



Dirk-Jan Dalhuisen
22 november 2014

Vitamine M

Hij kwam ter wereld in 1986 en werd al snel op handen gedragen: de BMW M3. Maar tijden veranderen. Ruim een kwart eeuw later wordt de legendarische publieksliefeling met uitsterven bedreigd. Dat de M3 Coupé al is gesneuveld als gevolg van BMW's eigen upscale policy is nog tot daar aan toe. De M4 is immers 'gewoon' een M3 met een andere naam en als je toch per se een M3-badge wilt, verkoopt je dealer je nog steeds met alle plezier een M3 Sedan. Het einde van het atmosferische tijdperk is voor de diehard fans - en dat zijn er nogal wat - een stuk moeilijker te verteren. Hoeveel vitamine M heeft de M3 nog?



Oorlogstaal

Meer dan genoeg, zou je zeggen na een schuine blik op de specificaties in de M3-brochure. Want als we de street legal GTS-versie van de vorige generatie M3 even buiten beschouwing laten, staan we hier oog in oog met de sterkste M3 aller tijden: het asfalt onder deze geweldenaar krijgt een lieve 431 pk om de oren. En daar maakt deze inmiddels vijfde lichting - onder de liefhebber ook wel bekend onder de codenaam F80 - geen enkel geheim van. Dikke bumpers, flinke sideskirts en een powerdome op de motorkap schreeuwen van de daken dat deze M3 heel wat in z'n mars heeft. Ook de vier vuistdikke uitlaatpijpen spreken - letterlijk en figuurlijk - oorlogstaal.

De wielkasten van de nieuwe M3 worden standaard gevuld met 18 inch lichtmetaal. Tegen betaling van twee mille zorgt BMW voor schoeisel in een maatje groter. Verder kun je de Æberdreier ook herkennen aan wat subtielere details. Zo spotten we een bescheiden achterspoilertje, speciale buitenspiegels en een handjevol M3-logo's, onder meer in de grille en bij de luchtroostertjes achter de wielkasten. Alsof de geweldenaar uit Regensburg nog niet genoeg zou opvallen, heeft BMW 'm ook nog een Yas

Marina-blauwe jas aangetrokken. Dat staat de auto niet alleen erg goed, het steekt ook nog mooi af tegen het carbon dak. Aandacht verzekerd!



Beste stuurlied

Vanbinnen gaat het er allemaal een stuk minder uitbundig aan toe. De carboninleg - waar vooral de rijder tegen aankijkt - is zo ongeveer het enige waarmee de nieuwe M3 zich onderscheidt van de 318d van je overbuurman. Althans: wat het dashboard betreft, want in de rest van het interieur schotelt BMW je nog meer lekkers uit de M-keuken voor. Neem bijvoorbeeld de speciale sportstoelen, die er prachtig uitzien en als gegoten zitten. Ook het sportstuur - met stiksels in de kleuren van het M-logo - verdient een eervolle vermelding. Het ligt zo perfect in de hand dat wij de beste stuurlied niet aan wal, maar in Beieren zouden zoeken.

Hoewel de verleiding (en de gelegenheid) groot is om er gelijk maar eens goed voor te gaan zitten, kun je in de nieuwe M3 ook gerust een minder actieve zithouding aannemen. De M3 is namelijk meer allrounder dan ooit: de auto leent zich net zo

makkelijk voor een dagje stoeien in de Eifel als voor het wekelijkse zondagochtendbezoek aan opa en oma of een weekendje weg met het hele gezin. Naast sportief is de M3 Sedan immers ook buitengewoon praktisch en comfortabel: vijf personen en evenzoveel weekendtassen passen er moeiteloos in - dat wordt met een M4 Coupé allemaal net even wat lastiger, laat staan met een gepeperde tweezitter.



Poeslief

Het geheim van die alledaagse bruikbaarheid zit 'm ook in de drie knopjes naast je rechterbeen. Daarmee kun je gasrespons, dempers en besturing - onafhankelijk van elkaar - helemaal naar je eigen smaak instellen. Vooral in de meest comfortabele setting (ideaal voor lange snelwegritten) merk je hoe sterk de alledaagse bruikbaarheid van de M3 is toegenomen. Als je niet beter wist, zou je denken dat je in een 'gewone' 335i zou zitten: motorgeluid is nauwelijks hoorbaar, het onderstel poeslief en de besturing zo licht dat je zelfs na een volle dag sturen zonder enige vorm van spierpijn uitstapt. En dat voor een M3, die je traditiegetrouw juist met bezwete handen hoort te beteugelen...

