

A-mazing

BMW staat bekend als een premium merk met een sportief karakter. Sportieve auto's zijn meestal niet de meest zuinige en milieubewuste auto's, kijk maar eens hoeveel moeite 'echte' sportmerken als Porsche of Ferrari hebben met de steeds scherper gestelde milieu-eisen. Het is dan op zijn minst verbazingwekkend te noemen dat BMW het merk is dat in Nederland de meeste auto's met A-label op de prijslijst heeft staan. Deels heeft dit natuurlijk te maken met het feit dat de modellenlijn van BMW zéér uitgebreid is, maar dan nog zijn er maar liefst 129 modellen uit Beieren die een groen label hebben. Het EfficientDynamics programma is grotendeels verantwoordelijk voor deze goede scores. Dat grote, snelle auto's milieuvriendelijk zijn en daardoor onder allerlei extra belastingen worden bedolven is een aanname die dus niet zomaar meer gemaakt kan worden. Neem de 170 pk sterke 320i Touring. Ondanks zijn formaat en ruime vermogen beschikt ook deze auto over een A-label.



Ondanks de 170 pk, valt ook deze 320i in het A-label.

Scherpe lijnen

Natuurlijk is BMW niet het enige merk dat druk is met efficiënter omspringen met brandstof. Alle ecomodellen vliegen je vandaag de dag om de oren. Toch is het wel bijzonder dat verschillende modellen bij BMW zonder allemaal groene toevoegingen al in het A-label vallen. Dus geen aparte uitvoeringen ten opzichte van een standaardmodel. Zo is het ook met het uiterlijk. Waar bij de concurrentie de carrosserie verlaagd wordt, luchtinlaten geminimaliseerd worden en elk uitsteekseltje wordt verwijderd dat op een negatieve manier de luchtweerstand zou kunnen beïnvloeden, is deze 320i bij wijze van spreken net zo normaal als een 335i zou zijn.



Scherpere lijnen dan bij zijn voorganger.

Onderuit de U-vormige luchtinlaat aan de voorkant ontspringen de lijnen die de auto tekenen. Langs de nieren lopen de lijnen als een vouw over motorkap richting de buitenspiegels. De randen van de motorkap lopen parallel aan deze lijnen en gaan over in onderkant van de zijramen. Samen met de

aflopende daklijn heeft de Touring daardoor een heel dynamische uitstraling. Uiteraard wordt het laatste deel van de lange raampartij nog wel weer gekenmerkt door het BMW-trademark: de Hofmeisterknick. De scherpere lijnen van deze 3 Serie Touring (Entwicklung 91), die van de tekentafel van Chris Bangle komen, vallen niet bij iedereen in de smaak. Het ontwerp wordt minder uitgebalanceerd gevonden dan dat van zijn voorganger (E46), wat bijvoorbeeld goed tot uiting komt bij de onderkant van de achterportieren waar het lijnenspel bij de E46 veel vloeiender was dan de haast haakse hoek bij de E91. Feit blijft wel dat uiterlijk natuurlijk altijd een kwestie van persoonlijke smaak blijft.

iDrive

Binnen in de auto springt het kenmerkende dashboard met zijn twee heuvels direct in het oog. Naast de gebruikelijke koepel voor de meters, zit er daarnaast nog eentje met scherm van het iDrive-systeem, waaronder ook de fullmap-navigatie valt. Overigens ontbreekt deze tweede koepel wanneer er geen navigatie vanaf de fabriek op de auto geleverd wordt. Je hebt daar dus geen loze ruimte wanneer je geen navigatie hebt besteld. Prima werk van BMW om ondanks de ontwikkelingskosten die het met zich mee brengt voor beide varianten mooie oplossingen te maken.



Niks aan te merken op het dashboard met de twee heuvels.

Het iDrive-systeem behelst overigens nog heel wat functies naast de navigatie. Bijvoorbeeld ook alle instellingen van de auto en de telefonie worden middels dit systeem bediend. In feite bestaat de bediening uit één grote draaiknop (die ook ingedrukt en in vier richtingen bewogen kan worden) en een knop om terug te gaan naar het hoofdmenu. Het systeem vergt voor de ongeoefende gebruiker echt wel wat tijd om onder de knie te krijgen. Al is de bediening nog wel redelijk vlot onder de knie te krijgen, dan nog zit je met het feit dat je moet weten waar je welke functies kan bedienen. Het is in ieder geval geen systeempje dat je na het ophalen van je nieuwe 3 Serie op de terugweg naar huis even leert kennen. Doordat zoveel functies zich verenigen in het iDrive-systeem is de middenconsole vrijwel alleen in gebruik door de dualzone airco en de cd-wisselaar. Ook tussen de voorstoelen bevinden zich geen knoppen meer, behalve dan de iDrive-bediening. Het was dan tijdens de testperiode soms zoeken naar bediening van de automatische deurvergrendeling of de traction control (DTC). Deze zeer kleine knopjes blijken uiteindelijk tussen de middelste ventilatieroosters verscholen te zitten.

