

# El nuevo BMW Serie 1 Coupé. Índice.



<b>El nuevo BMW Serie 1 Coupé.</b>	
Datos resumidos. ....	2
<b>Con eficiencia hacia el más puro placer de conducir: el nuevo BMW Serie 1 Coupé. ....</b>	<b>5</b>
<b>Datos técnicos. ....</b>	<b>23</b>
<b>Dimensiones exteriores e interiores. ....</b>	<b>25</b>
<b>Diagramas de potencia y par motor. ....</b>	<b>27</b>

# El nuevo BMW Serie 1 Coupé.

## Datos resumidos.



- Coupé compacto y dinámico sobre la base del exitoso BMW Serie 1, 2+2 asientos, excelente estabilidad con tracción trasera.
- Ampliación consecuente de la gama de modelos de la serie 1 de BMW. Después de la presentación de las versiones de 3 y 5 puertas en la primavera de 2007, ahora les sigue el nuevo BMW Serie 1 Coupé.
- Concentración en el criterio del placer que significa una conducción dinámica eficiente en el segmento de los coches compactos, siguiendo la tradición de la serie BMW 02, interpretando ahora de modo moderno y auténtico las cualidades del clásico. Deportividad expresada a través del concepto, del diseño y del sistema de propulsión.
- Un nuevo capítulo de la exitosa historia internacional de los modelos de la serie 1 de BMW, que incrementa notablemente la presencia de mercado de BMW en los EE.UU. a través de la presentación del BMW 135i Coupé.
- En el segmento de los coches compactos, un nuevo buque insignia con el BMW 135i coupé, extraordinariamente dinámico y extremadamente eficiente, con motor de seis cilindros en línea de 3.000 cc con Twin Turbo e inyección directa de gasolina de segunda generación (High Precision Injection) y 225 kW/306 CV.
- Estreno mundial del nuevo motor diésel de cuatro cilindros y 2.000 cc, con Variable Twin Turbo (VTT), bloque de cilindros de aluminio de peso optimizado e inyección common-rail de la tercera generación. El BMW 123d Coupé es el listón de referencia en la relación entre dinamismo y economía.
- Aplicación consecuente de la estrategia de desarrollo BMW EfficientDynamics mediante innovaciones exclusivas de BMW. La mejor relación del segmento entre prestaciones y consumo. Recuperación de la energía de frenado, específica de este modelo. Función Auto Start Stop, servodirección eléctrica, indicación de cambio de marcha, control específico de los grupos secundarios. Modelos diésel con filtro de partículas, montado cerca del motor.

- Diseño coupé propio, dinámico e inconfundible: carrocería que irradia potencia; superficie acristalada desplazada hacia atrás, que acentúa la ligereza del coche; pequeño voladizo en la parte delantera, largo capó, gran batalla, silueta impactante, puertas grandes sin marco.  
BMW 135i Coupé de serie con kit aerodinámico M ligeramente modificado.
- Diseño diáfano y amplio del habitáculo, molduras embellecedoras y tapicería de gran calidad, con amplia selección de colores y materiales, de serie con respaldo del asiento posterior abatible en relación de 60 : 40.
- Amplio equipamiento de seguridad de serie: airbags, respaldos de los asientos delanteros y apoyacabezas optimizados para reducir el peligro de sufrir daños físicos en caso de choques en la zaga. La estructura de la carrocería del nuevo BMW Serie 1 Coupé obtiene los mejores resultados en las pruebas de protección de la integridad de los ocupantes, por ejemplo en la prueba de impacto lateral IIHS.
- En el segmento de los coches compactos, excepcional gama de sistemas audio, de comunicación y navegación. Conexión AUX, puerto USB, interfaz Bluetooth para la conexión sencilla de unidades MP3 y unidades de memoria.
- Sofisticado chasis con tracción trasera, eje delantero de aluminio de doble articulación y tirantes, eje posterior de cinco brazos de acero de peso optimizado, sistema de control dinámico de la estabilidad (DSC) que incluye el sistema de control dinámico de la tracción (DTC), servodirección eléctrica de mínimo consumo de energía, optimización de la capacidad de tracción mediante regulación electrónica y diferencial autoblocante en el caso de los modelos BMW 135i Coupé y BMW 123d Coupé.
- Motores:  
BMW 135i Coupé: motor de gasolina de seis cilindros en línea con Twin Turbo e inyección directa de gasolina (High Precision Injection); cilindrada: 2.979 cc, potencia: 225 kW/306 CV a 5.800 r.p.m.; par motor máximo: 400 Nm entre 1.300 y 5.000 r.p.m.; aceleración (0–100 km/h): 5,3 segundos; velocidad máxima: 250 km/h (limitada electrónicamente), consumo promedio según UE: 9,2 litros a los 100 km; emisiones de CO<sub>2</sub> según UE: 220 g/km.

BMW 123d Coupé: motor diésel de cuatro cilindros en línea con Variable Twin Turbo e inyección common-rail; filtro de partículas diésel de serie; cilindrada: 1.995 cc, potencia: 150 kW/204 CV a 4.400 r.p.m.; par motor máximo: 400 Nm entre 2.000 y 2.250 r.p.m.; aceleración (0–100 km/h): 7,0 segundos; velocidad máxima: 238 km/h, consumo promedio según UE: 5,2 litros a los 100 kilómetros; emisiones de CO<sub>2</sub> según UE: 138 g/km.

BMW 120d Coupé: motor turbodiesel de cuatro cilindros en línea e inyección common-rail; filtro de partículas diésel de serie; cilindrada: 1.995 cc, potencia: 130 kW/177 CV a 4.000 r.p.m.; par motor máximo: 350 Nm entre 1.750 y 3.000 r.p.m.; aceleración (0–100 km/h): 7,6 segundos, velocidad máxima: 228 km/h, consumo promedio según UE: 4,8 litros a los 100 kilómetros; emisiones de CO<sub>2</sub> según UE: 128 g/km.

## **Con eficiencia hacia el más puro placer de conducir: el nuevo BMW Serie 1 Coupé.**



El nuevo BMW Serie 1 Coupé se concentra en el más puro placer de conducir. La exitosa gama de modelos de la serie 1 de BMW se amplía con este compacto y dinámico coche de dos puertas. Con sus potentes motores de gasolina y diésel, su excepcional estabilidad y sus excelentes cualidades dinámicas, este nuevo modelo invita a disfrutar los momentos deportivos que permite el tráfico cotidiano. También el BMW Serie 1 Coupé, siendo un coche de 2+2 asientos, es un automóvil muy funcional, gracias al maletero separado del habitáculo y a los respaldos de los asientos traseros, abatibles en relación de 60 : 40. Sin embargo, en este modelo prima el criterio del placer de conducir. El BMW Serie 1 Coupé demuestra cuánto se puede disfrutar al volante de un coche compacto, tanto más si las cualidades dinámicas se combinan con una ejemplar eficiencia. Esta combinación es especialmente acertada en el caso del BMW 135i Coupé, que en su categoría ofrece unas prestaciones sin parangón. El buque insignia de la serie, que se distingue exteriormente por llevar el kit aerodinámico M ligeramente modificado y, además, por su deflector adicional («gurney») en la zaga, tiene un motor de seis cilindros en línea de 3.000 cc, con Twin Turbo e inyección directa de gasolina de segunda generación (High Precision Injection). Con sus 225 kW/306 CV y su par máximo de 400 Nm, cumple todas las condiciones para establecer nuevos listones de referencia en materia de conducción dinámica.

Las respuestas inmediatas a cualquier régimen de este motor turbo, que consiguió el primer puesto en la puntuación general de diversas comparativas y, por lo tanto, fue premiado en dos categorías con el título de «Engine of the Year» en el año 2007, representa la esencia del placer de conducir, que distingue a todos los modelos de BMW. El potencial deportivo del BMW 135i Coupé impresiona más si se tiene en cuenta su economía. Este coche de dos puertas, que por sus prestaciones compite con modelos de segmentos automovilísticos superiores, es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 5,3 segundos. Su consumo promedio según ciclo de pruebas UE es de tan sólo 9,2 litros a los 100 kilómetros.

El BMW 123d Coupé también entra en una nueva dimensión de dinamismo eficiente. Este modelo estrena mundialmente el nuevo motor diésel de 2.000 cc con Variable Twin Turbo e inyección common-rail. Este propulsor de aluminio tiene una potencia de 150 kW/204 CV. Sus prestaciones son excepcionales, tal como lo indica la capacidad de aceleración de 0 a 100 km/h en 7,0 segundos. Considerando su modesto consumo de 5,2 litros a los

100 kilómetros y sus bajas emisiones de CO<sub>2</sub> de 138 gramos por kilómetro, el BMW 123 Coupé es líder en su segmento. Para obtener estos resultados, además de disponer de un nuevo motor extremadamente eficiente, se adoptaron una serie de medidas para optimizar la gestión de energía en todo el coche. Estas medidas también son producto de la aplicación de la estrategia BMW EfficientDynamics, que es válida en todas las series de modelos de la marca y que, en todos los nuevos motores, redundan en una potencia mayor y, al mismo tiempo, en un consumo menor y mejores valores de las emisiones.

