



Intro

De week voorafgaand aan deze rijtest heb ik een andere versie van deze auto al uitvoerig kunnen testen. Ik heb reeds vele rondjes gereden met de 330i op de Nürburgring. De 330i ontpopte zich daar als een zeer weg-vaste en vooral snelle auto, waarmee ik mijn concurrentie ver achter me liet. De snelste tijd die ik klokte was 8 minuut 30 seconden. De concurrentie klokte niet beter dan 8 minuut 50 seconden. Ergens vind ik het heel jammer dat het hier in werkelijkheid alleen maar het nieuwe PS2 spel "Gran Turismo 4" betreft, maar dromen mag toch.....hoop ik...



© Rijtesten.nl

Het exterieur

De eerste gedachte bij het zien van de eerste foto's van de nieuwe 3-serie, was de realisatie dat de achterlichten heel erg lijken op die van de Nissan Primera. Dat vond ik toen al een vreemde gedachte, want lichten, lijkend op die van de Primera, zou je eerder verwachten op de 1-serie. De vergelijking had logischer geweest, wanneer de Primera de Tercero had geheten. Inmiddels en mede dankzij het eerder genoemde PS2 spel, ben ik tot de conclusie gekomen dat de 3 Serie ook inclusief deze achterlichten een mooie verschijning is. Bij het design van deze wagen wil ik nog even stilstaan.

Vergeleken met de styling van de 1, de 5, de 7 en in mindere mate de 6 Serie is de 3 Serie bijna conservatief gelijnd. Het lijkt wel of BMW zich de kritieken op de Chris Bangle design™s heeft aangetrokken en het vervolgens niet heeft aangedurfd om de

3 Serie meer op de 5 en de 7 te laten lijken. Dat is jammer want had het achtersteven meer op de 2 anderen geleken, dan had de auto beter in het rijtje gepast. Nu is de auto meer een elegante dan een dikke verschijning. Het blijft natuurlijk een kwestie van smaak en voorkeur, maar persoonlijk had ik liever een achterzijde zoals de 5 Serie op de 3 Serie gezien. Over de voorzijde is er geen reden tot klagen, zelfs dit nieuwe model maakt indruk op de snelweg en andere weggebruiker gaan als vanzelf aan kant, wanneer je eraan komt rijden. De nieuwe 3 is er vanaf â,- 33.200,- voor de 318i en loopt tot â,- 56.202,- voor de 330i Dynamic Executive. De testauto is te koop voor â,- 43.579,-.



Het interieur



BMW 3 Serie 320i Executive

De testauto is niet eens het topmodel en het interieur behoort tot de basisuitrusting, maar je merkt direct dat je in een hoger in de markt geplaatste auto stapt. Je voelt direct dat de auto iets bijzonders in zijn mars heeft. Het enige kleur in het interieur wordt verzorgd door de zilvergrijze accenten, die de overwegend zwarte kleurstelling in de testauto, afwisselen. Het dashboard is een overzichtelijke en vooral strakke verschijning, die slechts op strategische plaatsen een aantal knoppen huisvest. Het geheel is lekker simpel gehouden en ademt rust in deze, overwegend drukke auto. Het stuur laat zich goed instellen en heeft een uitstekende dikte. Ook het formaat draagt bij aan de sportieve aspiraties. De met stof overtrokken stoelen geven de chauffeur veel steun en verzakken nauwelijks. Voor mensen die nog sportiever willen rijden, is er ook nog een sportstoel in de aanbieding. De plaatsing van de raambediening zou voor een kleine irritatie kunnen zorgen, doordat de knoppen hiervoor in de armleuning in de deur verzonken zitten, worden ze net aan het zicht onttrokken. Daardoor gaat de bediening hiervan een beetje op de tast. Met als gevolg dat regelmatig de achterportieramen geopend zullen worden. Dat is 1 keer grappig, dat is 2 keer leuk, maar daarna is het te hopen dat de bediening meer instinctief zal gaan. De ruimte op de achterbank is typisch voor de 3 Serie, Het is voldoende als je eenmaal zit, maar tijdens het instappen moet je je achter de voorstoel langs worstelen. De algemene indruk is, ook in deze uitvoering, er is van een kwalitatief hoogstaand product, die op vele gebieden klasse extra uitstralen. Als laatste de inhoud van de kofferbak is 460 liter. daarmee zit de 3 serie in de buurt van zijn concurrentie.



Het rijden

Net als bij de 1 Serie start je de motor, door de cartridge op de aangegeven plek in het dashboard te steken en daarna op de startknop te drukken. Dan valt vrij snel op dat de tweeliter viercilinder behoorlijk stil is. Zelfs tijdens fors accelereren blijven de decibellen binnen de perken. Deze tweeliter levert 150 pk bij 6.200tpm en 200 Nm bij 3.600tpm. Daarmee wordt de power gegenereerd om de 1.295 kg zware wagen in 9 seconden naar 100km/h versnelt. Onderweg naar de 100km/h, moet je de versnellingsbak met overtuiging van verzet naar verzet verzetten. Ook dit draagt bij aan het sportieve gevoel die de auto wil uitdragen. Een ritje over een bocht en hobbelig weggetje toonde dat de auto stevig is afgeveerd en ook in snelle bochten blijft de auto mooi neutraal. Tijdens de snelweg rit blijkt de testauto ineens een comfortabele reisauto. Ook bij deze test heb

ik de inmiddels alom gevreesde minirotonde-test uitgevoerd. Daarbij kwam naar voren dat, op de snelheid waarbij dat ging, dat het niet mogelijk was om overstuur op te roepen bij de achterwiel aangedreven dreier. Geheel tegen de verwachting in, waren het de voorbanden die een imitatie van een gillende keukenmeid te horen gaven. Er was echter nagenoeg geen sprake van onderstuur, de voorwielen bleven namelijk de ronding van de bocht volgen. Dit weggedrag was inderdaad niet helemaal verwacht, maar ook weer niet wereldschokkend. Het is in ieder geval heel goed mogelijk om bijzonder sportief te rijden met deze 320i, dat belooft alvast heel veel voor de nog sportievere modellen.



Slot



BMW 3 Serie 320i Executive

De nieuwe 3 Serie is meer dan een waardige opvolger van zijn voorganger. Misschien dat de styling iets te lief is gehouden om de criticasters van de Bangle-design filosofie te vriend te houden. Toch staat er weer een dijk van een auto, die voor vele weer een nieuwe jongensdroom kan gaan worden.

Plus

- + Rustig dashboard
- + Stil
- + Sportieve rijder

Min

- Raambediening
- Instap achterin
- Voorwielgrip op het randje