Jarno van Maanen
10 november 2006

Intro

Minder is meer. Dat is de filosofie achter de BMW 3 Serie CoupÃ©. Men neemt een gewone 3 Serie, laat vervolgens de achterdeuren weg, evenals wat hoofdruimte op de achterbank en wat bagageruimte in de kofferbak en zo is een 3 Serie geboren die puurder is dan de burgerlijkere sedan en Touring-varianten. Wat minder praktische bruikbaarheid, in ruil voor een sportiever voorkomen dus. Traditiegetrouw introduceert BMW de tweedeursversie pas wanneer de sedan en Touring al enige tijd in de showroom staan. Dit keer mochten we anderhalf jaar wachten op de CoupÃ©. Was deze auto het wachten waard?

Het exterieur

Door het ontbreken van de achterdeuren ziet de CoupÃ© er langer uit dan de sedan. Hij Ã-s ook langer: zes centimeter om precies te zijn. Hij lijkt lager, en dat is hij ook: vier centimeter. De kleine verschillen in afmetingen maken een groot verschil in verschijning. De CoupÃ© ziet er gestroomlijnd uit. Meer sportwagen dan zakenauto. Meer elegant dan stoer. De sportieve belijning wordt bovendien benadrukt door de licht oplopende vouw die in de beide flanken zit. Die vouw zit ook in de flanken van de sedan, maar bij de CoupÃ© komt hij beter tot zijn recht.

Naast het ontbreken van de achterdeuren, is de vormgeving van de achterlichten het meest in het oog springende verschil met de sedan. Waar ze bij de sedan hoog zijn en

een eigenaardige vorm hebben, zijn ze bij de CoupÃ© laag, breed en eenvoudig van vorm. De CoupÃ©-achterlichten zien er misschien wat tÃ© simpel uit, maar ze passen goed bij de auto en doen de auto breder lijken dan hij is.

Monacoblauw heet de kleur van de auto. Het is een mooie donkere blauwtint, die goed aansluit op het chique en sportieve ontwerp van de auto. De velgen zijn ook precies goed, met vijf dubbele spaken ligt de nadruk niet Ã³f op chique Ã³f op sportief, maar is het een beetje van beiden. Een diameter van zeventien inch is voor deze velgen groot genoeg. Met een inch groter zou de auto er wellicht wat dikker uitzien, maar dit gaat wel ten koste van het rijcomfort.

Het interieur

Van binnen is de 3 Serie CoupÃ© lastig te onderscheiden van de sedan, sterker nog: het interieur is identiek aan dat van de sedan. Moderne lijnen, kwalitatief hoogwaardige materialen en eenvoudige vormen kenmerken het interieur. Deze stijl is ingezet toen in 2001 de nieuwe 7 Serie werd geÃ¯ntroduceerd en is sindsdien in alle modellen van BMW doorgevoerd. Als je op zoek bent naar huiselijke warmte en een knus gevoel, dan ben je bij deze auto aan het verkeerde adres. Strak, zakelijk en eigentijds, dat is waar dit interieur voor staat.

De lichtbruine bekleding is weer eens wat anders dan zwart of beige en oogt erg fraai in combinatie met de donkerblauwe lakkleur. Lederen sportzetels horen bij het High Executive-uitrustingsniveau. Het zijn fijne stoelen, want ze zien er niet alleen mooi uit, ze bieden ook veel zijdelingse steun en voldoende comfort. Zoals we van BMW gewend zijn kan de stoel laag worden afgesteld, zodat je wat meer gevoel met de auto hebt. Een bijkomend voordeel is dat er dan zelfs voor lange mensen genoeg hoofdruimte is. De hoofdruimte valt sowieso alleszins mee. Een coupÃ© wordt vaak geassocieerd met een krap interieur, maar zelfs op de achterbank van deze coupÃ© is het redelijk uit te houden. Natuurlijk is het dak iets lager dan in de sedan, er blijft echter voldoende ruimte over voor volwassenen met een gemiddeld postuur.

Aangezien deze auto is voorzien van het hoogste uitrustingsniveau, High Executive, is de uitrusting goed voor elkaar. Standaard is hij al uitgerust met bijvoorbeeld stabiliteitscontrole, dynamische cruise control en radio/CD-speler, maar vanwege het uitrustingpakket is de auto ook voorzien van zaken als elektrisch verstelbare sportstoelen, parkeersensoren en gescheiden klimaatregeling. Voor zaken als een navigatiesysteem en een sportonderstel moet worden bijbetaald.

