

STOPPEN MET ROKEN



BMW 120iA | 184 pk | € 33.919

Op papier is de 1-serie een prima auto om zo af en toe met zijn achterzijde te laten vegen; achterwiel-aandrijving, een koppelrijke turbomotor, een bijna ideale gewichtsverdeling, een ESP dat geheel kan worden uitgeschakeld en niet al te brede achterbanden. Toch kost het maken van de foto boven deze pagina's de nodige moeite. Om enthousiaste bestuurders te behoeden voor de schrik van hun leven hebben de engineers bij BMW er veel moeite voor gedaan om overstuur zo

veel mogelijk te voorkomen. Zelfs wanneer je er actief naar op zoek gaat, blijft de 120i eerder geneigd om over zijn voorwielen weg te schuiven dan om rokend als Johan Derksen de bocht om te gaan. Toch wint de aanhouder, want het kan uiteindelijk wel en in dat opzicht is de 1-serie nog altijd uniek in het segment. Sinds BMW hem in 2004 introduceerde, heeft de kleinste van het Beierse merk in ons land meer dan 40.000 kopers verleid met zijn achterwiel-aangedreven lay-out. Behalve dat je er

eventueel spectaculaire foto's mee kunt maken, heeft de basis van de 1-serie namelijk nog een aantal andere voordelen. De gewichtsverdeling is bijvoorbeeld bijna 50:50; de helft van het gewicht rust op de voorste wielen en de andere helft op de achterste. Dat is iets wat bij een voorwiel-aangedreven auto eigenlijk niet kan, omdat alle componenten van de aandrijving boven de voorwielen hangen. In de 1-serie ligt de motor echter bijna in zijn geheel achter de voorste as en de transmissie die



◀ De motor ligt ver naar achteren, goed voor de gewichtsverdeling ...
▶ ... maar helaas lijdt de beenruimte achterin daar wel onder.



Als enige in zijn segment heeft de BMW 1-serie achterwiel aandrijving. Nog wel, want de kans dat zijn opvolger overgaat naar aandrijving op de voorwielen is groot. Dus nu het nog kan, genieten we van rokende achterwielen. Met enige moeite.

Marco Gorter 📷 Arno Lingerak

erachter zit, ligt dus ook in het midden van de auto. Omdat de voorwielen daarnaast alleen maar hoeven te sturen, plaagt de 1-serie je ook nooit met aandrijfreacties in het stuur, wat een neutraler gevoel oplevert. Dat alles bij elkaar zorgt ervoor dat de rijervaring ongeëvenaard is voor een auto in dit segment. De kleinste BMW is niet plankhard of vervelend, maar stelt je altijd in staat om te genieten van je kilometers. En of je nu een autofanaat bent of gewoon op zoek bent naar een fijne manier om

van A naar B te komen: dat blijken mensen toch op prijs te stellen.

NIEUWE MOTOR

Met alleen een fijn onderstel kom je er natuurlijk niet, vandaar dat BMW er vorig jaar toch voor koos om de nieuwe '20i'-motor ook in de 1-serie te transplanteren. Eerder beschikte de 120i over een 1,6-liter viercilinder turbomotor met 177 pk, die heeft plaatsgemaakt voor de nieuwe 2,0-liter viercilinder turbomotor die 184 pk

levert. Die maakt deel uit van de modulaire motorenfamilie waarbij elke cilinder circa 500 cc groot is. Het grote voordeel van de nieuwigheid: zijn koppel van 290 Nm bij slechts 1.350 toeren per minuut. Dat stelt de 120i in staat om moeiteloos snelheid te genereren. Het lijkt een beetje op een dieselmotor zoals de tweeliter er bij lage toerentallen aan sleurt. Helaas lijkt ook het hogere toerenbereik op dat van een diesel: er valt niet zoveel te halen. Bij 5.000 toeren haalt de motor zijn maximale vermogen en



◀ Uiteraard kan het ESP desgewenst helemaal uit of in een sportstand.
▶ Simpel, maar zeer smaakvol instrumentarium.



