



Dirk-Jan Dalhuisen
3 mei 2016

Erop en eronder

Daar staat 'ie dan: de gefacelifte BMW 3 Serie. Pardon? Ja, je leest het goed: al sinds vorig jaar staat de opgefriste 3 Serie bij je BMW-dealer in de showroom. Misschien was het je niet eens opgevallen. Ren dan niet meteen naar de opticien, want het nieuws zit vooral onderhuids. EÃ©n van de noviteiten is de plug-in hybride 330e en met die auto zochten we uit of de 3 Serie met z'n onderhuidse wijzigingen de kersverse concurrentie nog een beetje op de huid kan zitten.



Gespreid bedje

Een ding is zeker: die concurrentie is bepaald niet mals. Mercedes-Benz heeft zich met de nieuwe C-Klasse al warmpjes genesteld in dit segment en het moet wel heel raar lopen wil de hagelnieuwe Audi A4 geen groot succes worden. En dan hebben we het nog niet eens gehad over outsiders als een Jaguar XE, Lexus IS of Volvo S60. Nee, de 3 Serie komt niet in een gespreid bedje. Toch ziet BMW daarin geen aanleiding om de Dreier ingrijpend onder het mes te leggen. Met wat subtiel bijgeschaafd verlichtings- en bumperwerk heb je het grootste uiterlijke nieuws wel zo'n beetje gehad.

Technisch is dat een heel ander verhaal. Zo kregen veel motorisaties een vermogenskuur, rijden de topversies (onder de M3) tegenwoordig als 340i en 340d de fabriek uit en vind je onder de kap van de 318i een heuse driecilinder - inderdaad: dezelfde motor als in de Mini Cooper. Maar het grote nieuws voor Nederland bijtellingland is natuurlijk dat de 3 Serie tegenwoordig ook als plug-in hybride verkrijgbaar is. Je kunt deze nieuwe 330e (waarover je bij zakelijk gebruik 15% bijtelt)



BMW 3 Serie Sedan 330e High Executive Luxury Line

zien als de directe tegenhanger van de Mercedes-Benz C 350 e, de Volkswagen Passat GTE en de aanstaande Audi A4 e-tron.



Opgelucht ademen

Evenals z'n concurrenten is de 330e geen volledig elektrische auto. De in de achttraps automaat verwerkte elektromotor werkt samen met een benzinemotor waarvan de naam 330e de indruk wekt dat het om een pittige drieliter zou gaan. What you see is bij BMW echter al een tijdje niet meer vanzelfsprekend what you get en ook in de 330e ligt 'slechts' een geblazen tweeliter viercilinder. Het gecombineerde piekvermogen van de aandrijflijn ligt met 252 pk precies even hoog als in de 330i zonder elektromotor. Met een leeggewicht van 1.635 kg is de 330e wel een stuk zwaarder.

Gelukkig merk je tijdens het rijden vrijwel niets van dat hogere gewicht, of je moet 'm echt tot de limiet gaan pushen. Door de gunstige plaatsing van de elektromotor blijft het zwaartepunt laag en hoef je geen concessies te doen aan de dynamische rijkwaliteiten waarmee de 3 Serie groot is geworden. Wie daaraan verknocht is, kan dus



opgelucht ademhalen. Ook de prestaties zijn prima: als je de 330e tot het uiterste tergt, spurt de auto vanuit stilstand in zes tellen naar de '100' en uiterlijk bij 225 km/h houdt 'ie het voor gezien. Voor een vlotte tussensprint draait de BMW z'n hand evenmin om.



Drie settings

Voor de aandrijving beschikt de 330e over drie settings, waartussen je met een knopje bij de keuzehendel kunt switchen. In de standaard Auto eDrive-modus zorgen de benzine- en de elektromotor gezamenlijk voor de aandrijving, al is het in de praktijk vooral de elektromotor die de klus klaart. Pas wanneer je rechtervoet erom vraagt of wanneer de capaciteit van de elektromotor volledig is verbruikt, komt het 184 pk sterke tweeliterblok in actie. Ook wanneer de navigatie die stroomcapaciteit wil bewaren voor een later stadium van je rit springt de benzinemotor bij. Dat doet 'ie zo geraffineerd dat je het alleen ziet aan de toerenteller.