A estos dos motores de alta gama se suma otro propulsor diésel que, siendo la variante más económica, completa la gama de motores de este deportivo coche de dos puertas. El BMW 120d Coupé lleva un motor diésel de cuatro cilindros de 130 kW/177 CV, que, de promedio, consume 4,8 litros a los 100 kilómetros y cuyas emisiones de CO<sub>2</sub> son de 128 gramos por kilómetro, por lo que marca un hito en este segmento en materia de eficiencia y respeto por el medio ambiente.

### **BMW Serie 1 Coupé: eficiencia y agilidad, siguiendo las huellas del BMW 02.**

Con la serie 1, que actualmente incluye modelos de cinco y de tres puertas, BMW ha ampliado la variedad de modelos de su gama inferior y, al mismo tiempo, ha conseguido enriquecer aun más el segmento automovilístico de coches compactos, agregando el coupé a la gama de la serie 1, que sigue siendo la única con tracción trasera en este sector del mercado.

El BMW Serie 1 Coupé acentúa las características que distinguen a los modelos de esta gama, es decir, su agilidad y estabilidad. Las ventajas que ofrecen las dimensiones compactas y el bajo peso, se aprovechan de modo consecuente para optimizar el dinamismo. Además, los modelos de la serie 1 cumplen todos los requisitos para combinar excepcionales cualidades dinámicas con un alto grado de eficiencia.

No es la primera vez que BMW marca las pautas en el segmento de los coches compactos, ofreciendo un modelo concebido para disfrutar de la conducción. En 1966 se presentó la serie BMW 02, que hasta el día de hoy es considerada la precursora de coches dinámicos y ágiles. Tracción trasera, motores potentes y espacio para cuatro personas: esos fueron los ingredientes esenciales de aquella serie que fue un éxito rotundo durante doce años. El diseño de aquellos automóviles estuvo determinado por proporciones dinámicas, voladizos cortos, una marcada línea de cintura, largo capó y gran batalla. Todos elementos estilísticos que, aunque con interpretación moderna, vuelven a aparecer en el BMW Serie 1, confiriéndole una imagen muy especial. Y hay más similitudes: la edición especial del BMW 2002 Turbo, situado por encima del BMW 2002, que fue el buque insignia de la serie 02, ya en aquella época se ofreció una variante de

altas prestaciones que despertaba entusiasmo y que en los circuitos resultó imbatible. El BMW 135i Coupé, con su motor Twin Turbo de 225 kW/306 CV, es la reaparición de ese concepto automovilístico en un segmento nuevo del mercado.

### **Inicio en los EE.UU.: continúa el éxito mundial del BMW Serie 1.**

Al iniciarse las ventas del BMW Serie 1 Coupé, toda la serie 1 de BMW se estrenará en los EE.UU. como modelo básico de BMW. De esta manera, también en los EE.UU. causará furor el concepto del placer de la conducción deportiva al mando de un automóvil compacto. Ello significa que la serie 1 de BMW continuará con su éxito mundial. El estreno en los EE.UU. permitirá ampliar considerablemente la presencia de la marca en los mercados internacionales.

### **Diseño exterior: clara diferenciación frente a la competencia.**

El nuevo BMW Serie 1 Coupé es expresión del desarrollo que experimenta la estética de esta gama de modelos. Sus proporciones deportivas son garantía de una presencia excepcional en el segmento de los coches compactos. La larga parte delantera, el «greenhouse» – es decir, el conjunto visible del habitáculo – desplazado hacia atrás y la corta zaga marcan las diferencias entre este compacto de dos puertas y los demás modelos de la competencia. Su diseño especial es fiel reflejo de su excepcional concepto. El diseño exterior, determinado por superficies dinámicas, pasos de rueda abombados y puertas grandes sin marco, es la expresión estética de este coche de tracción trasera, única en este segmento. Siendo la versión de máximo nivel, el BMW 135i Coupé se diferencia de las versiones con motor diésel, entre otras cosas, porque lleva el kit aerodinámico M modificado y por el deflector posterior, reservado en exclusiva para este modelo de la serie 1 que lleva el motor más potente. Además, el nuevo color rojo Sedona metalizado está reservado en exclusiva para los modelos coupé de la serie 1. La gama de colores se completa con ocho pinturas metalizadas y tres colores estándar.

### **En la parte delantera, elementos típicos de la serie 1.**

El diseño de la parte frontal del nuevo coupé consigue distinguirlo con claridad como parte de la gama de los modelos de la serie 1 de BMW. La forma de la parrilla ovoide doble de BMW, con ancho marco cromado, y, también, los faros, son idénticos en toda la gama. Además, los faros bi-xenón redondos opcionales con anillos conductores de luz para la luz diurna consiguen que el coupé sea, inconfundiblemente, un BMW.

### **Sólida carrocería y superficies acristaladas que expresan ligereza.**

La deportiva silueta del nuevo BMW Serie 1 Coupé está determinada por líneas muy marcadas. La línea de la cintura, por debajo de las superficies acristaladas, es la que más destaca en la vista lateral. Los abombados pasos de rueda acentúan las superficies convexas y cóncavas de las partes laterales de la carrocería. Sus realzados perfiles y los imponentes pasos de rueda recalcan el carácter deportivo del BMW Serie 1 Coupé.

El montante B acristalado y oscuro es otro rasgo típico que distingue a los coupé de la marca BMW. Con este montante, la superficie acristalada parece ser continua. La ligereza de toda la parte superior del habitáculo contrasta con la solidez del resto de la carrocería. El ángulo inferior de la ventana posterior es un elemento que subraya el carácter dinámico del coche, como en todos los modelos de la marca. También el recorrido de la línea del techo, que termina en un ángulo claramente definido en la corta zaga, es un elemento estilístico típico del coupé. La puerta de grandes dimensiones y el montante B fuertemente inclinado, trasladan el centro óptico de la silueta hacia el eje posterior.

### **Acentuación del aplomo de la zaga mediante cantos que crean superficies claras y sombreadas.**

El nuevo BMW Serie 1 Coupé tiene una zaga de gran aplomo, con una tercera luz de freno integrada. La tapa del maletero lleva incorporada una pestaña aerodinámica, que acentúa el diseño de la corta zaga y que disminuye las fuerzas ascendentes que se aplican sobre el eje posterior a altas velocidades.

Las divisiones internas de los pilotos posteriores en forma de L se atienen a la orientación horizontal de toda la parte posterior del coche. Los faros de marcha atrás y las luces intermitentes forman una sola franja blanca. Las luces posteriores llevan conductores de luz horizontales, iluminados con diodos luminosos (LED), por lo que irradian una luz muy homogénea. Gracias a este elemento estilístico, ya aplicado en otros modelos de la marca, el BMW Serie 1 Coupé siempre se reconoce como un modelo de la marca, también en la oscuridad. Otro elemento típico de BMW es la activación de las luces de freno en dos fases, dependiendo de la fuerza de frenado, una solución que contribuye a aumentar la seguridad del coche.



### **El diseño del habitáculo está determinado por radios de contornos suaves y formas de proyección horizontal.**

En el interior del BMW Serie 1 Coupé impera un ambiente diáfano, de exquisita calidad y sólido a la vez. Los elementos horizontales de trazado dinámico establecen la unión entre la parte delantera y trasera del habitáculo. En él caben cómodamente cuatro personas que pueden disfrutar de un entorno que se distingue por la extraordinaria calidad de sus materiales, más bien propios de coches pertenecientes a segmentos superiores.

El puesto de mando del conductor se caracteriza por sus líneas y superficies amplias y tensas. La parte superior del tablero de instrumentos es de color negro. El graneado del material es elegante y de aspecto natural, subrayando la imagen de calidad del conjunto. La parte inferior puede ser de color negro, gris o beige, acentuando el diseño horizontal del salpicadero, para aumentar la sensación de amplitud.

En la consola central, donde se encuentran los mandos de los sistemas de entretenimiento y de regulación del climatizador, se imponen los radios suaves y los fluidos pasos entre las superficies que se prolongan hasta el tablero.

El botón de mando «Controller» del sistema opcional iDrive se encuentra en la consola central, como en todos los demás modelos de la marca.

Las manillas de las puertas, el botón de la guantera, los mandos giratorios de la radio y del climatizador opcional, el Controller del sistema de mando iDrive y las molduras embellecedoras del volante deportivo opcional tienen superficies galvanizadas de color brillante aperlado.

