



Dirk-Jan Dalhuisen
28 september 2014

Vier de zomer

Een mooie nazomeravond, ergens langs de Zeeuwse kust. Terwijl we de zon naast ons in de zee zien verdwijnen, wappert een frisse zeewind enthousiast door onze haren. Op de boordcomputer zien we de temperatuur nog sneller dalen dan de zon en hoewel de verleiding steeds groter wordt om de hardtop te sluiten, zijn we vastberaden de septemberkou te trotseren. Is het de prachtige, kraakheldere sterrenhemel boven ons die ons tot dat besluit brengt? Welnee, het is de heerlijke zes-in-lijn-symfonie die de avondstilte doorbreekt en waar we geen genoeg van kunnen krijgen. Welkom aan boord van de nieuwe BMW 435i Cabriolet.



Klasse apart

Op zulke momenten sta je er weer eens bij stil hoe jammer het eigenlijk is dat de zuivere klanken van zo'n zes-in-lijn steeds vaker worden overstemd door het 'gewone' geluid van geblazen viercilinders. Vooropgesteld: BMW bewijst in de 420i en 428i dat zo'n vierpitter ook helemaal niet verkeerd hoeft te zijn, maar op de toonladder van muzikaal genot blijft een Reihensechser een klasse apart. Toch blijft er - ook met zo'n viercilinder - nog een goede reden om zoveel mogelijk open te rijden. Ondanks alle kritiek die het niet zo fraaie stalen klapdak van de 3 Serie Cabriolet over zich heen kreeg, hield BMW namelijk voet bij stuk en helaas komt ook de 4 Serie Cabrio met z'n stalen pet op qua elegantie niet eens in de buurt van de acht mille goedkopere Coupé.

De kap van de 4 Serie mag dan niet de schoonheidsprijs verdienen, toch valt er best wat voor te zeggen dat BMW het stalen klapdak trouw blijft. Zo'n constructie houdt gespuis en geluid nu eenmaal beter buiten dan een softtop en juist in een auto als deze wil je - ook bij slecht weer - in alle rust kunnen cruisen. Dat zo'n stalen kap dan een

BMW 4 Serie Cabriolet 435iA High Executive

paar honderd extra kilo gewicht in de schaal legt, neem je gemakkelijker op de koop toe dan bij een roadster – la Z4, waarin ieder overtollig grammetje vet er –n teveel is. Wat dat betreft is de beperkte bagageruimte een veel groter issue bij zo'n stalen dak. Voor een weekendje weg kun je 370 liter meenemen en wil je ook nog dakloos kunnen rijden, dan blijft er slechts 220 liter - half zoveel als in de Coup – over.



Vier voor vier

Zo'n kleine bagageruimte doet een flink beroep op je creativiteit en dat hebben ze bij BMW gelukkig goed begrepen. Het opgevouwen kladdak laat zich bijvoorbeeld een stukje liften om het inladen van bagage te vereenvoudigen. Daarnaast vind je achter de achterbank een handige uitsparing waarin je het windscherm kunt opbergen. Slim bedacht en nog praktisch ook, want de 4 Serie Cabriolet leent zich prima voor een rit met z'n vieren: achterpassagiers hebben voldoende beenruimte om het moeiteloos een paar uur uit te houden. De hoofdruimte is wat aan de krappe kant, maar dat verandert uiteraard zodra de kap wordt geopend. Die handeling is in twintig tellen - desnoods bij snelheden tot 18 km/h - achter de rug.



Voorin de dakloze Vier zit je stukken beter beschermt dan achterin, doordat de wind via de voorruit over je heen wordt geleid. De zit in de typisch Duits-stevige sportstoelen is uitmuntend en ook het stuurwiel is een feest om beet te pakken. Beide zijn uitgebreid verstelbaar, zodat een fijne zitpositie snel is gevonden. Doordat ook de ergonomie tiptop voor elkaar is, kun je je als bestuurder helemaal op het rijden concentreren. Knoppen zitten niet alleen daar waar je ze verwacht, ze laten zich ook intuïtief bedienen. Ergens is het jammer dat je tegen hetzelfde dashboard aankijkt als in een 3 Serie, al valt er tegelijk wel heel weinig op dat dashboard aan te merken. Het zit allemaal heel doordacht in elkaar en zowel de afwerking als het materiaalgebruik is uitstekend.



Net-niet-M4

Om de 4 Serie helemaal naar je eigen smaak aan te kleden, biedt BMW diverse lines aan. Daarnaast is er traditiegetrouw ook weer een M-sportpakket. Dat pakket maakt - samen met de frisse lakkleur Estorilblau en het fraaie 19 inch lichtmetaal - dat de 4

BMW 4 Serie Cabriolet 435iA High Executive

Serie er bijzonder afgetraind uitziet. Mensen kijken je na alsof je met een heuse M4 op pad bent en eerlijk is eerlijk: met zulke looks valt daar best wat voor te zeggen.