Naast Auto eDrive kent de 330e nog twee standen. Eén daarvan is de Max eDrive-modus, waarin de elektromotor het werk alleen doet. De brochure belooft een



BMW 3 Serie Sedan 330e High Executive Luxury Line

elektrische actieradius van 40 km op een volle accu, maar de praktijk leert dat een 25 ÷ 30 km een meer realistische waarde is - ruim voldoende voor wat korte ritten of een ochtend boodschappen doen in de stad. Je kunt de elektromotor weer opladen door 'm simpelweg in te pluggen, maar ook door de derde rijmodus - Save - in te schakelen. Daarmee blijft de BMW op benzine in beweging en wordt de elektromotor bijgeladen terwijl jij naar je bestemming rijdt.

Of je het beloofde verbruik van 1,9 liter benzine per 100 km haalt, is (zoals bij alle plug-in hybrides) sterk afhankelijk van hoe consequent je de elektromotor oplaadt. Met een praktijkverbruik van zo'n 1 liter benzine per 15 km komt dat, uitgaande van inpluggen, neer op ÷@÷@n laadsessie per 40 km. Wees er wel op bedacht dat zo'n sessie een tijdrovende aangelegenheid is: het volledig opladen van een lege elektromotor neemt bij een laadpaal al gauw meer dan twee uur in beslag. Snelladen is met de 330e helaas niet mogelijk. Vooral onder veelrijders lijkt het dan ook plausibel dat de benzinemotor best vaak aan de bak moet.





Geen fratsen

Daar komt gelijk ã©ã©n van de concessies van de 330e om de hoek: dankzij de tot 41 liter gereduceerde brandstoftank is de actieradius op benzine niet heel groot. Ook in de kofferruimte vraagt de 330e offers. De huisvesting van de elektrotechniek snoept ruim 100 liter af van de 480 liter die een conventionele 3 Serie slikt. Bovendien is de 330e er - in tegenstelling tot bijvoorbeeld de C 350 e en de Passat GTE - alleen als Sedan en niet als Touring. Zitruimte heeft de 330e gelukkig wel voldoende. Overdadig is het allemaal niet, maar vier personen kunnen met gemak mee en met een beetje schikken past er nog een vijfde inzittende bij.

In het interieur van de 3 Serie beginnen de jaren zo zoetjes aan wel te tellen. Qua flair kan de BMW niet aanhaken bij de hightech A4 en de chique C-Klasse. In plaats daarvan ademt de 330e vooral eenvoud en Grã¼ndlichkeit. Nuchter bekeken is daar natuurlijk niets mis mee. Zo behoort BMW's iDrive-infotainmentsysteem qua bedieningsgemak en graphics nog altijd tot de fijnste interfaces. Ergonomie hebben ze in Mã¼nchen sowieso goed in de vingers. En laten we ook de zitpositie niet vergeten, want zowel de sportstoelen als het heerlijk dik omrande sportstuur zijn uitgebreid verstelbaar en staan garant voor een plezierige zithouding.



Open armen

Hoewel auto's als deze 330e dankzij het Nederlandse belastingklimaat met open armen worden ontvangen, zijn er meer kapers op de kust. Kapers die kunnen schermen met meer praktische skills of een gelikter interieur. Vooral aan dat laatste zie je dat de 3 Serie op leeftijd begint te raken, daar doet de facelift niets aan af. Daar staat tegenover dat je een keuze voor de 330e prima kunt verantwoorden met argumenten als bedieningsgemak, rijplezier en een overtuigende aandrijflijn. Wat dat betreft hebben ze hun zaakjes in München goed voor elkaar. Dat BMW daar een concurrerende prijs aan verbindt, kan wel eens het laatste zetje zijn voor een succesvolle carrière.

Plus

- + Verfijnde aandrijflijn
- + Bedieningsgemak
- + Gunstige prijs

Min

- Niet leverbaar als Touring
- Geen snellaadmogelijkheid
- Kleine tankinhoud