



Joep de Heer
26 juni 2019

Het zit 'm in de mix

De 3 Serie is absoluut de meestverkochte auto van BMW. Het model werd zelfs meer dan dubbel zo vaak verkocht als de tweede verkooptopper van BMW; de 5 Serie. De verkoopcijfers vanaf 1983 laten zien dat er vanaf dat jaar 243.463 exemplaren van de Dreier in Nederland werden geleverd. De 5 Serie komt er met 110.743 stuks achteraan en de 1 Serie moet het hebben van 47.446 verkopen, maar dit model natuurlijk minder lang op de markt. De 3 Serie is een echte verkooptopper en essentieel voor het merk in Nederland. De zevende generatie van de 3 Serie mag het stokje gaan overnemen van het uitgaande model. Een pittige taak, want de concurrentie zit zeker niet stil en innoveert er lustig op los. Reken er maar op dat ze in Beieren uiterst goed hebben nagedacht over het vormgeven van deze sedan. De hoogste tijd om het model eens mee te nemen voor een uitgebreide test.



Klassiek met een twist

We kunnen er niet omheen; al bij de eerste aanblik is het duidelijk dat dit een 3 Serie moet zijn. Toch valt de evolutie van het model op. De achterlichten zijn compleet anders gevormd en lijken samengeperst tussen de bumper en het kofferdeksel. De L-vormige lichtunits beschikken over driedimensionale technologie en moeten in lijn zijn met het strakke en sportieve uiterlijk van de auto. De overbekende Hofmeister-knik op de C-stijl kon ook niet aan verandering ontkomen; er is een geheel nieuwe interpretatie aan gegeven. Aan de voorzijde treffen we de gegroeide nieren en aan de zijkanten van de bumpers een T-vormige luchtinlaat die de auto voor het oog breder doet lijken. Afscheid is genomen van de typische ronde verlichting in de koplampen, de zogenaamde Angel Eyes. Dit zal vooral vertwijfeling zaaien onder de automobilisten die zich afvragen welk merk er in de achteruitkijkspiegel zichtbaar is. De 3 Serie is in de lengte gegroeid met maar liefst 76 millimeter, 16 mm breder geworden en slechts 1 mm lager. De wielbasis is 41 mm toegenomen, evenals de spoorbreedte. Volgens BMW allemaal om de sportieve rijbeleving ten goede te laten komen.



Inzittenden profiteren mee

Dat de auto is gegroeid, is duidelijk merkbaar aan de binnenzijde. Vooral achterin profiteren passagiers van meer beenruimte dan ze ooit hebben gehad. Toch is voorin absoluut de plek waar je wilt zijn. Niet alleen om de fors toegenomen schouderruimte, maar ook omdat je vanuit die plek het beste zicht hebt op het instrumentarium. In ieder opzicht is de 3 Serie erop vooruitgegaan. De materialen zijn prachtig afgewerkt, er zijn weinig harde kunststoffen aanwezig en je merkt dat aan ieder detail aandacht is gegeven. Neem de klokken achter het stuur, die nu helemaal digitaal zijn en waarin ook de navigatie wordt getoond. Of het grote middenscherf wat nog sneller en fijner is gaan werken. We zijn blij dat BMW heeft vastgehouden aan het iDrive systeem voor de bediening van het scherm. Met een platte ronde joystick is het scherm vooral tijdens het rijden fijn te bedienen en kan er snel tussen de verschillende menu's worden geschakeld. Toch geen fan van iDrive? Dan is het scherm ook met de vingers te bedienen, door middel van het touchscreen.

Het praktische aspect heeft BMW duidelijk meegenomen in het ontwerpproces. Neem

de kofferbak van 480 liter en de rugleuning die in een 40:20:40 verhouding is weg te klappen. Toch handig als de reiskoffers net iets groter zijn dan je dacht. Standaard wordt er in de BMW LED-binnenverlichting geleverd en zijn er verschillende individualiseringsmogelijkheden. Wie niet enkel naar het geluid van de motor wil luisteren, kan een Harman Kardon Surround Sound-systeem aanschaffen met zestien luidsprekers. Leuk voor de afwisseling tijdens een lange rit. Ongewenste geluiden probeert BMW juist buiten de deuren te houden; zo zijn de A-stijlen gevuld met schuim en is de auto standaard uitgerust met akoestische beglazing voor de voorruit. Deuren met akoestische beglazing zijn optioneel te verkrijgen.