De stoelen zijn de standaard stoffen stoelen, maar zitten desondanks prima. Zo zie je maar weer dat het duurste niet altijd significant beter is. Natuurlijk heb je liefhebbers van leren en/of sportieve stoelen, maar dat maakt deze stoelen nog niet verkeerd. De zitting en leuning houden het midden tussen zacht en hard en het geheel is goed te verstellen met de diverse hendels. De verstelbaarheid is merkbaar groter geworden dan bij de E46. Ook achterin is de auto behoorlijk verbeterd ten opzichte van de E46. De beenruimte was in zijn voorganger wel eens reden tot kritiek, maar daar is nu absoluut geen sprake meer van. Je komt relatief laag te zitten op de diepe achterbank, maar daardoor win je ruimte voor hoofd en benen en zit je uiteindelijk lekker royaal. De bagageruimte is des Tourings met 460 liter in

standaardopstelling, gemeten tot de raamlijn. Met de bank plat is er maximaal 1385 liter te verstouwen.

Dynamisch en efficiënt

In het kader van 'grote stappen, snel thuis': deze Dreier is een echte BMW. Hij rijdt heerlijk, is krachtig genoeg om vlot mee door het verkeer te kunnen en ligt als een blok op de weg. Maar op zich is dat natuurlijk niet verwonderlijk. In Beieren weten ze prima hoe een auto hoort te rijden. De instructies die je middels het stuur doorgeeft, worden messcherp opgevolgd, zonder dat de auto daarbij snel blijk geeft dat hij het te gek vindt worden. Daarnaast is de 170 pk sterke viercilinder een prima motor die naast de power voor de alledaagse handelingen ook genoeg over heeft om eens vlot



Freude am Fahren is zeker ook op deze vierpitter van toepassing.

van de plek te komen. De BMW-purist zal het een gemis vinden dat er geen zescilinder in het vooronder ligt, maar dat doet niks af aan het kunnen van de motor. Het geluid is natuurlijk wel een stuk minder indrukwekkend, maar binnenin de auto is dat eigenlijk helemaal geen issue, want je hoort hem nauwelijks. Voor het verkeerslicht moet je zelfs goed kijken of de toerenteller nu wel of niet op 0 hangt vanwege het start-/stopsysteem of dat je het zachte geluid gewoon domweg niet verneemt. Overigens is dit geluidsniveau voornamelijk op het conto van de isolatie te schrijven, want buiten de auto hoor je de motor wel degelijk en klinkt hij zelfs een tikje rauw. Zo weinig motorgeluid als het interieur binnendringt, zo opvallend is het geluid van de rijwind. Die is met name op wat hogere snelheden nadrukkelijk aanwezig.

Maar hoe zit het nu met dat A-label? Hoe kan een 170 pk sterke middenklasser nog een A-label dragen? Het antwoord moet zich vooral richten op het EfficientDynamics-systeem. Dit door BMW ontwikkelde systeem heeft inmiddels al veel modellen van dat merk onder zijn hoede. Een van de belangrijkste onderdelen van het systeem is de al eerder genoemde start-/stopfunctie. Van het bord 'Brug open? Motor af!' trekken we ons met zijn allen al bijsterweinig aan, maar voor het rode verkeerslicht haalt al helemaal niemand het in zijn hoofd om steeds de motor af te zetten, ondanks het feit dat je dan voor niks brandstof aan het verstoken bent. Wanneer je deze Dreier echter in zijn vrij zet en daarbij het koppelings- en rempedaal loslaat, slaat de motor automatisch uit. Wanneer je vervolgens weer kan rijden, hoef je enkel de auto weer in de versnelling te zetten en je kan weer verder rijden, want het systeem start de auto zodra het koppelingspedaal weer beroerd wordt. Ondanks het gevoelsmatige tijdsverlies, is er geen sprake van tijdverlies, want eer de pook weer in de 1 staat, loopt de motor al weer vrolijk te draaien. Een ander besparend item wat je steeds meer ziet, is de zogenaamde schakelindicator in het display tussen de klokken. Hier krijg je advies om naar een bepaalde versnelling op te schakelen. Geheel conform het nieuwe rijden betekent dit dat je al bij zeer lage toerentallen wordt geadviseerd op te schakelen. Qua trekkracht is het tegenwoordig helemaal geen probleem meer om laagtoerig te rijden en qua verbruik heeft dit alleen maar een gunstige uitwerking. Naast deze twee onderdelen van EfficientDynamics die een actieve rol van de bestuurder vragen, zijn er ook nog de

