

Andere tijden. Andere BMW's

Ergens in de jaren '90, vlak na Oort, voerde BMW in Nederland een campagne waarbij op zakelijker, nuchterder argumenten werd ingezet. In deze advertentie ging het erover, dat het merk zich opnieuw moest bewijzen "Hoe bouw je een auto die andere tijden aankondigt?"

Nu is dat misschien wat al te bronstige borstklopperij.

Feit is wel dat het merk met ontwikkelingen meegaat, maar niet als het slechts cosmetisch is. Zo'n ontwikkeling moet namelijk wel bijdragen aan het (geweldige) rijden. Het merk innoveert, zonder al te ver op de muziek uit te lopen. Niche-modellen en 50.000+ types kent het, maar die bieden dan wel techniek, uitstraling, prestaties, traditie én kwaliteit. Tegelijk – niet slechts één van die vijf.

Dit boekje overpeinst verschillende modellen uit totaal verschillende bouwjaren. Die slogan vind ik daarom een mooie, toepasselijke titel voor mijn werk.



RHP

Dantestraat 6
3076 KN Rotterdam

06-444 80308

Robbert Heijm's showcase voor Renova Tilburg

RTH

Helemaal in stijl

De jaren '80 zijn op modegebied wat voor Picasso de overgang van zijn blauwe naar zijn roze periode was. Zeer kleurrijk, ineens. Letterlijk en figuurlijk. Behalve viltstiftkleurtjes werd deze periode gemarkeerd door bijvoorbeeld de vleermuismouw en domineerde de schoudervulling. Bij mannen, maar ook bij vrouwen: de double-breasted blazer. En steeds weer met die vullingen. Gevolg: een zeer vierkant silhouet. Roze was een bepaald populaire kleur. Dus was het kiezen: wilde je een pastel- of een fluorgetint-meisje zijn (Dat luistert nauw).

Ook is de ruitjesbroek ook een tijdje in geweest. In zo'n geval meestal gehedged met een witte bril met metalen montuur.

Een extreem modische foto dus, deze 3 serie cabrio. 'n Schoudergevuuld model in oversized blazer-achtig topje.

Beamers en Mercedesen hadden vaak geruite bekleding; ze waren en zijn aan elkaar gewaagd, het is bekend. En allebei nogal vierkant.



Sorry, deze plaatjes dat moest even (that's right I can't control it). Ahum. Sorry wederom, ik weet niet wat me bezielt.

Z8

Een Z8 heeft standaard tonnen uitstraling, past in een traditie en jong en oud drommen samen in stille aanbidding voor dit piece of ass. 't Kost een paar centen, maar dan.... De neus met de 507-verwijzing gemorphed met de achterzijde AC-Cobra-gewijs: prachtig!

Met de roosters aan de zijkant en de slanke achterzijde is dit een auto waar een stylist niets meer aan toe te voegen heeft.

Hij is sjiek, met klasse en presence. Maar: zonder de stijfheid van de adellijken.





Als een Dior model, dat ook weleens een girl next door als rol heeft.

Ga ik nu toch nog even verder met vrouwen als metafoor voor een auto.

Al is er maar één Sally¹.



Maak kennis met Essex-girl **Denise** van Outen. Essex-girl laat zich niet echt makkelijk vertalen (of juist wel: Essex is de stad Essex. Maar veel wijzer bent u dan nog niet). In het wetenschappelijk- en anderszins onverantwoorde Topgear werd de Essex-girl gedefinieerd als iemand die je lichtmetalen velgen cadeau geeft op je verjaardag. Jouw interesses zijn dan voetbal, M-series, Denise van Outen (logisch) en je bent werkzaam in visverwerking of containerreparatie.

Does that paint a picture?

Een wat ander type dan de Dior-dame. Maar wat Denise aan elegantie mist, wordt gecompenseerd. Da's een belofte.

De BMW die u en mij te binnen schiet, is vanzelfsprekend de M3 met de Audi Quattro-geïnspireerde, uitgeklopte spatborden. Een beest, in alle opzichten.



¹ Op de laatste pagina wordt u dat wel duidelijk. Of... weet u het nu al?

BMW 7 serie

Mercedes en BMW zijn van oudsher statusmerken. BMW heeft als reclamemaker alle nonverbale uitingsvormen van arrogantie geëxploreerd en geldt ook in wetenschappelijke kring als autoriteit op het onderwerp. Mercedes nam de celebrity route. Om eens iets te noemen, de S-klasse zat onder de kont van Al Pacino en de bibs van Beatrix. Noblesse oblige, was er altijd sprake van hoogstaand design bij beide merken, passend bij zulk clientèle.



