



Arnold van Schepen
10 december 2012

Goednieuwsshow

Je kunt zeggen wat je wilt over het Nederlandse bijtellings- en belastingsysteem, het is en blijft een feit dat het de autoverkoop kan maken en breken. BMW heeft het CO₂-kunstje donders goed in de vingers en ziet de verkoopcijfers als een Saturnus 5 de hoogte in vliegen. Met de 320i Efficient Dynamics Edition heeft het merk uit M^{ünchen} een ijzersterke troef in handen. Het is (vooralsnog) de enige benzine-aangedreven premium D-segmenter met 20% bijtelling. Wij reden 'm om te ondervinden hoeveel Fahrfreude er te beleven valt in deze auto.



Negenhonderd procent

Eigenlijk is het uniek dat BMW deze auto speciaal voor de Nederlandse markt heeft ontwikkeld. Onze markt is verhoudingsgewijs klein en ons CO₂-gerelateerde belastingsysteem nodeloos ingewikkeld. De uitstoot van koolstofdioxide door verbrandingsmotoren bevindt zich momenteel op de grens van het technisch haalbare, de reductie van enkele grammen is zelfs voor een merk als BMW geen eenvoudige opgave. De engineerings- en ontwikkelingskosten hiervoor renderen bovendien pas na enkele duizenden verkochte auto's. De Nederlandse importeur had een sterk argument: sinds de introductie van de EDE-variant is de verkoop van 320d's hier ten lande met 900% gestegen. Dat maakte het voor de MÃ¼ncheneren interessant om ook de 320i zodanig te tweakken om uiteindelijk op een uitstoot van 124 gram per kilometer uit te komen.

Door het monteren van banden met een lage rolweerstand, velgen met een kleinere diameter, onderstelverlaging en aanpassingen van het motormanagement werd de uitstoot ingeperkt. Het mooie van deze maatregelen is dat je er uiterlijk weinig van ziet. Bij andere merken zien we nog wel eens dichte grilles, kleine wielen en andere aerodynamische aanpassingen die de auto in kwestie niet bepaald goed doen. BMW heeft goed begrepen dat niet alleen de portemonnee, maar ook het oog wat wil.



Geen beperkingen

Het fijne van deze en andere Efficient Dynamics Editions is dat je niet beperkt wordt in de keuze voor opties. Er zijn genoeg voorbeelden van auto's met een lage bijtelling waarbij bepaalde, veelal elektronische, opties niet leverbaar zijn. Meer opties betekent meer gewicht en meer energieverbruik, en daarmee stijgt de CO2 uitstoot. Bij deze Bimmer is dat klaarblijkelijk niet het geval, getuige alle lekkernijen aan boord. De



BMW 3 Serie 320i EDE High Executive

prijslijst van de 320i EDE begint bij 36 mille, de prijslijst van onze testauto eindigt bij een kleine 55 mille. De meest kostbare optie is de High Executive-uitvoering van bijna 2.700 euro. Dat is een redelijke prijs, gezien de inhoud van het pakket: een multifunctioneel sportstuurwiel, parkeersensoren achter, mistlampen vÃ³r, cruise control (met Active Braking), Bi-Xenon koplampen, Business navi en nog een aantal kleinere zaken. Een andere aanbevelenswaardige optie zijn de sportstoelen van 699 euro, die voor 1.432 euro elektrisch verstelbaar worden.

Een minder ruime portemonnee betekent niet dat het afzien is in een 3 Serie. De materiaalkeuze en afwerkingskwaliteit van het interieur zijn - zoals te verwachten is - van topklasse. BMW heeft een knappe binnenruimte weten te creëren, de bewegingsruimte is riant. Zelfs het 1.221 euro kostende schuif- / kanteldak snoept amper hoofdruimte op. De genoemde sportstoelen zitten eenvoudigweg top; de vulling is aangenaam stevig, de ondersteuning perfect, evenals de instelbaarheid. Voor mensen die lang van leden zijn, of fysieke klachten krijgen van langdurig zitten, zijn deze stoelen het overwegen zeker waard. Maar eerlijk is eerlijk, de standaardstoelen die we in de 320d EDE troffen, zitten ook prima. Op de achterbank is de zit beter dan 'ie ooit was in een 3 Serie, maar wanneer je met vier man onderweg bent van Maastricht naar Delfzijl is het raadzaam om te rouleren tussen de voorste en achterste zitplaatsen.



