



BMW Série 1

Moins c'est mieux

Chez BMW, tout tourne autour du plaisir de conduire. Avec cette série restylée 3 et 5 portes, associant caisse plus légère et moteur plus puissant, le constructeur de Stuttgart en donne une nouvelle fois la preuve. Et comme les modèles sont vraiment beaux, la sensation de plaisir est plus intense encore. La nouvelle série-1 a tout pour plaire: carrosserie plus légère, motorisations plus puissantes et nouvelle apparence grâce à la disparition d'une portière.

On aurait dit l'effet d'un coup de baguette magique tant la suppression de cette portière a transformé l'aspect de la voiture. Si la série-1 cinq portes a l'air d'une familiale sportive, la variante à trois portes en revanche est un hatchback pure race. Les deux portières ont reçu les dimensions qui font qu'on en oublie la référence à une familiale. Trois portes, c'est bien mieux.

A part la version 3 portes, la série-1 a aussi fait l'objet de quelques retouches stylistiques : nouvelle proue avec calandre plus large, lignes latérales plus affirmées, pare-chocs arrière inédit. Ce qui donne à l'ensemble un look beaucoup plus dynamique.

L'habitacle est demeuré inchangé. Au niveau du poste de conduite, moyennement large, on trouve un nouveau tableau de bord et des matériaux de meilleure qualité. Au niveau de la banquette arrière, deux options sont possibles : banquette traditionnelle ou bien 2 sièges indépendants.



Moins de boutons

Le lifting a aussi été opéré pour pouvoir aménager un certain nombre d'options. Par exemple, une interface USB audio permet de raccorder une carte mémoire flash pour écouter des fichiers MP3. Le constructeur propose également en option un raccordement pour l'Ipod.

En fonction de la version, la série-1 peut être dotée de l'"iDrive". Ce système qui combine l'audio, la navigation, la téléphonie et la climatisation au sein d'un seul écran avec un bouton de navigation s'est amélioré au fil des années. C'est aussi le meilleur système dans son genre. Avec moins de boutons.

Plus léger

Cela peut paraître illogique, mais le modèle de base est aussi la version la plus agréable à conduire. Les modèles supérieurs offrent un équilibre sophistiqué entre confort et sportivité. Mais pour la série-1, BMW a délibérément opté pour le plaisir de conduire. Le châssis est nettement plus rigide. C'est aussi la raison pour laquelle la sensation derrière le volant est autrement plus intense que sur les modèles des séries 3 ou 5.



Pour y parvenir, BMW a déployé plusieurs solutions. La plus importante réside dans la réduction du poids, par l'application de l'aluminium et du synthétique. Le poids résiduel est réparti uniformément entre les roues avant et les roues arrière. Avec une voiture légère, il est plus facile de changer de direction, c'est d'autant plus vrai si l'équilibre de la voiture relève de la quasi-perfection. Même un profane se rend tout de suite compte que la série 1 se conduit incomparablement mieux que tout autre modèle.

La traction arrière est un autre atout. Comme il n'y a pas de forces qui sollicitent les roues avant, celles-ci roulent tout seul et la voiture tient vraiment bien en main. Le plaisir de conduire se ressent au bout de quelques kilomètres à peine. C'est dopant.



Moins de consommation

Et l'effet dopant est d'autant plus réel que les motorisations sont devenues plus puissantes sur tous les modèles de la série. Et aussi plus conviviales à l'égard de l'environnement, grâce à l'application d'une technique réfléchie et innovante dont nous avons pu apprécier les effets au cours de notre essai.

Parmi les innovations, il y a le système Auto Start Stop. Il s'agit d'un système d'arrêt automatique momentané du moteur en mettant la boîte de vitesse en point mort tout en relâchant l'embrayage. Le moteur redémarre en passant en première. Tout se passe de façon fluide, il n'y a pas de hiatus, le système fonctionne à la vitesse de l'éclair. Par opposition à certains modèles d'autres marques, le conducteur peut choisir de laisser tourner le moteur en maintenant l'embrayage enfoncée.

Le bloc moteur est devenu plus léger et la friction interne a été réduite au minimum. Les voitures équipées d'une boîte de vitesse manuelle sont dotées d'un indicateur de rapport qui signale le moment le plus propice pour changer de vitesse de manière à rouler de façon le plus économe possible.

Moins de gaspillage

Les composants de type mécanique sont devenus électroniques. Notamment la pompe à eau, la pompe à huile et la direction. Le plus souvent, ces pompes tournent à plein régime, même si ce n'est pas nécessaire. En optant pour une

version électronique, il devient possible d'utiliser ces composants uniquement en cas de besoin.

Mais BMW va plus loin encore que simplement prévenir le gaspillage. L'énergie qui se perd normalement au freinage est emmagasinée dans une batterie. Utiliser ce courant « gratuit » pour les pompes électriques permet de faire de sérieuses économies.



Mais BMW va plus loin que simplement prévenir le gaspillage. L'énergie qui se perd normalement au freinage est emmagasinée dans une batterie. Utiliser ce courant « gratuit » pour les pompes électriques permet de faire de sérieuses économies. Sur la base des mesures effectuées par BMW, il s'avère que toutes ces innovations permettent aux nouvelles motorisations de passer de 0 à 100 km/h en une seconde en moins. Et les modèles consomment aussi un litre en moins au 100 km.

La voiture d'essai était équipée d'un quatre cylindres 2 litres délivrant 170 ch. En sollicitant bien cette 120i, on s'aperçoit d'emblée avoir entre les mains une voiture rapide et nerveuse, agréable à conduire. La consommation se situe autour de 8,5 l au 100. Et si le conducteur adopte une conduite économe, il est possible de parcourir 100 km avec 6,1 litres d'essence seulement. Au cours de notre essai, nous avons consommé en moyenne 7,8 l au 100. Plus de puissance et moins de consommation. C'est génial!

Conclusion

Il a fallu se faire violence pour se résoudre à restituer le

modèle de la série 1 restylée au constructeur à la fin de l'essai. La voiture est nettement plus rapide et en même temps plus économe. Les dispositifs techniques en faveur de l'environnement n'ont pas la moindre influence sur le plaisir de conduire et la réduction de poids a rendu les modèles de la série - 1 plus dynamiques encore. La variante à 3 portes, dans sa nouvelle livrée, est impressionnante de dynamisme et d'élégance. ■



Technique

BMW Série 1 120i Confort (3p)

Dimensions et poids

Longueur	424 cm
Largeur	175 cm
Hauteur	142 cm
Empattement	266 cm
Poids	1365 kg
Remorque	665 kg
Remorque avec frein	1200 kg
Capacité carburant	53 l
Volume du coffre	330/1150 l



Moteur et prestations

Cylindree	1995 cc
Cylindres/soupapes	4/4
Puissance	170 ch @ 6700 tr/min
Couple	210 Nm @ 4250 tr/min
Traction	achterwielen
Accélération 0-100 km/h	7,7 s.
Vitesse maxi	224 km/h
Conso mixte	6,4 l / 100 km
Conso urbaine	8,7 l / 100 km
Conso extra	5,1 l / 100 km
Emissions de CO2	152 Gr./km



Prix

Prix	28 800 €
Prix du modèle de base	24 700 €