



Michel van Breugel  
11 januari 2008

© Rijtesten.nl

## Buitenbeentje

BMW's kleinste model, de 1 Serie, is inmiddels alweer drie jaar op de Nederlandse markt te vinden. Eerst alleen als vijfdeurs en sinds begin 2007 ook als driedeurs. Net als Audi weet ook BMW dat er in de compacte klasse ruimte - en dus ook vraag - is voor compacte premium modellen. In deze drie jaar van productie wist het Beierse merk meer dan een half miljoen 1 Series aan de man te brengen. Na de recente facelift kan de "1" er weer voor een paar jaar tegenaan waarbij de Coupé en de Cabriolet, die later in 2008 komt, het succes verder moeten uitbouwen.

Bijna niemand wil het toegeven, maar eigenlijk weet iedereen dat dit soort auto's vooral met het hart gekocht worden en minder met het verstand. BMW presenteerde met deze gedachte eind 2007 de Coupé versie van de 1 Serie, waarbij ze zich vooral op de Amerikaanse markt richten. Die rol kan zeker versterkt worden met de twee nieuwe



# BMW 1 Serie Coupé 123d High Executive

topversies die aangeboden worden: de 135i en de 123d. Met de 123d kregen wij de gelegenheid om de beleving hiervan te ervaren.



© Rijtesten.nl

## 1 Serie met kont

De 1 Serie is eigenlijk de opvolger van de Compact die het merk tot eind jaren negentig produceerde als 'kleine' 3 Serie. Terugblikkend op dit model is de huidige 1 Serie een meer dan waardige opvolger, geen tweederangs BMW voor mensen die zich geen echte 3 Serie kunnen permitteren. Deze 1 Serie Coupé valt bij de meeste mensen in eerste instantie niet eens op. Aan de voorzijde lijkt het immers een normale 1 Serie, en aan de achterzijde heeft de auto in grote lijnen veel weg van zijn broer, de 3 Serie Coupé. De kleinste coupé van het merk heeft een koetswerk dat 4,36m lang, 1,75m breed en 1,42m hoog is. De vouwen in het plaatwerk aan de zijkant van de BMW zijn duidelijk zichtbaar en direct herkenbaar als 1 Serie waarbij dit model geen excentrieke



# BMW 1 Serie Coupé 123d High Executive

uitspattingen heeft zoals bijvoorbeeld de 7 Serie. Wel apart is de mengvorm die het midden houdt tussen een echte coupé of toch niet een driedeurs? De 1 Serie Coupé is eigenlijk meer een soort driedeurs sedan dan een rasechte coupé.

De relatief hoge voorzijde is met zijn grote ronde ogen en traditionele nieren duidelijk een lid van de BMW familie. Deze hoge snuit creëert daarmee ook een krachtige uitstraling. Vanaf het voorpaneel van de carrosserie lijkt er wel een lange vloeiende lijn over de flanken naar de achterzijde te zweven.. Een Coupé presenteert zich altijd als 'auto met kont' en zo is bij de 1 Serie Coupé deze ook nadrukkelijk aanwezig. Dominant is deze zeker niet te noemen, daar is hij te gewoontjes voor. Het lijnenspel van bijvoorbeeld de achterlichtunits heeft iets weg van de 3 Serie Coupé waarmee BMW ook hier familietrekjes probeert naar voren te laten komen waarbij het kleine geïntegreerde spoilerletje in de klep juist weer van de 6 of 7 Serie afkomstig zou kunnen zijn.





