



## BMW X1 (2009 - 2015)

### Kleur bekennen

Autotest | Het is tijd om kleur te bekennen. Bent u een autoliefhebber of een milieuridder? Wilt u een kleine, zuinige auto of een grote, snelle auto? BMW wil het contrast nu kleiner maken. De X1 heeft de stoere uitstraling en binnenruimte van een SUV, maar heeft de beschaafde buitenmaten van de gemiddelde stationcar. Daarbij zou de X1 presteren als een echte BMW, maar toch heel zuinig zijn. Maakt de BMW X1 het kiezen makkelijk?

De voordelen van een SUV zijn duidelijk: een stoere uitstraling, veel ruimte en het comfort van een hoge zit. Bij BMW komt daar het bijna verslavende gevoel bij om een machtige machine te besturen.

Maar de nadelen zijn even duidelijk: door het hoge zwaartepunt is het weggedrag van een SUV vaak twijfelachtig. Het al even hoge gewicht zorgt voor een hoog verbruik en de enorme omvang maakt menig SUV groter dan het gemiddelde parkeervak.

### Ruimte

Om met dat laatste te beginnen: de BMW X1 is technisch gezien gebaseerd op de 3-Serie Touring, maar de proporties zijn heel anders. De X1 is korter, maar hoger dan een 3-Serie stationcar. Daarom biedt de X1 in vergelijking met de 3-Serie meer hoofdruimte en dat maakt de X1 beter geschikt als gezinsauto.



De stoelen zijn over een enorme afstand verstelbaar en zelfs mensen met een extreem postuur zitten prima in de X1. Helaas zijn de hoofdsteunen juist te laag en daarom leveren ze geen bijdrage aan de veiligheid. De achterbank is in drie delen neerklapbaar, zodat de bagageruimte optimaal is te benutten.

Zoals de naam al doet vermoeden, is de X1 in alle

richtingen een slag kleiner dan de X3. Volgens BMW is de vormgeving van de X1 een stuk beschaafder. Tijdens de proefrit bleek de X1 echter dezelfde negatieve reacties op te roepen bij andere weggebruikers: in de file wordt de X1 er nauwelijks tussengelaten. In de stad duiken auto's juist spontaan opzij wanneer ze de X1 gadeslaan in de binnenspiegel (dit ondanks een uiterst terughoudende rijstijl).



## Verbruik

BMW is al enkele jaren uiterst succesvol met "Efficient Dynamics". Dit is een serie maatregelen om auto's zuiniger en toch sneller te maken. Juist een auto als de X1 wordt hiermee meer acceptabel voor de leasemarkt (de X1 heeft officieel een Europese typegoedkeuring als stationcar, niet als terreinauto).

Dankzij "Efficient Dynamics" zijn veel mechanische delen vervangen door elektrische, omdat ze dan makkelijker zijn aan en uit te schakelen wanneer nodig. Tijdens remmen of uitrollen wordt de energie die daarmee normaal gesproken verloren zou gaan, omgezet in elektriciteit. Deze "gratis" elektriciteit wordt even later gebruikt om de vele elektrische componenten aan te drijven.

De handgeschakelde uitvoeringen van de X1 zijn bovendien voorzien van een schakelindicator (deze geeft aan wat het meest economische moment is om een volgende of vorige versnelling te kiezen) en een start/stop-systeem. Wanneer de auto tot stilstand komt en de koppeling wordt losgelaten, slaat de motor automatisch af. Zodra de koppeling weer wordt

ingetrapt, start de motor weer.



Maar hier kent de X1 een onverwacht probleem, zeker voor BMW: het systeem werkt te traag. Tijdens de proefrit werd meerdere keren de koppeling losgelaten en het gaspedaal ingetrapt nog voordat de motor een eerste arbeidsslag kon maken. Dan valt de auto stil, slaat de motor onbedoeld af en kan deze alleen nog opnieuw worden gestart met de startknop. De enige oplossing is de koppeling rustig op te laten komen en pas weg te rijden wanneer duidelijk hoorbaar is dat de motor echt draait.



