

## Hete adem

Toen BMW's showrooms in 2007 werden verrijkt met de nieuwe 3 Serie Cabriolet, kende de auto een riante uitgangspositie in het segment van premium vierzits cabriolets. De Audi A4 Cabriolet was niet meer één van de jongsten, de dakloze CLK van Mercedes-Benz liep eveneens op z'n eind en de destijds verse Zweedse concurrentie in de vorm van de Saab 9-3 Cabriolet en de Volvo C70 sprak een heel ander publiek aan. Anno 2010 voelt BMW's open vierzitter echter de hete adem van de concurrentie in z'n nek. De A5 Cabriolet heeft de



open A4 afgelost en de CLK heeft plaatsgemaakt voor de E-Klasse Cabriolet. Bovendien kunnen zanaanbidders sinds kort ook bij Lexus en Infiniti terecht voor achtereenvolgens de IS 250C en de geheel nieuwe G37 Cabriolet, die evenals de 3 Serie Cabriolet allebei zijn voorzien van een stalen kapconstructie. Hoogste tijd dus voor een upgrade. Kan de zomers getinte 3 Serie al dit aanstormende geweld van zich af houden?

## Geen schokkende wijzigingen

Wie een ingrijpend gefacelifte 3 Serie Cabriolet verwacht, komt bedrogen uit. Optisch blijven de wijzigingen vooral beperkt tot de toepassing van het nieuwe familiegezicht. Het licht gewijzigde front loopt weer mooi in de pas met dat van de nieuwe 5 Serie. Aan de evenmin schokkend gewijzigde achterkant eisen met name de licht getoucheerde achterlichten de aandacht op. Vooral in geopende configuratie oogt de tijdloos gestileerde 3 Serie Cabriolet nog altijd fraai en evenwichtig. Iets minder harmonieus wordt het als het



stalen kladdak het zonlicht de toegang tot het interieur ontzegt. De hardtop laat niet het vloeiende, coupé-achtige lijnenspel zien waartoe een softtop vaak wel in staat is. Bovendien slokt het in geopende toestand een aanzienlijk groter deel van de bagageruimte op dan de ruimte die een softtop inneemt. Daar staat tegenover dat de stalen kap een perfecte geluidsisolatie biedt en relatief smalle C-stijlen heeft, die het zicht naar achteren niet storend belemmeren.

## Feest der herkenning

Evenals het exterieur heeft ook het interieur geen grote wijzigingen ondergaan. In de basis is het onveranderd gebleven, waardoor bovenin het dashboard nog steeds een prominente plaats is weggelegd voor een grote kleurenmonitor. Hierop worden de menu's weergegeven die met de iDrive-controller worden bediend. BMW heeft de facelift aangegrepen om de oorspronkelijke interface te vervangen door een intuïtiever te bedienen versie, die we bijvoorbeeld ook in de nieuwe 5 Serie tegenkomen. Ook op de overige functies op het dashboard



is ergonomisch niets aan te merken. Op een enkel afwerkingsmissertje na voelt alles zeer degelijk aan, zoals je dat mag verwachten van een auto waar in het geval van ons rijk uitgeruste testexemplaar een prijskaartje van 90 mille aan hangt. Het ruimteaanbod loopt aardig in de pas met dat van de concurrentie. Voorin is er ruimte in overvloed, maar op de achterbank wordt het voor langere mensen vrij snel behelpen. De kofferruimte is evenmin overbemeten, zeker wanneer het klapdak erin opgeborgen ligt.