El equipamiento opcional de piel Boston logra realzar la exquizez del diseño del habitáculo. En la parte inferior de los revestimientos de las puertas se encuentran unas prácticas bolsas apropiadas para llevar, por ejemplo, mapas de ciudades o carreteras.

### **Cuatro asientos y mucho margen para la personalización del coche.**

El BMW Serie 1 Coupé lleva de serie dos asientos individuales en la parte trasera, que ofrecen un elevado nivel de confort a sus ocupantes.

Los apoyabrazos y los revestimientos laterales, ya sean de tejido o de piel artificial, retoman el diseño de los revestimientos de las puertas.

Entre los dos asientos se encuentra un vano portaobjetos.

El cliente puede elegir entre cuatro tapicerías para crear la armonía que prefiera en el habitáculo y expresar su propio estilo, siempre en función del color exterior del coche. El BMW Serie 1 Coupé puede llevar tapicería de tela, una combinación de tela y piel y un equipamiento completo de piel. Estas variantes pueden combinarse con los colores más apropiados en cada

caso, pudiéndose escoger entre tres colores básicos para el salpicadero y nueve colores para el equipamiento restante del habitáculo. Las molduras decorativas pueden ser de seis versiones, entre ellas de aluminio de pulido fino, de madera de álamo de finas vetas, de titanio de imagen muy técnica, de color negro diamante brillante o de color plateado Cachemira.

### **BMW 135i Coupé con kit aerodinámico propio.**

La variante tope de gama, el BMW 135i Coupé, se diferencia de los demás modelos nuevos por llevar de serie un kit aerodinámico M modificado y optimizado para este modelo. El faldón delantero, con su entrada de aire central de mayor tamaño, acentúa el carácter deportivo de este coche. Las dos entradas de aire laterales, también de diseño exclusivo, están divididas por una varilla horizontal y delimitadas por deflectores ligeramente salientes. De esta manera, la parte delantera del BMW 135i Coupé resulta más imponente. Además, el BMW 135i Coupé es el único modelo de la serie que lleva varillas cromadas en la parrilla doble ovoide.

Los estribos del BMW 135i Coupé tienen formas más acentuadas que los de los demás modelos. Un canto adicional, que separa superficies claras y sombreadas, acentúa ópticamente la forma de cuña. El faldón posterior del BMW 135i Coupé es de color antracita en la parte inferior. Este faldón se extiende más hacia los pasos de rueda posteriores que en los demás modelos de la serie, acentuando el ancho de vía. Un pequeño deflector adicional, que en el ámbito del deporte de competición automovilística se llama «gurney», es un elemento más que optimiza las cualidades aerodinámicas de este coupé. Los embellecedores de las salidas del sistema de escape son de cromado oscuro.

### **Dinamismo eficiente: dos motores turbodiesel y un motor de gasolina.**

Los motores del nuevo BMW Serie 1 coupé conjugan dinamismo, eficiencia y suavidad de una manera desconocida en este segmento. Lo dicho se aplica a los dos motores turbodiesel de cuatro cilindros que representan a la nueva generación de este tipo de propulsores, y también al motor de gasolina de seis cilindros. Los tres propulsores se distinguen por su gran potencia y por su menor consumo y mayor respeto por el medio ambiente. Comparados con los motores de la competencia, cada uno de estos motores es líder, tanto por su rendimiento como por su nivel de consumo. La impresionante relación entre potencia y economía de estos motores es clara expresión del éxito que la marca tiene aplicando la estrategia de desarrollo BMW EfficientDynamics.

Además de las medidas adoptadas en el interior del motor (reducción de la fricción, reconfiguración de las cámaras de combustión, optimización de la mezcla mediante inyección common-rail o High Precision Injection, control preciso del proceso de combustión y del guiado del aire), también se adoptaron otras medidas en el coche como tal, con el fin de obtener un consumo considerablemente menor.

### **Energía pura gracias a la tecnología Twin Turbo en el BMW 135i Coupé.**

El modelo tope de la serie es el BMW 135i Coupé, que lleva el primer motor del mundo de seis cilindros en línea con Twin Turbo, High Precision Injection y bloque de cilindros de aluminio. Ello significa que la variante más potente entre los motores de seis cilindros en línea de BMW ahora también está disponible en la serie 1 de BMW, concretamente en el nuevo coupé.

Gracias a sus 225 kW/306 CV, potencia obtenida de una cilindrada de 2.979 cc, este motor le confiere un dinamismo excepcional al coche. El BMW 135i Coupé es capaz de parar el cronómetro en 5,3 segundos al acelerar de 0 a 100 km/h. Su velocidad punta es de 250 km/h, limitada electrónicamente. El par motor máximo de 400 Nm está disponible a lo largo de un margen de revoluciones muy amplio (entre 1.300 y 5.000 vueltas), con lo que este motor de 3.000 cc permite que el coupé tenga una excepcional capacidad de recuperación. El consumo promedio según ciclo de pruebas UE es de 9,2 litros de gasolina sin plomo a los 100 kilómetros. Considerando su gran potencia, el BMW 135i Coupé es el coche que menos consume en su segmento y, además, es un ejemplo fascinante del éxito de la estrategia de dinamismo eficiente de la marca.

### **Entrega de potencia, digna de un motor atmosférico de mucho mayor cilindrada.**

La utilización de dos turbocompresores, cada uno para alimentar aire comprimido a tres cilindros, redundando en una rapidez de respuesta hasta ahora desconocida en motores turbo. La ventaja esencial de los turbocompresores estriba en su tamaño reducido y, por lo tanto, en su mínimo momento de inercia. De este modo ya no es perceptible el retraso del turbo típico en los motores turbo de antes, es decir, aquel retardo de respuesta que se producía hasta que la acción del compresor surtía efecto. A los mandos del BMW 135i Coupé, este motor turbo se comporta como un motor atmosférico de cilindrada mucho mayor.

Si se hubiese optado por un motor atmosférico, el dinamismo únicamente se habría conseguido aumentando considerablemente la cilindrada, por lo que el motor habría sido mucho más pesado, lo que habría incidido negativamente en el reparto del peso y en el consumo de combustible. La tecnología

Twin Turbo, por contra, combinada con la inyección directa de gasolina High Precision Injection, redundante de modo mucho más eficiente en una mayor potencia y un mayor par motor.

### **High Precision Injection para reducir el consumo en hasta un diez por ciento.**

El sistema High Precision Injection es una tecnología clave para reducir en la mayor medida posible el consumo de gasolina. Gracias a esta segunda generación de la tecnología de inyección directa de gasolina, el motor Twin Turbo tiene más potencia, sin que por ello aumente el consumo y sin mermar las cualidades dinámicas. Con el posicionamiento de los inyectores en las cámaras de combustión junto a las bujías, la dosificación de la inyección de gasolina es mucho más precisa. En comparación con un motor turbo con inyección en el conducto de admisión, este motor del BMW 135i Coupé consume aproximadamente un diez por ciento menos.

### **BMW 123d Coupé: eficiencia y potencia óptimas.**

El nuevo motor diésel de cuatro cilindros del BMW 123d Coupé con Variable Twin Turbo establece un nuevo listón de referencia en materia de entrega de potencia y consumo. Con su cilindrada de 1.995 cc y su potencia de 150 kW/204 CV, es el primer motor diésel de aluminio del mundo que tiene una potencia específica superior a los 100 CV por cada 1.000 cc. Además, es el primer motor diésel del segmento con Variable Twin Turbo. Este propulsor entrega su potencia máxima a las 4.400 r.p.m. El par máximo de 400 Nm ya está disponible a partir de 2.000 r.p.m.

El motor del BMW 123d Coupé permite que este nuevo modelo sea capaz de acelerar en 7,0 segundos de 0 a 100 km/h y que alcance una velocidad punta de 238 km/h. Esta capacidad de aceleración y el consumo promedio de 5,2 litros a los 100 kilómetros según ciclo de pruebas UE, son expresión del éxito que tiene la estrategia BMW EfficientDynamics, que la marca aplica en su trabajo de desarrollo. Las emisiones del CO<sub>2</sub> del BMW 123d Coupé apenas ascienden a 138 gramos por kilómetro, lo que significa que este modelo también es líder de su segmento en materia de respeto por el medio ambiente.

### **Por primera vez: tecnología Twin Turbo en un motor de cuatro cilindros.**

La tecnología Variable Twin Turbo logra aumentar la potencia de modo especialmente eficiente. Esta tecnología también puede llamarse turbocompresión por fases, y BMW hasta ahora la ha utilizado únicamente en motores diésel de seis cilindros. Ahora es la primera vez que este principio de funcionamiento también se aprovecha en un motor diésel de cuatro cilindros, es decir, en el propulsor que lleva el nuevo BMW Serie 1 Coupé.

