



Arnold van Schepen  
4 april 2012

## Stof tot nadenken

Vroeger was het leven overzichtelijker. Neem het modellengamma van BMW; met de 3, 5 en 7 Serie werd een groot deel van de markt afgedekt, maar in de loop van de afgelopen decennia zijn daar de 1 en 6 Serie bijgekomen, en de Z en X-modelreeksen. Eén ding is echter wel altijd hetzelfde gebleven: de 3 Serie is het belangrijkste model voor BMW. Qua verkoopaantallen laat hij de andere modelreeksen met gemak achter zich. Vroeger was overigens niet alles beter, want waar een 3 Serie met viercilinder diesel tegenwoordig toe in staat is...



## Onderscheidend vermogen

"Echt, dit is toch een 5?", een opmerking die gedurende de test van de 320d een paar keer gemaakt is. Toch is het onderscheid met de grotere 5 Serie wel duidelijk, met name het front van de nieuwe 3 maakt de auto op afstand herkenbaar. En dan vooral door de koplampen die tot aan de bekende nieren doorlopen, bij ingeschakelde dagrijverlichting is de nieuwe Dreier op afstand te herkennen aan de meer vierkante vorm van die dagrijverlichting. De verwarring over het onderscheid tussen de 3 en de 5 ontstaat vooral door het brede front van de nieuwe 3, van bovenaf gezien is de auto bijna rechthoekig, de flanken lopen aan de kop en de kont van de auto niet naar binnen waardoor de auto over de gehele lengte zijn breedte behoudt. Dit heeft de ontwerpers de mogelijkheid gegeven om de 3 Serie een stoere, brede snuit aan te meten. En het moet gezegd, het staat de auto erg goed. Wat voorts opvalt aan de snuit van de auto is dat 'ie erg laag en lang is. Wanneer je de nieuweling en profiel bekijkt, lijken de



overeenkomsten met zijn voorganger erg sterk, maar zodra er een E90 3 Serie naast de nieuwste staat, is meteen wel duidelijk welke de oude en welke de nieuwe is. De kont van de jongste 3 Serie toont nog de meeste overeenkomsten met zijn grote broer, en dat mag als een compliment gezien worden. Nee, de overeenkomsten met zijn voorganger en grotere broer die de nieuwe 3 Serie bij zijn introductie werden toegedicht zijn in "real life" een stuk minder dan je op basis van foto's zou verwachten. BMW biedt drie stylingvarianten aan voor het uiterlijk van de 3: Sport Line, Luxury Line en Modern Line. Onze testauto is uitgevoerd als Modern Line en uiterlijk als zodanig te herkennen aan de indeling van de grille en voorspoiler en de matzwarte raamlippen.



## Voor wat hoort wat

De instap en zitpositie in de nieuwe 3 Serie is laag. Mensen die dit graag anders zien kunnen bij BMW terecht in de X Series, het is dan ook dankzij die modelreeks dat de 3



# BMW 3 Serie 320d EDE High Executive

en 5 Series zichzelf gebleven zijn, met een lage zit, een laag zwaartepunt en een auto die je in stilstand al bijna overtuigt van zijn rijeigenschappen. Het stylingpakket Modern Line werkt door in het interieur. Het dashboard, stuurwiel en binnenbekleding is uitgevoerd in de kleur Oyster dat louter in de Modern Line verkrijgbaar is. Zelfs de wijzerplaten zijn in die kleur uitgevoerd. Er zijn mensen die huiveren van lichte interieurs, al dan niet om praktische redenen, maar de kleur komt anders over dan bijvoorbeeld het beige dat je in luxere modellen wel eens tegenkomt. De bekleding is uitgevoerd in een stof / leer combinatie, Oyster Breeze genaamd. Voor potentiële eigenaren die de kleur wel zien zitten, maar wiens passagiers ook regelmatig Liga's en Fristi's consumeren: wees gerust. De stof heeft een grove structuur, geeft een oersterke indruk en is makkelijker schoon te houden dan bijvoorbeeld een velours bekleding.

Het interieur van de nieuwe 3 heeft een heel andere sfeer dan zijn voorganger, de technisch-zakelijke sfeer is verdwenen en ingewisseld voor een aanzienlijk vlotter interieur met een nagenoeg perfecte afwerking. Onze Dreier is uitgevoerd als High Executive (meerprijs €4.050) en voorzien van het €875 kostende navigatiesysteem Professional, hiervoor wordt het vaste beeldscherm op het dashboard in breedbeeld uitgevoerd. Naast de navigatie omvat het High Executive pakket parkeersensoren achter, een USB-aansluiting en Bluetooth-optie voor de mobiele telefoon, bi-xenon verlichting, mistlampen voor, cruise control en een middenarmsteun. Fijne opties, maar voor de stevige meerprijs - en 't feit dat de doorsnee zakelijke rijder doorgaans een echte kilometervreter is - zou het pakket best wat rianter mogen zijn. Lane Departure warning, dode-hoek waarschuwing, inklapbare buitenspiegels en een zelfdimmende binnenspiegel zouden best bij het voornoemde pakket in mogen.