Bovendien dwingen ook de prestaties respect af. In een kleine vijf tellen doorbreekt de 435i vanuit stilstand de 100 km/h (de M4 is een volle seconde sneller) en pas bij 250 km/h roept de begrenzer al het geweld een halt toe.

In de praktijk maakt de 435i minstens zoveel indruk als op papier. Het vermogen - 306 pk - spreekt natuurlijk tot de verbeelding, maar ook de trekkracht is imposant. Al bij 1.200 rpm komt het maximale koppel van 400 Nm vrij, wat meteen het schakelluie karakter van de briljante 8-traps automaat verklaart. Pas wanneer je het gaspedaal dieper intrapt of de sportieve rijmodi inschakelt, waagt de toerenteller zich wat dichterbij de buurt van het rode gebied. Vanwege de enorme souplesse onderin is dat niet eens echt nodig, al is het in lange tunnels en smalle steegjes wel erg gemakkelijk om het diepe, zware geluid te horen veranderen in een onvervalste, hoogtoerige zes-in-lijn-roffel.





Sportief randje

De atletische uitstraling en de vlotte prestaties van zo'n felblauwe 435i met M-sportpakket scheppen onbewust bepaalde verwachtingen over het rijgedrag. Dat blijkt verrassend genoeg helemaal niet uitgesproken sportief te zijn. Zelfs met het verlaagde M-onderstel en de platte laag rubber rond de 19 inch wielen gaat de 4 Serie heel volwassen en gemanierd om met oneffenheden in het wegdek. Daarbij valt meteen de uitstekende stijfheid op: torderen doet de auto hoegenaamd niet. In het rijden ontpopt de 4 zich meer als cruiser dan als sportwagen. Opties als het windscherm (385 euro) en de nekverwarming (427 euro) zorgen daarbij voor wat meer reiscomfort, zodat je ook buiten het cabrioseizoen nog wat extra uurtjes open rijden kunt meepakken.Â

Met name het forse leeggewicht van 1.725 kg maakt de auto minder geschikt voor echt sportief rijden. Bij snelle lastwisselingen eist al dat gewicht z'n tol en merk je dat het zo'n vierzitter aan de lichtvoetigheid van een roadster ontbreekt. Toch zit er wel een sportief randje aan de dakloze 435i. De besturing is bijvoorbeeld lekker precies en niet te zwaar bekrachtigd en ook de wegligging is erg goed. Door de grote hoeveelheid grip blijft de 4 Serie zelfs bij hoge bochtsnelheden stoÃ-cijns aan het asfalt kleven, wat veel vertrouwen wekt. Ook al is de 435i Cabriolet niet Ãcht sportief, in een onderling vergelijk met directe concurrenten A5 en E-Klasse komt 'ie wel uit de bus als de auto die het meeste rijplezier te bieden heeft.



Prijzig pleziertje

Afstand nemen. Dat is BMW's gedachte achter de aparte modelserie die werd gecreëerd om de Coupé- en Cabrio-variant van de 3 Serie te typeren. Terecht of niet, feit is dat de 4 Serie Cabriolet de kwaliteiten van de 3 Serie op een fijne manier verenigt met de feel-good-factor van een cabrio. Dat pleziertje wordt wel duur betaald: de vanafprijs van de 435iA Cabriolet ligt met 68.534 euro ruim acht mille boven die van de Coupé en met de nodige opties en pretpakketten kun je die prijs nog eens moeiteloos opdrijven tot een bedrag waarvoor een 6 Serie al in beeld komt.

Instappen kan gelukkig aanzienlijk goedkoper: de 4 Serie Cabriolet is er als 184 pk sterke 420i al vanaf 51 mille. Daarvoor mis je wel de nodige luxe en de verslavende power- en geluidssensatie van de zes-in-lijn, maar houd je nog steeds een moderne, prettig sturende auto over. De belangrijkste minpunten van de auto zijn vooral inherent aan het stalen kladdak. Een weekendtas kun je er amper in kwijt en voor vlotte links-rechts-combinaties is de auto net even te zwaar, al is 4 Serie van alle auto's in dit segment nog wel steeds heer en meester op het punt waarop BMW's zich



BMW 4 Serie Cabriolet 435iA High Executive

traditiegetrouw onderscheiden: Freude am Fahren.

Plus

- + Briljante aandrijflijn
- + Voortreffelijke zitpositie
- + Dynamische rijbeleving

Min

- Kleine bagageruimte
- Fors gewicht
- Lijnenspel klapdak