Dirk-Jan Dalhuisen
22 oktober 2012

Vervolg op een succes

Wanneer zo eens in de zeven jaar het doek van een nieuwe generatie 3 Serie wordt gehaald, sta je als BMW zijnde gegarandeerd in de schijnwerpers. Da's niet zo vreemd als je weet hoe belangrijk de Dreier voor de Beierse autofabrikant is. Van iedere drie BMW's die van de band rollen, komt er eentje uit de 3 Serie. Aan de zesde en jongste generatie de uitdagende taak om dit succes een vervolg te geven. Eerder reden we al met de Sedan, nu is het de beurt aan de Touring.

De lifestyle-combi voorbij

Wie zich de vorige generaties van de 3 Serie Touring voor de geest haalt, herinnert zich het model vooral als lifestyle-combi. Wilde je een Touring vanwege de ruimte, dan zat je er eigenlijk pas vanaf de 5 Serie een beetje warmpjes bij. Met de nieuwe 3 Touring is dat wat BMW betreft verleden tijd: de bagageruimte groeide naar een kleine 500 liter en is door de standaard in drie delen neerklapbare achterbank met nog eens 1.000 liter uit te breiden. Daarmee steekt de onder intimi als 'F31' bekende Touring z'n rivalen de loef af, zij het met een neuslengte.

Waar de Touring vooral de winst mee pakt, is z'n praktische bruikbaarheid. Dat zit 'm in meer dan alleen een lage tildrempel en een vlakke laadvloer. Een separaat te openen achterruit is bijvoorbeeld standaard en dat geldt eveneens voor de elektrische, op afstand te bedienen kofferklep. Die laatste laat zich na betaling van 633 euro bovendien

openen met een voetbeweging langs een sensor onder de achterbumper. Handig als je net met je handen vol boodschappen de AH uit loopt, Ã©n: je krijgt er gelijk keyless entry bij.

Evenwichtig

Betekent het toegenomen gebruiksgemak ook dat de 3 Touring tegenwoordig niet meer zozeer om z'n mooie verschijning wordt gekocht? Nee, het is BMW gelukt om alle praktische snufjes in een fraai koetswerk te verpakken. Wat dat betreft is de nieuwe Touring eigenlijk nog steeds een lifestyle-combi, als vanouds. De auto oogt zeker niet overdreven groot en doet vanuit bepaalde hoeken zelfs behoorlijk sportief aan. Natuurlijk helpen de rode lakkleur en het M Sportpakket met onder meer 19 inch lichtmetaal en - opvallend - blauwe remklauwen hierbij, maar ook in een minder afgetrainde outfit mag de auto gezien worden.

Uiteraard verschilt het front van de Touring niet van dat van de Sedan. Z'n spitse snuit met brede nieren en platte, 'doorgetrokken' koplampen heeft uit de verte wel iets weg van de 7 Serie die anderhalf decennium geleden in de showroom stond, onder insiders ook wel bekend als de E38. Hij kijkt zelfs een beetje gemeen uit z'n ogen, zo met die gapende voorbumper. De achterzijde lijkt dan weer als twee druppels water op de hedendaagse 5 Serie Touring en de grootste gelijkenis met de vorige 3 Serie Touring komt en profil aan het licht. Ondanks deze mengelmoes van stijlen is BMW er toch in geslaagd een evenwichtig totaalplaatje neer te zetten.

Schoolvoorbeeld

Ook al zie je de ruimte nog steeds niet aan de nieuwe Touring af, het model is wel degelijk gegroeid. Parkeren we onze testauto naast z'n voorloper, dan steekt de neus

een decimeter uit. De helft van die groeistuip kwam op het bordje van de wielbasis, waardoor je nu ook fatsoenlijk achterin de 3 Serie kunt zitten. Eindelijk, want de Dreier stond nooit bekend om z'n ruime achterbank en dus zat je daar tot op heden niet voor je plezier. De instap naar de zitrij achterin is nog steeds niet helemaal optimaal als gevolg van de vorm van het meubilair, maar Ã¡ls je eenmaal zit, zit je ook meteen goed.

Voorin heb je evenmin reden tot klagen. Met de heerlijke sportstoelen en het grijpgrage sportstuur - beiden onderdeel van het M Sportpakket - is een fijne zitpositie in een handomdraai gevonden en ook de afwerking is dik voor elkaar. Dat geldt ook voor het materiaalgebruik en de ergonomie. BMW's iDrive is wat dat laatste betreft nog steeds een schoolvoorbeeld als het gaat om gebruiksgemak en graphics. Het systeem werkt niet alleen lekker intuÃ¯tief, maar zorgt ook voor een overzichtelijk dashboard. Dat oogt wel iets plomper en minder strak dan wat BMW in haar grotere modellen laat zien, maar echt storend is dat nu ook weer niet.

