

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Comfort en rijgenot kunnen samen gaan

Opwindende rijmachine

Bij de ontwikkeling van de nieuwe 3-serie streefde BMW de absolute perfectie na. De missie lijkt geslaagd. Het is een uiterst comfortabele reisauto, maar daarnaast een echte rijdersauto. Wie plezier wil beleven aan het autorijden is bij deze 'kleine' doch dure BMW aan het juiste adres.

De 3-serie anno 1998 lijkt in een snelle oogopslag wel wat op een kleine 5-serie. Dat kan een van de redenen zijn dat we onderweg met onze nagelnieuwe en nog uiterst exclusieve 328i opvallend weinig nieuwsgierige blikken kregen toegeworpen. Het zijn vooral de collega BMW-rijders die bij een tankstop belangstellend om de nieuwe 3 heen lopen. En dan komt er al gauw een gesprek op gang, want de nieuwste 'kleine' uit München is beslist erg mooi geworden. De ronde koplampen achter glas met de uitsparingen in de onderrand, de lage ronde daklijn en de korte hoge achterkant, en de trekhendels op de portieren, zorgen voor voldoende gesprekstof. Dat hij vier centimeter in lengte groeide, valt niet zo snel op, evenmin dat de wielbasis drie cm langer is geworden.

BMW brengt van de nieuwe 3-serie voorlopig alleen de vierdeurs sedan modellen uit. De Coupé, de Cabriolet en de Touring volgen later. De prijzen van de nieuwe auto zijn een flink stuk opgeschroefd. Hierin is natuurlijk de reguliere prijsverhoging verdisconteerd, maar de nieuwe '3' is vooral zo'n stuk duurder dan zijn voorganger omdat hij zeer compleet uit de fabriek komt. Voorts begint het leveringsprogramma van de 3-serie (voorlopig) ook niet met een 316i, maar start BMW met de 318i.

Onze testauto was een 328i met Executive pakket. Dat bracht de prijs op f 97.200,-, los van de extra's. De gemonteerde automatische Steptronic transmissie stuwde de prijs nog verder omhoog naar f 102.151,-. Dit is een fors bedrag, waarvoor je bij BMW ook riant een 523i Executive kunt aanschaffen. Of bij de concurrentie een Audi A6 2.8, een Mercedes E 280 of een Saab 9-5 SE 3.0 V6t.

Overall trekkracht BMW heeft z'n motoren grondig onderhanden genomen. De 328i komt met de 2.8 liter zescilinder



**Auto & Motor
TECHNIEK**
TEST

lijnmotor, die op allerlei manieren is aangepast en vernieuwd.

Men monteerte een dubbel VANOS-systeem waardoor er vooral in de lagere toerenregio's meer koppel beschikbaar is gekomen, een manco van de vorige 3-serie's zescilinder motoren. Ook de uitstoot van schadelijke uitlaatgasen werd verminderd, de motor loopt nu mooier stationair en is geruisarmer.

Het maximum vermogen van 142 kW wordt nu bij 5500 t/min in plaats van bij 5300 t/min bereikt, en het 280 Nm grote maximum koppel is bij de nieuwe motor al vanaf 3500 t/min volledig beschikbaar. Bij de vorige motor was dat bij 3950 t/min.

BMW verstaat als geen ander de kunst van het bouwen van motoren. Het genieten van de prachtige BMW-techniek begint eigenlijk al bij de koude start, wanneer de zescilinder lijnmotor zacht maar krachtig zoemend tot leven komt.

De automatische transmissie, die met de bestuurder meedenkt en desgewenst handmatig met de Steptronic kan worden geschakeld, maakt het rijden met de 328i uiterst aangenaam. In de stand D past hij de schakelmomenten aan op de rijstijl van de bestuurder, waardoor hij na een rit in druk, langzaam rijdend verkeer traag op het gaspedaal reageert.

In S echter, meet de 328i zich regelrechte sportwagenachtige kwaliteiten aan. Hij reageert zeer agiel op het gaspedaal, schakelt snel terug en pas laat weer op, en komt niet in de vijfde trap die je in D wel hebt.

