

La BMW X1. Table des matières.



1	Fiche signalétique.	2
2	Plaisir de conduire spontané. La BMW X1. (Résumé).....	6
3	Concept: la première de son espèce dans le segment des compactes de grand prestige.	16
4	Style: sportivité polyvalente et élégance pleine d'assurance.	19
5	Expérience au volant: une agilité qui ne cesse de fasciner.	23
6	Ensemble mécanique: plus de puissance, plus de variété, plus d'efficacité.	27
7	Carrosserie et sécurité: fonctionnalité moderne et protection fiable.	31
8	Dotation et accessoires: création d'un supplément de plaisir au volant.	35
9	Production: la fabrication intégrée garantit qualité et flexibilité.	40
10	Fiches techniques.	44
11	Caractéristiques de puissance et de couple.	48
12	Dimensions extérieures et intérieures.	52

1 Fiche signalétique.



- Fort d'un naturel moderne, agile et polyvalent, la BMW X1 crée une nouvelle expérience de conduite dans le segment des compactes de grand prestige. La gamme des modèles BMW X se voit ainsi enrichie d'un nouveau concept automobile innovant.
- De par la ligne de sa carrosserie, la BMW X1 affiche une élégance pleine d'assurance, une sportivité polyvalente et une agilité spontanée. Pour la première fois, des qualités typiques et traits de caractère d'un modèle BMW X sont transposés sur un véhicule de la catégorie des compactes de grand prestige suivant une interprétation moderne.
- L'intérieur de la BMW X1 est marqué par une fonctionnalité sobre et une modernité préfigurant l'avenir. Des lignes filant vers l'avant soulignent encore l'orientation du poste de conduite vers le conducteur, un trait typique de BMW. Des matériaux haut de gamme et des coloris naturels accentuent le dynamisme et l'air jeune émanant de l'habitacle.
- La position assise rehaussée, la sensation d'espace généreux, de multiples possibilités de rangement et l'habitacle modulable offrent des conditions idéales pour utiliser la BMW X1 dans l'environnement urbain et au-delà en bénéficiant de son agilité, de sa spontanéité et de sa polyvalence. Les trois places à l'arrière assurent une liberté de mouvement généreuse. Le dossier de la banquette arrière est réglable en inclinaison et rabattable dans un rapport de 40/20/40. Le volume du compartiment à bagages peut être porté de 420 litres à un maximum de 1 350 litres. Un toit de verre panoramique à commande électrique est disponible en option.
- Des ensembles mécaniques répondant au dernier état de l'art confèrent des performances routières souveraines et une efficacité maximale à la BMW X1. Des moteurs à essence et diesel à la fois puissants, économiques et propres, le système de transmission intégrale intelligente xDrive ainsi que de vastes mesures BMW EfficientDynamics, telles que la récupération de l'énergie libérée au freinage, la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques du moteur Auto Start Stop et l'indicateur de changement de rapport sont disponibles en fonction de la variante de modèle. La BMW X1 sDrive18d à propulsion enregistre une

consommation moyenne de 5,2 litres/100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et des rejets de CO₂ de 136 grammes/kilomètre et se révèle ainsi être d'une efficacité extraordinaire.

- D'une technique haut de gamme, les liaisons au sol de la BMW X1 comprennent un essieu avant à articulation double et poussants ou à articulation double et tirants en aluminium ainsi qu'un essieu arrière à cinq bras et doubles triangles obliques séparés de construction légère en acier, un système de direction assistée haute précision, des freins performants, le Contrôle dynamique de la stabilité intégrant le Contrôle de traction dynamique ainsi que, en option, le Contrôle de performance réalisée via la gestion électronique de la transmission intégrale xDrive.
- La BMW X1 se vante d'une structure de carrosserie conçue pour une protection maximale des occupants. La dotation standard comprend des ceintures de sécurité à trois points et enrouleur automatique sur toutes les places, des airbags frontaux, latéraux et protège-tête ainsi que des feux stop adaptatifs et un éclairage diurne. Des phares au xénon, l'éclairage directionnel adaptatif et l'assistant pleins phares sont disponibles en option.
- En association avec les systèmes de navigation optionnels Business et Professional, la BMW X1 est proposée avec le système de commande BMW iDrive de la nouvelle génération comprenant le bouton multicommandes et les touches d'accès direct sur la console centrale, un écran de contrôle se fondant harmonieusement dans le tableau de bord et des touches d'appel dites favorites logées en dessous de la façade de commande de la climatisation de série. En alternative au système audio de série, le client se voit proposer des systèmes HiFi haut de gamme. La prise auxiliaire AUX-In de série peut être enrichie d'une interface USB. S'y ajoutent divers systèmes d'aides à la conduite et services de BMW ConnectedDrive.
- Motorisations:
BMW X1 xDrive28i:
six cylindres en ligne essence à carter en magnésium et aluminium avec VALVETRONIC et double VANOS,
cylindrée: 2 996 cm³, puissance: 190 kW (258 ch) à 6 600 tr/mn,
couple maxi.: 310 Nm entre 2 600 et 3 000 tr/mn,
accélération [0 à 100 km/h]: 6,8 secondes,
vitesse maximale: 205 km/h,
(230 km/h avec le réglage haute vitesse optionnel),
consommation moyenne selon la norme européenne :

9,4 litres/100 kilomètres,
émissions de CO₂ selon la norme européenne: 219 g/km,
norme antipollution: Euro 5.