El grupo de compresión Twin Turbo está constituido por un turbo de tamaño pequeño y otro de mayor tamaño en la salida de gases de escape, que juntos alimentan a los cuatro cilindros. La unidad de menor tamaño empieza a surtir efecto desde revoluciones muy bajas, apenas por encima del ralentí. Al aumentar las revoluciones, entra en funcionamiento el turbo de mayor tamaño. Gracias a esta configuración, el efecto del turbo se produce sin retardo alguno.

El motor diésel de 2.000 cc es el primer propulsor de BMW con inyección directa common-rail en el que los inyectores piezoeléctricos inyectan el combustible a una presión de 2.000 bar. Dado que el combustible se inyecta en hasta tres fases en cada cámara a través de los siete orificios que tienen las toberas, la combustión se propaga suavemente durante todo el ciclo de trabajo, lo que redundará en la suavidad excepcional de este motor diésel. La combinación de dinamismo y economía, que explica la creciente importancia que tienen los motores diésel en el mercado, ahora también tendrá ese efecto con los motores de cuatro cilindros que, con esta tecnología, tienen un funcionamiento especialmente suave.

### **Turbo con turbina de geometría variable en el BMW 120d Coupé.**

El propulsor del BMW 120d Coupé dispone de un solo turbocompresor que, sin embargo, permite una entrega de la potencia homogénea a cualquier nivel de carga, gracias a la geometría variable de la unidad turbo. Un servomotor eléctrico modifica la posición de las aletas de la turbina con gran precisión, en fracciones de segundo y según sea necesario en cada situación. De esta manera, el sistema responde inmediatamente, tanto a bajas revoluciones como a plena carga. La presión máxima es de 2,55 bar. El combustible diésel se inyecta mediante inyectores piezoeléctricos que funcionan con una presión de 1.800 bar.

El motor de cuatro cilindros y 1.995 cc tiene una respetable potencia de 130 kW/177 CV a 4.000 r.p.m. El par motor máximo de 350 Nm está disponible entre las 1.750 y 3.000 vueltas. El nuevo BMW 120d Coupé alcanza una velocidad punta de 228 km/h y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos. Su modesto consumo es de 4,8 litros a los 100 kilómetros. También su emisión de gases de escape es ejemplar, ya que produce apenas 128 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro.

Los motores de los nuevos modelos BMW 123d Coupé y BMW 120d Coupé son bastante más ligeros que otros motores diésel de cuatro cilindros de potencia similar. Buena parte de la disminución del peso se explica por el bloque de cilindros de aluminio con camisas de fundición gris, sometidas a tratamiento térmico. Esta medida de optimización, prevista ya desde la fase

de diseño del nuevo motor, no solamente tiene un efecto positivo en la economía del motor. El menor peso también favorece la distribución equilibrada del peso sobre los ejes. De esta manera, el coche resulta más ágil.

### **Ambos motores turbodiesel con filtro de partículas de serie.**

Siendo los representantes de una nueva generación de motores diésel, tanto el del BMW 123d Coupé como el del 120d Coupé llevan de serie filtro de partículas diésel, montados muy cerca del motor. Así, también en este segmento de motores se ha conseguido optimizar de modo muy eficiente las emisiones de gases de escape.

### **Recuperación de la energía de frenado, para reducir el consumo y aumentar el placer de conducir.**

Las variantes del BMW Serie 1 Coupé disponibles en el mercado europeo disponen de un sistema de recuperación de la energía de frenado, que incluye un sistema de regulación inteligente del funcionamiento del alternador. Con este sistema de recuperación de la energía de frenado, en principio, si la batería tiene el nivel de carga mínimo necesario, únicamente se carga durante las fases de frenado o deceleración, mientras que queda eléctricamente desacoplada durante las fases de aceleración. Ello significa que, por un lado, se puede aprovechar más potencia del motor, lo que redundará en un mayor placer al conducir y, por otro lado, que se reduce el consumo y por tanto también disminuyen las emisiones de CO<sub>2</sub>.

El principio de funcionamiento del sistema inteligente de gestión de energía puede compararse con el funcionamiento de plantas energéticas de acumulación de energía. En estas plantas hidroeléctricas, durante la noche se acumula el agua en pantanos de altura mayor, para recurrir a esa fuente energética durante el día, para cubrir picos de consumo. Aplicado al sistema de recuperación de energía de frenado que lleva el nuevo BMW Serie 1 Coupé, este principio de funcionamiento significa que el sistema reconoce las fases de conducción favorables en términos energéticos, y las aprovecha para acumular energía eléctrica en la batería que, entonces, está disponible para alimentar a la red de a bordo cuando sea necesario.

Con el fin de maximizar la duración de la batería y para compensar la mayor frecuencia de las fases de carga de la batería, el sistema de gestión inteligente de la energía activa ciclos de regeneración, lo que es posible gracias a la nueva tecnología AGM de las baterías. Con este sistema se aplican pulsos de mayor tensión eléctrica a la batería después de una cantidad determinada de fases de carga y descarga, obteniéndose de esta manera fases de regeneración específicas.

### **Función Auto Start Stop para reducir la cantidad de fases de funcionamiento en ralentí.**

En el caso de los modelos con caja de cambios manual combinada con uno de los nuevos motores de cuatro cilindros, la función Auto Start Stop aumenta la eficiencia, especialmente en el tráfico urbano. El sistema apaga el motor automáticamente cuando su funcionamiento no es necesario. Así sucede, por ejemplo, al parar en un semáforo, con lo que el consumo se reduce a cero en esa fase de espera. El motor se apaga cuando el conductor coloca la palanca de cambio en punto muerto y retira el pie del embrague. Para poner en marcha el motor nuevamente, basta pisar el pedal de embrague. Dado que el sistema mantiene la presión de carga del motor, éste se pone en funcionamiento de inmediato, sin que el conductor tenga que hacer nada especial para conseguirlo.

Pero el BMW Serie 1 Coupé también cumple con las condiciones ideales para reducir el consumo durante la conducción. Para ello, las nuevas variantes de la serie 1 de BMW tienen un indicador del momento óptimo para cambiar de marcha. La electrónica del motor calcula el momento más recomendable para subir de marchas, considerando las condiciones dinámicas del coche y aplicando criterios de ahorro de combustible. Una flecha se ilumina en el tablero de instrumentos, indicando con un número la marcha óptima en cada momento, invitando al conductor a que cambie siempre en el momento ideal.

### **Desacoplamiento mecánico de los grupos secundarios, para ahorrar energía.**

Otras diversas funciones se activan automáticamente para ahorrar combustible. Si está equipado con uno de los nuevos motores diésel, el BMW Serie 1 Coupé tiene, por ejemplo, un sistema de regulación automática de las entradas de aire en la parrilla. Si el motor no necesita refrigeración estas entradas se cierran automáticamente, con lo que mejora la aerodinámica, lo que por su parte tiene como consecuencia un menor consumo.

Además, diversos grupos secundarios funcionan sólo si es necesario, una solución que disminuye adicionalmente del consumo. El motor eléctrico de la servodirección EPS (Electric Power Steering) sólo consume energía cuando, efectivamente, es necesario asistir la dirección. Esto es así únicamente cuando el conductor gira intencionadamente el volante. Al conducir en recta o al trazar curvas de radio constante sin que sea necesario corregir con el volante, no se consume energía innecesariamente. Otro ejemplo es la bomba eléctrica del líquido refrigerante, que no funciona dependiendo de las revoluciones del motor sino según su temperatura, lo que significa que únicamente se activa si el motor realmente necesita refrigeración. Esta solución contribuye a aumentar el grado de eficiencia

energética del motor. Con un consumo de aproximadamente 200 vatios, esta bomba consume alrededor de la décima parte de lo que consumen las bombas convencionales, que funcionan ininterrumpidamente. Además, la correa del compresor del sistema de aire acondicionado tiene un sistema de acoplamiento. Si se desconecta el climatizador, automáticamente se desacopla el compresor, lo que significa que se reduce al mínimo el momento de arrastre ocasionado por el compresor.

### **Dinamismo eficiente, también con caja de cambios automática.**

Inicialmente, el BMW 120d Coupé podrá llevar opcionalmente una caja de cambios automática de seis marchas, que pronto también se ofrecerá para combinarla con los otros motores. La caja de cambios automática tiene un convertidor nuevo con amortiguador torsional integrado, para reducir las pérdidas de energía y, además, para conseguir tiempos de reacción y de cambio de marchas más cortos. De este modo, el BMW Serie 1 Coupé sigue manteniendo sus típicas cualidades deportivas, aunque esté equipado con la caja automática.

