



Max Veldhuis  
3 januari 2020

## Vlucht naar voren

In het C-segment was de BMW 1 Serie uniek; het was namelijk de enige optie wanneer je achterwielaandrijving wilde hebben. Vanaf heden is die mogelijkheid er niet meer, want de hatchback uit Beieren drijft voortaan zijn voorwielen aan. Hiermee slaat BMW een behoorlijk andere weg in.

Freude am Fahren is toch wel de lijfspreuk van BMW. Sinds jaar en dag kunnen liefhebbers van een strakke wegligging bij het merk terecht. De afgelopen jaren is er echter een koersverandering zichtbaar in MÃ¼nchen. Nog steeds rollen er fantastische rij-ijzers uit de fabriek, maar het merk is ook praktische en milieuvriendelijke modellen gaan verkopen. Ondanks de goede verkoopcijfers kunnen deze modellen de goedkeuring van de puristen absoluut niet verdragen. De grootste klap voor deze groep liefhebbers moet toch wel de introductie van de nieuwe 1 Serie zijn geweest. De instapper van BMW heeft geen achterwielaandrijving meer en er is geen zescilinder meer leverbaar. Daar staat tegenover dat de hatchback een stuk praktischer en veelzijdiger is geworden, waarmee het merk een grotere kopersgroep aan wil spreken.

Kan de auto wellicht beide groepen klanten tevreden stellen: meer praktische bruikbaarheid en nog steeds leuk om te rijden? Wij nemen de proef op de som in een uitgebreide rijtest.



## Een andere koers

De eerste grote verandering van de nieuwe 1 Serie is al zichtbaar wanneer je kijkt naar het profiel van de auto. Het vorige model had een langere motorkap en was richting de achterkant wat meer gedrongen. Bij de nieuwste generatie zijn de motoren dwarsgeplaatst, waardoor de lange motorkap ingekort kon worden. Dit maakt dat de 1 Serie voortaan de verhoudingen heeft van een traditionele hatchback en het profiel dus meer in lijn is met dat van de Mercedes-Benz A-klasse en Audi A3. De buitenmaten zijn echter min of meer hetzelfde gebleven als die van het vorige model, waardoor er meer ruimte is ontstaan voor het interieur. Daarover later meer.

Van buiten zijn de onmiskenbare details van het moderne BMW meteen zichtbaar. Onze testauto is uitgevoerd in de kleur Storm Bay metallic en voorzien van de Luxury

Line, wat betekent dat hij er iets beschaafder uitziet dan met het M-pakket. De grille is behoorlijk gegroeid en de vorm van de dagrijverlichting in de koplampen vinden we ook terug op de grotere modellen van het merk. In de koplampen zitten bovendien mooie subtiele details verwerkt die extra moeten benadrukken dat je in een premium auto rijdt. Het lijkt er wel op dat de ontwerpers stijlelementen hebben afgekeken van een aantal andere modellen toen ze de 1 Serie aan het tekenen waren. Hij heeft wat weg van de 2 Serie Active Tourer, X2 en 3 Serie, maar de spiegels zijn bijvoorbeeld ongewijzigd overgenomen van het vorige model. Misschien komt het mede hierdoor dat het design van de 1 Serie in bepaalde opzichten wat onsamenhangend oogt. Hij ziet er naar onze mening ook wat minder volwassen uit dan een A-klasse of A3, maar smaken verschillen uiteraard.