Maar nu? Bea's Merc is al tijden verruild voor een Volvo en wat BMW hier met de kont doet? Alsof er een BMW'tje Z8 uitgroeit. Brrr. De film 'Aliens', siamese tweelingen; de vreemdste associaties wellen op. En .. zoals in een moderne interpretatie van het scheppingsverhaal al eens werd gedeclameerd: "Behold, ye angels. I have created: The Ass. Throughout ages to come, men and women shall grab hold of these and shout my name." ². Oh, u kent dat niet - cultuurbarbaar - maar onthou dan dat de kont bedoeld is om te bewonderen. Niet om pijn te doen aan de ogen.

Een verklaring zou kunnen zijn, dat BMW inmiddels zo arrogant is, dat ze wil zeggen "Wij maken zulke onovertroffen auto's; een kont, dat hebben wij niet meer nodig." Het zal ze duur komen te staan: de kont is er niet voor niets en laat zich niet uitvlakken. Niemand kan zonder kont.

Vintage 730

Te spreken van arrogantie, in de jaren 70 gebruikte BMW een omgekeerde wigvorm. De achterzijde laag, de snuit relatief hoog. Priemende blik, snuivend, neerkijkend-op. Zo naast elkaar wordt dat des te duidelijker met die lage achterraut.

Zelfs de diabolische hoofdsteunen - die erg goed zichtbaar zijn door de achterraut - lijken die dreigende toon te willen aanslaan.



Geen andere auto kan zo goed "Had je wat?" communiceren als de vintage 7 serie.

² overigens betreft het hier het scheppingsverhaal in de Jeff-vertaling (uit de serie Coupling)

Zeker in de nivellerende jaren 70 liep BMW daarmee wel een imago op. Het grootkapitaal! Ieks! BMW veranderde niet veel, maar van de Zeitgeist mag het inmiddels wel weer.

Concours d'elegance du dash

Wat maakt een dashboard goed? Overzichtelijkheid alleen is niet zaligmakend. Van belang is net als bij de buitenkant - dat je keuzes maakt.

De '91 dreier is een compacte auto, zelfs een tikje iel. Zet hem maar eens naast de huidige Suzuki Swift en je hebt niet het gevoel dat dit je toenmalige yuppen-bak was.

Deze vanaf 1991 geproduceerde 3-serie is een zakelijk-sportieve auto. De ergonomie is voorbeeldig. Met de veelgebruikte draaiknoppen voor ventilatie en verlichting binnen 10 cm van de tien voor twee positie aan het stuur, dat een prettig kleine diameter heeft. De pook binnen handbereik op de hoge tunnel, die subtiel de achterwielaandrijving van deze middenklasser communcieert. Wat uitzonderlijk is, immers.



Een sportieve auto ervaar je lekker om je heen, geen balzaal. Je wil weten waar alles blijft, zonder te kijken. En met die grote tunnel zal je ook niet snel wegschuiven.

De kuipstoelgedachte een stap verder genomen.

Dit dashboard, dat niet probeert te imponeren maar wil dienen: het past daar goed bij. De klokken zijn ook al zo perfect modulair ingedeeld. En de luchtroostervorm zorgt ervoor dat je alles op de tast kunt vinden, als het moest.

Om het af te maken heeft hij een staand gaspedaal, wat het beeld van sportiviteit verder versterkt.

De slanke, slechts 1190 kg wegende dreier is uiterst agiel. Voor sommigen is de besturing zelfs wat onrustig. Plankgas wil de achterzijde ook best eens uitbreken op nat wegdek of bij de versies met meer vermogen.

Maar beginners hebben ook weinig te zoeken hier .. de 323 heeft al 170 pk. Laat staan de 321 paarden van de M3.



Om dit item even samen te vatten: het dash is even compact van binnen als zijn buitenkant; sportief met hoge tunnel en pook, overzicht, en een zitpositie als ware het een 850.

I rest my case.

Y & ZesCoupé



Sjiek, representatief vervoer. Een voor- en een achterzijde met een op de carrosserie liggende klep, zoals ooit Kever en Eend hadden. Ovalen zijn het Leitmotiv sozusagen. Zou je de belangrijkste lijnen aan voor- en achterzijde dikker maken, dan zouden ellipsen resteren.

Ze hebben veel gemeen, vind ik.