### **Sofisticado chasis, con un nuevo diferencial.**

El BMW Serie 1 Coupé tiene tracción trasera, una configuración típica en los coches de la marca. Con este principio de construcción de automóviles, es decir, con el motor delante y la tracción trasera, se obtiene la máxima capacidad de tracción, además de un equilibrado reparto del peso sobre los ejes, lo que redundará en una gran aplomo al circular y en una extraordinaria estabilidad. Además, separando los grupos funcionales constituidos por el conjunto propulsor y la dirección, el comportamiento del coche es más ágil.

El eje posterior del BMW Serie 1 Coupé es de cinco brazos, debidamente adaptado a la potencia y al par motor de los propulsores. Con este eje, el guiado de las ruedas es extremadamente preciso. Por ello el reglaje del coche es óptimo, muy de acuerdo con sus prestaciones. Además, el eje posterior tiene un aislamiento acústico óptimo.

El eje posterior del Coupé es el producto del trabajo de desarrollo de una nueva generación de ejes, optimizados para reducir las fricciones. Mediante un cojinete de bolas doble y oblicuo, ha sido posible reducir la temperatura y, por lo tanto, el contenido de aceite del diferencial es menor, lo que tiene como consecuencia que el aceite alcance más rápidamente su temperatura de funcionamiento óptimo. Ambas medidas contribuyen a un mejor funcionamiento y prolongan la vida útil del diferencial. Además, a pesar de sus dimensiones más compactas, el diferencial puede transmitir fuerzas aproximadamente un diez por ciento superiores.



Considerando el segmento al que pertenece el BMW Serie 1 Coupé, también el eje delantero tiene una sofisticada geometría. Este eje de doble articulación, con columnas telescópicas, tirantes y barra estabilizadora es, en buena parte, de aluminio. De esta manera ha sido posible encontrar una combinación óptima de gran rigidez y bajo peso, condiciones que además de la solidez de los brazos y tirantes y del guiado preciso de las ruedas, contribuyen a mejorar las cualidades dinámicas del coche.

El BMW 120d Coupé, siendo el modelo básico de la gama, lleva llantas de aleación ligera de 16 pulgadas, mientras que el BMW 123d Coupé tiene de serie llantas de aleación de 17 pulgadas. En ambos casos, las llantas calzan neumáticos de baja resistencia a la rodadura, lo que también contribuye a reducir el consumo. El modelo tope de la gama es el BMW 135i Coupé, que tiene llantas de aleación de 18 pulgadas, que subrayan las cualidades deportivas de este modelo. Además, el BMW 135i Coupé lleva de serie un chasis deportivo M y un sistema de frenos de alto rendimiento, compuesto de pinzas fijas de seis bombines en las ruedas delanteras y de pinzas fijas de dos bombines en las ruedas del eje posterior.

### **Precisión gracias a la servodirección eléctrica.**

Las nuevas variantes del BMW Serie 1 Coupé con motores diésel llevan de serie una servodirección eléctrica EPS (Electric Power Steering) con función Servotronic integrada, con la que la asistencia de la dirección depende de la velocidad del coche. El sistema EPS incrementa la precisión de la dirección a altas velocidades y aumenta el confort a bajas velocidades. Adicionalmente, el nuevo sistema de dirección también disminuye el consumo de combustible, ya que, a diferencia de sistemas convencionales mecánicos-hidráulicos, la asistencia está a cargo de un motor eléctrico que sólo se activa cuando es necesario, es decir, cuando efectivamente se gira el volante.

El BMW Serie 1 Coupé puede estar equipado opcionalmente con el sistema de dirección activa, único en el mundo. Este sistema adapta las relaciones de la dirección a la velocidad del coche. Por ejemplo, al aparcar o maniobrar a muy baja velocidad, tiene que girarse menos el volante y aplicarse menos fuerza en él. Al conducir a mayores velocidades, se reduce el carácter directo de la relación de la dirección. De esta manera, al viajar a altas velocidades, se tiene la sensación de disponer de una dirección muy precisa y, además, mejora el comportamiento del coche en recta.

### **Programas dinámicos para dominar el coche a la perfección.**

El chasis del BMW Serie 1 Coupé subraya el carácter dinámico y deportivo del coche. Garantiza un alto nivel de precisión de la dirección y de la conducción, incluso al límite de las leyes que dicta la física. El coche lleva de serie el

sistema antibloqueo de frenos (ABS) y el control automático de la estabilidad (ASC), que evita que patine una rueda al poner en marcha el coche. El sistema de control de frenado en curvas (CBC), también incluido de serie, estabiliza el coche al frenar en curvas, siempre y cuando sea necesario. Estas funciones están incluidas en el sistema de control dinámico de la estabilidad (DSC). Este sistema de control evita que, en condiciones difíciles, el coche derrape (sobrevire) o tienda a seguir recto (subvire) en curvas, para lo que activa los frenos de las ruedas que correspondan. El carácter dinámico del nuevo BMW Serie 1 Coupé se mantiene en todos los casos. Dado que la dirección activa opcional está incluida en la red de los sistemas de regulación, es también capaz de evitar que el coche derrape al frenar sobre calzadas con diferentes coeficientes de fricción en ambos lados del coche (frenado parcial sobre gravilla, por ejemplo), para lo que aplica un efecto de contra-volante específico.

Otro subsistema del DSC es el control dinámico de la tracción (DTC), que consigue una capacidad de impulsión óptima. Activando esta función, se admite un mayor resbalamiento de las ruedas motrices, lo que significa que el DTC eleva el umbral de activación del DSC. Al permitir un mayor resbalamiento de las ruedas motrices, el coche puede ponerse en movimiento más fácilmente al conducir, por ejemplo, sobre nieve profunda. Además, la modalidad DTC también admite una aceleración lateral mayor del coche, por lo que es posible tomar una curva dejando que el coche derrape de modo controlado. Si lo considera necesario, el conductor también tiene la opción de desconectar el sistema DSC completamente.

**Función de diferencial autoblocante, controlada por software, para mejorar la capacidad de tracción del BMW 135i Coupé y del BMW 123d Coupé.**

En el nuevo BMW 135i Coupé y el nuevo BMW 123d Coupé se han aplicado medidas destinadas a mejorar la capacidad de tracción, considerando la gran potencia de los motores y su elevado par motor. El objetivo principal de estas medidas consiste en estar a la altura de un estilo de conducción francamente deportivo, por ejemplo al acelerar fuertemente saliendo de una curva. Para mejorar la capacidad de tracción en la modalidad DSC-Off, es decir, cuando se desconecta completamente el sistema DSC, se limita el resbalamiento de las ruedas motrices mediante una función de diferencial autoblocante de modo específico y apropiado, controlada por software. De esta manera, la capacidad de impulsión del coche es mayor, sin que se produzcan influencias negativas en su comportamiento dinámico.

El nuevo BMW Serie 135i Coupé no solamente está equipado de serie con un chasis de carácter deportivo. También el reglaje de los sistemas de estabilización ASC y DSC respeta específicamente el brío de cada uno de los modelos. Además, el modelo tope de la gama tiene una programación que redundante en unas respuestas más rápidas al cambio de posición del pedal del acelerador.

### **Alto nivel de seguridad, superior a los estándares internacionales.**

El concepto de seguridad del BMW Serie 1 Coupé se basa en la sólida carrocería de toda la gama. Los aceros de alta resistencia, la estructura especial de la carrocería del coupé y los elementos de deformación programada especiales, logran que el nuevo coupé cumpla holgadamente todos los criterios de seguridad válidos en los mercados internacionales, sentándose así las bases para la obtención de excelentes resultados en todas las pruebas de choque de relevancia mundial. Por ejemplo, cabe esperar justificadamente que el coupé obtendrá la máxima puntuación en la prueba de choque lateral según IIHS.

Todos los ocupantes del BMW Serie 1 Coupé están protegidos de modo óptimo mediante seis airbags, incluidos de serie. Los airbags frontales se disparan en dos fases, en función de la fuerza del impacto. Los airbags laterales, integrados en los respaldos de los asientos delanteros, disminuyen el peligro de sufrir daños físicos en la zona torácica y en la cadera en caso de un choque lateral. Los airbags de tipo cortina para las cabezas, que se encuentran debajo del guarnecido del techo, protegen a los ocupantes de los cuatro asientos.

Adicionalmente, el BMW Serie 1 Coupé lleva de serie asientos optimizados para resistir impactos. Los apoyacabezas y los respaldos de los asientos tienen un acolchado más mullido, por lo que atenúan mejor los golpes que sufren los ocupantes de los asientos en caso de un choque en la zaga del coche.