BMW X1 xDrive23d:

quatre cylindres diesel à carter tout aluminium, technologie
BMW TwinPower Turbo et injection directe à rampe commune,
cylindrée: 1 995 cm³, puissance : 150 kW (204 ch) à 4 400 tr/mn,
couple maxi.: 400 Nm entre 2 000 et 2 250 tr/mn,
accélération [0 à 100 km/h]: 7,3 secondes,
vitesse maximale: 205 km/h,
(223 km/h avec le réglage haute vitesse optionnel),
consommation moyenne selon la norme européenne :
6,3 litres/100 kilomètres,
émissions de CO₂ selon la norme européenne: 167 g/km,
norme antipollution: Euro 5.

BMW X1 xDrive20d:

quatre cylindres diesel à carter tout aluminium, turbocompresseur à
géométrie d'admission variable et injection directe à rampe commune,
cylindrée: 1 995 cm³, puissance: 130 kW (177 ch) à 4 000 tr/mn,
couple maxi.: 350 Nm entre 1 750 et 3 000 tr/mn,
accélération [0 à 100 km/h]: 8,4 secondes,
vitesse maximale: 205 km/h,
(213 km/h avec le réglage haute vitesse optionnel),
consommation moyenne selon la norme européenne :
5,8 litres/100 kilomètres,
émissions de CO₂ selon la norme européenne: 153 g/km,
norme antipollution: Euro 5.

BMW X1 sDrive20d:

quatre cylindres diesel à carter tout aluminium, turbocompresseur à
géométrie d'admission variable et injection directe à rampe commune,
cylindrée: 1 995 cm³, puissance: 130 kW (177 ch) à 4 000 tr/mn,
couple maxi.: 350 Nm entre 1 750 et 3 000 tr/mn,
accélération [0 à 100 km/h]: 8,1 secondes,
vitesse maximale: 205 km/h,
(218 km/h avec le réglage haute vitesse optionnel),
consommation moyenne selon la norme européenne :
5,3 litres/100 kilomètres,
émissions de CO₂ selon la norme européenne: 139 g/km,
norme antipollution: Euro 5.

BMW X1 xDrive18d:

quatre cylindres diesel à carter tout aluminium, turbocompresseur à géométrie d'admission variable et injection directe à rampe commune, cylindrée: 1 995 cm³, puissance: 105 kW (143 ch) à 4 000 tr/mn, couple maxi.: 320 Nm entre 1 750 et 2 500 tr/mn, accélération [0 à 100 km/h]: 10,1 secondes, vitesse maximale: 195 km/h, consommation moyenne selon la norme européenne: 5,7 litres/100 kilomètres, émissions de CO₂ selon la norme européenne: 150 g/km. norme antipollution: Euro 5.

BMW X1 sDrive18d:

quatre cylindres diesel à carter tout aluminium, turbocompresseur à géométrie d'admission variable et injection directe à rampe commune, cylindrée: 1 995 cm³, puissance: 105 kW (143 ch) à 4 000 tr/mn, couple maxi.: 320 Nm entre 1 750 et 2 500 tr/mn, accélération [0 à 100 km/h]: 9,6 secondes, vitesse maximale: 200 km/h, consommation moyenne selon la norme européenne: 5,2 litres/100 kilomètres, émissions de CO₂ selon la norme européenne: 136 g/km. norme antipollution: Euro 5.

2 Plaisir de conduire spontané. La BMW X1. (Résumé)



Avec la BMW X1, le constructeur automobile munichois ajoute de nouvelles touches au segment des compactes. Pour la première fois, un modèle BMW X s'avance dans le segment des compactes de grand prestige. La BMW X1 dispose des traits typiques d'un modèle BMW X et fait aussi découvrir une nouvelle forme du plaisir de conduire typique de BMW. La cadette de la famille variée des BMW X est synonyme de sportivité polyvalente et d'agilité maximale. Son allure respire une élégance pleine d'assurance et une modernité empreinte de style. L'habitacle à l'air jeune et sportif séduit par une grande modularité et autant de flexibilité. La BMW X1 marie les caractéristiques typiques d'un Sports Activity Vehicle avec les qualités routières, le dynamisme et les valeurs de consommation et d'émissions exemplaires de la BMW Série 1.