Ypsilonneke, het decadente, hooggehakte vriendinnetje van de robuuste ZesCoupé.

Ik zie Ypsilonneke dan voor me met een blond paardestaartje en ZesCoupé een donkere bos krullen. Rijke fantasie heb ik, toch?

Passen ze dan niet leuk bij elkaar?

Flowline, levensgevoel, serieus design

BMW is al een wat ouder merk, dat bovendien ook actief is in motoren en vliegtuigen. Gevolg of keuze; de modellen evalueerden veeleer dan dat ze revolteerden.

Deze plaat - uit BMW's eigen archieven - illustreert dat.



Vloeiende lijnen, mooi strak met weinig tierenlatijnen. Flowline, in jargon.

Barok

De barokperiode kende verwarrende verschijningsvormen: overdadige pracht en praal tegenover diepe geloofsernst; ongeremde zinnelijke vreugde tegenover het besef van een onontoombare dood. Gevolg van een roerige, door existentiële angsten beheerste samenleving.

De weelderige stilleven, onder meer op graftombes, bevatten vaak vanitas-elementen: een aangevreten stuk brood, het omgevalen glas, een horloge.

(Barok en Rococo, Feierabend, Rolf Tomas, 2003)

Die flowline heeft lang het beeld bepaald bij BMW. De 1500 had die al. 1961 was dat. Bijvoorbeeld in de 6-serie onderaan deze pagina werkten die ideeën nog door. Wat dat is?

Die BMW's hadden een geprononceerde taillelijn, die boven de koplampen begint, juist onder de motorkap. Dan gaat hij door naar achteren, boven de wielkasten en uitmondend in de kofferbak.

Wist u overigens dat Michelotti, die de 1500 ontwierp, ook sommige Dafjes bedacht?

Design-tactieken moeten ook in hun tijd geplaatst worden. Net zoals kunststromingen samenhang kunnen vertonen met het 'levensgevoel' op dat moment (kadertekst).

Soms vrij specifiek in een bepaald decennium. Neem bijvoorbeeld de ingeknepen taillelijn van Alfa 155 en 164, Opel Omega en Peugeot 405. Die trend doofde weer vrij snel uit. Terwijl het concept eigenlijk nauwelijks tot perfectionering heeft kunnen komen.



Vervolgens is er het onderscheid tussen ontwerp en styling - en trouwens niet alleen bij het ontwerpen van auto's. Anno 2006 zijn er aardig wat auto's uitbundig gestyled. De Mini is daarvan het voorbeeld par excellence: verkrijgbaar in honderden varianten(!).

Na deze huishoudelijke mededelingen bent u klaar voor het echte werk, niet? BMW's:

- Hebben aan voor- en achterzijde een duidelijke familiegelijkenis
- Zijn mode-gril bestendig
- Hebben de neus met de nieren als rode draad, waar telkens weer een nét iets andere variant van wordt geboetseerd
- Stralen kracht uit en mannelijkheid door een gedrongen bouw met de banden nauw omsloten in de wielkasten, een kleine overhang en sideskirts. De mode van de koplamp die de motorkap ingroeit ging grotendeels aan het merk voorbij. Dat geeft een aanblik van stevigheid, dichtheid; massief, onwrikbaar.



Tenzij... het de niche-modellen betreft. Dan wordt er uit een heel ander vaatje getapt.

De Z8 is een 507-meets-AC-Cobra. De Z3 een ragfijne coupé, die als hardtop een puristische granturismo is die als zodanig door Carros terecht tegenover de even pure TVR werd geprogrammeerd. De 3-serie coupé is weliswaar gebaseerd op de drie, maar toch echt een paar slagen sportiever. Allemachtig, wat is hij snel! Dan is er nog een tweetal SUV's, terwijl in de recente jaren zelf wat gekkigheid te zien was zoals een úbersportwagen M1 en de schuifdeur-bolide Z1.