Todos los asientos tienen cinturones automáticos de tres puntos de anclaje y apoyacabezas. Los cierres de los cinturones se encuentran sujetos al bastidor del asiento del conductor y de su acompañante, respectivamente. De esta manera se tiene la seguridad que los cinturones se ciñen perfectamente a las cinturas, sin importar la altura que se regule en el asiento. Además, los pedales se retraen y el apoyapié se deforma de modo específico en caso de un choque frontal, por lo que se reduce el peligro de sufrir daños en las piernas y en los pies.

### **Nivel selecto, también en los detalles del equipamiento.**

El BMW Serie 1 Coupé cuenta con equipos de confort y seguridad de carácter selecto, hasta ahora propios de automóviles de segmentos superiores. Concretamente, los faros bi-xenón opcionales y el sistema de adaptación del haz de luz en curvas con sistema de iluminación en esquinas, también opcional, logran mejorar considerablemente la visibilidad y, por lo tanto, la seguridad al conducir de noche. La luz diurna, que en los modelos de BMW consta de dos anillos luminosos en cada grupo óptico delantero, contribuye a que se perciba mejor el coche en condiciones de luz normales o difusas. Con la luz de freno de diodos luminosos de activación en dos fases como equipamiento de serie, los conductores que van detrás del BMW se percatan de que el conductor del BMW Serie 1 Coupé está frenando con fuerza con mayor antelación. Además, los asientos traseros llevan anclajes ISOFIX para asientos de niños.

Considerando que los modernos motores diésel de BMW casi ya no se diferencian de los motores de gasolina en lo que se refiere a la entrega de la potencia y a su nivel de ruidos, es posible que el conductor que no está acostumbrado al coche, por ejemplo por tratarse de un coche de alquiler, se equivoque al repostar. Por ello, se ha evitado este riesgo en el BMW 120d Coupé y en el BMW 123d Coupé mediante un bloqueo especial en la boca del depósito. Este sistema únicamente permite repostar con una pistola de mayor diámetro, correspondiente a los surtidores de combustible diésel.

### **Unidad de mando iDrive mejorada; posibilidad de conectar unidades MP3 externas.**

El sistema de mando opcional iDrive permite controlar de modo sencillo con el botón de mando (Controller) u, opcionalmente, mediante comandos por voz, todas las funciones secundarias o de confort de los sistemas de comunicación, del climatizador, de los sistemas de entretenimiento y del navegador opcional. En el caso del BMW Serie 1 Coupé, el sistema iDrive cuenta, además, con ocho teclas libremente programables, para acceder directamente a las funciones que se utilizan con mayor frecuencia (destinos de viaje memorizados en el navegador, estaciones de radio o números de teléfono), simplemente pulsando la tecla correspondiente. Con el sistema de sensores de estas teclas, al poner el dedo sobre una de ellas, es decir, antes de pulsarla, se indica la función programada en esa tecla en la pantalla TFT abatible que se encuentra en el tablero de instrumentos. De esta manera, siempre se tiene la seguridad de haber elegido la tecla con la función deseada. Y al hacerlo, el conductor no tiene que apartar la vista del tráfico.

Si el BMW Serie 1 Coupé no está equipado con un sistema de navegación, la zona prevista para la pantalla TFT en la parte superior del tablero de instrumentos se aprovecha como un vano portaobjetos adicional. Este vano tiene una tapa y, además, está iluminado.

Los equipos de audio previstos para el BMW Serie 1 Coupé son de los mejores del segmento. Para aumentar la variedad de los programas de entretenimiento, están provistos de serie con una conexión AUX y, opcionalmente, con un puerto USB, para conectar unidades MP3 externas como, por ejemplo, un Apple iPod. También es posible conectar una unidad de memoria convencional al puerto USB, para escuchar la música grabada a través del sistema audio del coche. En estos casos, la selección de la música se hace mediante el botón de mando del sistema iDrive y la pantalla; en los coches que no llevan el sistema de mando iDrive, la selección se hace directamente con los mandos de la radio. En la medida en que el coche esté equipado con un apoyabrazos central, la unidad externa de audio puede colocarse en una pequeña ubicación prevista en la parte inferior del apoyabrazos, donde está más protegida.

### **De serie: asientos regulables en altura y respaldos abatibles de los asientos posteriores.**

Los asientos delanteros regulables en altura y los elevallunas eléctricos son parte del equipamiento de serie del BMW Serie 1 Coupé. Las formas de las bolsas integradas en los revestimientos de las puertas, apropiadas para llevar mapas de ciudades o de carreteras, y el diseño de la guantera se adaptan a las formas suavemente redondeadas que imperan en el habitáculo y, además, constituyen vanos muy útiles para llevar objetos de diversa índole. Los ganchos que se encuentran de serie en los montantes B permiten colgar americanas o abrigos, para que siempre estén a mano.

Los vanos disponibles se amplían de serie con un compartimento que se encuentra entre los dos asientos posteriores y, además, con redes opcionales en el dorso de los respaldos de los asientos delanteros. Opcionalmente puede adquirirse un saco modular portaesquís, que se coloca en el centro del respaldo de los asientos posteriores. Este respaldo puede abatirse de serie en relación de 60 : 40, una función poco usual en modelos de tipo coupé, con lo que se aumenta la capacidad de carga que tiene el maletero, de 370 litros. La red de sujeción de objetos que se llevan en el maletero está incluida de serie. Opcionalmente pueden montarse argollas abatibles para evitar que se desplacen que los objetos que se llevan en el maletero, sujetándolos con cintas tensoras. Un enchufe opcional de 12 voltios en el maletero permite utilizar aparatos externos como, por ejemplo, una pequeña nevera.

### **Más dinamismo y diseño más llamativo con el kit deportivo M.**

Los conductores del BMW Serie 1 Coupé que prefieren un estilo de conducción más deportivo pueden mejorar la estética y las cualidades dinámicas de su coche recurriendo a los productos que ofrece BMW M GmbH. Opcionalmente puede adquirirse el kit deportivo M, que en una versión modificada ya se incluye en el modelo BMW 135i Coupé. Este kit incluye el conjunto aerodinámico M, compuesto por paragolpes delantero y posterior y estribos especiales, además de luces antiniebla. El color azul metalizado Le Mans únicamente se puede adquirir en combinación con el kit deportivo.

La estética Shadow Line brillante, incluida en el kit, le confiere un toque especialmente deportivo a las superficies acristaladas laterales. Además, la opción incluye llantas de aleación ligera M, que pueden ser de dos diseños diferentes. Se puede escoger entre llantas de 7 x 17 pulgadas y llantas de 8,5 x 18 pulgadas para neumáticos de 245/35 R18.

Los asientos deportivos, incluidos de serie en el kit deportivo M, tienen una sujeción lateral más envolvente y están tapizados con una combinación exclusiva de tela y piel artificial, aunque también pueden llevar opcionalmente la tapicería de piel Boston. El kit deportivo M también incluye el chasis deportivo M específico del BMW Serie 1 Coupé, de mayor capacidad de tracción y con atenuación de las inclinaciones laterales del coche, las molduras embellecedoras con el logotipo M en los umbrales de las puertas, el volante M forrado de piel y el apoyapie M para el pie izquierdo del conductor. Los fuelles de la palanca de cambios y de la palanca del freno de mano son de serie de napa de alta calidad. El guarnecido del techo del kit deportivo M es de color antracita. El equipamiento interior incluido en el kit deportivo M se completa con molduras embellecedoras de aluminio de color plateado Glaciar, que logran acentuar el carácter deportivo del salpicadero.