## Praktisch nut

Of het exterieur van de 1 Serie een vooruitgang is, vormt een twistpunt. Binnenin is de progressie echter onmiskenbaar aanwezig. BMW heeft het interieur naar een hoger plan weten te tillen. Om te beginnen ziet het geheel er goed uit; de associatie met de 3



# BMW 1 Serie 118i Luxury Line

Serie is bijvoorbeeld gauw gelegd. Alle bedieningselementen zitten waar je ze verwacht en als je enigszins bekend bent met moderne BMW's vind je ook binnen no-time je weg in de 1 Serie. De sfeerverlichting is een welkome aanvulling in het donkere interieur van onze testauto. Gelukkig zorgt het panoramadak voor wat extra lichtinval en kun je via de goed klinkende speakers van Harman Kardon een lekker muziekje opzetten. Op het gebied van materiaalgebruik zijn er wat concessies gedaan ten opzichte van de duurdere BMW's, maar dat is onvermijdelijk. Het glimmende materiaal op de middenconsole is bijvoorbeeld behoorlijk krasgevoelig en op sommige plekken is gebruik gemaakt van harder plastic. Bij de concurrentie is dit echter niet anders en het interieur van de 1 Serie zit goed en degelijk in elkaar. Het is wel een aanrader om het M-sportstuurwiel te bestellen. In de Luxury Line voelt het stuur namelijk een beetje iel en enigszins goedkoop aan, waardoor het niet helemaal lekker vast pakt.Â

We kaartten eerder al aan dat de ruimte in de 1 Serie is toegenomen door de gewijzigde layout van de aandrijflijn. In het vorige model zat je voorin al behoorlijk goed en dat is in het nieuwe model niet anders. De optionele sportstoelen zijn comfortabel en bieden meer dan voldoende instelmogelijkheden. Wel is de zithouding minder sportief geworden. Hier staat dan weer tegenover dat achterpassagiers tot 1.90 voortaan hun plek redelijk goed kunnen vinden in de 1 Serie. Heel riant is het natuurlijk nog steeds niet, maar voorheen was het echt nauwelijks mogelijk om met goed fatsoen iemand op de achterbank te vervoeren. De bagageruimte is met 20 liter ook iets toegenomen, dus in praktisch opzicht is de nieuwe 1 Serie al met al een behoorlijke vooruitgang.



## Gaat de slogan nog op?

Als er iets is waar BMW van oudsher om bekend om staat, zijn het de sportieve rij-eigenschappen. Eén van de elementen die daar in de ogen van veel liefhebbers bij hoort, is het naar de achterwielen dirigeren van de aandrijfkrachten. Tot een paar jaar terug hielden de ingenieurs uit Beieren steevast aan dit concept vast, maar met de komst van de 2 Serie Active Tourer ging het roer om en deed voorwielaandrijving zijn intrede bij BMW. Nu moet de 1 Serie er dus ook aan geloven. In rationeel opzicht biedt dit een aantal voordelen. Zo is de motor voortaan dwars geplaatst en loopt er geen aandrijfvas meer naar achteren, waardoor er meer beschikbare ruimte in het interieur ontstaat. Ook is de 118i zuiniger geworden. Het praktijkverbruik in onze test bedroeg 6,7 liter op 100 km, terwijl dat cijfer bij het vorige model eerder richting de 8 ging.

Voor de meeste klanten is deze winst alleen maar fijn, maar de switch van achterwiel naar voorwielaandrijving is duidelijk merkbaar. Nu hoeft een voorwielaangedreven hatchback zeker niet per definitie minder leuk zijn om te rijden. Toch voelt het bij de 1 Serie als een achteruitgang. Het typische BMW-gevoel is weg, in de bochten treedt er

voortaan eerder onderstuur op en bij wat steviger accelereren is wielspin eerder regel dan uitzondering. Daarbij voelt de besturing behoorlijk wollig aan. Zelfs in de sportstand mist er een bepaalde directheid die je toch wel verwacht van een auto uit MÃ¼nchen. Voor normaal dagelijks gebruik voldoet de 1 Serie prima, hij is in dit opzicht juist comfortabeler geworden. Maar het onderscheidende vermogen van de BMW is volledig weg. Sterker nog, wij denken dat een Ford Focus tegenwoordig zelfs meer rijplezier biedt. De motor is dan wel weer prima; de driecilinder loopt geraffineerd, biedt voldoende power en produceert ook van buiten een leuke roffel. De zeventraps DCT schakelt vloeiend en snel, maar voelt bij lage snelheden soms wat nukkelig aan. Al met al hadden we echter veel meer verwacht van een merk dat 'maakt rijden geweldig' als slogan heeft.