## Rood verheerst

Binnen in de '1' gaat het er ook sportief aan toe. De sportstoelen nodigen duidelijk uit om er eens lekker voor te gaan zitten, wat wordt veraangenaamd door de vele instelmogelijkheden die deze stoelen bieden. Tijdens bochtenwerk blijf je prima op je plek door de dikke wangen die het zitvlak ook echter wat benauwen. De stoelen in dit testexemplaar zijn voorzien van een stof-/ledercombinatie van rood en zwart. De zit is laag wat je vooral merkt bij het in- en uitstappen. Samen met de grote portieren is dat even wennen. Het goed gevormde compacte stuurwiel dat BMW in deze Coupé monteert benadrukt het sportieve gevoel. Het stuur is dik en ter hoogte van de duimen is een extra verdikking aanwezig voor meer grip. De klokkenwinkel achter het stuurwiel is eenvoudig van opzet maar juist daardoor duidelijk afleesbaar. De middenconsole straalt vooral zakelijkheid uit. Het is niet overdreven druk met knopjes en draaiknoppen, alleen het broodnodige is aanwezig. Uiteraard worden in de gereden versie diverse



# BMW 1 Serie Coupé 123d High Executive

zaken ondergebracht in het iDrive systeem waaronder de navigatie, boordcomputer, de klimaatbeheersing en het entertainmentsysteem. Dit is te bedienen met de draaiknop bij de versnellingspook. Onder het geïntegreerde navigatiescherm vinden we de links en rechts gescheiden climate control en daaronder de audiobediening indien je geen gebruik wil maken van iDrive. Verder valt voorin op dat de bergruimte matig is. De portiervakken zijn niet overdreven groot, zo ook het handschoenenkastje. Onder de middensteun lijkt een opbergvak te zitten, echter is deze erg ondiep zodat men hier ook weinig in kan opbergen. In de middensteun is overigens een MP3/iPod-aansluiting te vinden en een Bluetooth-carkit hoort in dit testexemplaar ook tot de uitrusting.

De in 2007 gelanceerde driedeurs variant van de 1 Serie werd al niet geroemd door zijn ruimte achterin, in de Coupé is het niet veel beter. Er kan zelfs gesuggereerd worden dat de ruimte op de achterbank nog kleiner is dan bij de driedeurs '1'. De 1 Serie Coupé is eigenlijk een 2+2-persoons auto, waarbij de achterpassagiers geen lange benen moeten hebben. Er zit echter wel een volwaardige achterbank in de Coupé, maar lange trips met drie passagiers is niet aan te raden. Al helemaal niet gezien het feit dat er middenin bekerhouders zijn gesitueerd en dit eigenlijk niet als volwaardige zitplaats gerekend moet worden. Ook het ontbreken van achterportieren is een handicap bij het in- en uitstappen, echter kies je natuurlijk niet voor niets voor de charme van een Coupé. Het ontbreken van de derde deur is een handicap bij het inladen van grote bagages. De bagageruimte heeft overigens nog een behoorlijke inhoud met zijn 370 liter. Daarmee is deze zelfs 10% ruimer dan zijn 3/5-deurs naamgenoot. De afwerking is hier wederom prima voor elkaar.



## Knipoog naar het milieu

De gereden 1 Serie Coupé gaat als 123d door het leven. De typeaanduiding staat bij BMW meestal voor de motorinhoud. Bij de 123d is dit echter niet het geval, want in het vooronder ligt een 2-liter diesel met een vermogen van 204 pk. De Duitse autofabrikant heeft bewust gekozen voor een tweeliter, die in de regel minder schadelijke uitstoot geeft en dankzij twee turbo's toch de kracht heeft van een 2,3-liter. De turbo's werken samen en 'lossen elkaar af'. Waar de ene turbo ervoor zorgt dat er vanaf stationair toerental 200 Nm beschikbaar is, zorgt de tweede turbo ervoor dat er vanaf 2000 omwentelingen per minuut 400 Nm beschikbaar is. Dit zorgt op papier voor sportieve prestaties, zo sprint de 123d in zeven seconden vanuit stilstand naar 100 km/h en bedraagt de topsnelheid 238 km/h. Eenmaal op de weg valt de directe besturing meteen op. De Coupé laat zich bijna tot op de centimeter nauwkeurig sturen en in snelle bochten is dat een groot voordeel. De besturing is wat aan de zware kant,





# BMW 1 Serie Coupé 123d High Executive

althans op lagere snelheden, maar op tempo is er van bederf van het rijplezier geen sprake. Het rijplezier is tevens te danken aan het onderstel, dat is echt uitmuntend. De grens van de Coupé ligt ver weg, maar komt dichterbij met een druk op de DTC-knop op het dashboard, waarmee de elektronica uitgeschakeld kan worden.

