



Wilbert Huls
20 oktober 2009

© Rijtesten.nl

Spagaat

De liefhebbers van SUV's zitten tegenwoordig in een spagaat. Mooi, die stoere looks waar je de blits mee kan maken, maar de groep die je eerder bewonderend aankijkt dan neerbuigend, neemt zienderogen af. BMW realiseert zich dit en komt met een alternatief ten tonele. De nieuwe X1 combineert naar eigen zeggen het stoere van een SUV met het elegante van een Touring. Ondanks zijn verwantschap in naam met bijvoorbeeld de X3 en X5 mag de X1 geen SUV genoemd worden. Wat de X1 dan wel is, gaan we ervaren in een eerste kennismaking met de nieuwe crossover van BMW.



© Rijtesten.nl

De gulden middenweg

Maatvoering vertelt vaak al veel over hoe een model nu te positioneren is. Wanneer we hem naast de 1 Serie zetten, blijkt al gauw dat de X1 beduidend groter is. In hoogte scheelt het ruim twaalf centimeter, maar in de lengte zelfs dertien centimeter. Ook de wielbasis is behoorlijk groter, maar dat wordt verklaard door het van de 3 Serie afkomstige onderstel. Hier blijkt al dat we de naam '1' meer moeten verklaren door het feit dat deze BMW de kleinste uit de X-reeks is, dan uit verwantschap met de modellen uit de 1 Serie. Als we het model vervolgens vergelijken met de 3 Serie Touring en de X3, zien we dat de X1 weliswaar wat korter is, maar dat hij qua hoogte precies tussen beide modellen in valt.

De trends die we op andere nieuwe BMW's als de 7 Serie en 5 Serie Gran Turismo tegenkomen, zien we hier ook terug. Zeer grote nieren, 'om de hoek weglappende'

koplampen en bijna geheel rode achterlichten in een L-vorm zijn tevens van de partij op deze crossover. Opvallend en spijtig genoeg is het BMW-stijlelement, de Hofmeister-knik, haast verworden tot een dertien-in-een-dozijn oplopende raamlijn. Wel zijn een flink aantal lijnen aanwezig in het plaatwerk, wat we al bij diverse nieuwe BMW's zagen. Verschillen in de lichtweerskaatsing door de diverse vouwen zorgen ervoor dat auto er minder clean uitziet met zijn grote metalen oppervlakken. Tot slot moet de X1 natuurlijk zijn naam met betrekking tot de X waarmaken. We zien de bekende kunststof delen rond de onderkant van de auto, en lichtgekleurd kunststof dat een carterbeschermer suggereert, om de auto een extra stoere look te geven.



Nevada Rotbraun

Ook binnenin de X1 kunnen diverse links aangebracht worden naar andere modellen uit München. In grote lijnen komt het er op neer dat we te maken hebben met een prima



afgewerkt geheel van hoogwaardige materialen, zonder dat het heel spannend is te noemen. Zo is het hele dashboard in deze X1 in het bekende zwart uitgevoerd met eenvoudig vormgegeven knoppen. Het sportieve stuur met zijn zilvergrijze accenten en opzichtige flippers om de automaat handmatig te bedienen, springt haast uit de band. Het multimediasysteem midden op het dashboard - echter niet onder een aparte 'heuvel' - is weer dik voor elkaar. Zeker in combinatie met de eersteklas Harman Kardon speakers zoals op de testauto.

Toch is het allerm minst een saaie bedoening binnen. Dit heeft alles te maken met de Nevada Rotbraun lederen zitplaatsen. De sportieve snit zorgt niet alleen voor een prettige zitpositie, maar de kleur maakt het interieur tot een chic ogend geheel. Voor de gemakzuchtige mens is de gehele stoel met uitzondering van de ondersteuning in de knieholte elektrisch verstelbaar. Achterin is er door de diepliggende achterbank en het hoge dak in de hoogte ruimte voldoende. De beenruimte laat in het geval van een niet al te kleine chauffeur te wensen over. Je knieën komen al gauw in aanraking met de stoel voor je. Wel is de achterleuning in een comfortstand te plaatsen, wat slechts een fractie bagageruimte kost, maar flink wat extra gerief oplevert. Standaard meet de bagageruimte 420 liter, maar die is met de in drie delen neerklapbare achterbank te verruimen tot 1.350 liter.