Kleine goedzak

Onder de motorkap vinden we de bekende 1.6 benzinemotor die furore heeft gemaakt binnen de BMW en PSA concerns. BMW schroeft er een twin scroll turbo op waardoor het maximale koppel van 250 Nm al bij 1.500 toeren paraat is. Het maakt de motor erg gemoedelijk, in de lagere versnellingen is de motor altijd alert. Dertig in zijn drie, beetje gas, en je zoeft weg. Hij bouwt zijn trekkracht soepel en snel op, zonder onverwacht te pieken. Rijd je in de Pro Eco-modus, dan is de gasrepons eerder gezapig, maar het is wel een prettige stand om de auto te temperen wanneer je de weg moet delen met veel fietsers. In de Sport-modus zet het motormanagement alle zeilen bij en is de motor boven de 2.000 toeren uitgesproken vlot.

De langere eindreductie van de EDE drukt de prestaties op auto- en snelwegen amper. Bij 100 km/u draait het blok iets meer dan 2.000 toeren in de zesde versnelling. Je kunt

BMW 3 Serie 320i EDE High Executive

vlot optrekken tot 130 km/u zonder dat je hoeft terug te schakelen, het blok voelt zich in dit toereengebied duidelijk op zijn gemak. Hoewel het maximale koppel al ver beneden de 2.000 toeren beschikbaar is, klinkt de motor enigszins brommerig in dit toerenbereik. Voor het echte premiumgevoel zou het blok wat dat betreft wel wat minder mogen doorklinken in het interieur of beter nog, iets sportiever mogen klinken. Dat laatste past prima bij een merk als BMW.



BMW eigen(aardigheden)

Zoals gezegd heeft de 320i EDE een aantal ingrepen ondergaan om de uitstoot terug te dringen. Die aanpassingen zijn de auto nauwelijks aan te zien, en ook tijdens het rijden merk je er helemaal niets van. Het is natuurlijk leuk om deze auto in zijn thuisland op stevig tempo over brede, bochtige snelwegen te sturen, maar geloof me: ook in Nederland tovert de 320i een glimlach op je gezicht. Zelf op smalle 60 km-wegen en



BMW 3 Serie 320i EDE High Executive

provinciale binnenwegen openbaart BMW's spreekwoordelijke rijplezier zich in ruime mate. Deze auto is natuurlijk geen $\frac{1}{4}$ bersportieve wagen, maar is wel gezegend met een geweldig fijn onderstel en dito besturing. Op smallere wegen kun je de plaats op de weg uiterst nauwkeurig bepalen en dankzij de uitgewogen mix tussen comfort en sportiviteit worden glooiingen en oneffenheden adequaat gladgestreken. De versnellingsbakverhoudingen zijn goed afgestemd op deze motor, de derde en vierde versnelling hebben een breed snelheidsbereik. Eenmaal op snelheid is de motor amper hoorbaar waardoor je af en toe vergeet op te schakelen, zeker in de Sport modus, omdat de schakelindicator dan niet weergegeven wordt. We herkennen in deze auto wel de kritiek uit de test van de dieserversie: het schakelgevoel - hoewel smaakgevoelig - is voor verbetering vatbaar. De pook geeft bij het inleggen van een verzet een kunstmatig gevoel. Een ietwat 'mechanischer' gevoel zou zeker bijdragen aan het stuurmansgevoel.



Kan niet misgaan

De BMW 320i EDE is een auto waar menig leaserijder naar uitkijkt, en terecht, zo blijkt. Zijn directe Duitse concurrenten, de A4 en C-Klasse missen door hun hogere CO₂-uitstoot het bijtellingsvoordeel. Tel daar de lagere prijs van 35.990 euro op en het maandelijkse voordeel is ruim honderd euro. Goed voor het huishoudboekje. Voor de particuliere koper telt de bijtelling uiteraard niet, voor hem of haar is het werkelijke verbruik een belangrijk argument. BMW geeft een gemiddeld verbruik op van 5,3 liter per honderd kilometer, wij haalden over een gevarieerde route zonder enige moeite 6 liter, dik 1 op 16,5. En knappe waarde, vooral als je bedenkt dat daar nog ruimte voor verbetering is. Efficiency en dynamiek, bij sommige merken is het een holle frase, maar BMW lukt het keer op keer.



BMW 3 Serie 320i EDE High Executive

Plus

- + Rijgedrag
- + Verbruik
- + Looks

Min

- Motorbrom onder 2.000 toeren
- Schakelgevoel