Sinds BMW hem in 2004 introduceerde, heeft hij meer dan 40.000 kopers verleid



A Het iDrive-systeem werkt feilloos. **B** De achttrapsautomaat van ZF is een aanrader. **C** Dankzij uitgebreide verstelmogelijkheden is de zitpositie uitstekend.

na 5.500 omwentelingen is het feest echt wel voorbij. Daar waar de oude 1.6 turbo je beloofde met een slotstoot in de rug, verruult de nieuwe motor dat laatste stuk spektakel voor meer souplesse onderin. In de praktijk betekent het echter wel dat je een stuk vlotter bent en weinig hoeft te doen voor aansprekende prestaties. Bovendien is de snelle, boterzachte achttrapsautomaat goed afgestemd op het karakter van de krachtbron en houdt die de toeren dus altijd vrij laag. Al met al een prima aandrijflijn, zij het wat minder karaktervol dan zijn voorganger.

Aangezien BMW zich tot de premium-fabrikanten rekent, is een 1-serie nooit echt goedkoop. Met deze motor begint de prijslijst pas bij net geen € 34.000 en voordat je de auto op deze pagina's hebt, ben je nog eens € 18.500 verder. Dan zit je wel op elektrisch verstelbare en verwarmbare leren stoelen, heb je een mooi navigatiesysteem met allerlei online-services voor verkeersinformatie, maar ook ledverlichting en actieve-veiligheidssystemen bij je, maar het blijft een pak geld. Dat de zitpositie prima is en iDrive als bedieningssysteem voor zo'n beetje alles nagenoeg perfect werkt, is dan wel het minste wat je mag verwachten.

CARDANTUNNEL

Dat geldt zeker omdat het ruimteaanbod vrij mager blijft. Je kunt als volwassene achterin zitten, maar knieën en hoofd komen angstvallig dicht bij respectievelijk de voorstoel en het dak. Bovendien loopt er, vanwege de aandrijving op de achterwielen,

een flinke cardantunnel door het midden van de auto, waardoor iemand in het midden van de achterbank zijn benen nergens kwijt kan. Denk ook niet dat het wordt goedgemaakt met een enorme bagageruimte; 360 liter is niet verkeerd, maar zeker niet spectaculair veel. Door de motor relatief ver naar achteren te leggen, wordt de gewichtsverdeling beter, maar de beschikbare ruimte in de rest van de auto aanzienlijk minder. Precies dat is één van de redenen dat BMW voor de opvolger hoogstwaarschijnlijk de switch maakt naar voorwielaandrijving. Dan kan de motor een kwartslag worden gedraaid, boven de vooras worden geplaatst en hoeft er geen cardanas meer naar de achterwielen. Bovendien is het vaak goedkoper om te bouwen en omdat BMW al voorwielaandrijving gebruikt voor Mini, de 2-serie Active Tourer en de X1 is er ook nog eens sprake van schaalvoordeel. In theorie wordt de auto dus praktischer, goedkoper en efficiënter. Bovendien heeft het merk inmiddels wel bewezen dat het een prima rijdende auto met voorwielaandrijving kan bouwen. Maar hoe goed ook, het gevoel van aandrijving op de achteras heeft het merk noch met de Mini, noch met de X1 of 2-serie ooit weten te evenaren, laat staan overtreffen. En hoewel het te ver gaat om te zeggen dat het onmisbaar is voor een BMW, is het wel buitengewoon prettig. Iets wat mensen, bewust of onbewust, wel eens kunnen gaan missen. Vergelijk het met stoppen met roken. Natuurlijk is het beter, verstandiger en verantwoord, maar dat wil niet zeggen dat het leuk is. **AW**

