



Jarno van Maanen
31 mei 2007

© Rijtesten.nl

Intro

Hoera, het is een driedeurs! De nieuwste telg van de BMW familie is de tweede variant van de 1 Serie. Naast de vijfdeurs is hij er nu ook als driedeurs en dat past natuurlijk prima binnen het sportieve plaatje, want met drie deuren ziet hij er nou eenmaal sportiever uit dan met vijf. Bovendien weegt hij iets minder en is hij dus ook iets sneller, al is het verschil maar klein. BMW komt er wel een beetje laat mee, want de vijfdeurs staat inmiddels al bijna drie jaar in de showroom en heeft zelfs al een facelift achter de rug. Maar beter laat dan niet, zullen we maar zeggen.

Qua verkopen heeft BMW over de 1 Serie niet te klagen. Natuurlijk haalt hij het bij lange na niet bij auto's als de Volkswagen Golf, maar vorig jaar werden er bijna net zo veel 1 Series als Audi A3's verkocht. Als je dan bedenkt dat er van de 1 Serie toen alleen nog maar een vijfdeurs uitvoering was, dan weet je dat de kleinste BMW het erg goed

doet. Over het succes van de driedeurs kunnen we natuurlijk alleen gissen, maar we kunnen al wel kijken hoe goed hij bevalt. Hoe presteert de kleinste en jongste BMW?



© Rijtesten.nl

Het exterieur

Het design van de 1 Serie is niet geheel onomstreden. Waar de meeste mensen de 3 Serie bijvoorbeeld "wel aardig" vinden, wordt er over de 1 Serie vaker in termen als "afschuwelijk" of "prachtig" gesproken. De auto heeft een wat meer uitgesproken vormgeving en dat vertaalt zich in uiteenlopende reacties. Het is ook eigenlijk best een aparte auto. Vooral als je 'm van opzij ziet; met die relatief lange neus, die vlakke voorruit en dat afgekapte kontje. Hij doet daarmee een beetje denken aan de fraaie, maar eveneens omstreden vormgegeven Z3 Coupé. Hij heeft in ieder geval een bijzondere belijning, dat zie je vooral als je een Volkswagen Golf of Ford Focus naast deze 1 Serie zet. Het is een duidelijk statement tegen de gevestigde orde,



BMW 1 Serie 118i High Executive

met hun bolle voetgangersvriendelijke motorkappen en binnenruimte optimaliserende daklijnen.

Van voren is het een typische BMW, met de twee kenmerkende niertjes in het midden en scherp gelijnde koplampen aan weerszijden. En natuurlijk het propellertje op de voorkant van de motorkap. De neus maakt een stoere indruk. Misschien wel iets té stoer. Als je de neus hebt gezien en kijkt daarna naar de rest van de auto, dan valt het een beetje tegen. Op die manier maakt hij zijn verwachtingen niet helemaal waar. Net als bijvoorbeeld de Audi A3 en Dodge Caliber: een erg stoere neus, maar voor de rest een niet heel indrukwekkende auto. Maar misschien komt dit gewoon omdat we nog niet helemaal gewend zijn aan zo'n kleine BMW en daarom het front een beetje overdreven vinden. De neus in ieder geval erg karakteristiek, dat kun je het niet ontzeggen.

De achterkant van de Einser maakt weinig indruk. Het design past prima in het plaatje, met zijn veelhoekige vormen en scherpe lijnen, maar toch lijkt er iets te missen. Alsof de inspiratie op was toen de ontwerpers aan de achterkant toe waren. Het is ook een beetje jammer dat de uitlaatdemper zo goed zichtbaar is als je achter de auto staat en als je vanaf een afstandje kijkt, dan zie je ook de aluminium wielophanging duidelijk zitten. Die ophanging ziet er best mooi uit, maar het zou beter zijn als die verborgen zou blijven. Wel geslaagd is de grijze kleur, die past prima bij de high-tech uitstraling van deze auto. De wielen zien er ook leuk uit, al hadden ze het voor mooier nog wel een maatje groter mogen zijn.