Onder deze omstandigheden komt de 328i het meest tot zijn recht. Je hoort 'm tijdens het rijden eigenlijk nooit hard werken, hooguit wanneer er fors wordt geaccelereerd. Het motorgeluid wat er dan

Onmiskenbaar een BMW en door de ronde uitsparingen onder de koplampen onmiddellijk herkenbaar als de nieuwe 3-serie.



Het instrumentarium is zeer compleet en omvat een verbruiksmeter en een uitgebreide boordcomputer.



In de middenconsole is de hoogwaardige klimaatregeling ondergebracht en de werkelijk sublieme geluidsinstallatie.

tot de cabine doordringt, is een krachtige, diepe, sonore brom. Heerlijk! En er is onder alle omstandigheden vermogen te over. Soms zelfs zoveel dat je er overmoedig van zou kunnen worden.

Schakelperfectie Voor de liefhebber is er nog de mogelijkheid om de Steptronic te gebruiken. Dat gaat simpelweg door de perfect bedienbare selecteur van D naar S te bewegen en dan een stap naar voren of naar achteren te



De achterkant is kort en hoog. Een markant detail zijn de achterlichten. Zowel voor als van achter zijn er veel gelijkenissen met de grotere 5-serie.



Het dashboard en het interieur zijn onmiskenbaar BMW. De bestuurder wordt omringd door een fraaie cockpit.



De service-interval melding is nog steeds aanwezig, maar werkt niet meer met in drie kleuren uitgevoerde lampjes.



Via het multifunctionele stuurwiel zijn de telefoon, de geluidsinstallatie en de cruise control te bedienen. Veiligheid troef dus!



De koplampunit is een juweeltje op zich. Vanaf dit najaar is de 3-serie leverbaar met Xenon-licht.



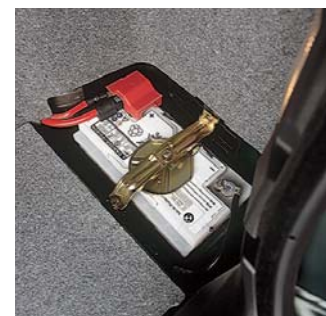
Voor een gedeeld neerklapbare achterrugleuning moet nog diep in de buidel worden getast. De vergrendeling zit in de bagageruimte.



De automaatpook kan in de standen D, S en Steptronic worden gebruikt. In het laatste geval schakelt de bestuurder zelf.



De parkeerhulp sensoren zijn een extra en vooral aan te raden voor de kleinere bestuurder. De achterkant is namelijk slecht te zien.



BMW heeft de accu in de kofferbak geplaatst. Hier helpt hij ook mee om de 50/50 gewichtsverdeling te bereiken.



Van de 2.8 liter zescilinder is weinig te zien. Het 'under bonnet design' leidt tot imposante kunststof deksels en panelen.



De gereedschapset in het kofferdak is een uniek BMW-detail. Je zult de inhoud ervan overigens weinig nodig hebben.

duwen. BMW bouwde een veiligheidsje in. Bij een te hoog toerental schakelt de bak zelfs in de Steptronic-stand alsnog op.

En wat we met name heel curieus vinden, is dat hij in deze mode ook op de kick-down reageert. Dat doet de Tiptronic van Porsche niet. Die schakelt ook niet automatisch terug naar de 3e versnelling wanneer je langzaam in Steptronic-4, een bocht neemt. De BMW doet dat wel. Bij stilstand kom je in de 2e terecht. Je kunt vanuit de 2e

wegrijden of handmatig terug schakelen naar de 1e.