onderdelen die altijd zelf hun gang gaan. Zo is er het 'Brake Energy Regeneration', wat de vrijkomende energieën die vrijkomen bij het vertragen zoveel mogelijk opslaat in de accu. Daarnaast zijn er geregelde luchtkleppen achter de grille, welke afhankelijk van de benodigde koellucht meer of minder open gaan staan. Hoe minder koeling er nodig is, hoe minder luchtweerstand er optreedt. Tot slot zijn er de efficiënt geregelde elektronische stuurbekeuring en de banden met lage rolweerstand.

Zoals gezegd dien je voor de winst van de start-/stopfunctie en de schakelindicator zelf actief te zijn en dat vergt echt wel wat gewenning. Als je jarenlang gewend bent om de auto niet in zijn vrij te zetten voor een verkeerslicht en daarbij je voeten van de pedalen te halen, is dat niet maarzo een automatisme. Hetzelfde geldt voor het opschakelen. Ongemerkt schakel je toch weer gauw als bij een auto van vroeger die het bij 50 in zijn 4 toch al wel wat moeilijk kreeg. Het vraagt dus een heel bewust rijgedrag. Maar goed, dan ben je uiteindelijk heel geconcentreerd bezig met de manier van rijden en kijk je na flink wat stads- en snelwegkilometers eens wat het oplevert. Dat is even slikken. Onder de 7 liter per 100 km komen we niet uit, terwijl de fabriek 6,2 liter per 100 km opgeeft. Ook met herhaalde pogingen lukt het niet om de 6.2 liter te benaderen. Natuurlijk is met een flink stuk snelweg het gemiddelde wel flink omlaag te halen, maar dat geeft geen reëel beeld. Met bijna 2000 km op de klok met afwisselende situaties, maar voornamelijk rustige rijstijl zit het gemiddelde zelfs op 8 liter per 100 km. Dat doet je dus wel afvragen in hoeverre de fabriekswaarden reëel zijn, of dat het vooral cijfertjes zijn die de EU tevreden moet houden.

Pas op: milieumoeheid!

Deze 3 Serie Touring is een buitengewoon goede auto. Qua prestaties, comfort en beleving zit hij prima in elkaar. Het A-label is belastingtechnisch mooi meegenomen, want dat scheelt toch weer wat bij aanschaf, maar dan nog is het geen goedkope auto met een dikke 43.000 euro. Al misstaat die prijs tussen de direct concurrentie niet. Het A-label is er natuurlijk in eerste instantie niet om belastingtechnische redenen, maar om milieuredenen en daar moet je na flink wat rijden toch wat vraagtekens bij plaatsen. De verbruikswaarden die gelieerd zijn



aan dit A-label zijn in de dagelijkse praktijk nauwelijks te behalen, zeker als je wel op een veilige manier in de verkeersstromen mee wil. Je wordt de laatste tijd overspoeld met milieu zus en milieu zo. Soms al zoveel dat je er soms moe van wordt. Temeer omdat je met dit soort ervaringen in het achterhoofd meer en meer het gevoel bekruipt dat het vooral een marketingtechnisch punt is geworden in plaats van oprechte zorg om het milieu. Je ziet in gedachten de kantoorklerk achter zijn bureautje denken: 'laten we iets milieubewusts bedenken, want dat scoort zo goed'. En dat laatste is natuurlijk zeer kwalijk, want dadelijk zijn we er met zijn allen zo klaar mee, dat helemaal afknappen op milieubewust bezig zijn.

Maar toch, een beter milieu begint bij jezelf, dus laten we dat laatste vooral niet doen. Hoe dan ook moeten toch ook credits gegeven worden aan het EfficientDynamics-systeem, want dat je met bewust



rijden en een dergelijk systeem wel degelijk goed kan besparen is ook gebleken.

Fotografie Martijn Koevoets

Plus

- + Stoelen
- + Totale weggedrag
- + EfficientDynamics heeft effect

Min

- iDrive vergt lang gewenning
- Opgegeven verbruik nauwelijks haalbaar
- Prijs