Het interieur

Binnenin vinden we het typische "BMW nieuwe stijl"™ interieur, dat gekenmerkt wordt door strakke lijnen, weinig knopjes en een zakelijke uitstraling. Functioneel zonder fratsen, simpel en sober. De kleurstelling is goed geslaagd; de overgang van de lichtgrijze bekleding via de donkergrijze sierlijsten naar het zwarte dashboard oogt erg fraai. Sowieso zien de sierlijsten en de bovenkant van het dashboard er mooi uit; het straalt kwaliteit en luxe uit. Wat dat betreft valt het zwarte plastic van de middenconsole een beetje uit de toon, dat doet juist een beetje goedkoop aan. De ergonomie is overigens wel dik voor elkaar, want alles knopjes zitten precies waar je ze verwacht en zijn makkelijk bedienbaar .

Ook de sportstoelen doen het goed op ergonomisch gebied. Ze zien er weliswaar niet heel sportief uit, maar schijnt bedriegt, want in stevige bochten houden ze je goed op je plaats. Bovendien bieden ze voldoende comfort voor de wat langere tripjes. Het is



BMW 1 Serie 118i High Executive

echter wel een kleine tegenvaller dat de stoelen niet elektrisch verstelbaar zijn. De auto beschikt namelijk over het prijzige High Executive pakket, de optionele lederen bekleding en de optionele sportstoelen, maar dan nog kost het de nodige handenarbeid om de stoel af te stellen. Beetje jammer. Het driespaaks sportstuurkje ligt trouwens heerlijk in de hand, is lekker dik en niet te groot.

De lage daklijn ziet er weliswaar stoer en sportief uit, maar vanwege het lage achterrautje is het zicht naar achteren vrij beperkt en bovendien heeft het ook gevolgen voor de interieurruimte. Voorin is het geen probleem, omdat de stoelen vrij laag staan, maar achterin heb je wel last van het lage dak; een volwassene van gemiddelde lengte zit al gauw met het hoofd tegen de hemelbekleding aan. De beenruimte achterin is wel heel behoorlijk, wat ten dele kan worden toegeschreven aan de uitsparingen in de voorstoelen. De kofferruimte is iets minder ruim dan die van de meeste middenklassers, maar het verschil is niet groot. Bovendien is de ruimte goed toegankelijk en kan de achterbank in ongelijke delen worden neergeklapt, mocht er ooit veel worden versjouwd.

Dankzij het stevig geprijsde maar omvangrijke High Executive pakket is deze 1 Serie erg compleet. Standaard is hij al voorzien van bijvoorbeeld stabiliteitscontrole, radio/cd-speler en 16 inch wielen en High Executive vult dat aan met onder andere parkeersensoren, gescheiden klimaatregeling en cruise control. Daarnaast beschikt deze auto over een volleder interieur met sportstoelen, xenon-verlichting en DVD-navigatiesysteem. Dit alles drijft de prijs behoorlijk op, al krijg je er natuurlijk wel een bomvolle auto voor terug. Het kost wat, maar dan heb je ook wat.



Het rijden

Genoeg gesproken over de onbelangrijke zaken. Want bij een BMW gaat het natuurlijk om het rijden. En op dat gebied scoort de 1 Serie heel hoog. Het is lovenswaardig dat BMW ervoor gekozen heeft om haar sportieve principes niet te laten varen bij hun kleinste model. Dit betekent dus dat de 1 Serie voorzien is van achterwielaandrijving, wat uniek is in de compacte middenklasse, en bovendien heeft hij een in de lengterichting geplaatste motor heeft die achter de vooras ligt. Dit alles zorgt voor een centraal zwaartepunt en een ideale gewichtsverdeling, wat garant staat voor een geweldige wegligging. Verder beschikt de E39 over aluminium wielophanging, waarmee de ophanging lichter en stijver is en dat komt het rijgedrag natuurlijk ten goede.

Omdat de 1 Serie een stukje lichter is dan de meeste achterwielaangedreven auto's,



BMW 1 Serie 118i High Executive

kun je er veel beter mee "spelen", want een lichtere auto beweegt nu eenmaal wat soepeler. Het zorgt er ook voor dat de grens van de auto veel verder ligt dan bij veel andere auto's. In een voorwielaangedreven auto schuif je al snel over de voorwielen naar buiten in een iets te snel genomen bocht, in een zware achterwielaangedreven zorgt het gewicht ervoor dat de auto een stapje opzij zet, maar in een relatief lichte auto als de 1 Serie kun je neutraal met hoge snelheid door een bocht rijden. Je moet het wel heel bont maken om deze auto van zijn stuk te brengen. En als dat dan toch gebeurt is hij gelukkig makkelijk te corrigeren, dus gevaarlijk is het weggedrag van deze auto allerm minst. Oncomfortabel is de E39 ook niet, want hoewel onderstel sportief is afgesteld is hij niet echt hard geveerd.

