestuurder merkt altijd dat er een laag elektronica tussen hem/haar en het mechaniek zit. Het rijplezier van de inmiddels bijna magische vierde generatie van de 3-Serie ontbreekt nog steeds.



In de eco-stand doen alle systemen een stapje terug om de bestuurder aan te zetten tot zuinig rijden. "Misdraagt" de bestuurder zich toch, dan verschijnen in het centrale display tips om zuiniger te rijden.

Prestaties

Denk echter niet dat de 3-Serie in de "eco pro" modus een trage auto is. De hier gereden "320d Efficient Dynamics Edition" heeft vrijwel ongeacht het toerental een enorm koppel beschikbaar. Zelfs in de achtste (!) versnelling is bij een kleine 2.000 toeren per minuut meer trekkracht voor handen dan in menig ander eco-model. In cijfers uitgedrukt: de 2.0 liter viercilinder diesel levert 380 Nm vanaf 1.750 rpm.

Dankzij de uitstekende stroomlijn en de lange achtste versnelling, ligt het geluidsniveau op de snelweg zeer laag. Ondanks het sportieve karakter leent de 3-Serie zich daarom minstens zo goed voor het afleggen van lange afstanden als de concurrentie.



In de sportieve modus komt het motorvermogen veel gemakkelijker "los" en is deze chique zakenauto eenvoudig te verleiden tot driften. Wie daar eenmaal van heeft geproefd, wil steeds meer. Mede uit zelfbescherming is tijdens de testperiode voornamelijk in de "eco pro"-modus gereden en kwam het gemiddelde verbruik uit op een keurige 4.6 liter per 100 km. Dat is vergelijkbaar met het verbruik van "spaardiesels" van andere merken, die echter niet half zoveel rijplezier bieden.

Conclusie

Maakt de nieuwe BMW 3-Serie alle beloften waar? Is de auto tegelijkertijd sportief en comfortabel, sterk en zuinig, groter en toch lichter? Ja, ja en nog eens ja. Met een druk op de knop is de 3-Serie naar keuze Amerikaans comfortabel of juist Duits sportief. De prestaties zijn uitstekend, maar wie zich gedraagt kan ook zeer zuinig rijden met de 3-Serie. Tenslotte is de auto inderdaad een stuk gegroeid, zonder zwaarder

te worden.

Toch is er ook een groot kritiekpunt: BMW was het eerste merk dat een lager verbruik met meer rijplezier wist te combineren, maar inmiddels doen alle andere merken dat kunstje na. Door comfort en sportiviteit te combineren is de 3-Serie minder een rijdersauto pur sang en "slechts" een uitstekende zakenauto. De puristen worden daarom teleurgesteld. BMW ziet dit echter heel anders: dankzij het veelzijdigere karakter zal de 3-Serie een nog grotere groep kopers aanspreken dan voorheen■



Specificaties

BMW 3-Serie (2012 - 2018)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

462 x 181 x 142 cm
281 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.505 kg
745 kg
1.800 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

57 l
480 l
205/60R16

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1995 cc
4/4
163 pk @ 4000 rpm
400 Nm @ 1750 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

7.8 sec.
225 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

3.8 l / 100 km
4.6 l / 100 km
3.3 l / 100 km
99 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 44.764,-
€ 39.166,-