



Jarno van Maanen
9 maart 2014

Vertrouwde nieuwkomer

Het lijkt wat verwarrend, een nieuw nummer in de reeks van BMW-modellen, maar de naam '4 Serie' zorgt juist voor duidelijkheid. Ga maar na: alle andere Coupé- en Cabrio-modellen hebben een even nummer, zoals de nieuwe 2 Serie, de Z4 en de 6 Serie. Dan hoort de Coupé- en Cabrio-variant van de 3 Serie natuurlijk ook een even nummer te hebben. Gevoelsmatig brengt de naam 4 Serie tevens hogere verwachtingen met zich mee. Zoals je op een of andere manier van een A5 verwacht dat die 'meer auto' is dan een A4. We zijn heel benieuwd of de '4' die verwachtingen ook waarmaakt.



Samengebalde kracht

Aan de lijnvoering zal het in ieder geval niet liggen. Wĳt een auto staat hier. Met z'n zwarte lak en dikke M-pakket ziet hij er misschien wat sinister uit, maar wat ons betreft komt hij daar goed mee weg. De 4 Serie oogt breder en lager dan zijn voorganger, de 3 Serie Coupé. Dat blijkt ook uit de cijfers - hij groeide respectievelijk 26 en 13mm - maar het verschil lijkt groter dan het is. Het belangrijkste verschil ten opzichte van zijn voorganger is dat de styling een stuk agressiever is, met zijn gemeen kijkende koplampen en forse luchtinlaten, ook zonder M-pakket. Vanaf de zijkant gezien valt vooral de bolle motorkap op. Een gevolg van extra nadruk op de voetgangersveiligheid, maar met als bijeffect dat de profiellijn dezelfde samengebalde kracht uitstraalt als het front.

Dat onze 4 Serie is voorzien van een M-pakket, kun je in de eerste plaats zien aan de voorbumper, met vergrote luchtinlaten en een flinke spoilerlip aan weerszijden. Verder komen ook de 19 inch wielen (1.014 euro) uit de schappen van M GmbH en achter die wielen zien we dan weer de forse remschijven (748 euro), met blauwe remklauwen.



Keramische remmen zijn voorbehouden aan de capo di tutti capi; de M4 Coupé. Een opvallend detail, dat overigens geen deel uitmaakt van het M-pakket, is de 'Air Breather'; een luchtroostertje achter de voorwielen dat luchtverwelingen binnen de wielkasten vermindert. Uiteraard onder het mom van een lagere CO₂-uitstoot, maar het staat natuurlijk ook wel extra stoer.



Doelmatigheid troef

Van binnen is de '4' vooral doelmatig. Niet in de betekenis van spartaans, maar meer dat het volledige interieur hetzelfde doel dient: een goede werkplek creëren voor wie van echt autorijden houdt. Zo is het dashboard strak, zelfs een beetje sober, vormgegeven. Dat zorgt ervoor dat je hier ook niet door afgeleid wordt tijdens het rijden. Hoe de alcantara sportstoelen aan het rijgenot bijdragen mag duidelijk zijn. Ze zijn goed verstelbaar en voelen heerlijk aan. Datzelfde geldt voor het stuurwiel, dat is in hoogte en diepte af te stellen en heeft een prettige greep. De tijden waarin elke BMW een naar de bestuurder gedraaide middenconsole had, zijn al even voorbij, maar het gevoel dat je als bestuurder in het middelpunt staat is nog steeds even sterk.

Ook al is het van ondergeschikt belang, we kijken toch even hoe de passagiers het moeten stellen in deze coupé. Voorin is het goed uit te houden. De cabine oogt knus, door de lage daklijn en donkere hemelbekleding. Doordat de stoelen heel laag in te stellen zijn, zal je vanaf de voorstoelen het dak niet snel voelen. Achterin - op de twee gescheiden zitplaatsen - betaal je de prijs voor de fraaie daklijn; ben je langer dan 1.80 meter, dan zit niet je helemaal lekker. Beenruimte is er wel voldoende, dankzij de uitsparingen in de achterkant van de voorstoelen. De kofferbakruimte is modaal voor het type auto, net als bij de A5 en de C-Klasse Coupé biedt hij 450 liter ruimte. Om te voorkomen dat spullen over de vloer schuiven, is het opbergpakket (171 euro) een aanrader.



