



Pawel Piotrowski  
28 juli 2014

## Het mooiere zusje

Behoudende carrossievormen raken steeds meer uit de gratie. Zelfs bij BMW, dat vanouds klassiek gelijnde limousines en sportcoupés™s bouwt, zijn de modellen met omhoog scharnierende achterklep niet meer weg te denken. Nu de shock van de smaakgevoelige X6 en 5 Serie GT bij de meesten is bezonken, breiden de Beiers een andere niche uit; die van de vierdeurs coupé. Met de 4 Serie Gran Coupé introduceert BMW het mooiere en brutalere zusje van de 3 Serie GT.



## Verschillende karakters

Twee vrijwel identieke modellen van hetzelfde merk zie je niet vaak. Meestal proberen autofabrikanten om allerlei verschillende eigenschappen in één model te stoppen. BMW gooit het over een andere boeg. Op basis van de 3 Serie sedan heeft het merk twee nichemodellen ontwikkeld die op het eerste gezicht sterk op elkaar lijken, maar bij nader inzien een geheel andere doelgroep bedienen. De 3 Serie GT richt zich op kopers die een ruime en praktische auto zoeken, terwijl de 4 Serie Gran Coupé liefhebbers van sportief gelijnde pleasurecoupes probeert te verleiden. Dat zie je direct aan het rankere silhouet. Zowel de 3 Serie GT als 4 Serie Gran Coupé zijn langer en breder dan een 3 Serie sedan, maar de daklijn van de Gran Coupé valt 4 centimeter lager uit. Ten opzichte van de 3 Serie GT scheelt het zelfs 11,9 centimeter. Qua proporties ligt de Gran Coupé daardoor een stuk beter op het netvlies dan de andere twee modellen. Met zijn lage en brede neus, laag achterovergestrekt dak en de korte en brede achterkant is het een uiterst geslaagd ontwerp. De fraaie 19 inch velgen uit de Luxury Line catalogus benadrukken daarbij het slanke en breedgeschouderde voorkomen. Het enige detail dat de harmonieuze lijnen verstoort is de vierkante afdekkap van het



radarroog in de bumper.



## Het beste uit twee werelden

De hamvraag is natuurlijk waarom je voor de Gran Coupé in plaats van de Coupé zou moeten kiezen. Die oogt immers nog dikker. Maar een echt traditionele coupé heeft ook zo zijn nikken, zoals lange en onhandige voorportieren, een beperkt ruimteaanbod en minimale opbergmogelijkheden. In principe is de Gran Coupé een gewone vierdeurs die de mooie lijnen van een coupé met de praktische bruikbaarheid van een hatchback combineert. Het beste uit twee wereld dus? Nou en of. In de dagelijkse inzetbaarheid word je namelijk niet gauw belemmerd door typische producteigenschappen van een klassieke coupé. Vier of zelfs vijf volwassenen kun je in de BMW prima onderbrengen. De achterdeuren zijn wat klein uitgevallen en bemoeilijken een beetje de instap, maar eenmaal plaatsgenomen op de achterbank valt het ruimteaanbod niet tegen. Met mijn lengte van 1,90m kan ik gewoon 'achter mezelf zitten' en kom ik met mijn benen niet snel in de knel. Door de lagere daklijn valt de hoofdruimte logischerwijs minder royaal uit, maar dankzij een lagere zitpositie valt dat

alleszins mee. De achterklep opent bij de 4 Serie Gran Coupé af-fabriek elektrisch en optioneel met een schop™ onder de bumper. Daarachter schuilt een bagageruimte met een inhoud van 480 liter, wat niet toevallig identiek is aan de bagageruimte van de gewone Dreier.



## Feest der herkenning

Voorin heerst er een feest der herkenning. BMW heeft het wiel niet opnieuw uitgevonden, maar het vertrouwde dashboard uit de 3 Serie sedan overgenomen. In onze™ 4 Serie Gran Coupé is het interieur tweekleurig uitgevoerd in leder Dakota Sattelbraun met donkere Finline interieurlijsten en zwarte hemelbekleding. Het geheel oogt smaakvol en heeft een warme en sportieve uitstraling die goed bij de stemmige Mineralgrau lak past. Als bestuurder heb je, ondanks hetzelfde dashboard, direct door in een ander model te zitten. Dat begint met het openen van de stijlloze deuren en eindigt met het plaatsnemen in de flink lager geplaatste sportstoelen. Ten opzichte van de 3 Serie GT valt het ruimteaanbod voorin een stuk minder luchtig uit. Niet gek, gezien de platter geplaatste voorruit en flink lagere daklijn. Dat is dan ook

meteen het voornaamste verschil ten opzichte van een reguliere 3 Serie. Je zit echt ingebed tussen dashboard, middentunnel en deurpaneel en dat komt de sportieve beleving uiteraard ten goede.



