

Los primeros datos filtrados del futuro Serie 1 lo confirman: habrá una versión híbrida enchufable de 228 CV



La actual generación del BMW Serie 1 dejará pasó a una nueva generación que debutará en el Salón de Fráncfort, en septiembre de 2019. No es un secreto que esta nueva generación del **BMW Serie 1** dejará de ser tracción trasera y pasará a ser un tracción delantera al adoptar la nueva **plataforma FAAR** del grupo BMW. Es decir, compartirá la plataforma con el actual BMW X1, BMW X2 y MINI Countryman. Pero ahora **conocemos más detalles del nuevo Serie 1** al filtrarse una presentación para concesionarios del nuevo modelo.

BMW ha detectado que la mayoría de los clientes de Serie 1 están más interesados en cuestiones de versatilidad del interior y habitabilidad que en el comportamiento dinámico del coche o el placer de conducción. Sin embargo, esa investigación interna no es la razón que lleva BMW a apostar

por la tracción delantera para su modelo compacto, al igual que hizo que Mercedes-Benz con el Clase A.

Según analistas citados por Autocar, el motor en posición transversal delantera y la tracción delantera permitirían a BMW ahorrar 660 euros en la fabricación de cada coche, ya que el eje trasero es así más sencillo de fabricar y no hay un árbol de transmisión.

Tampoco podemos pasar por alto las economías de escala al compartir muchos elementos con el MINI Countryman y el dúo BMW X1/X2. Con casi 202.000 unidades del Serie 1 vendidas en 2017, el ahorro que permite el paso a la tracción delantera es algo muy sustancial. Podría suponer hasta 1.300 millones de euros ahorrados al año. El hecho que la clientela del Serie 1 no valore la tracción trasera es solo la validación que necesitaba BMW para dar el paso.

Preparado para ser eléctrico



Cabe destacar que la plataforma FAAR está prevista para poder albergar propulsores híbridos plug-in e incluso puede servir para un **coche 100 % eléctrico**. Por tanto, una versión híbrida enchufable del futuro Serie 1 no es algo descabellado, ni tampoco una versión eléctrica al estilo del BMW iX3. De hecho, Autocar asegura que se trata del BMW 125xe equipado con una batería de 11,6 kWh, un motor gasolina tres cilindros turbo 1.5 litros de 140 CV y un motor eléctrico de 88 CV para una

potencia total de 228 CV.

Un Serie 1 PHEV, sería la mejor manera para que BMW pueda cumplir con la media de emisiones de CO2 de su flota decidida por la Unión Europea. Una media que se calcula, por cierto, según los coches vendidos. Es decir, no basta con tener versiones de reducidas emisiones en el catálogo, hay que venderlas.

Así, aunque un BMW X5 xDrive40e o un BMW X3 xDrive30e ayudan a bajar la media de emisiones de la flota, no van a representar el grueso de las ventas de BMW. Mientras que un BMW Serie 1 PHEV, aun siendo el tope de gama del Serie 1, sí tiene el potencial para **alcanzar un elevado volumen ventas**, especialmente ahora que se ha consumado la desafección por el diésel en los modelos más pequeños y compactos.

De todos modos, el grueso de las ventas del Serie 1 se conseguirán con los motores de combustión interna. BMW lanzará el coche al mercado con una gama de **cinco motores gasolina y tres diésel**. El primero de los gasolina será el tres cilindros 1.5 litros turbo de 140 CV en el 118i y le seguirán cuatro propulsores de cuatro cilindros 2.0 litros turbo en diferentes niveles de potencia alcanzando los 265 CV en el 130i. En cuanto a diésel, habrá tres motores, todos de 4 cilindros y 2.0 litros de cilindrada sobrealimentados con potencias de 150 CV (118d), 190 CV (120d) y 230 CV (M135dX).

¿Y el placer de conducción?



Aun así, BMW no se olvida de los amantes de la conducción y de lo que contribuyó a crear su imagen de marca, el placer de conducción. Todo apunta que la gama del nuevo Serie 1 contará con una variante equipada con un motor **2.0 litros turbo de 305 CV asociado a la tracción integral** y suspensiones puestas a punto por la BMW M. Vamos, lo mismo que podemos encontrar en el BMW X2 M135i desvelado a finales de 2018.

Pero los que deseen una experiencia de conducción más pura y con tracción trasera deberán dirigirse hacia el BMW Serie 2 Coupé y Serie 2 Cabrio, que seguirá contando con la tracción trasera. Estas dos versiones compartirán la plataforma CLAAR del BMW Z4. Hablando del Serie 2, existe la posibilidad que las versiones Active Tourer del Serie 2, es decir, los monovolúmenes, no se renueven con la llegada de la nueva generación del Serie 1.

Fuente: motorpasion.com