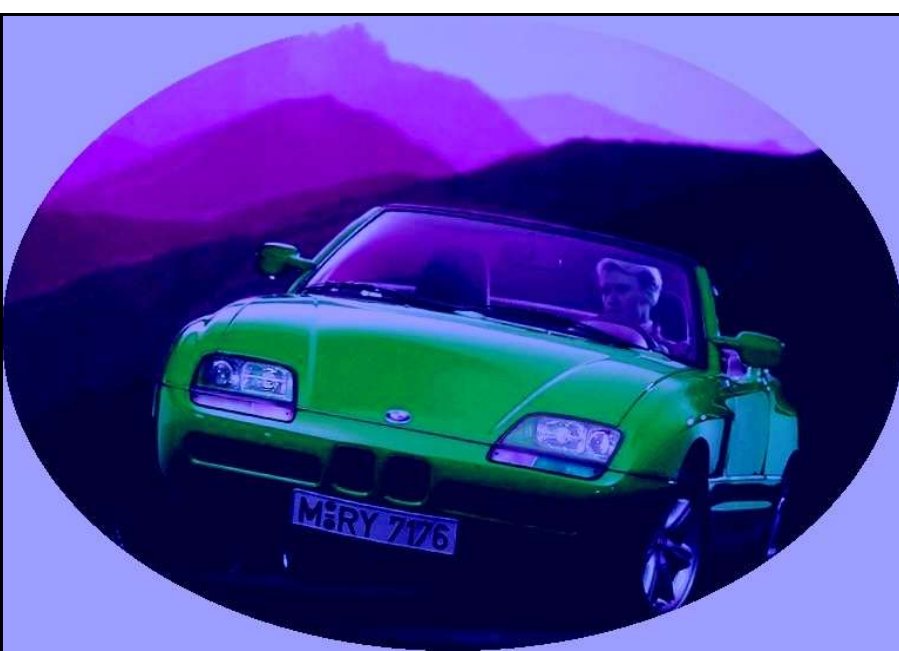
Elke BMW-folder besteedt volop aandacht voor techniek. Daarbij trekt BMW absoluut zijn eigen plan, wordt er eigenwijs vastgehouden aan de zescilinder in lijn en is het uitwisselen van componenten in een paraplu-merk strategie - wat concurrenten zo goed bevalt - bij BMW niet aan de orde. Nog even los van het feit dat ze niet tot zo'n paraplu behoren.



Waarmee ik maar zeggen wil: uiterlijk is niet het allesbepalende kenmerk dat BMW als merk zo krachtig maakt. Er is meer.

Het is het geheel van design, techniek, tradities.

Beiers geintje



Een naar Beamerbegrippen ongekend aaibare auto, deze Z1.

Ronde vormen, een vriendelijk frontje, koddige spiegeltes halverwege de A-stijl en maffe deurtjes die naar beneden schuiven.

De boog kan niet altijd gespannen staan!

Collectors' item.

Man en auto

Mooi uitzicht. En dan bedoel ik niet dat het lage kontje van deze BMW het uitzicht bevordert. Hoewel..



Veel bestuurders van deze cabrio waarderen dat ze ermee gezien worden. Het is ook een head-turner.

Een snoepje van een auto: dus met een snoepje erin. Logisch. Al zal het de associatie zijn met de powerbulges op de motorkap dat ik denk dat het wel een gespierd joch zal wezen.

Of misschien is dat juist de bedoeling van de fotograaf.

Mede namens de ongevallenraad wilde ik nog wel iets kwijt. Onderzoek toont onomstotelijk aan: achteruitrijden is een slecht idee, op de snelweg.

't Is net alsof de M-serie boos op me is..

(en hij is ook al zo breedgeschouderd)



't Is net alsof de 1-serie je aankijkt..

met grote, guitige, nieuwsgierige én amandelvormige kijkers..





.. en die stel ik me ongeveer zo voor (dit is Patricia)

Al is er natuurlijk maar één Sally Carrera (de Porsche uit Disney's cars).

In Topgears 100 meest sexy cars aller tijden...³

(it's that time of the year again, yep)

.. deed BMW het met een 8^e plaats lang niet gek. Toch, supercars bestaan wel in fraaiere uitvoeringen dan de M1. Van buiten en zeker qua interieur. Heeft formule-1 contestant BMW nu Lambo nodig om een supercar van een gepast chassis te voorzien? Wacht eens even, dat willen we ook helemaal niet ..want het betekent ..

..de enige top 10 geklasseerde Beamer is een halve Beamer
nou**ouou!** (pruil)

Maar hoe dan wel? Weet ik.

De Fiat 130 coupé op 14? Mag dat de 3 coupé zijn? Allereerst weer dat dash van de 3. De coupé, met die net wat langere wielbasis is bovendien perfect geproportioneerd.

Is het achterstevan van de Fiat niet wat grof? En de geroemde

V6, mwoa, ik wil beweren dat BMW als motorenbouwer zijn sporen verdiend heeft. Ook al in 1970, jawel. Does that make it sexy? Honestly .. ?



YES, IT DOES!

³ Septemhernummer 2006, Nederlandse versie.