



BMW 1-Serie (2004 - 2011)

In één woord

Rij-impressie | "Premium branding", dat betekent meer betalen voor precies hetzelfde. Een aantal merken biedt compacte auto's aan tegen vorstelijke prijzen en noemt dat dan een "premium brand". Door een zorgvuldig opgebouwd imago en een iets fraaiere afwerking, weet de fabrikant de koper ervan te overtuigen dat een heel gewone auto als "premium brand" ineens een torenhoge meerprijs waard is. BMW treedt toe tot dit hoogst twijfelachtige segment met de 1-serie. Is de 1-serie alleen een BMW in naam en prijs, of levert de nieuwkomer echt meerwaarde?

BMW begint goed. De 1-serie is geen bestaande auto die in een nieuw jasje een hogere prijs op moet brengen. De ontwerpers hebben voor de 1-serie een compleet nieuwe bodengroep ontwikkeld. Wel weten ingewijden te vertellen dat die bodemplaat met lichte aanpassingen ook de basis zal vormen voor de komende 3-serie. Ook de techniek (denk daarbij aan grote motoren) zal terugkomen in de volgend jaar maart te introduceren nieuwe 3 serie.

Ongeacht de "serie", vormt typische BMW-techniek het hart van de auto. Rijplezier moest ook bij BMW's kleinste voorop staan. Daarom is ook voor de 1-serie het vertrouwde recept van aandrijving op de achterwielen en de motor voorin uit de kast gehaald. Daarbij zijn lichtgewicht materialen gebruikt om de auto niet alleen licht te maken, maar ook om tot een perfecte gewichtsverdeling te komen (50% op de achterwielen, 50% op de voorwielen). Een voor deze klasse zeer lange wielbasis zorgt voor een gedistingeerd voorkomen, maar ook voor maximale stabiliteit en veel ruimte. Technisch gezien een veelbelovend begin. In één woord: potentieel.



Een woord over ruimte

Hoeveel ruimte de 1-serie biedt blijkt bij de instap. De ruimte voorin deze "kleinste" BMW is in één woord overweldigend. Met de voorstoel in de achterste stand zijn het stuurwiel en de pedalen precies een lichtjaar van de bestuurder verwijderd. De stoelen van de testauto (met "Sportline"-pakket) zijn op alle mogelijke manieren verstelbaar, waarbij vooral het in lengte verstelbare zitvlak een eervolle vermelding verdient. De stoelen zitten diep, zijn zacht en bieden veel zijdelingse steun. Met zo'n instap is de eerste indruk een bijzonder goede.

Daarentegen scoren de hoofd- en beenruimte achterin slechts een "voldoende". Ook de bagageruimte is ondanks een opmerkelijk eenvoudig en snel op te klappen achterbank niet meer dan "voldoende". Deze stationcar is duidelijk niet bedoeld als werkpaard. Bovendien maken de lage zit, relatief kleine zijruiten en schuin aflopende achterkant de auto lastig te overzien.

Alhoewel de 1-serie letterlijk aan de basis van het BMW-programma staat, zijn de afwerking en vormgeving van het interieur gelijk aan die van de duurere modellen. Ook de eigenwijze bediening van de knipperlichten en ruitenwissers is rechtstreeks overgenomen van de hogere modellen. Zelfs BMW's uitmuntende iDrive systeem (zie het testverslag van de 5-serie) is als optie leverbaar. De 1-serie is de eerste BMW met een startknop in plaats van een sleutel. De bestuurder krijgt slechts een "blokje" dat in een uitsparing rechts boven het stuurwiel past. Daarna is een druk op de knop (wel de koppeling intrappen) voldoende om de motor te starten. In één woord: ergonomisch.

Een woord over motoren

Naar verwachting zal de 118d, de lichtste van de twee leverbare diesels, de populairste worden en daarom is die hier gereden. BMW plaatst de motor zo laag mogelijk om het zwaartepunt te verlagen en daarmee de rijeigenschappen positief te beïnvloeden. Om maar meteen op de zaken vooruit te lopen: deze voor BMW-begrippen "kleine" motor weet vanaf het eerste moment het positieve gevoel nog eens flink te

versterken.



De motor reageert alert op het gaspedaal en communiceert optimaal met de bestuurder. Deze lichtste dieselmotor maakt de "1" niet tot een snelle auto, maar het gevoel is optimaal. De bestuurder weet direct wanneer hoeveel reserve beschikbaar is en hoe de krachtbron in iedere situatie zal reageren. Dat komt ook terug in de koppeling en de prima schakelende 6-versnellingsbak. Alleen de remmen hadden beduidend bijteriger en krachtiger moeten zijn om bij het verder zo sportieve karakter te passen.

De besturing is aangenaam zwaar en exact. Dankzij de achterwielaandrijving is de balans in de bocht te bepalen met het gas, alhoewel een sterkere motor dan deze 118d dat effect beduidend groter kan maken. Het stug afgeveerde onderstel maakt het geheel passend af. Uiteindelijk biedt de 1-serie na iedere rit ongehoord veel voldoening en zet BMW met deze nieuwkomer een bijna verslavende auto neer. In één woord:

rijplezier.

Conclusie

Voor het zelfde bedrag als een BMW 1-serie zijn grotere, ruimere en luxere auto's te koop. Maar daar draait het helemaal niet om bij deze "Premium" stationwagon. BMW verkoopt echter geen imago of loze marketingpraat. Waar het bij de 1-serie wel om gaat zijn de rijkwaliteiten die de nieuwkomer een onmiskenbare meerwaarde geven. Dat is op de eerste plaats te danken aan de techniek die bestaat uit een perfecte gewichtsverdeling, een absoluut sublieme dieselmotor die de achterwielen aandrijft en uiteindelijk een fantastisch weggedrag. Om nog duidelijker te zijn: in dit prijssegment is de BMW 1-serie de fijnst sturende diesel van dit moment.



Daarbij komt vernieuwende techniek die bestaat uit diverse ergonomische vindingen, heerlijke sportstoelen en de bewezen actieve veiligheid van BMW (zie hiervoor ook de test van de 5-serie Touring). Het geheel wordt afgemaakt door de eigenzinnige vormgeving van de huidige BMW-generatie. Daarom is deze kleinste BMW absoluut geen "logo met gepeperd prijskaartje". Eindelijk een premium met aanwijsbare meerwaarde. In één woord: aanrader. ■



Specificaties

BMW 1-Serie (2004 - 2011) 118d High Executive

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	422 x 175 x 143 cm
Wielbasis	266 cm
Gewicht	1.385 kg
Aanhanger	690 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	330/1150 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	122 pk @ 4000 tpm
Koppel	280 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10 sec.
Topsnelheid	201 km/u
Verbruik gemiddeld	5,6 l / 100 km
Verbruik stad	7,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	150 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 34.100,-
Prijs instapmodel	€ 25.200,-