Het rijden

Zoals steeds meer autoâ€™s heeft de 3 Serie CoupÃ© geen contactsleutel, maar een soort sleutelkaart in combinatie met een start/stop-knop. De sleutelkaart heeft ook een handsfree-functie, dit houdt in dat de deur automatisch ontgrendelt wanneer je de portier opent terwijl je de kaart in je broekzak hebt. Vervolgens kun je, nog steeds met de kaart in je broekzak, middels de start/stop-knop de motor starten en wanneer je de auto hebt verlaten, dan vergrendelt hij automatisch wanneer je bij de auto wegloopt. Handig systeem!

Nadat de zescilinder met de start/stop-knop is gewekt, klinkt het beschaafde zescilinder geluid. Weinig motoren klinken stationair zo zuiver als de zes-in-lijn van

BMW. Nu is het tijd om de automaat in â€˜Dâ€™ te zetten en het rempedaal los te laten. Rustig rolt de auto vooruit en even het gaspedaal indrukken is genoeg om te weten dat de gasrespons weer â€˜ouderwetsâ€™ direct is. Net als de vorige 3 Serie, maar ook net als de huidige 3 Serie sedan reageert hij heel snel op het gaspedaal. Dat maakt de auto wel een beetje nerveus. Als je ermee kunt omgaan, dan hoeft het echter geen probleem te zijn. Wil je sportief rijden, dan is het juist een voordeel.

Het stuur voelt bij lage snelheden wat zwaar aan, alsof de stuurbekrachtiging dan nog niet helemaal wakker is. Dat is even wennen, vooral bij het parkeren van de auto. Eenmaal op snelheid voelt het stuur niet meer zwaar aan, dan is de weerstand precies goed. Het stuur is lekker klein, zodat je snelle bochtencombinaties niet hoeft te schuwen. De zestraps automaat, het resultaat van een samenwerking tussen BMW en transmissie-fabrikant ZF, is duidelijk afgestemd op sportiviteit. Het is niet zo dat de automaat schokkerig opschakelt, maar hij schakelt wel wat later op dan de meeste automaten en de kickdown reageert bovendien heel snel.

Op dit moment is de 325i het instapmodel van de 3 Serie CoupÃ©. Qua motorisering is het echter niet behelpen. De 2,5 liter zescilinder lijnmotor levert 218pk en dat is in deze auto ruim voldoende. Mede dankzij de snelle gasrespons en de direct reagerende automaat ben je met deze auto verreweg de meeste weggebruikers te snel af. Hoog in het toerengebied klinkt de motor erg opzwepend, maar als je constant 120km/h rijdt dan is hij heerlijk stil.

Dankzij de bijna perfecte gewichtsverdeling en het sportonderstel â€“ standaard op de 335i, optioneel op de 325i en 330i â€“ is de wegligging van deze Dreier erg goed. Vanwege het sportonderstel staat de auto iets dichter bij het asfalt en zijn de veren wat harder, dat is met name in de stad goed te merken, dan voelt de auto tamelijk stug aan. Op provinciale wegen met goed asfalt en op snelwegen maakt het sportonderstel de auto niet oncomfortabel. Net als eigenlijk elke 3-serie neigt deze auto echter wel meer naar sportief dan naar comfortabel.

Slot

De 3 Serie CoupÃ© was het wachten waard. Het ontwerp is veel sierlijker dan dat van de sedan, zonder dat de auto door dat ontwerp een stuk minder praktisch is geworden. De wegligging is ook een sterk punt van deze auto. Hij ligt erg goed op de weg en het onderstel is prima geschikt voor sportief rijden. Het nadeel van deze sportiviteit is dat de auto nogal stug aanvoelt, waar niet iedereen van houdt. De auto kan prima uit de voeten met de basismotor en vanwege de High Executive-uitrusting zit de auto bomvol opties. Deze opties drijven de prijs echter wel op. Met een vanafprijs van minder dan vijftigduizend euro is de 3 Serie CoupÃ© marktconform geprijsd. Het kost echter het weinig moeite om de auto zo uit te rusten dat prijs oploopt naar zestig- of zelfs zeventigduizend euro, maar dat heb je uiteraard zelf in de hand. Concluderend kan

worden gezegd dat de CoupÃ© een fijne sportieve auto is die bijna net zo praktisch is als de sedan. Minder is inderdaad meer.

N.b. De auto is ter beschikking gesteld door M. van den Hoek.

Plus

+ Stijlvolle vormgeving
+ Prima prestaties
+ Goede wegligging

Min

- Opties zijn prijzig
- Onderstel is misschien iets te stug
- Gasrespons is een beetje nerveus