## Muziek in de oren

Naast lichte optische wijzigingen is er ook nieuws uit het vooronder van de vernieuwde 3 Serie Cabriolet. Onder de motorkap van de door ons bereden 335i huist in de basis nog steeds dezelfde drieliter motor als voorheen. Deze is nu echter niet meer voorzien van twee turbo's, maar gaat voortaan met een enkele TwinPower-turbo door het leven. BMW heeft deze aanpassing vanwege verbruiksredenen doorgevoerd. Tijdens de testperiode is een verbruik van ruim 1 op 10 gerealiseerd, wat voor een auto van dit kaliber een ronduit nette prestatie is. Laat er echter geen twijfel over bestaan dat de 335i nog steeds wordt aangedreven door een juweel van een motor, die niet voor niets meerdere malen de prestigieuze 'Engine of the Year'-award in de wacht heeft gesleept. Het vermogen van 306 pk bleef behouden, de nul-tot-honderd-sprint voltrekt zich nog altijd binnen zes seconden en als het moet, is deze sterkste zes-in-lijn uit het programma in staat zich ook met één turbo tot duizelingwekkend hoge snelheden te



laten dirigeren. Cijfers die geen verdere uitleg behoeven en de echte autoliefhebber als muziek in de oren klinken.

## Het beste van twee werelden

Met de prestatiecijfers in ons achterhoofd nestelen we ons in de heerlijke beige lederen zetels, die fraai contrasteren met de chique blauwe lakkleur. De strakblauwe hemel nodigt uit de hardtop direct te laten verdwijnen. Wie deze verleiding kan weerstaan, wordt nogmaals op de proef gesteld bij het indrukken van de startknop. De zes-in-lijn voert een verslavende, diepe roffel op, die in geopende configuratie maximaal tot z'n recht komt. Het optionele Harman Kardon Surround Sound System - hoe geweldig ook - wordt er bijna overbodig van. De motor



heeft over een breed toerenbereik kracht in overvloed, en leent zich dankzij z'n smeulige karakter voor de meest uiteenlopende rijstijlen. Wie rustig en ontspannen wil toeren, is bij de 335i aan het juiste adres. Maar ook bij hoge snelheden geeft de drieliter gedecideerd acte de présence. De semi-automatische 7-traps DCT-transmissie met dubbele koppeling schakelt daarbij adequaat, razendsnel en ongemerkt. In de sportstand is de versnelling zo mogelijk nóg explosiever, doordat de motor hoger in de toeren klimt. Typerende plofjes bij terugschakelen maken het sportieve gevoel compleet. Ook qua rijeigenschappen verloochent de dakloze 3 Serie z'n afkomst niet. De auto laat zich messcherp besturen en ondervindt vrijwel geen hinder van de gewichtsverhogende verstevigingsmaatregelen. Enkel op hogere snelheid kan het gewicht van de hardtop in de kofferruimte de koersvastheid in beperkte mate parten gaan spelen.

## Genieten geblazen

Na een lang en zonovergoten weekend te hebben genoten van de 335i Cabriolet, blijkt dat de auto nog steeds geen enkel geheim maakt van z'n afkomst. Vooropgesteld dat de concurrentie een flinke sprong voorwaarts heeft gemaakt, weet de 3 Serie nog altijd op geheel eigen, BMW-waardige wijze te overtuigen. De hardtop doet weliswaar wat afbreuk aan het lijnenspel en de kofferruimte; de 3 zet daar, zéker voor een vierzits cabriolet, voorbeeldige rijeigenschappen en een enorme dosis rijplezier tegenover. Met de



smeuïge drieliter zes-in-lijn TwinPower-turbomotor in het vooronder gekoppeld aan de fantastische DCT-transmissie is de Dreier onder alle omstandigheden in z'n element. Ons advies: neem altijd 23 tellen extra de tijd om de auto tot cabriolet te transformeren, al is het maar om jezelf en je omgeving op een adembenemend openluchtconcert te trakteren. Zet vervolgens de alledaagse drukte van je af en geniet maximaal van de sublieme rijeigenschappen van de 3 Serie Cabriolet. Want de auto mag dan al enkele jaren meedraaien; qua dynamiek is de BMW nog altijd de ongeëvenaarde maatstaf in z'n klasse.

Fotografie: Martijn Koevoets

## Plus

- + Tijdloze uitstraling
- + Uitmuntend samenspel motor en DCT-bak
- + Dynamische rijeigenschappen

## Min

- Hardtop doet afbreuk aan lijnenspel
- Beperkte bagageruimte
- Geen volwaardige vierzitter