Avec la technique souveraine de son ensemble mécanique, qui comprend aussi le système de transmission intégrale intelligent BMW xDrive, la BMW X1 offre des conditions idéales pour assurer une mobilité à la fois variée et passionnante. La position assise rehaussée et l'orientation du poste de conduite vers le conducteur amplifient l'expérience et les sensations éprouvées au volant. Des matériaux haut de gamme, des surfaces bien structurées ainsi que le système de commande iDrive monté en association avec le système de navigation optionnel soulignent le caractère de grand prestige. Spacieux, l'espace arrière offre trois vraies places. En rabattant le dossier de la banquette arrière tripartite, qui est par ailleurs réglable en inclinaison, il est possible de porter le volume du compartiment à bagages de 420 litres à un maximum de 1 350 litres. De nombreux rangements et autres vide-poches poussent la fonctionnalité dans le moindre détail, alors que le toit de verre panoramique disponible en option confère une sensation d'espace encore plus généreux.

La BMW X1 fixe de nouvelles références pour le plaisir de conduire dans le segment des compactes haut de gamme. Grâce à BMW EfficientDynamics, elle offre à l'heure actuelle le rapport performances/consommation le plus favorable qui soit dans le peloton concurrentiel. Un six cylindres essence et trois quatre cylindres diesel sont proposés pour animer la nouvelle voiture. Le six cylindres en ligne animant la BMW X1 xDrive28i se targue d'un carter en magnésium et aluminium, de la distribution VALVETRONIC et du double VANOS et délivre une puissance de 190 kW (258 ch). La BMW X1 XDrive23d est entraînée par un

diesel de 150 kW (204 ch) doté de la technologie BMW TwinPower Turbo et d'une injection à rampe commune. Les deux variantes de modèle reçoivent une boîte automatique à six rapports en dotation standard. Les diesels équipant la BMW X1 xDrive20d et la BMW X1 xDrive18d d'une puissance de respectivement 130 kW (177 ch) et 105 kW (143 ch) disposent également d'une injection à rampe commune à laquelle s'ajoute un turbocompresseur à géométrie d'admission variable. Ces moteurs animent aussi la BMW X1 sDrive20d et la BMW X1 sDrive18d à transmission aux roues arrière et sont accouplés à une boîte mécanique à six rapports. Avec une consommation moyenne de 5,2 litres aux 100 kilomètres seulement selon le cycle de conduite européen et des émissions de CO₂ de 136 grammes par kilomètre, la BMW X1 sDrive18d est le protagoniste le plus efficace de son segment. Toutes les motorisations répondent à la norme antipollution Euro 5.

Style: sportivité polyvalente, élégance pleine d'assurance.

Une agilité hors du commun et une sportivité polyvalente caractérisent les qualités routières de la BMW X1. Ces caractéristiques s'expriment aussi à travers le style de sa carrosserie. Le long capot moteur fortement sculpté, les naseaux BMW verticaux très marquants, les passages de roues évasés, les porte-à-faux réduits, le grand empattement, la partie arrière au traité sophistiqué et la lunette arrière inclinée sont des traits distinctifs. L'avant, les flancs et l'arrière se fondent les uns dans les autres, alors que des lignes marquantes créent des transitions fluides entre les différents éléments de la carrosserie. Les proportions élancées visualisent l'élégance sportive tout aussi clairement que la fonctionnalité moderne du véhicule.

La cinq portes de 4,45 mètres de long se révèle très clairement être une BMW X, quel que soit l'angle sous lequel on l'observe. Les passages de roue aux formes carrées, la garde au sol accrue et la protection anti-encastrement de couleur gris argent signalent la robustesse. La BMW X1 possède par ailleurs d'excellentes qualités aérodynamiques se manifestant notamment dans un coefficient de pénétration dans l'air c_x de 0,32 sur les modèles BMW X1 sDrive20d, BMW X1 xDrive18d et BMW X1 sDrive18d.

Avec son bouclier musclé et les naseaux BMW qui s'y encastrant sans joint, la partie avant dégage une grande prestance. Les passages de roue évasés et le capot moteur fortement sculpté, parcouru par des lignes au traité marquant convergeant vers les naseaux, confèrent un air particulièrement vigoureux à la BMW X1. Biaisés en haut par une ligne tranchante et possédant une bande lumineuse accentuant la largeur, les phares ronds doubles typiques de BMW donnent un regard particulièrement perçant à la partie avant. L'encadrement des phares au traité tridimensionnel discret fait encore mieux ressortir leurs contours. En dessous de la grande prise d'air, une protection anti-

encastrement de couleur gris argent souligne l'appartenance du véhicule à la famille des modèles BMW X.