## Motoren

Voor deze rijtest zijn de meeste kilometers gemaakt met de 2.0 liter viercilinder dieselmotor met achterwielaandrijving en een handgeschakelde (zes)versnellingsbak. Juist omdat de X1 is bedoeld als

efficiënt alternatief voor een traditionele SUV, is dit de meest logische keuze.

Zelfs deze lichte dieselmotor is al goed voor 177 pk / 350 Nm en is daarmee uitdagend snel en lichtvoetig. Het is duidelijk voelbaar dat de krachtbron altijd een enorme reserve achter de hand heeft en lijkt te vragen die aan te spreken. Dankzij alle brandstofbesparende technieken is het verbruik desondanks uiterst beschaafd (1 op 17).



Met de 2.3 liter diesel (die in feite ook 2.0 liter meet, maar wordt bijgestaan door een dubbele turbo) heeft de X1 een heel ander karakter. Deze krachtbron wordt altijd gekoppeld aan vierwielaandrijving (inclusief een elektronische afdaalhulp) en een zestrapsautomaat die absoluut onmerkbaar schakelt. De "xDrive 2.3d" is duidelijk sterker dan de "sDrive 2.0d" omdat het vermogen (204 pk / 400 Nm) met meer gemak wordt geleverd. Dit geeft de 2.3d meer grandeur, terwijl de 2.0d levendiger is. Vooral op hoge snelheden is de 2.3 liter diesel een echte geweldenaar die zich bij uitstek leent voor het moeiteloos afleggen van lange afstanden.

Op het moment van schrijven is de X1 leverbaar met slechts één benzinemotor: een 2.8 liter zescilinder. Deze is gekoppeld aan een automaat die zich desgewenst ook sequentieel laat bedienen. De 2.8 liter zes-in-lijn heeft een magistraal geluid en is veruit de meest giftige en snelle X1 op de prijslijst. Maar door

het forse verbruik (1 op 10) en het bijbehorende verbruikslabell is de prijs echter zo hoog, dat de X1 2.8 nauwelijks voordelen biedt boven traditionele SUV's.

## Weggedrag

Net als de 2.0 liter diesel brengt ook de 2.8 liter benzinemotor het vermogen over op alleen de achterwielen. Daarmee voelt de auto lichter en dynamischer. Het gevoel in het stuurwiel is bovendien puurder. Immers, de voorwielen hoeven alleen maar te sturen en krijgen geen aandrijfkrachten te verduren.



Het weggedrag is prima en zelfs uitzonderlijk goed voor een SUV. Het onderstel is stevig en mede daarom prima aan te voelen. De bestuurder kan de auto heerlijk in de bocht "plaatsen" en heeft altijd perfecte controle. Daarmee is ook deze kleinste SUV een echte BMW. Bovendien is dit de SUV die "mag" en dan is kleur bekennen ineens heel makkelijk.

## Conclusie

De X1 moet een SUV van BMW bereikbaar maken voor een grotere groep kopers. Dat doet de X1 op de eerste plaats met efficiënte techniek. Met name de 2.0 liter dieselmotor is sterk, sportief en toch zuinig. De zwaardere motoren maken de X1 ontegenzeggelijk sneller en machtiger, maar hiermee onderscheidt de auto zich minder nadrukkelijk van de concurrentie.

De X1 is kleiner dan de andere SUV's van BMW en

daarmee acceptabeler voor buitenstaanders. Desondanks is de binnenruimte prima. Ook het uitrustingsniveau geeft op geen enkele manier het gevoel dat de X1 een "instapmodel" is. Ook op dit gebied levert de X1 het comfort en het plezier dat kenmerkend is voor BMW. ■



## Specificaties

### BMW X1 (2009 - 2015) sDrive 20d Business

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	447 x 180 x 155 cm
Wielbasis	276 cm
Gewicht	1.565 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.800 kg
Tankinhoud	61 l
Bagageruimte	420/1350 l
Bandenmaat	225/50R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	184 pk @ 4000 tpm
Koppel	380 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,8 sec.
Topsnelheid	220 km/u
Verbruik gemiddeld	4,9 l / 100 km
Verbruik stad	5,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	129 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 45.670,-
Prijs instapmodel	€ 37.950,-