## Datos técnicos.

### BMW Serie 1 Coupé 135i.

<b>Carrocería</b>		<b>135i</b>
Número de puertas/asientos		2/4
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	4.360/1.748/1.408
Batalla	mm	2.660
Vía delantera/trasera	mm	1.470/1.497
Distancia al suelo	mm	–
Diámetro de giro	m	10,7
Capacidad del depósito	Aprox. l	53
Sistema de refr. incl. calef.	l	8,2
Aceite del motor	l	6,5
Aceite caja de cambios	l	De por vida
Aceite del diferencial	l	De por vida
Peso orden de marcha UE <sup>1</sup>	kg	1.560
Carga útil según DIN	kg	440
Peso máx. admisible DIN	kg	1.925
Carga máx. ejes del./post.	kg	945/1.030
Carga máx. remolque <sup>2</sup> con freno (12%)/sin freno	kg	–/–
Carga techo/carga apoyo	kg	75
Capacidad del maletero según ISO 3832	l	370
Resistencia aerodinámica	C <sub>x</sub> x A	0,32 x 2,10
<b>Motor</b>		
Tipo/Num. cilindros/Válvulas		L/6/4
Preparación de la mezcla		MSD80
Cilindrada real	cc	2.979
Carrera/Diámetro	mm	89,9/84,0
Compresión	: 1	10,2
Combustible		RON 95–98
Potencia	kW/CV	225/306
a revoluciones	r.p.m.	5.800
Par motor	Nm	400
a revoluciones	r.p.m.	1.300–5.000
<b>Sistema eléctrico</b>		
Batería/Lugar de montaje	Ah/–	70/Maletero
Alternador	A/W	180/2.520
<b>Chasis</b>		
Suspensión delantera	Eje de doble articulación, tirantes y columnas telescópicas, de aluminio	
Suspensión trasera	Eje de cinco brazos, de acero ligero	
Frenos delanteros	Frenos de disco con pinzas fijas de seis bombines	
Diámetro	mm	Autoventilados/338x26
Frenos traseros	Frenos de disco con pinzas fijas de dos bombines	
Diámetro	mm	Autoventilados/324 x 22
Sistemas de estabilización	ABS, CBC, ASC, DSC, DTC, DBC	
Dirección	Piñón y cremallera	
Relación total de la dirección	: 1	16,0
Tipo de caja de cambios	Manual de seis marchas	
Desarrollos de la caja	I	: 1 4,055
	II	: 1 2,396
	III	: 1 1,582
	IV	: 1 1,192
	V	: 1 1,0
	VI	: 1 0,872
	R	: 1 3,677
Relación del diferencial	: 1	3,08
Neumáticos delanteros	215/40 R18 85Y RSC	
Neumáticos traseros	245/35 R18 88Y RSC	
Llantas delanteras	7,5J x 18 al. lig.	
Llantas traseras	8,5J x 18 al. lig.	
<b>Prestaciones</b>		
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	6,6
Relación potencia/cilindrada	kW/l	75,5
Aceleración	0–100 km/h	s 5,3
	0–1.000 m	s 24,6
80–120 km/h en 4 <sup>ta</sup> /5 <sup>ta</sup> marcha	s	5,0/6,0
Velocidad máxima	km/h	250
<b>Consumo según ciclo UE</b>		
Ciclo urbano	l/100 km	13,0
Ciclo interurbano	l/100 km	7,0
Total	l/100 km	9,2
CO <sub>2</sub>	g/km	220
<b>Otros</b>		
Clasificación según emisiones	UE4	
Clasificación según seguro	KH/VK/TK	

<sup>1</sup>Peso del coche en orden de marcha (DIN) más 75 kg del conductor y equipaje.

<sup>2</sup>Mayor carga posible en ciertas circunstancias.

## BMW Serie 1 Coupé 120d, 123d.

<b>Carrocería</b>		<b>120d</b>	<b>123d</b>
Número puertas/asientos		2/4	2/4
Largo/Ancho/Alto (vacío)	mm	4.360/1.748/1.423	4.360/1.748/1.423
Batalla	mm	2.660	2.660
Vía delantera/trasera	mm	1.484/1.517	1.484/1.517
Distancia al suelo	mm	–	–
Diámetro de giro	m	10,7	10,7
Capacidad del depósito	Aprox. l	51	51
Sistema de refr. incl. calef.l	l	7,2 (7,5)	7,2
Aceite del motor	l	5,5	5,5
Aceite caja de cambios	l	De por vida	De por vida
Aceite del diferencial	l	De por vida	De por vida
Peso orden de marcha UE <sup>1</sup>	kg	1.450(1.455)	1.495
Carga útil según DIN	kg	440	440
Peso máx. admisible DIN	kg	1.815 (1.820)	1.860
Carga máx. ejes del./post.	kg	895/985	925/1.000
Carga máx. remolque <sup>2</sup> con freno (12%)/sin freno	kg	1.200/720	1.200/740
Carga techo/carga apoyo	kg	75/75	75/75
Capacidad del maletero según ISO 3832	l	370	370
Resistencia aerodinámica	c <sub>x</sub> x A	0,30 x 2,10	0,30 x 2,10
<b>Motor</b>			
Tipo/Num. cilindros/Válvulas		L/4/4	L/4/4
Preparación de la mezcla		DDE 71	DDE 71
Cilindrada real	cc	1.995	1.995
Carrera/Diámetro	mm	90/84	90/84
Compresión	: 1	16,0	16,0
Combustible		Diésel	Diésel
Potencia	kW/CV	130/177	150/204
a revoluciones	r.p.m.	4.000	4.400
Par motor	Nm	350	400
a revoluciones	r.p.m.	1.750–3.000	2.000–2.250
<b>Sistema eléctrico</b>			
Batería/Lugar de montaje	Ah/–	80/Maletero	80/Maletero
Alternador	A/W	180/2.520	180/2.520
<b>Chasis</b>			
Suspensión delantera		Eje de doble articulación, tirantes y columnas telescópicas, de aluminio	
Suspensión trasera		Eje de cinco brazos, de acero ligero	
Frenos delanteros		Frenos de disco con pinza flotante de un bombín	
Diámetro	mm	Autoventilados/300 x 24	Autoventilados/330 x 24
Frenos traseros		Frenos de disco con pinza flotante de un bombín	
Diámetro	mm	Autoventilados/300 x 20	Autoventilados/300 x 20
Sistemas de estabilización		ABS, CBC, ASC, DSC, DTC, DBC;	
Dirección		Dirección hidráulica de piñón y cremallera	
Relación total de la dirección	: 1	16,0	16,0
Tipo de caja de cambios		H (6HP19TU)	G
Desarrollos de la caja I	: 1	5,140 (4,171)	5,080
II	: 1	2,830 (2,340)	2,804
III	: 1	1,804 (1,521)	1,783
IV	: 1	1,257 (1,143)	1,260
V	: 1	1,000 (0,867)	1,0
VI	: 1	0,831 (0,691)	0,835
R	: 1	4,638 (3,403)	4,607
Relación del diferencial	: 1	2,56 (3,15)	2,65
Neumáticos delanteros		205/50 R17 89V RSC	205/50 R17 89W RSC
Neumáticos traseros		205/50 R17 89V RSC	205/50 R17 89W RSC
Llantas delanteras		7J x 17 al. ligera	7J x 17 al. lig.
Llantas traseras		7J x 17 al. ligera	7J x 17 al. lig.
<b>Prestaciones</b>			
Relación peso/potencia DIN	kg/kW	10,6	9,5
Relación potencia/cilindrada	kW/l	65,2	75,2
Aceleración 0–100 km/h	s	7,6 (7,8)	7,0
0–1000 m	s	28,2 (28,1)	27,3
80–120 km/h en 4 <sup>ta</sup> marcha	s	6,4 (–)	5,5
Velocidad máxima	km/h	228 (226)	238
<b>Consumo según ciclo UE</b>			
Ciclo urbano	l/100 km	6,1 (7,2)	6,5
Ciclo interurbano	l/100 km	4,1 (4,4)	4,4
Total	l/100 km	4,8 (5,4)	5,2
CO <sub>2</sub>	g/km	128 (144)	138
<b>Otros</b>			
Clasificación según emisiones		UE4	UE4
Clasificación según seguro	KH/VK/TK		