La silhouette de la BMW X1 est déterminée par trois lignes marquantes. Associé à la ligne de bas de caisse très légèrement ascendante, le coup de gouge parcourant les flancs à hauteur des ouvrants de porte en montant fortement vers l'arrière donne naissance à un dessin cunéiforme dynamique. Une ligne de carre expressive, évoluant entre les deux, ajoute des touches particulières découlant de son tracé d'abord plongeant au niveau de la porte avant, puis légèrement ascendant avant de partir dynamiquement vers le haut juste avant le passage de roue arrière. Cette ligne se poursuit dans le pourtour graphique du «pli Hofmeister», typique de toute BMW. La ligne de carre et le graphisme des vitres forment ainsi une unité optique qui donne un air particulièrement agile et compact à la BMW X1.

Des passages de roue musclés et des lignes horizontales soulignent la largeur de la partie arrière au modelé raffiné. Le traité des surfaces se démarque par des galbes doux. En revanche, des lignes incisives caractérisent la réinterprétation des optiques arrière en L typiques de la marque. Une protection anti-encastrement de couleur gris argent accentue aussi sur l'arrière le naturel robuste distinguant tous les modèles BMW X.

Parée de la X Line disponible en option, la BMW X1 se démarque par une expression particulièrement vive. Cette finition comprend des inserts de couleur gris argent pour les boucliers avant et arrière ainsi que les bas de caisse ; s'y ajoute une lame peinte qui divise la prise d'air inférieure sur toute sa largeur. En association avec la finition X Line, les barres de toit optionnelles sont proposées en une variante soit noire mate soit anodisée gris argent.

Style intérieur : raffiné, moderne, fonctionnel, généreux.

Des surfaces décoratives généreuses et des lignes dynamiques confèrent une note sportive et jeune à l'intérieur de la BMW X1. Le tableau de bord est structuré par des lignes horizontales. Accentuant l'effet de largeur, cette structure stratifiée qui se retrouve aussi dans les revêtements de porte souligne la sensation d'espace généreux régnant à bord. Arborant lui aussi un nouveau look, l'écran de contrôle du système de commande iDrive optionnel s'intègre harmonieusement dans le tableau de bord.

La position assise rehaussée typique des modèles BMW X facilite l'accès à bord et offre une excellente vue sur la circulation. Le traité de la console centrale ainsi que du tableau de bord au niveau du poste de conduite confère une nouvelle empreinte à l'orientation vers le conducteur, typique de la marque. La forme donnée à la console centrale se traduit par une séparation

optique entre l'espace conducteur et l'espace dédié au passager avant. Les éléments de commande de la climatisation et du système audio sont légèrement inclinés vers le conducteur.

Sept coloris sont au choix pour la carrosserie de la BMW X1 dans un premier temps. Dans l'habitacle, les stylistes misent sur des teintes vives et naturelles, la grande variété des finitions proposées laissant beaucoup de latitude à une personnalisation selon le goût personnel de chacun. En alternative aux garnitures de sièges de série en tissu Elektra, la gamme des options propose des garnitures en tissu Median à rayures sportives ainsi que la sellerie Nevada. De plus, le client peut faire son choix parmi sept couleurs intérieures et cinq variantes différentes pour les inserts décoratifs pour mettre une touche toute à faite individuelle à sa BMW X1.

La BMW X1 est par ailleurs proposée dans la finition design Cool Elegance comprenant notamment des sièges sport habillés de cuir de couleur Oyster avec un passepoil noir et jaune pour le dossier ainsi qu'un insert décoratif en bois clair Wave. La partie inférieure du tableau de bord et la console centrale adoptent également la couleur Oyster, alors que les tapis de sol se parent d'une bordure de cette couleur.

De nombreux rangements ouverts et autres vide-poches, des porte-gobelet sur la console centrale ainsi que de grands bacs ouverts dans les portes intégrant des logements pour des bouteilles soulignent le caractère fonctionnel de la BMW X1. La banquette arrière aux dimensions généreuses offre des places confortables à trois passagers. De plus, quelques gestes suffisent pour adapter l'intérieur de la BMW X1 aux exigences de transport les plus diverses. Le grand hayon, la section d'ouverture large et le seuil de chargement abaissé facilitent aussi le chargement d'objets encombrants. L'inclinaison du dossier de la banquette arrière peut se régler sur de multiples positions, sur une plage de 30 degrés. Lorsque le dossier se trouve en position verticale (position de chargement), le volume du compartiment de chargement passe de 420 litres à 480. Le dossier étant fractionnable dans un rapport de 40/20/40, le compartiment offre de nombreuses autres configurations. Lorsque seule la partie médiane est rabattue, elle libère une grande trappe de chargement qui permet de ranger deux sacs de golf de 46 pouces, quatre paires de skis ou deux snowboards. Lorsque le dossier de la banquette arrière est entièrement rabattu, le compartiment à bagages atteint un volume de 1 350 litres. Un rangement séparé est logé sous le plancher du compartiment de chargement. Outre un sac de transport pour la trappe de chargement, des barres de toit et un pré-équipement pour un support de bagages arrière sont disponibles sur demande.