Bruikbare ruimte BMW had nooit de reputatie erg ruime auto's te bouwen. De nieuwe 3-serie is gelukkig aan alle kanten iets gegroeid ten opzichte van zijn voorganger. Hij meet in de lengte nu 447 cm (was 443 cm), hij is 3 cm breder, 3 cm hoger en kreeg een 3 cm langere wielbasis. De spoorbreedten voor en achter namen met bijna zes centimeter

toe. Door deze verbeteringen is de nieuwweling niet direct zichtbaar, maar wel in bruikbare zin een stukje gegroeid. Je kunt nu, zonder dat het al te krap gaat worden, met vier volwassenen een langere rit maken. Hoofd- en beenruimte zijn namelijk in voldoende mate aanwezig. De bestuurder en zijn voorpassagier zitten bepaald goed. Stevige, maar niet te harde stoelen staan garant voor een comfortabele rit zodat je ook na vele uren rijden nog fris en vrolijk uitstapt. De voorstoelen zijn in de hoogte verstelbaar maar kunnen niet kantelen. De rugleuning is niet traploos en wat ons nog het meeste verbast, is dat bij deze kostbare auto geen elektrische stoelverstelling is gemonteerd. Alles gebeurt met de hand. De stuurkolom is in de hoogte en in de lengte verstelbaar.

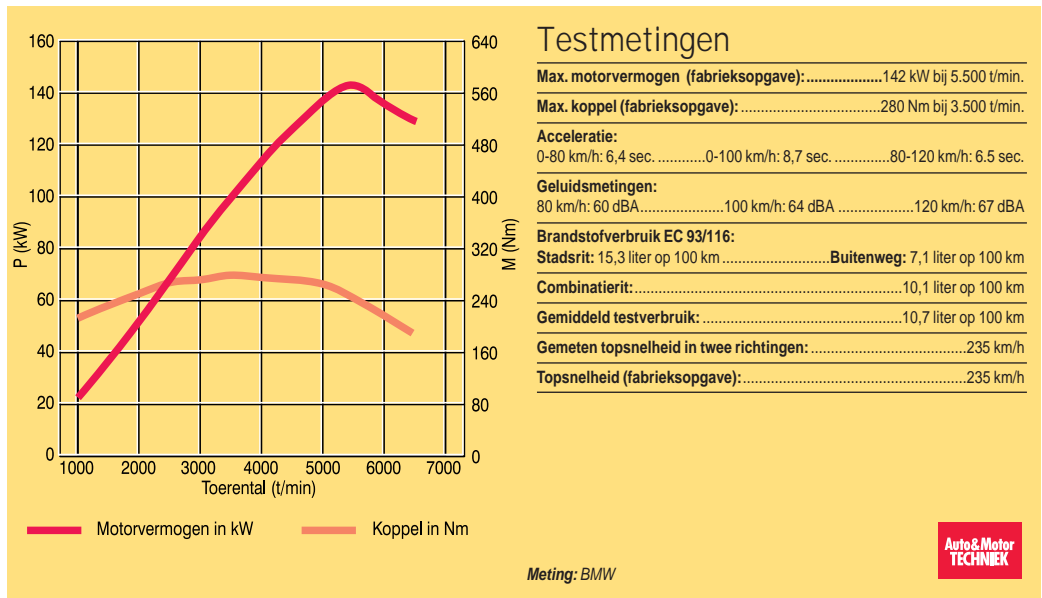
Alles aan boord
Het dashboard, geheel vernieuwd maar toch in alle opzichten typisch 'BMW' gebleven, is mooi van vorm, maar mist nou net een beetje

Modelserie en prijzen

BMW 318i	f 62.950,-
BMW 318i Executive	f 70.600,-
BMW 320i	f 72.900,-
BMW 320i Executive	f 82.500,-
BMW 323i	f 78.900,-
BMW 323i Executive	f 88.500,-
BMW 328i	f 88.900,-
BMW 328i Executive	f 97.200,-
BMW 320d	f 69.950,-
BMW 320d Executive	f 77.600,-
ABS:	standaard
ASR:	standaard
Airbag bestuurder:	standaard
Airbag passagier:	standaard
Side-airbag voorin:	standaard
Hoofdairbags voorin:	standaard
Stuurbekrachtiging:	standaard
Centrale portiervergrendeling:	standaard
Elektrische ruitbediening:	standaard
Radio/cassettespeler met 6 speakers:	standaard
Airco:	f 4.951,-
(standaard op Executive-modellen)	
Cruisecontrol:	f 1.142,-*
Automaat:	f 4.951,-**
Lederen bekleding:	f 6.209,-
Schuif/kanteldak elektrisch:	f 3.406,-
Alarminstallatie:	f 1.344,-
LPG-installatie:	prijs op aanvraag
Trekhaak:	f 1.880,-
Metallic lak:	f 1.967,-
(standaard op Executive-modellen)	