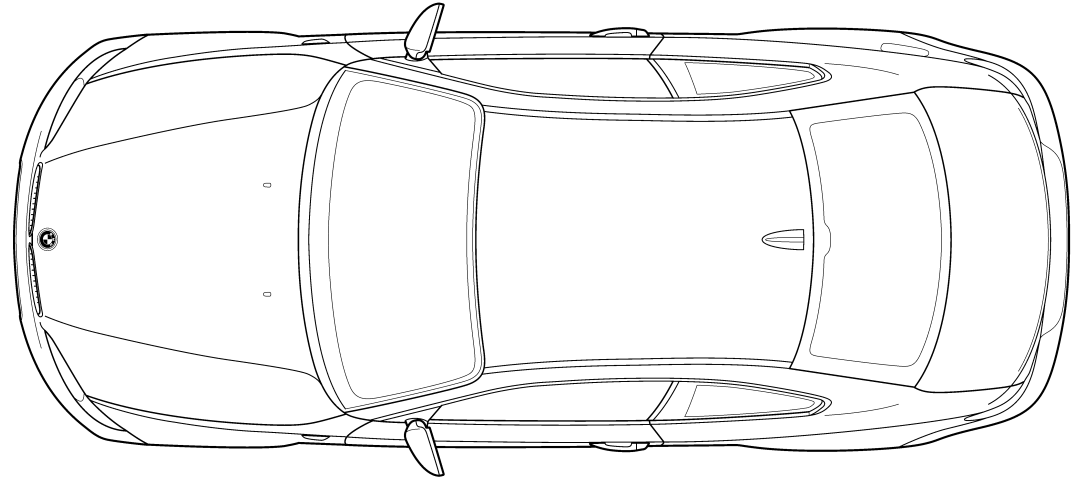
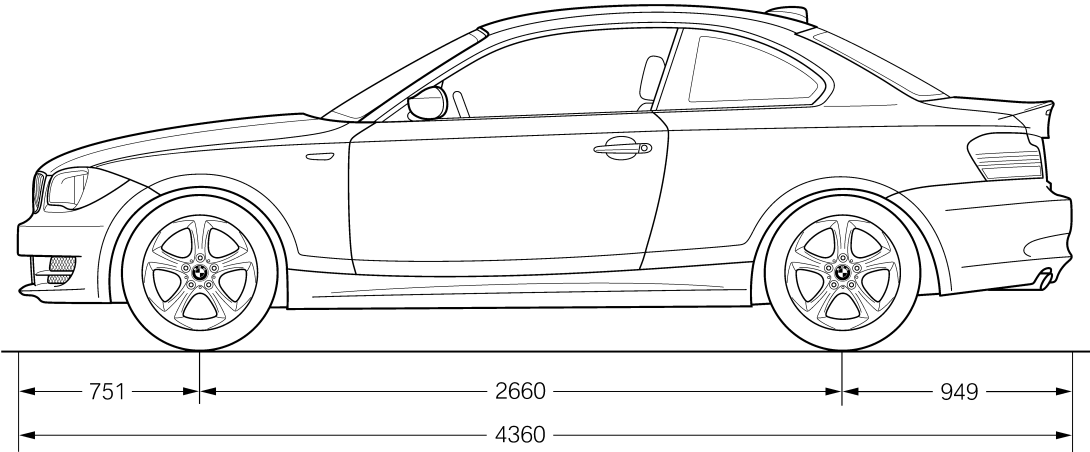
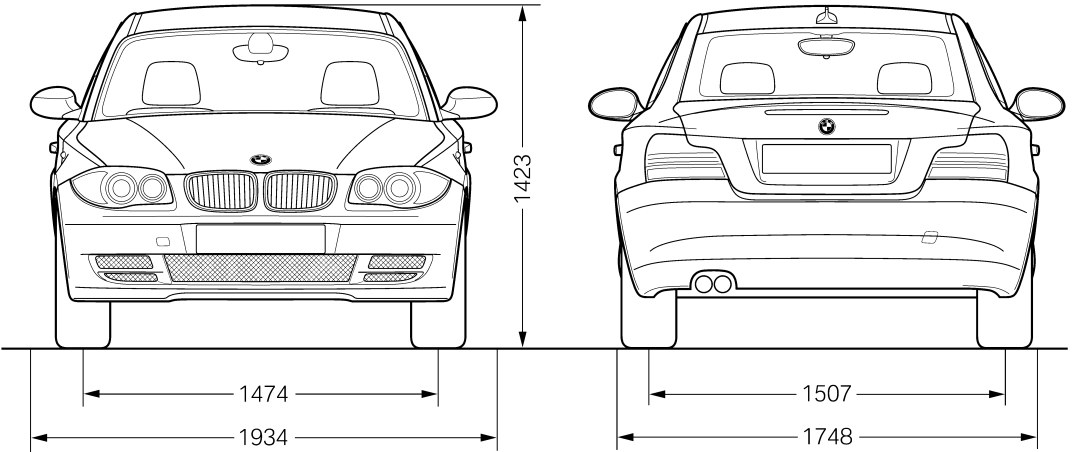
Valores entre paréntesis: caja de cambios automática.

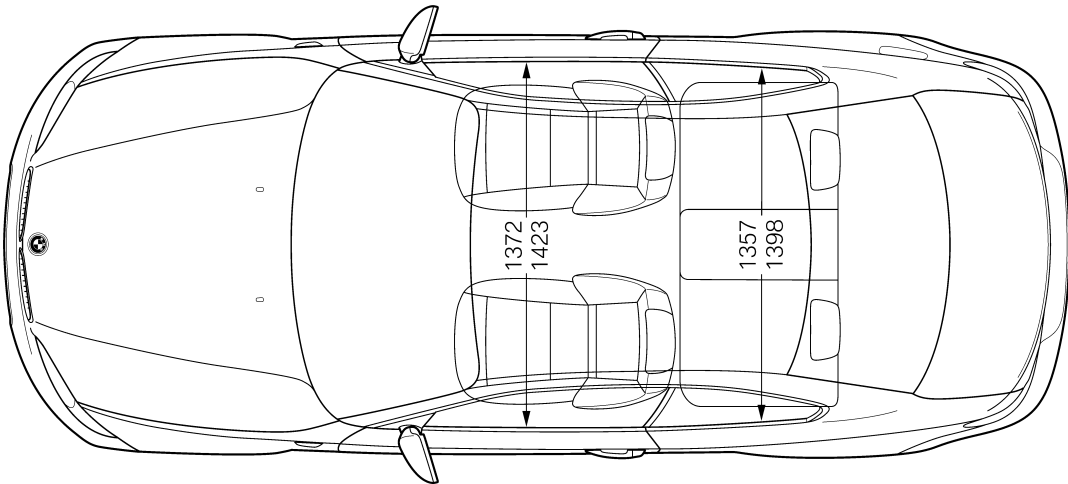
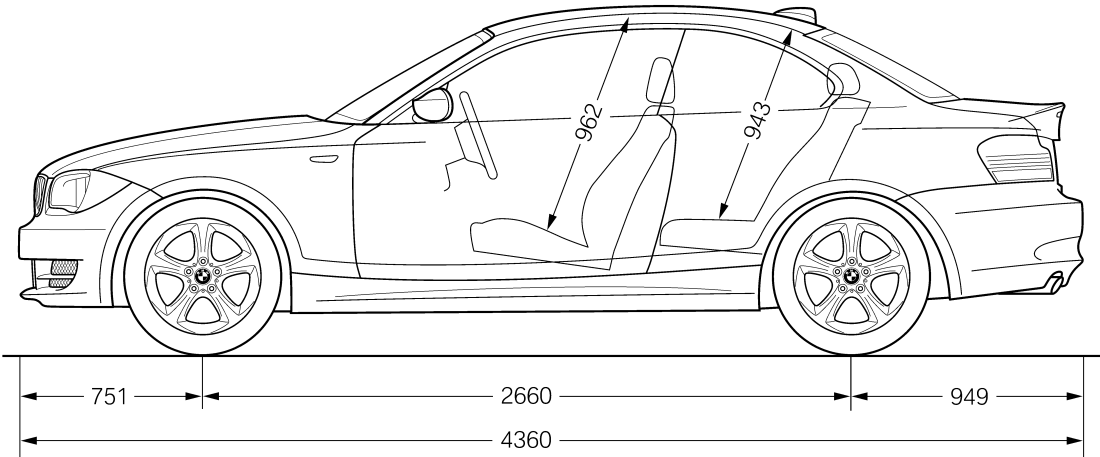
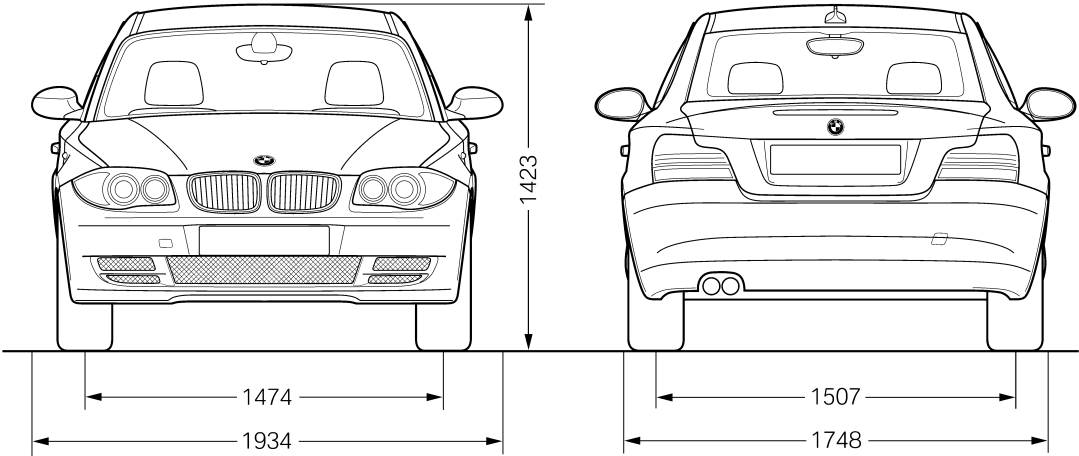
<sup>1</sup>Peso del coche en orden de marcha (DIN) más 75 kg del conductor y equipaje.

<sup>2</sup>Mayor carga posible en ciertas circunstancias.



# Dimensiones exteriores e interiores.





# Diagramas de potencia y par motor.