Les moteurs : efficacité et dynamisme sans pareils dans ce segment.

Les modèles BMW X offrent une forme particulière du plaisir de conduire typique de la marque. La BMW X1 marie cette expérience avec une efficacité inégalée par ses concurrentes. La BMW X1 sDrive20d et la BMW X1 sDrive18d sont en effet les premiers véhicules de leur genre pouvant se targuer d'émissions de CO₂ inférieures à 140 grammes par kilomètre selon le cycle de conduite européen. Les autres variantes de modèle savent également convaincre par un rapport absolument favorable entre le plaisir au volant et la consommation de carburant. S'en portent garants des moteurs d'un rendement exceptionnel ainsi que de multiples mesures BMW EfficientDynamics que les véhicules embarquent de série – comme à l'habitude chez BMW – dans une combinaison spécifique à chaque modèle. Elles comprennent la récupération de l'énergie de freinage, l'aérodynamique optimisée, la construction légère intelligente, le couple conique arrière à mise en température optimisée ainsi que la gestion des périphériques asservie aux besoins réalisée par exemple sur la pompe à carburant électrique ou le compresseur débrayable de la climatisation. Les modèles à boîte manuelle reçoivent la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques du moteur Auto Start Stop ainsi que l'indicateur de changement de rapport. Une nouvelle boîte de transfert à rendement optimisé a été développée pour la transmission intégrale xDrive. Le moteur animant la BMW X1 xDrive28i dispose de plus d'une pompe à huile à gestion cartographique.

C'est la BMW X1 xDrive28i qui assure le rôle du sportif de haut niveau. Son six cylindres en ligne à essence mobilise une puissance maximale de 190 kW (258 ch) à 6 600 tr/mn. Le moteur de 3,0 litres de cylindrée atteint son couple maximal de 310 Newtons-mètres entre 2 600 et 3 000 tr/mn. Fort d'un carter en magnésium et aluminium, de la distribution VALVETRONIC entièrement variable et du système double VANOS de calage en continu des arbres à cames, il se distingue par un poids très bas, par le velouté et la facilité de monter dans les tours typiques des six cylindres BMW ainsi que par une réponse optimisée aux bas régimes. Départ arrêté, la BMW X1 xDrive28i passe en 6,8 secondes à 100 km/h et atteint une vitesse maximale de 205 km/h (230 km/h avec le réglage haute vitesse proposé en option). L'efficacité du six cylindres et de vastes mesures réduisant la consommation et les émissions se traduisent par une consommation moyenne de 9,4 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et des rejets de CO₂ de 219 grammes par kilomètre.

Le quatre cylindres diesel à BMW TwinPower Turbo et injection directe à rampe commune de la quatrième génération confère à la fois d'impressionnantes reprises et une efficacité exemplaire à la BMW X1 xDrive23d. Le moteur tout aluminium de 2,0 litres de cylindrée délivre une puissance de

150 kW (204 ch) à 4 400 tr/mn ainsi qu'un couple maximal de 400 Newtons-mètres, disponible entre 2 000 et 2 250 tr/mn. La technologie du Twin Turbo variable qui dès la moindre impulsion sur l'accélérateur active un petit turbocompresseur auquel s'ajoute un deuxième, plus grand, lorsque le besoin de puissance augmente, confère une réponse spontanée à ce moteur. Les injecteurs piézo-électriques qui agissent avec une pression pouvant atteindre 2 000 bars assurent une injection particulièrement précise du carburant. La BMW X1 xDrive23d parcourt le zéro à 100 km/h en 7,3 secondes. Sa vitesse maximale s'établit à 205 km/h (223 km/h avec le réglage haute vitesse proposé en option). Ces performances routières sportives s'accompagnent d'une consommation moyenne de 6,3 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et d'émissions de CO₂ de 167 grammes par kilomètre.

Fort d'un turbocompresseur à géométrie d'admission variable et d'une injection à rampe commune faisant appel à des injecteurs piézo-électriques produisant une pression maximale de 1 800 bars, le deuxième quatre cylindres diesel développe une puissance de 130 kW (177 ch) à 4 000 tr/mn et un couple maximal de 350 Newtons-mètres débité entre 1 750 et 3 000 tr/mn. Ce diesel tout aluminium dont la cylindrée est également de 2,0 litres propulse la BMW X1 xDrive20d et la BMW X1 sDrive20d en respectivement 8,4 et 8,1 secondes de zéro à 100 km/h. Les deux modèles filent à une vitesse maximale de 205 km/h que le réglage haute vitesse optionnel permet de porter à 213 km/h sur la BMW X1 xDrive20d et à 218 km/h sur la BMW X1 sDrive20d. La consommation et les émissions des deux modèles convainquent tout autant : selon le cycle européen, la consommation moyenne se monte à 5,8 litres aux 100 kilomètres sur la BMW X1 xDrive20d et à 5,3 litres sur la BMW X1 sDrive20d. Les rejets de CO₂ se chiffrent à respectivement 153 et 139 grammes par kilomètre.