* In combinatie met multifunctioneel stuurwiel
** 5-bak automaat Steptronic, alleen zescilinder model

Importeur
BMW Nederland bv
(070) 413 32 22



extra ruimte voor het wegleggen van kleinigheden. Er is wel een bakje in de neerklapbare midden-armsteun.

Als Executive is de 328i bepaald compleet uitgerust. Afgezien van de handmatige stoelverstelling, is alle luxe die je van een auto van een ton mag verwachten aanwezig. Zoals een automatische airco, lichtmetalen wielen, een radio/cassettespeler met zes speakers en achterruitenpanne, in hoogte verstelbare hoofdsteunen voor en achter, ABS, ACS+T, snelheidsafhankelijke stuurbekrachtiging en een multifunctioneel stuurwiel.

BMW heeft vooral de nadruk gelegd op passieve veiligheid door als eerste fabrikant zes airbags te leveren. Behalve de normale twee, zijn dat twee zij-airbags en twee hoofdairbags, evenwel alle zes voor de twee voorpassagiers. Als extra zijn zij-airbags voor de achterpassagiers te bestellen.

Extra's, op deze auto gemonteerd, waren onder meer cruise control, metallic lak, lederen bekleding, park distance control, stoelverwarming en een gedeeld neerklapbare achterbankleuning. Grappig eigenlijk, maar die is op de 3-serie niet standaard ingebouwd. Het behoeft geen lang betoog, dat de BMW zeer degelijk en foutloos in elkaar steekt en dat de gebruikte materialen een hoog-

waardige kwaliteit bezitten.

Nog beter op de weg
BMW heeft het voortreffelijke onderstel van de vorige 3-serie nog verder verfijnd. De opvallend grotere spoorbreedte, de 50/50 gewichtsverdeling, toepassing van lichtgewicht materialen, een verbeterde ABS en ASC+T, zorgen voor een bijna neutrale, tot op zeer hoge snelheid uiterst veilig sturende auto. Het onderstel, bestaande uit driehoekige wieldraagarmen voor en een multilink constructie met schroefveren achter, waarborgt een comfortabele vering die vrijwel alle oneffenheden opslokt en nooit tot overmatig overhellen leidt. Het is een fijn sturende, perfect op de weg liggende auto met altijd precies het juiste gevoel in het stuurwiel en een grote dosis ingebouwde actieve veiligheid. De geventileerde schijfremmen voor en achter zijn fijn te doseren en grijpen gevoelig aan. Ze zorgen bij noodstops voor de nodige veiligheid.

De nieuwe BMW 3-serie is in alle opzichten een heerlijke rijdersauto gebleven. Daarnaast is hij comfortabeler, completer, ruimer en vooral trillingsvrijer dan zijn voorganger. De perfectie wordt door deze nieuwe 3 wel heel dicht benaderd.

Dick Schornagel

Plus

De nieuwe 3-serie is niet alleen uiterlijk aantrekkelijker geworden, maar kreeg bovendien meer ruimte, een overdaad aan passieve en actieve veiligheid en een rijkere standaarduitrusting. Technisch en constructief laat de nieuwe auto diverse hoogstandjes zien die je bij de concurrentie nog niet tegenkomt. De afwerking is bovendien van absolute topklasse.

Min

De nieuwe 3 is fors duurder dan zijn voorganger. Vreemd is dan zeker dat je nog flink extra moet betalen voor een neerklapbare achterbankleuning. Ook verwacht je voor dit geld elektrische stoelverstelling en zou er iets meer bergruimte in de middenconsole mogen zijn. En als we toch bezig zijn: waarom niet meteen ook standaard zij-airbags voor de achterpassagiers?