ALLE GEGEVENS OP EEN RIJ

GEGEVENS	BMW 120iA
TECHNIEK	
Motor	4-cil. in lijn
Turbo	ja, met intercooler
Cilinderinhoud	1.998 cc
Max. vermogen	135 kW/184 pk bij 5.000 tpm
Max. koppel	290 Nm bij 1.350 tpm
Uitstoot CO ₂	126 g/km
Aandrijving	achter
Aantal versnellingen	8, sequentiële automaat
Remmen vóór/achter	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	360-1.200 liter
Gewicht	1.345 kg
Laadvermogen	595 kg
Aanhanger (geremd)	1.500 kg

KOSTEN

Vanafprijs	€ 33.919
Prijs uitvoering	€ 33.919
Prijs testauto	€ 52.501
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 158 - € 180
Energielabel/bijtelling	C/22%
Garantie	2 jaar/onbepert, 12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	variabel/2 jaar

VERBRUIK

Fabrieksopgave	5,5 l/100 km (1:18,2)
Test	5,5 l/100 km (1:11,9)
Tankinhoud	52 liter
Actieradius	618 km

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

TESTWAARDEN BMW 120iA

PRESTATIES

0-50 km/h	2,7 s
0-80 km/h	5,2 s
0-100 km/h	7,4 (7,1*) s
50-80 km/h	2,5 s
80-120 km/h	5,2 s
Topsnelheid*	225 km/h

REMMEN

50-0 km/h	10,0 m
100-0 km/h	39,7 m

TOERENTAL

130 km/h	1.950 tpm
----------	-----------

Meetcondities temperatuur 1 °C, weer bewolkt, asfalt droog

* = fabrieksopgave

MATEN in mm



lengte 4.329, wielbasis 2.690, breedte 1.765, hoogte 1.421, interieurbreedte voor 1.460, interieurbreedte achter 1.430, draaicirkel 10,9 m, banden testauto Continental ContiWinterContact 3, 205/50R17



BMW 120iA | TOP 225 KM/H | 0-100 KM/H IN 7,4 S

SCOREKAART

BMW 120iA



Aandrijflijn



Soepele turbomotor, automaat erg goed.



Rijden



Meer onderstuur dan je zou denken, maar wel heel fijn.



Uitrusting



Oké, maar het wordt snel duur.



Ruimtegebruik



Krap naar de maatstaven van het segment.



Interieur



Ergonomie uitstekend, materiaalgebruik oké.



Veiligheid



Te voorzien van allerlei moderne systemen.



Gebruiks-kosten



Redelijk verbruik, mrb en afschrijving.



Uitstraling



Autorijden op z'n best.

BRANDSTOFVERBRUIK

Hoewel we niet overdreven gek hebben gedaan, hebben we ons tijdens de testperiode ook zeker niet ingehouden. Een totaalverbruik van net geen 1 op 12 is in dat licht acceptabel, vooral omdat de winterbanden ook niet helpen. Met normaal gebruik en zomerbanden is 1 op 14 tot 1 op 15 realistisch.

CONCURRENTEN



Mercedes-Benz A 200, vanaf € 34.446.



Audi A3 Sportback 2.0 TFSI, vanaf € 34.550.

OORDEEL

BMW 120iA

29 punten



De hoge prijs en de relatief beperkte ruimte blijven belangrijke nadelen van de BMW 1-serie, maar het rijplezier staat nog altijd als een huis. Met de nieuwe tweeliter turbomotor heeft de kleinste BMW bovendien bovengemiddeld snelheidspotentieel. Dat maakt de 120i tot een fijne maar dure allrounder. Daarmee kon het wel eens een liefhebbersauto worden als laatste achterwielaangedreven 1-serie.

DOWNLOAD NU ALS PDF

Wil je deze test bewaren of een vergelijkende test zien van andere auto's? Dat kan. Al onze dubbel-, trio- en multitesten zijn namelijk na te lezen op autoweek.nl/multitesten