## Geen prijspakker

Premium rijden is niet goedkoop, een gegeven dat nog maar eens wordt bevestigd door de nieuwe 1 Serie. Hij is verkrijgbaar vanaf 34.726 euro als 118i met handbak, wat al een behoorlijk stevige vanafprijs is. De automaat kost 835 euro extra. Vooralsnog is



# BMW 1 Serie 118i Luxury Line

deze variant naast de M135i -die minimaal 62.499 euro moet kosten- de enige leverbare benzinemotor. Bij de diesels is er keuze uit een 116d, 118d of 120d met xDrive. Deze varianten variëren in prijs van 36.418 euro tot 48.608 euro. Dan ben je uiteraard nog niet aan de slag gegaan met de omvangrijke optielijst. Zo gebeurt het dat onze testauto, die nog niet eens alle extra's aan boord heeft, een meerprijs van maar liefst 12.275 euro heeft. Uiteindelijk kom je dan uit op een bedrag van bijna 50.000 euro; 47.849 euro om precies te zijn. Een stevig bedrag voor een C-segmenter met 140 pk.

Voor dat bedrag krijg je onder meer het digitale instrumentarium, een head-up display, de audio van Harman Kardon, LED-koplampen, verwarmbare voorstoelen, een glazen panoramadak en lederen bekleding. Je bent dus van aardig wat gemakken voorzien, maar zaken als adaptieve cruise control en elektrisch verstelbare voorstoelen ontbraken bijvoorbeeld nog. Een goede aanbieding is de nieuwe 1 Serie dus bepaald niet, maar een Mercedes A-klasse is in een vergelijkbare samenstelling ongeveer even duur. Dit voorbeeld toont maar weer eens aan hoezeer de prijzen van nieuwe premium auto's uit de pan zijn gerezen.



## Waarom nog BMW?

Met de nieuwe 1 Serie is duidelijk zichtbaar dat BMW mikt op een andere groep kopers. Door de overstap naar voorwielaandrijving is de praktische bruikbaarheid van de auto behoorlijk toegenomen. Met name als het gaat om de ruimte achterin is er een behoorlijke winst geboekt. Over het ontwerp van het exterieur zullen de smaken verschillen, maar het interieur is er aardig op vooruit gegaan. Het is een fijne plek om te zitten en je bent van alle gemakken voorzien, zo lang je maar betaalt. De hatchback van BMW is namelijk allesbehalve goedkoop.

Met de toegenomen praktische bruikbaarheid wordt er een offer gebracht: de 1 Serie is beduidend minder leuk om mee te sturen dan altijd het geval was. Voor mensen die hun auto alleen gebruiken voor de noodzakelijke ritten maakt dit niet direct wat uit. Zij zullen juist blij zijn met het extra comfort en de toegenomen binnenruimte. Maar het selecte groepje klanten dat nog gaf om een stukje rijplezier gaat van een koude kermis thuiskomen. De nieuwe 1 Serie is geen slechte auto, maar specifieke redenen om voor BMW te gaan zijn er in dit segment niet echt meer. Naar alle waarschijnlijkheid zal de





# BMW 1 Serie 118i Luxury Line

nieuwe 1 Serie niet slecht gaan verkopen, daarvoor heeft het logo nog altijd een te grote aantrekkingskracht. Maar de slogan 'maakt rijden geweldig' is niet onverkort op hem van toepassing.

## Plus

- + Toegenomen binnenruimte
- + Geraffineerde driepitter
- + Comfortabel...

## Min

- ...maar veel minder rijplezier
- Aan de prijs
- Mist onderscheidend vermogen