



Intro

In het rijtje van auto's die ik persoonlijke heb bezeten, staat een BMW 3 Serie. Een diamantzwarte 316 uit 1987 van het type E30 in tweedeurs sedan uitvoering. Wonderschoon met zijn dubbele koplampen, de originele aluminium sportvelgen en spectaculair rijdend door zijn achterwielaandrijving. Een trots bezit voor elke wannabe van drieëntwintig... kan iemand mij dan nu eens vertellen waarom ik juist met die auto twee keer een klapper moest maken?



Het exterieur

Het is nog altijd jammer dat de firma BMW zich heeft laten leiden door alle kritiek op het design van Chris Bangle. Daardoor is de 3 Serie niet meer dan een nette en conservatieve verschijning geworden, terwijl de rest van de BMW's (1, 5, 6 en 7 Serie) dikke en opvallende auto's zijn die inmiddels gewaardeerd worden om hun looks. Het is dan ook te hopen dat BMW bij een facelift of een verversing van het model toch nog de unieke styling van designgenie Bangle doorvoert op de 3 Serie. We mogen trouwens in Nederland toch maar blij zijn met onze fijne volksvertegenwoordiging die autorijden onnodig duur maakt. Een blik op de factuur toont dat minimaal twee ministers een maand betaald kunnen worden van het totaalbedrag aan BTW en BPM. Bij de testauto gaat er niet minder dan â,- 23.744,97 richting Den Haag, waardoor de

mogelijkheid om zeep geholpen wordt om voor een kleine achtendertig en een half duizend Euro een dikke BMW te bezitten. Maar dit is een probleem dat ook met elke andere auto bestaat.

Zijn jullie er klaar voor, als opties op de testauto zijn toegevoegd: automatische versnellingsbak (â,- 1.810,-), elektrisch bediend zonnescerm (â,- 233,-), zonnescerm achterportierruit (â,- 155,-), opbergpakket (â,- 95,-), interieurlijsten edelhout â€™Nussbaumwurzelnâ€™ (â,- 362,-), Spaakcontrole, universele handy voorbereiding, bluetooth (â,- 1.062,-), hifi actief luidsprekersysteem (â,- 474,-), Nederlandse taalversie, alarmcode (intern), alarmsignaal (intern), lederen stuurwielbekleding, multifunctioneel stuurwiel, lichtmetalen wielen dubbelspaak (â,- 1.078,-), deurgrepen in carrosseriekleur, mistlampen voor, automatisch dimmende binnenspiegel, in delen neerklapbare achterbankleuning, verschuifbare middenarmsteun, park distance control (PDC) achter, regensensor, automatische airconditioning, cruise control, navigatiesysteem professional (â,- 1.983,-) design pack (â,- 456,-), uitbreiding verlichtingspakket, Executive uitvoering (â,- 2.345,-), alarmsysteem klasse 3 en de sierlijsten in chroom incl. nieren (â,- 630,25). Te samen met de wettelijk verplichte kostenposten kost het totaal op â,- 62.199,39. Ik had toch gevraagd of jullie er klaar voor waren. De vanafprijs voor het leasen van de 320d komt op â,- 1.131,- / â,- 1.361,- excl. btw (resp excl. en incl. brandstof, 30 maanden en 60.000 km). De motorrijtuigenbelasting is vastgesteld op â,- 312,- per kwartaal en â,- 1.236,- per jaar.



Het interieur

Vergelijk de testauto van vandaag met de geteste 320i die ik vorig jaar bestuurde en zie wat een luxepakket kan doen met een net interieur. Het beige leer, het extra ooglid voor het scherm voor de navigatie/ I-drive, de houtaccenten; allen dragen bij aan een minder klinische omgeving. De heersende sfeer ademt een rijke en luxueuze elegantie met sportieve elementen. Al is het wel een kwestie van smaak of je het beige leder ook daadwerkelijk mooi vindt. Is je antwoord daarop "nee" dan biedt de folder de keuze uit maar liefst elf verschillende kleuren voor de bekleding; drie stof, drie stof/ leder combinaties en vijf volledig lederen variaties mogelijk. Ben je geen liefhebber van het gemonteerde houtmotief, dan zijn er nog drie andere mogelijkheden. Ook van de interieurkleur zijn er in totaal drie varianten. De voorstoelen mogen door het leder wat

glad aanvoelen, maar door de profilering van de stoelen is er geen probleem met de steun die ze geven. Achterin is de beenruimte voldoende en nog verder naar achteren biedt de kofferruimte een bruikbare 460 liter.