Rijdersauto

Dat de techniek niet heeft stilgestaan, merken we bij een vergelijking met z'n directe voorganger, de 335iA xDrive Coupé. Hij is 30kg lichter geworden, 16% zuiniger en een halve tel sneller naar '100'. De motor heeft gelukkig niets aan smeugheid verloren,



nog steeds pakt hij lekker op bij lagere toerentallen en kun je lekker schakellui rijden. Met de achttraps automaat voel je sowieso weinig behoefte om van versnelling te wisselen. Het zal een combinatie zijn van de toegenomen wielbasis en een wat zachtere afstelling van de vering, de 4 Serie heeft in ieder geval beduidend meer rijcomfort dan de Coupé die hij aflost. Dat geldt zelfs voor onze auto, die voorzien is van een verlaagd M-onderstel. Slecht wegdek, dwarsrichels, korte drempels: het is allemaal geen probleem.

Maar als je vooral naar comfort op zoek bent, dan zijn andere auto's beter geschikt. De 4 Serie is namelijk wel degelijk een echte rijdersauto. Naast de automaathendel zit een knop waarmee je in één klap je comfortzone verlaat, die knop heet "Sport". Het blijft onvoorstelbaar dat zo'n knopje zoveel teweeg kan brengen, dat het karakter van de auto hiermee zo verandert. Want in de sportmodus hangt de motor aan het gas en merk je dat de focus totaal niet meer op comfort ligt. Het is leuk om te merken dat xDrive niet alleen handig is als het sneeuwt. Tijdens de druilerige testdagen hebben we ons regelmatig verbaasd om de grip die voorhanden is. Bij het nemen van de een bocht zit de beperking niet zozeer in de grenzen van de auto, maar meer in je eigen lef.



Tweerichtingsverkeer

Bij vierwielaandrijving bestaat het risico dat je minder gevoel hebt met het wegdek, maar bij deze auto is daar geen sprake van. Bovendien is het tweerichtingsverkeer: signalen van de weg worden direct doorgegeven aan de bestuurder en input van de bestuurder wordt òn-op-òn overgebracht op de wielen. Vanzelfsprekend word je bij het rijden gesteund door allerlei hulpsystemen. Denk bijvoorbeeld aan een head-up display (1.047 euro) dat de belangrijkste aanwijzingen projecteert op de voorruit en driving assistant (555 euro), die waarschuwt voor voetgangers en langzame voorliggers. Vooral in combinatie met de active cruise control werkt dat erg prettig. En een groot voordeel van deze systemen: als je ze zat bent, kun je ze ook uitschakelen...

EfficientDynamics heeft ook zijn weg gevonden naar de 4 Serie. In onze testauto merken we dat aan de eco-modus (rustigere reactie op het gaspedaal en zuiniger afgestelde airco) en het start-stopsysteem. Wat opmerkelijker is de brake energy regeneration, waarmee energie die vrijkomt bij het afremmen wordt opgeslagen in de accu. Al deze maatregelen zorgen, samen met de zuinige nieuwe automaat, dat het

verbruik een stuk lager is dan voorheen. Maar verwacht geen wonderen: de beloofde 7,6 liter per 100km is in de dagelijkse praktijk niet te evenaren. Dat lukt alleen wanneer je met fluwelen voet in eco-modus rijdt en vrijwel constant de cruise control gebruikt. Waarschijnlijk kom je echter meer in de buurt van de 9,3 liter die wij behaalden met een gemiddelde rijstijl.



Treetje hoger

Zoals de naam al deed vermoeden, heeft de 4 Serie Coupé wat meer afstand genomen van de huis-, tuin- en keuken-3 Serie. Dat begint al bij het meer onderscheidende design, maar ook qua rijeigenschappen staat de 4 Serie een treetje hoger. Het comfort is beter voor elkaar dan voorheen en wegligging is indrukwekkend, vooral met xDrive. De prijzen starten bij 41.500 euro voor de 420i, dat is vergelijkbaar met zijn voorganger en 4 mille extra ten opzichte van een 320i Sedan. Wat ons betreft is dat prima te rechtvaardigen. Als je de ruimte kan missen, kijk dan zeker naar de 4 Serie.



Plus

- + Fraai design
- + Prima rijeigenschappen
- + Prettige automaat

Min

- Tegenvallend verbruik
- Hoofdruimte achterin