## Parel van een motor

De 4 Serie Gran Coupé verschilt niet alleen qua looks van zijn reguliere evenknie. Het onderstel is merkbaar straffer afgesteld waardoor de 4er nog beter aan de weg â€plaktâ€™, minder overhelt en gretiger een bocht instuurt. Daaronder lijdt wel het comfort. Waar andere BMW's relatief comfortabel over slecht wegdek rollen, voel je in de Gran Coupé iedere oneffenheid. Wie daar niet zo van houdt kan het best instelbare demping op de optielijst aanvinken. Net als bij andere moderne BMW's is de stuurbekrachtiging elektrisch. Dat systeem behoort tot het beste van zijn soort, maar stuurt in een direct vergelijk met een hydraulisch systeem een beetje gevoelloos. De besturing is weliswaar direct en niet te sterk bekrachtigd, maar rond de middenstand wordt de auto â€zeker bij hogere snelhedenâ€ een beetje zoekerig. De kers op de taart bevindt zich onder het lage en gespierde neusje. BMW weet als geen



ander prachtige motoren te bouwen die steeds weer uitblinken. Ook de tweeliter vier-in-lijn TwinPower Turbo is een sprankelende parel. Uit de bescheiden cilinderinhoud weet BMW met behulp van een twinscroll turbo 245pk en 350Nm te persen.

Puristen zullen het niet gauw toegeven, maar de kleine viercilinder is zeker een waardige opvolger van de grote en zware atmosferische zes-in-lijn motoren. BMW heeft duidelijk geprobeerd om het smeuïge karakter van een zes-in-lijn na te bootsen. Bij lage toerentallen is het blok lekker soepel en ondervind je geen hinder van het opspoelen van de turbo. Vanaf 4.000 toeren neemt de drukbeademing toe en loopt het blok lekker los. Bij een warmgedraaide motor wordt de toerenbegrenzer pas bij zo'n 6.800 tpm actief, wat voor een geblazen blok best laat is. Daarbij klinkt het blok, voor een viercilinder, lekker zwaar en brutaal. De optionele automatische sporttransmissie met acht versnellingen is een aanrader. De bak schakelt onder normale omstandigheden soepel en onmerkbaar, maar heeft ook een rauwere modus waarin de bestuurder een grotere autonomie wordt toegekend. Theoretisch kun je met deze aandrijflijn een maatschappelijk verantwoord verbruik realiseren. Wie het gaspedaal wat vaker vloert komt echter snel dicht in de buurt van de magische 1 op 10 grens.



## Mooier, sportiever en goedkoper

Persoonlijk was ik een beetje sceptisch of de nieuwe 4 Serie Gran Coupé zich in voldoende mate zou onderscheiden van zijn technische bloedverwanten. Naar nu blijkt geheel onterecht. Dankzij de aanzienlijk lagere daklijn is de Gran Coupé zichtbaar mooier geproportioneerd en brutaler gelijnd. Het lijkt erop alsof de designers zich na alle controversiële modellen eindelijk konden uitleven op een bloedmooi ontwerp. Maar daarmee houdt het niet op. Binnenin is de 4 Serie duidelijk minder luchtig en zit je merkbaar dichter bij het wegdek. Het straffer afgestelde onderstel en de brutaler klinkende motor maken de sportieve looks ook waar. Maar het beste van de Gran Coupé zijn de vier deuren en grote achterklep. Ten opzichte van een klassieke tweedeurs coupé neemt de praktische inzetbaarheid met tal van mogelijkheden toe. Stiekem is er geen reden meer om voor de 3 Serie GT te opteren. Die mag dan wel iets ruimer zijn, maar biedt lang niet dezelfde fun als de Gran Coupé. Zelfs de prijspolitiek spreekt in het voordeel van de Vierer. Met een vanafprijs van 55.599 euro voor de 428i High Executive is deze zelfs 359 euro goedkoper dan een vergelijkbare 3 Serie GT.



## Plus

- + Mooie proporties en sportieve look
- + Praktische inzetbaarheid
- + Superieure aandrijflijn

## Min

- Elektrische stuurbekrachtiging mist een beetje gevoel
- Onder de straffere setup lijdt het comfort
- Minder zuinig dan gedacht