L'accès à l'univers des BMW X est encore plus économique avec le quatre cylindres diesel de 105 kW (143 ch) animant les modèles BMW X1 xDrive18d et BMW X1 sDrive18d. Ce moteur dispose également d'une injection directe à rampe commune et d'un turbocompresseur à géométrie d'admission variable. Il délivre son couple maximal de 320 Newtons-mètres dans une plage de régimes comprise entre 1 750 et 2 500 tr/mn et atteint sa puissance maximale à un régime de 4 000 tr/mn.

La BMW X1 xDrive18d s'élance en 10,1 secondes de 0 à 100 km/h, la BMW X1 sDrive18d se contente de 9,6 secondes. La vitesse maximale s'établit à respectivement 195 et 200 km/h. La BMW X1 xDrive18d consomme une moyenne de 5,7 litres aux 100 kilomètres et rejette 150 grammes de CO₂ par kilomètre. Dans le classement de la consommation et des émissions, c'est la BMW X1 sDrive18d qui se hisse en tête avec une

consommation moyenne de 5,2 litres aux 100 kilomètres et des émissions de CO₂ de 136 grammes par kilomètre.

En dotation standard, la BMW X1 xDrive28i et la BMW X1 xDrive23d reçoivent une boîte automatique à six rapports. Cette boîte automatique qui est proposée en option sur la BMW X1 xDrive20d, en alternative à la boîte mécanique à six rapports de série, ne bénéficie pas seulement à l'agrément de conduite, mais favorise aussi le comportement agile de la BMW X compacte. La caractéristique sportive s'explique avant tout par la transmission directe, l'embrayage de prise directe fermant directement après le démarrage. Se distinguant par une réponse et des passages de rapports très rapides, elle convertit spontanément chaque mouvement de l'accélérateur. Grâce à un accès direct au rapport cible, il ne faut même pas compter de temps supplémentaire lorsqu'on saute un ou plusieurs rapports au rétrogradage. De plus, la fonction Steptronic de la boîte automatique permet au conducteur de gérer les changements de vitesses manuellement.

BMW xDrive : première de la transmission intégrale intelligente dans le segment des compactes.

En répartissant le couple de manière variable entre les roues avant et arrière, le système de transmission intégrale permanente BMW xDrive favorise tant l'agilité que la traction souveraine sur un sol meuble. Grâce aux qualités convaincantes de ce système, BMW est aujourd'hui le constructeur le plus prisé au monde de véhicules à quatre roues motrices dans le segment de grand prestige. Maintenant, la transmission intégrale intelligente fait son entrée sur un véhicule de la catégorie des compactes. Via une boîte de transfert avec un embrayage multidisques piloté par l'électronique, xDrive envoie à tous moments le couple moteur à celui des deux essieux dont les roues bénéficient de la meilleure adhérence au sol, en tenant compte de la situation momentanée et en dosant le couple avec précision.

La transmission intégrale est aussi interconnectée avec le Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) et la gestion moteur sur la BMW X1. Des capteurs sur les roues détectent immédiatement tout patinage. Le système peut moduler la répartition du couple en quelques fractions de seconde. Cette réaction intervient avant même qu'une roue se mette à patiner et contrecarre ainsi très tôt et efficacement toute tendance au survirage ou au sousvirage. En virage, une part plus importante du couple moteur est dirigée vers l'essieu arrière alors même que la voiture est en état stable, afin d'augmenter la maniabilité du véhicule et supprimer tout sous-virage. Pour assurer la meilleure propulsion possible, la répartition de base à raison de 40 pour cent à l'avant pour 60 à l'arrière est rétablie dès la sortie du virage. Dans des situations de conduite

exigeantes, la répartition du couple via xDrive vise également à assurer une stabilité optimale. Celle-ci n'est rétablie par des interventions individuelles sur les freins et une réduction de la puissance moteur gérées par le DSC que lorsque la nouvelle répartition du couple s'avère être insuffisante.

Outre la fonction ABS, le Contrôle dynamique du freinage DBC et le Contrôle du freinage en courbe CBC, le Contrôle dynamique de la stabilité DSC comprend aussi sur la BMW X1 le mode DTC ou Contrôle de traction dynamique favorisant la motricité. Ce mode relève les seuils d'intervention du régulateur de la stabilité et facilite le démarrage sur de la neige ou du sable en laissant légèrement patiner les roues. Sur la BMW X1 xDrive28i, les fonctionnalités du DSC sont complétées entre autres par la fonction freins secs, une compensation antifading et un assistant au démarrage.