Het rijden

Tussen het maken van de afspraak en de daadwerkelijke proefrit zat zoâ€™n twee weken. En tijdens het eerste bezoek had ik gevraagd om een rit in de Touring uitvoering met de 320d motor. En ik dacht dat de verkoper tegen mij had gezegd dat deze combinatie als demo voorhanden was. Het belangrijkste woord in de vorige zin is â€œgedachtâ€™, want er bleek een sedan voor mij klaar te staan op het afgesproken tijdstip. En laten we meteen maar met de deur in huis vallen en met het grootste



BMW 3 Serie 320d

minpunt beginnen: het motorgeluid. Menig TDi-rijder zal zich thuis voelen bij de geluid dat geproduceerd wordt. En dit is vreemd want terugdenkend aan de rit die ik lange tijd geleden met 118d had, herinner ik me dat het geluid op elk moment overwegend sportief was en zeker geen overheersende ratel bevatte. Bij de 320d is er tijdens de stationair loop en de acceleratie een BMW-onwaardige dieselgenagel hoorbaar. Op kruissnelheid blijft er een donkere brom te horen, die dan weer wel bij de auto lijkt te passen. Om in 8,6 seconden van nul naar honderd te snellen, heeft de tweeliter 163 pk bij 4.000 tpm en 340 Nm bij 2.000 tpm te zijn beschikking. De automatische versnellingsbak heeft er weinig moeite mee om een sportieve bestuurder van plezier te voorzien. Uit de minirotondetest blijkt dat achterwielaandrijving de leukere manier van aandrijven is, want zolang het asfalt en het rubber elkaar vast weten te houden zal de snelheid hoog zijn. Dit is ook het moment dat je eigenlijk wat meer talent voor een spectaculairdere rijstijl wenst. De rechte lijn stabiliteit wordt geholpen door de snelheidsafhankelijke stuurbevestiging, die op snelheid zelf zwaar aanvoelt. De Dreier is afgeladen met elektronische hulpmiddelen die de bestuurder helpen, wanneer het talent wordt voorbij gestreefd door de wetten van de zijdelingse krachten.

Naast de usual suspects die zich als concurrent voor de 320d opwerpen, is er sinds de introductie van de Lexus IS220d een nieuwe kandidaat voorhanden. In mijn rijtest met die auto verwees ik al naar de komst van degene die je nu leest. Ik heb de 320d dan ook getest met oogpunt om beide auto's te vergelijken. En het valt op dat beide auto elkaar niet veel ontlopen. Als je beide auto's met de belangrijkste punten naast elkaar zet, kom je tot het volgende lijstje:

Daaruit blijkt al snel dat de sterkere IS220d zijn extra vermogen vooral nodig te hebben voor zijn hogere gewicht. Daarnaast lijkt hij de meeste tijd te verliezen op de eerste meters als de naald van toerenteller naar de 2000 toekruipt. Had de 320d voorzien geweest van een normale 6-bak, dan had het verschil nog eens 0,3 seconden groter geweest. De interieur ruimte is in beide auto vergelijkbaar, al heeft de BMW meer hoofdruimte tot zijn beschikking voor de personen op de voorste stoelen. Ook de grotere kofferbak maakt de Duitser de meer praktische wagen. En waar de IS punten



BMW 3 Serie 320d

wint met de stillere diesel, slaat de BMW hard terug omdat hij wel met een automaat verkrijgbaar is. De zwaardere IS laat allerm minst zijn gewicht voelen tijdens een sportieve bui, maar de Beierse tegenhanger voelt lichtvoetiger aan en laat zich speelser besturen, de automaat is hierbij zeker geen handicap. Het prijsverschil van beide testauto's is te verklaren nadat je de gemonteerde opties bij elkaar optelt en de test-BMW is zeer rijkelijk voorzien van extra's de IS was een basisversie voorzien van een drietal opties. Opvallend is ook het verschil in de leaseprijzen, ondanks dat er tussen beide testauto's een discrepantie in de vanafprijzen van ruim 6.000,- te vinden is, is de BMW per maand bijna gelijk geprijsd, al is het maar een zeer klein verschil. Kijk je naar de verkoopcijfers, dan blijkt de luxe Japanner de zeldzamere en daardoor de iets meer exclusievere auto van de twee, als dat als indicatie voor exclusiviteit gebruikt zou worden. In de eerste twee maanden van 2006 werden er 1.504 3 Series tegenover 103 IS'en aan de eigenaren overgedragen. Maar welke van de twee auto's is nu te prefereren als je voor de keuze staat? Persoonlijk vind ik beide auto's prachtig om te zien en heerlijk om in te rijden. Een potentieel koper of leaser zal naar mijn mening altijd met de vraag blijven worstelen of hij/ zij uiteindelijk de juiste beslissing heeft genomen. Daarom wil ik die beslissing laten afhangen van de volgende vraag: wat vind je erger: te weinig trekkracht onder de 2.000 tpm of een hoorbare dieselsound? Hoe dan ook, je zult bij beide auto's echt niet hoeven uit te leggen, waarom je die auto hebt gekozen.



Slot

Afgezien van het geproduceerde motorgeluid is de 320d een motorblok die de bestuurder niet alleen comfortabel, maar ook sportief van rijplezier zal voorzien. Ondanks de behouden styling blijft het toch een mooie auto om te zien. Kun je toch niet leven met het motorgeluid dan kun je voor het bedrag van de testauto ook opteren voor de 330d die met zijn zes cilinder van de 3 Serie omdooft tot een auto met limousineachtige rijeigenschappen. Kies je dan voor de 330d High Executive, die voor € 59.000,- in de boeken staat, dan heb je niet eens minder luxe dan in de testauto.