



Míg egyes márkák nagyobb kategóriákba álmodják magukat, ringbe próbálnak szállni az igazi nagyágyúkkal, addig **a prémium szegmens lennebb ereszti a gatyáját**, és a szűkebb költségvetésű polgároknak próbál elegánsabb alternatívákat nyújtani.

Az egyes sorozat eddig is igazi kuriózumnak számított a BMW kínálatában: **Golf-konkurens, hátsó kerekes luxuskompakt.**

Nem kis felhördülést provokált

a márkafanatikusok körében a megjelenése, de hat év után lassan mindenki megbékélt a legkisebb bömös arculatával. Sőt tovább feszítették a húrt, amikor ráncfelvarrás címén egy fokkal még merészebb külalakot adtak az egyes sorozatnak. Kapott hideget-meleget mindenkitől a szekér, de **sikerült a szkeptikusokat is áttéríteni a hívók táborába.**

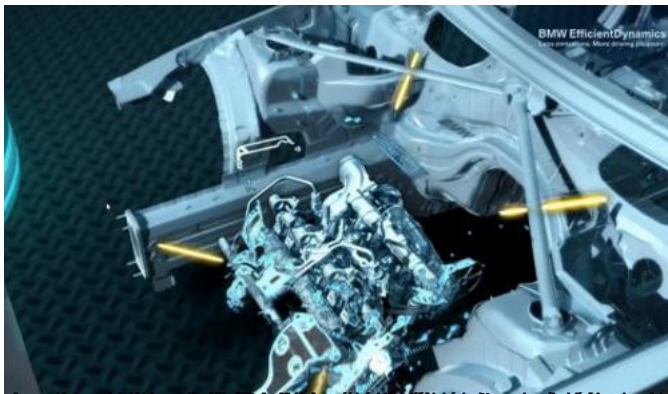
Egyedi megközelítéssel és kiemelkedő minőséggel megszerettette magát a legkisebb BMW. **Az álcápa/békaorr mára teljesen beleolvadt**

a közutak zsúfolt ökoszisztémájába.

Most még nagyobb próbatétel elé állítja a bajorok vezetősége a vásárlóközönséget: megjelenik az UKL kódnév alatt fejlesztett

BMW-Antikrisztus

.



Amire mérget vehetünk, hogy a párizsi autós rongyrazáson láthatjuk először, akár élőben. A francia fővárosban szervezett őszi autószalonon pillanthatjuk meg az UKL, hivatalos nevén a BMW 1 GT félig végleges formatervét. Hogy külalakra ugyanolyan lesz-e, mint sznob ikertestvérei, még kérdéses, de az biztos, hogy a technikai alapokat honnan szerzi majd.

Vesezzük ki a dupla vesejű

Csak pár éves az aktuális egyes széria, ezért a következő, hivatalos átfésülésre 2014-ben kerülhet sor. Mivel mérvadó kép és technikai anyag még nem létezik a lecsúszott BMW-ről, ezért **a gyári szivárogtatásból szűrhetjük le a legfontosabb adatokat.**

Amire mérget vehetünk, hogy a párizsi autós rongyrazáson láthatjuk először, akár élőben. A francia fővárosban szervezett őszi autószalonon pillanthatjuk meg az UKL, hivatalos nevén a BMW 1 GT félig végleges formatervét. Hogy külalakra ugyanolyan lesz-e, mint sznob ikertestvérei, még kérdéses, de az biztos, hogy a technikai alapokat honnan szerzi majd.

Ez az olcsó(bb) János a jelenleg még lázas fejlesztés alatt álló új Mini platformra épül. Nem véletlen, hogy a bajor márka felhasználja az angoloktól szerzett élményautó alapjait, **óriásít spórol** vele. Ezzel el is érkeztünk az első és

egyik legnagyobb propelleres szentségtöréshez.

Míg a mezei egyes fejlesztésénél ragaszkodtak a BMW-specifikus hátsó kerék meghajtáshoz, addig az al-egyes és Mini padlólemeze első kerekes lesz. Igen, az elmúlt fél évszázadban nem volt példa rá, de **két év múlva ismét lesz első kerekes BMW**. A megrögzött márkafanatikusok ilyenkor nyúlnak elérzékenyülve a papír zsebkendőhöz.

A kedélyek további borzolása érdekében és a rajongótábor végső elkeserítéséért a motorkínálatról is essen szó. Régóta ügynököznek a német szakemberek a downsizing mozgalom következő lépésének kifejlesztésén. Az olaszok már megmutatták, hogyan kell: két henger, turbó feltöltő és 9 decis motorblokk. A Ford is bekeményített, az alig egy literes ecoboost

aggregátjai is szépen teljesítenek még a nagyobbtestű fejlesztésekben is.



Hogy különbödjön, a bajor márka rátett még egy lapáttal, és az új Miniben elérhető legújabb rettenetet is átmenti az egyes GT-be. Rettenet, mert míg a lökettérfogat teljesen rendben van, ezerötszáz köbcenti, addig a hengerek száma már neccesebb. **A három (3) hengeres, turbós erőforrás nem lesz teljesen vérszegény**, de a régi soros hatosok nyugodt járáskultúrájától messze elmarad majd. Az utoljára négykerekű motorterébe épített háromhengeres aggregát **a Wartburggal együtt halt ki.**

Összegezve: az Izetta után valaha gyártott legkisebb BMW első kerekű lesz, illetve a motorterében egy háromhengeres, mesterségesen lélegeztetett ezeröcsi munkálkodik majd. Már csak az előbbi mondat miatt kitér minden elkötelezett propelleres rajongó a hitéből, de hogy lelket is öntenek majd ebbe az eszement ötletbe, az egymagában Sakrileg.

Egyetlen jó dolog lehet majd az új egyes sorozat GT kivitelében, mégpedig a vételár. Az alapot szolgáló szekér induló ára meglehetősen borsos, 24 ezer eurót kell kicsengetni a legfapadosabb kivitelért, ezért a butított bömösre kisebb árcédulát ígért a vezetőség. Hogy egyáltalán

veszik e majd a fattyú BMW-t

, hatalmas kérdőjel alatt áll. Kedves BMW, ezt azért még egyszer át kéne gondolni.