En option et en association avec le tarage sport du train de roulement également disponible sur demande, le Contrôle de performance veille sur toutes les variantes à transmission intégrale à une intervention bien dosée sur les freins et une compensation de couple via la gestion électronique interconnectée du système xDrive, ce qui permet, sur un revêtement glissant ou dans les virages négociés à une allure particulièrement dynamique, de combattre efficacement toute tendance au sous-virage dès qu'elle s'amorce et d'augmenter la maniabilité. Dès que les roues avant commencent à se dérober vers l'extérieur du virage, la roue arrière à l'intérieur du virage est freinée de manière ciblée via la gestion électronique interconnectée des systèmes xDrive et DSC. En même temps, la perte de propulsion qui y est liée est compensée par une augmentation de la puissance débitée.

Agilité maximale et sécurité sans faille grâce à des liaisons au sol d'une technique moderne et à une structure de carrosserie solide.

L'excellente technique du train de roulement et la structure de carrosserie particulièrement solide garantissent un comportement routier qui se distingue par l'agilité, la précision et la souveraineté. À l'avant, les modèles à transmission intégrale affichent un essieu à jambes de suspension à articulation double et poussants, alors que la BMW X1 sDrive20d et la BMW X1 sDrive18d reçoivent un essieu avant à articulation double et tirants en aluminium. En association avec l'essieu arrière à cinq bras et doubles triangles obliques séparés mis en œuvre sur tous les modèles, l'équilibre entre sportivité et agrément de conduite ainsi obtenue est optimal. La direction hydraulique à crémaillère comprend une assistance dosée avec précision. La fonction Servotronic asservie à la vitesse, proposée en option sur tous les modèles à transmission intégrale, facilite encore les manœuvres.

Les systèmes de freinage performants de la BMW X1 assurent d'excellentes décélérations. En fonction de la motorisation, les quatre disques de frein affichent des dimensions différentes, et suivant le modèle, les freins avant sont à étrier flottant ou du type cadre. Toutes les variantes de modèles de la BMW X1 sont équipées en série de jantes de 17 pouces en acier ou en aluminium. La dotation standard inclut un indicateur de dégonflage, des pneus antidéjantage (runflat) qui permettent au conducteur de poursuivre son trajet jusqu'à un garage même avec un pneu entièrement à plat sont disponibles en option.

La carrosserie extrêmement résistante à la torsion de la BMW X1 repose sur le concept de la construction légère intelligente qui comprend entre autres la mise en œuvre ciblée d'aciers à haute et à très haute résistance. Le choix des matériaux tout comme l'agencement et la géométrie des longerons, traverses et autres supports visent une sécurité maximale en cas de collision tout en favorisant l'optimisation du poids et une agilité maximale du véhicule. Les forces introduites en cas de collision sont déviées par plusieurs voies dites de transmission d'efforts, via le berceau moteur et le train de roulement, afin d'éviter que des contraintes extrêmes n'agissent sur des éléments porteurs distincts et que l'habitacle robuste ne soit affecté. La dotation standard à bord de la BMW X1 ne comprend pas seulement des airbags frontaux et des airbags latéraux, mais aussi des airbags rideaux protège-tête couvrant les places avant et arrière. Tous les sièges de la BMW X1 sont dotés d'une ceinture de sécurité à trois points et enrouleur automatique. Sur les places avant, celle-ci intègre un limiteur d'effort des sangles et un prétensionneur. Les places arrière sont de plus dotées en série d'une fixation ISOFIX pour sièges enfants. Tous les systèmes de retenue sont pilotés par un cerveau électronique central.

Éclairage diurne de série, phares bi-xénon en option.

Les phares ronds doubles de série sur la BMW X1 incluent aussi une fonction d'éclairage de jour. Des phares bi-xénon intégrant des feux de position et l'éclairage diurne dans les anneaux en couronne typiques de BMW sont proposés en option. Ils sont combinés avec des guide-lumière à leds pour les optiques arrière qui visualisent particulièrement bien la forme en L des feux arrière. Outre l'assistant pleins phares et le capteur de pluie, la BMW X1 peut aussi se doter sur demande de l'éclairage directionnel adaptatif sur lequel l'orientation des faisceaux lumineux est asservie à l'angle de braquage et suit ainsi le tracé de la route. Les feux-stop adaptatifs avertissent intensément les usagers de la route suivant la BMW X1 si celle-ci est amenée à freiner en catastrophe.

Équipement optionnel: fonctionnel, innovant, prestigieux.

Des options haut de gamme permettent d'accroître encore l'aptitude au quotidien, le plaisir au volant et le confort de voyage distinguant la BMW X1. Des barres de toit, un pack rangements et un dispositif d'attelage avec boule amovible sont susceptibles d'élargir les capacités de transport. Les sièges sport, le chauffage des sièges, la climatisation automatique, le pack éclairage ainsi que le grand toit de verre panoramique accroissent le confort. La chaîne audio de série ne comprend pas seulement six haut-parleurs et un lecteur CD, mais aussi une prise auxiliaire AUX-In ; en option, un baladeur numérique et d'autres supports de données peuvent être intégrés dans le système de divertissement embarqué via une interface USB. Le système audio ambiophonique harman/kardon procure, quant à lui, un plaisir audio sublime.