Een erg fijne optie is het full color head-up display, zeker in combinatie met snelheidslimietherkenning. Het systeem projecteert niet alleen snelheid- en navigatiegegevens, maar ook de keuzelijsten van het media- en telefoonmenu. Zo kun je zonder je ogen van de weg te halen zien wie er belt en eenvoudig via de stuurwieltoetsen de telefoonlijsten doorbladeren. De verkeersbordherkenning werkt

prima. Het systeem pikt snelheidslimieten en inhaalverboden op en projecteert ze op de voorruit en in het centrale infodisplay. Het systeem slaat de plank af en toe wel mis wanneer het zich baseert op de navigatiedatabase. Na het passeren van bord "einde maximumsnelheid" op een autoweg was het systeem van mening dat de dan geldende maximum snelheid 80 km/u is, terwijl dat ter plaatse toch echt 100 km/u is. Een tweede punt van kritiek op het navigatiesysteem is dat de kaarten niet up-to-date zijn, kruisingen en rotondes die al drie jaar verdwenen zijn, worden door het systeem nog wel aangegeven.



## Weinig te wensen

Een goede zitpositie op de handmatig verstelbare stoelen is snel gevonden. De optionele sportstoelen hebben een uitschuifbare zitting en opblaasbare wangen in de rugleuning, je zit daardoor stevig ingeklemd tussen stuur en stoel. Het zicht in de



spiegels is erg goed, zeker in combinatie met het PDC is er geen strikte noodzaak om over te schouder te kijken bij achteruitrijden en in te parkeren. Het wordt tijd om de belangrijkste vraag van deze rijtest te beantwoorden: hoe rijdt de nieuwe Drie? De eerste indruk is goed: bij het verlaten van het parkeervak valt op dat het aangrijpen van de koppeling goed te doseren is - de 3 Serie Efficient Dynamics Edition heeft een lange eerste versnelling, je moet je aanleren om later naar de twee te schakelen dan je normaalgesproken zou doen. De besturing is licht, precies en direct en de auto heeft een mooie kleine draaicirkel. In stedelijk gebied is de Dreier wendbaarder dan je zou denken. Je piept 'm zo in parkeervakken die je op voorhand zou voorbijrijden. Maar goed, dat de 3 Serie zich ook in de binnenstad goed houdt is mooi meegenomen, de vraag is hoe hij het er op de buitenwegen en snelwegen vanaf brengt.

Onderweg naar die wegen valt op hoe stil de auto is: het onderstel is buitengewoon stil, maar ook de motor is - eenmaal op snelheid - nagenoeg onhoorbaar en ook het windgeruis blijft tot 140 km/u op de achtergrond. Uiteraard hoor je bij het accelereren wel dat de auto aangedreven wordt door een viercilinder dieselmotor, maar in het toereengebied waar de 1995 cc grote Twin Power Turbo zijn maximale koppel afgeeft (tussen de 1.750 en 2.750 tpm) is de motor erg stil. Het schakelen met de handbak is erg prettig, hoewel de noodzaak om veel te schakelen door het soepele motorblok doorgaans afwezig is. Echte kritiek op de versnellingsbak is er niet, de opmerking hierover valt - net als in de test van de 1 Serie - onder de noemer "persoonlijke voorkeur". Het inleggen van de versnelling wordt gevoelsmatig bevestigd door een mechaniek onder de schakelcoulisser en komt niet vanuit het mechanisme in de versnellingsbak. Voor het overige niets dan lof over de spatiaalring en de lengte van de schakelwegen.

De derde versnelling geeft een mooie illustratie van de souplesse van het motorblok: wanneer je 30 km/u in het derde verzet rijdt, draait de motor 1.000 toeren. Als je vervolgens gas geeft, pakt de motor zonder aarzeling op en trekt lineair door tot 3.500 toeren, de snelheidsmeter geeft dan 115 km/u aan. Het gemak waarmee het blok deze exercitie uitvoert is indrukwekkend. Maar het fijne is dat de kracht goed te doseren is, het blok heeft niet een uitgesproken explosief karakter. Dit is vooral te danken aan de



# BMW 3 Serie 320d EDE High Executive

samenwerking tussen de beide turbo's, het aan/uit karakter dat andere hoogvermogende diesels kenmerkt, heeft BMW volledig weggewerkt. In de zesde versnelling bij 120 km/u draait het blok net geen 2.000 toeren en kun je moeiteloos naar een hoger tempo versnellen zonder terug te schakelen. Zonder aarzeling trekt de 320d door tot 200 km/u en blijft daarbij indrukwekkend stil. Hogere tempi houdt de auto dan ook urenlang vol, ware het niet dat je als bestuurder het ontbreken van een lendensteun toch als een gemis gaat ervaren op een langere rit.