Met de tijd mee

Wie geen afstand kan nemen van BMW's onvolprezen zescilinder benzinemotoren, is voortaan aangewezen op de (nog in de Touring te introduceren) 335i. Verder les je met de benzineslang louter de dorst van viercilinders. Totdat er binnenkort een aantal minder krachtige varianten aan het gamma wordt toegevoegd, kun je vooralsnog alleen bij de 328i terecht. Is dat een straf? Nou nee: met z'n prestaties is 'ie de afgeloste 330i met z'n fraaie zes-in-lijn in alle opzichten de baas. De geblazen tweeliter in de 328i is met z'n 245 pk iets minder vermogend, maar zit met een sprinttijd van zes tellen eerder aan de 100. Bovendien is 'ie flink zuiniger, al blijft de door BMW beloofde 1 op 15,4 bij een normale rijstijl ver buiten bereik.

Het geheim zit 'm in de TwinPower-turbo, die de 328i bijzonder elastisch doet aanvoelen. Het volledige koppel van 350 Nm - 30 meer dan wijlen 330i - staat al bij een

lousy 1.250 rpm paraat, waardoor de achttraps automaat moeiteloos hoge versnellingen kan aanhouden. Dat 'ie nauwelijks aan het werk hoeft, maakt 'm gelukkig niet ongemanierd: als het moet, schakelt de transmissie in een vlugge, vloeiende beweging naar een geschikt verzet en gaat de 328i er als een haas vandoor. Nee, Ã¡ls we de zes-in-lijn al missen, dan is het wel vanwege z'n kenmerkende roffel. Aan de andere kant: het motorgeluid blijft in de 328i mooi op de achtergrond en dat past 'm eigenlijk des te beter.

Meer dan ooit is de 3 Serie namelijk op een comfortabele leest geschoeid. Z'n voorloper werd weliswaar geprezen om z'n strakke rijgedrag, maar was ook wat onrustig. Van dat kwaaltje is de nieuwe 3 genezen. Oneffenheden in het wegdek verwerkt 'ie - zelfs op een sportonderstel en 19 inch wielen - keurig, zonder dat je al te veel scherpte hoeft in te leveren. Het mooist uitgebalanceerd is de Touring in de Sport-stand; de Comfort-modus filtert nÃ©t even teveel informatie om met die eer te strijken. Om brandstof te besparen is er ook een Eco Pro-stand, maar die werkt op je zenuwen door de besluiteloze en nerveuze manier waarop 'ie de elektronica commandeert. Wie tot slot liever het andere uiterste uit de 328i haalt, kan z'n lol op door naar Sport+ over te schakelen.

Brug tussen uitersten

Zo biedt de 3 Serie voor ieder wat wils en dat is precies waarin de auto meer dan ooit uitblinkt. Wie z'n hart verliest aan het fraaie uiterlijk van de Touring, hoeft dat tegenwoordig niet meer met weinig ruimte te bekopen (blijft overeind dat er voor de minder gevulde portemonnee nog altijd meer ruimte te koop is). Ook comfort en sportiviteit bijten elkaar niet langer. Zelfs met het 10 mm verlaagde M-onderstel en op 19 inch wielen rijdt de Touring een stuk liever dan z'n voorloper. Tegelijkertijd stuurt de Dreier nog steeds met het typische BMW-gevoel. Die doortimmerdheid waarmee de auto een brug slaat tussen uitersten, maakt 'm tot een uitermate prettige auto.

Verder scoort BMW punten met de praktische snufjes die het de gezins-Dreier meegeeft. Keerzijde is dat de auto wel prijzig is. Dan hebben we het grootste minpunt van de nieuwe Touring ook maar gelijk genoemd. Vooropgesteld dat de F31 niet geheel

foutloos is, zijn het verder vooral kleine schoonheidsfoutjes als de nerveuze Eco Pro-stand en de wat krappe instap achterin die een plekje bij de minpunten krijgen. Dat geeft eigenlijk al wel aan dat de kwaliteiten van de nieuwe 3 Serie Touring talrijk zijn. Want dat de aanschafprijs er niet om liegt, zal de nieuwe Touring niet belemmeren om het succes van z'n voorlopers een gepast vervolg te geven.

Plus

+ Ruim en praktisch
+ Uitgebalanceerd onderstel
+ Rijeigenschappen

Min

- Prijs
- Nerveuze Eco Pro-stand
- Instap achterin