De tweeliter motor die in deze 118i ligt past qua karakter prima bij de auto. Met een vermogen van 143pk is hij sterk genoeg om vlot te rijden, bovendien voelt de zestienklepper heel pittig aan. Het is alleen wel wat jammer dat de trekkracht bij lage toerentallen een beetje tegenvalt, waardoor je behoorlijk ver moet doortrekken in de versnellingen om de gang erin te houden. Dat is op zich niet zo erg, maar op den duur kan het wat vermoeiend worden. Bovendien is het motorgeluid ook niet zó mooi dat je graag veel toeren maakt. Voor het motorgeluid kun je beter uitwijken naar een 130i, die kost echter wel een paar duizenden meer. Schakelen gaat echt perfect in de Einser. De koppeling voelt niet te week aan, wat bijvoorbeeld bij de Golf en de A3 wel anders is, en de pook maakt korte slagen en laat zich bovendien heel precies bedienen. Gelukkig maar, want in een sportieve auto is een fijne versnellingsbak onontbeerlijk.

Omdat BMW graag helpt om het schuldgevoel van de autorijder tegenover de flora en fauna tot een minimum te beperken, is de nieuwe 1 Serie voorzien van EfficientDynamics. Dit is een pakket van maatregelen dat ervoor zorgt dat de auto zuiniger en schoner is, zonder dat dit ten koste gaat van de prestaties. Een van die maatregelen is de Auto Start Stop functie, die ervoor zorgt dat de motor zichzelf uitschakelt als je bij een verkeerslicht staat te wachten en meteen weer inschakelt zodra je de koppeling indrukt. Het systeem is uitschakelbaar, maar werkt zo prettig dat daar niet snel behoefte aan zal zijn. Een andere maatregel is de schakelindicator, deze laat zien in welke versnelling de auto op dat moment het zuinigst rijdt. Klinkt

interessant, maar in de praktijk geeft hij bijna altijd aan dat je moet opschakelen zodra de motor meer dan 2.000tpm maakt. Vanwege de bescheiden trekkracht bij lage toerentallen doe je er goed aan om dat advies niet meteen op te volgen en iets meer gas te geven voordat je opschakelt. De maatregelen hebben in ieder geval wel effect; we komen erg dicht bij het opgegeven verbruik van 6 liter per 100km en dat is erg indrukwekkend.



Slot

Sportiviteit, dat is waar het bij de 1 Serie om draait en dat is ook waar andere zaken soms een beetje voor moeten wijken. Dankzij de achterwielaandrijving en de motorconfiguratie is de wegligging fenomenaal en kun je heerlijk spelen met deze auto. De keerzijde is wel dat de ruimte op de achterbank redelijk beperkt is, omdat achterwielaandrijving achterin nu eenmaal ruimte inneemt. Verder is het onderstel wat

stugger dan dat van de meeste andere compacte middenklassers, al kun je het niet oncomfortabel noemen. Een echte allrounder is de 1 Serie dus niet, maar het is ook zeker geen compromisloze stuiterbak.

De fraai gestrekte vorm brengt ook enkele nadelen met zich mee; de hoofdruimte op de achterbank is niet om over naar huis te schrijven en het lage achterrautje beidt weinig zicht naar achteren. De tweeliter benzinemotor van deze 118i presteert prima, de motor is wel een beetje hoogtoerig van aard, hij heeft echter genoeg kracht en is bovendien opmerkelijk zuinig. Met een vanafprijs van 28 mille is het geen koopje, toch is hij daarmee niet duurder dan een qua prestaties gelijkwaardige Volkswagen Golf 2.0 FSI. Bovendien heb je met de 118i voor relatief weinig geld een Ã©chte BMW voor de deur staan, die op het gebied van sportiviteit geen enkele concurrent voor zich hoeft te dulden.

Plus

- + Fantastische wegligging
- + Bijzonder laag brandstofverbruik
- + Sportieve besturing

Min

- Niet veel trekkracht bij lage toerentallen
- Beperkt zicht naar achteren
- Weinig hoofdruimte op achterbank