© Rijtesten.nl

Ruim aanbod

Dat de X1 ook qua rijervaring niet in één hokje te vangen zal zijn, blijkt al wel uit het zeer diverse motorenaanbod. Momenteel is een 20d, 23d en 28i leverbaar, waarbij de eerste naast vierwielaandrijving ook met enkel achterwielaandrijving te bestellen is. Later dit jaar en begin 2010 zullen daar de twee varianten van de 18d en een 18i - met achterwielaandrijving - aan worden toegevoegd. Wij namen de sleutel van de dikste dieseluitvoering met vierwielaandrijving, de xDrive23d, mee. In combinatie met de zestraps steptronic een aangename reisgezel. De ruim 200 pk zorgen er niet zozeer voor dat we hier te maken hebben met een enorme strepentrekker, maar vooral met een auto die zorgt dat de berijder nooit tekort komt.

De automaat schakelt bij normaal rijgedrag vlot op, waarbij de overgangen zeer soepel verlopen. Wanneer er echter wat meer gas gegeven wordt, gaat een rauw motorgeluid

het comfortabele gevoel overstemmen, en dat is jammer, want nog steeds voelt de auto qua snelheidsopbouw comfortabel aan. De 7,3 seconden die de auto op papier nodig heeft om een snelheid van 100 km/h te bereiken, worden door de snelheidsmeter bevestigd, maar het gaat zo gemakkelijk dat je er soms van op kijkt wat er alweer door de naald aangewezen wordt.



Sportief en/of comfortabel

Ondanks de wat hogere koets ligt de X1 zoals het een Bimmer betaamt strak op de weg. Direct stuurgedrag gaat gepaard met een aangename koersvastheid. Het onderstel houdt hierbij het midden tussen sportief communicatief en gladstrijkend comfortabel. Wat dat betreft past de auto - zoals ook al op andere punten - perfect tussen de 3 Serie en de X3.

Wat we missen op het gebied van comfort en sportiviteit, is de mogelijkheid voor de bestuurder om hierin keuzes te maken. De automaat kent nog wel de M/S-stand, maar het onderstel komt zoals ie komt. Nu is instelbare demping geen gemeengoed als je kijkt naar de compacte middenklasse waar de X1 in valt, maar de auto vraagt er met zijn ambivalente karakter wel om. Wanneer je naar de prijsklasse kijkt van deze uitvoering is een vraag naar dergelijke snufjes helemaal niet zo vreemd. Zoals BMW zelf al schetst moet zowel de zakelijke kilometervreter als de avontuurlijke globetrotter door deze auto aangesproken worden. Wie weet is het wel één en dezelfde persoon, die zich in zijn vrije weekend een andere rol aanmeet.



Hokjesgeest

Uiteindelijk willen mensen vaak alles indelen in hokjes. Ook deze X1 zal en moet een stempeltje krijgen, waarbij de term crossover niet gebruikt mag worden. Hoe je het



BMW X1 xDrive23dA Executive

echter ook wendt of keert, dat zal je bij deze BMW niet meevallen. Op de marketingkreet dat de X1 een kruising is tussen een elegante Touring en een stoere SUV valt afgezien van de subjectieve bijvoeglijke naamwoorden niet zoveel af te dingen. Neem een meetlint ter hand en het zal blijken. Ook in het rijgedrag is dit gebleken. Sportieve prestaties met een vleugje comfort, of draai het om zo je wilt.

In totaal mag de gereden X1 een lieve duit opbrengen. Ruim 66.000 is veel geld voor een BMW met een 1 in zijn naam, terwijl het nog niet eens het plafond is. Er is echter een sterk punt aan het aanbod in de X1-reeks. Met de keuze uit veel motorvarianten en daarbij de mogelijkheid om een achterwiel- of vierwielaangedreven versie te kiezen, is er haast voor elk wat wils. Zo zal de sDrive18i die komend voorjaar leverbaar wordt al voor minder dan 35.000 euro te bestellen zijn. En zeker wanneer de door wagenparkbeheerders verafschuwde naam SUV niet gebruikt wordt, zouden we ze nog best eens veel kunnen gaan tegenkomen.

Plus

- + Stoere looks
- + BMW rijeigenschappen
- + Divers motoren- en aandrijvingsaanbod

Min

- Beenruimte achterin
- Geen adaptief onderstel mogelijk
- Prijs aangeklede uitvoering