Het rijden verdient dezelfde kwalificatie als de krachtbron: foutloos. Het schakelen geschiedt via de zesbak snel en vloeiend met voldoende gevoel. De bak is trefzeker en de verzetten zijn lekker kort. Dankzij een gewichtsverdeling van bijna 50:50 voor en achter is er sprake van een perfecte balans en ook de vering is een briljante mix van vertrouwenwekkende stevigheid en comfort. Ook de sterke, goed doseerbare remmen versterken de zekerheid die je in deze BMW kunt hebben. Enkel met alleen rijplezier is de 1 Serie Coupé nog niet geslaagd, daar is tegenwoordig meer voor nodig. Tijdens het rijden biedt de Duitser zijn inzittenden voldoende comfort en luxe. Het onderstel is stevig, maar zeker niet oncomfortabel. Tijdens de testperiode is gebleken dat de krachtbron lekker schakelui te bereiden is. De eerste en tweede versnelling lijken wat kort, de derde versnelling profileert zich als een topper. 50km/h of 150km/h, het lijkt dit verzet niets uit te maken. Het verloop van de turbo's heeft BMW goed voor elkaar. De overschakeling is nimmer te merken en kracht is er volop aanwezig. De explosiviteit van de oude turbodiesels is allang verdwenen door de commonrail techniek waarbij de trekkracht over een breder toereengebied beschikbaar is. Tot circa 1750 toeren is de kracht onderin nog maar mondjesmaat aanwezig, daarna wordt er serieus gewerkt in het vooronder. Ook op de snelweg is inhalen een peulenschil. Een leuke bijkomstigheid is de klassering waarin de 123d zich werpt. De uitstoot bedraagt slechts 138 g/km, en dat is erg knap van de ingenieurs uit Duitsland. Het verbruik mag er ook wezen, zo kwamen wij uit op 7,2 liter/100km. De fabrieksopgave lijkt met 5,2 liter/100km echter nagenoeg onhaalbaar.



© Rijtesten.nl

## Minder voor meer

De 1 Serie Coupé is een leuke nieuwe verschijning waarbij het meer een GT is dan een bikkelharde sportieveling en biedt een mooie combinatie tussen comfort en prestaties die tot nog toe niet vertoont zijn in deze klasse. Het heerlijke vermogen van de 123d is indrukwekkend, maar niet sensationeel. Kortom de 1 Serie Coupé biedt een hoog afwerkingsniveau, bijterige wegligging en een fijne krachtbron die bovendien zeker niet onzuinig is.

BMW rekent voor de Coupé gemiddeld €2.500 meer dan voor de 3-deurs carrosserievariant. Voor de Coupé is het motoraanbod op dit moment nog mager te noemen, er zijn alleen een 135i benzine en twee diesel, de 120d en de 123d, te bestellen. De vanafprijs die BMW op dit moment hanteert voor de 120d - €37.050 - is behoorlijk minder dan de €43.350 die gevraagd wordt voor de 123d. Of dit





# BMW 1 Serie CoupÃ© 123d High Executive

prijsverschil, toch een dikke 6 mille, nu opweegt tegen de bescheidenere prestaties van de 120d (0,6sec langzamer 0-100km/h) vragen wij ons af. Voor dit bedrag zouden wij de CoupÃ© met wat leuke opties verder aankleden.

## Plus

- + Perfecte rijmachine
- + Sterke viercilinder diesel
- + Degelijkheid op en top

## Min

- Ruimte op achterbank nihil
- Trillingen in versnellingspook
- Opbergmogelijkheden interieur