Verdraaid sportief

Dit klopt toch niet? Het gaat tot nu toe enkel over comfort, de 3 Serie moet toch juist een sportieve auto zijn. Dat klopt. Maar toevallig is BMW er verdraaid goed in geslaagd om juist deze twee zaken te combineren. Want als de startknop is ingedrukt en je je handen vouwt om het dikke lederen stuurwiel, dan snap je waarom deze auto al generaties lang zo populair is. Hoewel we in de 330i geen zes-in-lijn meer vinden, komt



BMW 3 Serie 330i M Sport

de viercilinder met een lichte brom tot leven en dit klinkt niet onaardig. De ruim 258 pk sterke 2.0 liter motor heeft absoluut geen moeite om de auto van zijn plek te krijgen. Helemaal fijn is de ijzersterke combinatie van motor met de achttraps automaat van ZF. Op iedere kick van de bestuurder wordt feilloos gereageerd. De jarenlange samenwerking tussen BMW en ZF is duidelijk merkbaar, beiden producten zijn haarfijn op elkaar ingespeeld. We hopen dat dit huwelijk nog lang mag voortduren.

BMW laat de gebruiker kiezen tussen verschillende ondersteluitrustingen, zoals het M sportonderstel met verlaagde ophanging, adaptief M onderstel, M sportremsysteem en het elektronisch aangestuurde M Sport differentieel met bedienbaar sper. Voor een ieder volledig naar wens in te richten. Gelukkig is het onderstel gemakkelijk elektronisch aan te passen via knoppen in de auto; zo zal de auto in de comfortstand zachter geveerd zijn en in de sportstand een stuk harder. Al deze zaken maken de BMW voor iedere gebruiker de allerbeste vriend. Het is heerlijk om een lang stuk te toeren zonder uitgeput op de eindlocatie te komen, maar het is net zo fijn om op de fly-over even flink het gaspedaal in te drukken en de achterkant voorzichtig te voelen verschuiven.



Dat wordt kiezen

Twintig! Dat is het aantal motorvarianten dat is te kiezen voor de nieuwe 3 Serie. Allemaal beschrijven zou te veel werk zijn. BMW trapt op benzinegebied af met de 320i en eindigt met de M340i xDrive. Dat de laatstgenoemde motorvariant ruim 30.000 euro meer kost dan de eerste moet je maar even voor lief nemen. Je krijgt in ruil hiervoor dan weer wel 374 pk en een acceleratie van 4,4 seconden naar de 100 km/u. Dieselen begint bij de 318d met 150 pk. Met de 330d xDrive heb je de dikste diesel te pakken met 265 pk en een acceleratietijd naar de 100 km/u van 5.1 seconden. Of je daarmee het opgegeven verbruik van 5.2 liter op 100 kilometer zal behalen durven wij sterk in twijfel te trekken.

De testauto draagt de 330i motorisering, die goed is voor 400 Nm koppel en 258 pk. Een zeer fijn blok waarmee je zowel sportief als comfortabel een prettige rit kan beleven. Confronterend is altijd de prijs van de opties. Zo zit de basisprijs (excl. BTW) op bijna 37.000 euro. Tel daar 21.000 euro aan opties bij op en 12.000 aan BTW en je mag bijna 80.000 euro achterlaten bij de dealer. Voor dit geld zit de auto wel heel ruim

in de spullen. We rijden namelijk met de M Sport uitvoering, hebben een sleutel die op een kleine smartphone lijkt en het M Sportdifferential. De auto is afgetopt met veiligheidsopties en uiteraard kan er gedeeltelijk autonoom worden gereden. Leuk om te gebruiken is de optie waarmee de BMW zelf de route achteruit rijdt die je net daarvoor hebt gereden. Handig als je bijvoorbeeld achteruit moet in een smal straatje.



Generatie op generatie

Iedere generatie wordt de 3-serie een betere auto. Opnieuw krijgt BMW het voor elkaar om het model zeer goed te laten slagen. Is het model de sportiefste in zijn klasse? Nee, meer sportiviteit vinden we bij de Kia Stinger (geen grap) of een Alfa Romeo Giulia. Meer comfort vinden we juist bij de Mercedes-Benz C-klasse of de Volvo S60. Juist de mix tussen comfort en sportiviteit maakt de BMW zo succesvol. Natuurlijk kunnen ze in Beieren nog heel veel beter gaan doen. De cockpit van de auto is namelijk lang niet zo strak en modern als de Audi en qua autonoom rijden moeten ze het afleggen tegen Mercedes-Benz. BMW blijft echter de eerste plek behouden voor consumenten die op zoek zijn naar sportiviteit, comfort en een prachtig design, allemaal in de juiste mix.



BMW 3 Serie 330i M Sport

Plus

- + Comfort waar nodig
- + Sportiviteit waar nodig
- + Lust voor het oog

Min

- Semi-autonoom rijden valt tegen
- Prijzige opties