Dat de nieuwe M3 zo vriendelijk in de omgang is geworden, komt grotendeels door de aandrijflijn. De atmosferische, hoogtoerige V8 uit de vorige M3 (de E90 voor intimi) was een weerloze prooi voor de strenge uitstooteisen, die zelfs voor een icoon als de M3 onverbiddelijk zijn. Daarom is de V8 weer van het toneel verdwenen en ligt er - net als bij de E46 - weer een zes-in-lijn onder de kap, maar dan wel met twee turbo's. Die zorgen ervoor dat de M3 z'n stevige 550 Nm aan trekkracht al bij een lousy 1.850 rpm op de achterwielen loslaat. Kijk, dat verklaart waarom je de nieuwe M3 ook rustig zonder handschoenen kunt aanpakken.



Griezelig goed

Maar is de M3 eigenlijk wel zo'n lieverdje? Nou, vergeet het maar! In de meest extreme rijmodus ('Sport+') transformeert de M3 van een goedgemutste cruiser in een meedogenloze scherpschutter. Met katachtige reflexen reageert de zes-in-lijn TwinPower Turbo op het gaspedaal. Zeker voor een turbomotor is de gasrespons uitmuntend. Slechts vier tellen heeft de M3 nodig om vanuit stilstand naar de '100' te

worden gekatapulteerd en ook ver daarboven gaat 'ie als een bezetene. Dat gaat met zoveel geweld dat BMW de M3 standaard uitrust met launch control. Ook de (instelbare) respons van de optionele zeventraps M DCT-automaat is fenomenaal, ongeacht of je nu de flippers achter het stuurwiel gebruikt of het schakelwerk helemaal uit handen geeft. Zo kennen we de M3 weer!

Vooraf in 'Sport+' is de rijbeleving bijzonder intens: de zware besturing is extreem direct en communicatief (al had 'ie rond de middenstand wel iets meer feedback mogen geven) en het onderstel griezelig goed in balans. Hoe hard en hoe scherp je een bocht ook aansnijdt, de M3 geeft geen krimp. Pas wanneer je de teugels via de elektronica wat laat vieren, merk je wel dat de kont ook behoorlijk ondeugend kan zijn. Leuk voor de liefhebber, die het bovendien als muziek in de oren zal klinken dat de drieliter zich desgewenst nog steeds gewillig richting toerenbegrenzer laat jagen. Toch zorgt dat - dankzij de turbo's - niet meer voor zoveel extra sensatie als voorheen. Bovendien komt het opzwepende geluid dat de M3 daarbij produceert voor een deel uit de speakers - jammer.



Buigen of barsten

De ontwikkeling van de nieuwe M3 zette BMW's Motorsport-afdeling voor hete vuren: de M3 moest met z'n tijd mee, maar tegelijk z'n puristische karakter behouden. Het was buigen of barsten en daarom maakt de M3, met het mes op de keel, voor het eerst gebruik van turbotechniek. Dat drukt niet alleen het verbruik en de prijs, maar zorgt ook dat de nieuwste lichting M3 in de omgang veel liever is - of, beter gezegd, kan zijn - dan zijn voorgangers. Omgeven door luxe rijd je gerust iedere dag met de M3 naar kantoor.

Gelukkig heeft BMW ook gedacht aan de purist die de nieuwe M3 tÃ© lief vindt. Met een paar knoppen zet je de M3 in een handomdraai op scherp en hoewel de echte puurheid er wel af is, kun je nog steeds een ouderwetse hoop lol beleven aan de F80. Wat dat betreft heeft de vorige M3 in de nieuwe generatie een waardige opvolger gekregen, die qua karakter bovendien naadloos past in BMW's M-programma: weergaloos en opzwepend als het kan, comfortabel en bescheiden (nou ja, technisch dan...) als het moet. Met de M van maakbaar...



BMW M3 Sedan M DCT

Plus

- + Zinderende prestaties
- + Weergaloze rijeigenschappen
- + Comfortabel Ã©n sportief...

Min

- ... maar niet meer zo puur als vroeger
- Kunstmatig motorgeluid
- Schreeuwerige uitstraling