## Nieuwe maatstaven?

De 320d EDE start altijd in de Eco Pro modus. Onderin de toerenteller wordt de Eco Pro meter weergegeven die uitslaat naarmate je het gaspedaal intrapt. Het is vooral bedoeld als hulpmiddel om (erg) rustig gas te geven. In het infodisplay worden ook aanwijzingen gegeven om het verbruik te drukken. Een vondst is de actieradiusmeter in



# BMW 3 Serie 320d EDE High Executive

de boordcomputer die de extra actieradius weergeeft die je gewonnen hebt door zuinig te rijden. Met een druk op de knop naast de versnellingspook zijn de Comfort- en Sportmodus te selecteren. In de Comfortmodus verspringt de Eco Pro indicator in de toerenteller naar de bekende BMW-verbruiksmeter en blijven de Eco Pro-adviezen in het fraaie infodisplay achterwege, alleen de schakelindicator blijft zichtbaar. Ook de gasrespons is in de Comfort- en Sportmodus anders, zodra je de Eco Promodus verlaat is dat ook duidelijk aan de auto te voelen. In de Sportmodus wordt de schakelindicator uitgeschakeld en kun je zonder diens bemoeizucht een lekker potje sturen en het volledige toerenbereik benutten. Het onderstel is buitengewoon capabel en met 163 pk en 380 Nm blijft er weinig te wensen over. BMW is er in geslaagd om een prachtige balans te vinden tussen sport en comfort. Het onderstel weet gemene oneffenheden op te slikken zonder dat de inzittenden daar hardhandig van op de hoogte gesteld worden. En ook het betere bochtenwerk is aan de 320d wel besteed, al voel je op de grens dat de bandenwangen van de runflatbanden tamelijk hoog zijn waardoor je aan stuurprecisie inlevert. Maar door de bank genomen valt de auto erg precies te plaatsen, je voelt in het stuur gewoon hoever je met het loopvlak van de band op de rand van de weg rijdt. De kwaliteiten van het onderstel komen ook in het dagelijkse verkeer van pas. De belangrijkste kwaliteit is de rust waarmee het onderstel zijn werk doet, en het geringe afroeggeluid van de banden. De nauwkeurigheid van de besturing maakt van de Dreier een echte rijdersauto, maar het helpt ook om de plaatsing van de auto nauwkeurig in te schatten. En dat komt van pas wanneer een tegenligger op een smalle weg de as van de weg overschrijdt of een breed landbouwvoertuig plotseling opdoemt. Wat de rijeigenschappen betreft hebben de A4 en de C-Klasse een hele kluif aan de 3 Serie.





## Waar voor je geld?

De introductie van een nieuwe 3 Serie is altijd iets waar het autominnend publiek en de pers reikhalzend naar uitkijkt. Enerzijds vanwege het belang van het model voor het merk BMW, anderzijds doordat ervaringen uit het verleden keer op keer garanties voor de toekomst gaven. De nieuwe 3 Serie stelt geenszins teleur, de sportieve rijeigenschappen zijn niet alleen verbeterd, maar ook aangevuld met een puik comfort. We kunnen gerust stellen dat de nieuwe Dreier maatstaven zet op het gebied van rijeigenschappen, dynamiek en comfort. In het interieur biedt de nieuwe grote voordelen ten opzichte van zijn voorganger, met name de ruimte op de achterbank is er flink op vooruitgegaan. Een bestuurder van 1.85 kan prima achter zichzelf zitten, en het design van het interieur is absoluut een stuk fraaier dan de vorige. Kleine dissonanten zijn het harde afdekklepje boven de asbak en het feit dat de hemelbekleding ter hoogte van de interieurverlichting een aantal centimeters meegeeft. Dit was eenvoudig te



# BMW 3 Serie 320d EDE High Executive

voorkomen geweest door een framepje aan te brengen tegen het dak.

In alle andere opzichten is er op de afwerking en het materiaalgebruik niets aan te merken. De grootste verrassing is echter het verbruik, zonder enige inspanning haalt de 320d EDE 1:20 en lijkt de fabrieksopgave van 1:24 binnen handbereik te liggen. Tel daarbij de puike prestaties op en je ziet wat een knap stukje werk BMW heeft verricht. Je begint je af te vragen wat er in technisch opzicht nog te verbeteren valt. Dat is stof tot nadenken voor ons. Als BMW nu eens een manier vond om de prijs iets te drukken...

## Plus

- + Verbruik
- + Prestaties / rijeigenschappen
- + Bouwkwiteit

## Min

- Stevig geprijsd
- Geen rij-assistenten in High Executive pakket
- Gemis lendesteun