En association avec le système de navigation Business ou Professional, la BMW X1 se voit doter du système de commande iDrive de la dernière génération qui se distingue par le bouton multicommandes et les touches d'accès direct sur la console centrale, des touches d'appel dites favorites et un écran de contrôle de 6,5 ou de 8,8 pouces. Il est ainsi aussi possible de faire appel aux nombreux services de BMW ConnectedDrive, tels que BMW Assist et BMW Online ou l'accès illimité à Internet depuis la voiture.

La production de la BMW X1 est assurée par l'Usine BMW de Leipzig. Sur ce site, le nouveau modèle BMW X est construit parallèlement aux versions trois portes, coupé et cabriolet de la BMW Série 1 ainsi qu'à la berline de la BMW Série 3. L'Usine BMW de Leipzig compte parmi les unités de production automobile les plus modernes au monde et se distingue par des structures de fabrication innovantes autorisant une flexibilité hors du commun.



3 **Concept: la première de son espèce dans le segment des compactes de grand prestige.**

- **Enrichissement systématique de la famille des modèles BMW X.**
- **Agilité et efficacité sans pareilles comparées aux concurrentes.**
- **Six cylindres en ligne pour coiffer la gamme de modèles.**

«Comme toute BMW X, la BMW X1 symbolise, elle aussi, l'avancée dans un nouveau segment de marché clairement défini.»

Dr Klaus Draeger, Membre du Directoire de BMW AG responsable du développement

La faculté de s'aventurer sur un nouveau terrain fait partie des points forts caractéristiques de toute BMW X. Ce n'est pas seulement vrai pour la mobilité en dehors des routes asphaltées, mais aussi pour la pénétration des marchés automobiles internationaux. Avec son lancement il y a dix ans, la BMW X5 a inauguré un concept automobile qui était alors absolument inédit. Peu après, la BMW X3 a transposé ce concept du Sports Activity Vehicle sur un autre segment automobile sur lequel elle a remporté autant de succès. La BMW X6, premier Sports Activity Coupé au monde, n'est pas moins exceptionnelle. Aujourd'hui, BMW fait une nouvelle fois œuvre de pionnier : la BMW X1 est le premier véhicule de grand prestige de son genre dans le segment des compactes.

La BMW X1 s'aligne pour faire aussi découvrir une nouvelle forme du plaisir de conduire typique de BMW dans cette catégorie automobile. La cadette de la famille des BMW X est synonyme de sportivité polyvalente et d'agilité maximale dans la circulation urbaine et ailleurs. Avec la technique souveraine de son ensemble mécanique, qui comprend aussi le système de transmission intégrale intelligent BMW xDrive, et son habitacle tout aussi moderne que modulable, la BMW X1 offre des conditions idéales pour assurer une mobilité à la fois variée et passionnante..

Les modèles BMW X: en avance sur la concurrence depuis dix ans.

En inventant le Sports Activity Vehicle (SAV), BMW avait déjà instauré une catégorie automobile à la fois innovante et pionnière. Fascinant par son naturel dynamique, la BMW X5 présentée en 1999 s'est hissée d'emblée à une position éminente dans son environnement automobile. Avec la BMW X5, nouveau cru, le dynamisme souverain de ce véhicule est ressorti encore mieux dans ce segment connaissant entre-temps une concurrence acharnée.

Le succès remporté par la BMW X5 est une preuve claire et nette montrant que les qualités routières sportives jouent aussi un rôle important dans ce segment automobile.

La BMW X3 a également été le premier véhicule de grand prestige à affronter la concurrence élargie de son segment. Forte d'une agilité hors du commun, de la transmission intégrale intelligente BMW xDrive, de moteurs à la fois puissants et efficaces ainsi que de la qualité et des dotations d'un modèle haut de gamme, elle a lancé une tendance et s'est avérée être un bestseller. Plus de 500 000 unités vendues aux quatre coins du monde témoignent du formidable succès de la BMW X3.

Évolution rigoureuse de la gamme des modèles BMW X, la BMW X6 a été lancée en 2008. Son concept innovant fait valoir le dynamisme typiquement BMW d'une manière encore plus précise. Le Sports Activity Coupé se targue d'innovations dans le domaine du moteur, de la transmission et des liaisons au sol qui font entrer les qualités dynamiques d'une BMW X dans une nouvelle dimension. Dans ce contexte, le Dynamic Performance Control ou Contrôle dynamique de la transmission et le huit cylindres à technologie BMW TwinPower Turbo et injection du type High Precision Injection, étrenné sur la BMW X6, revêtent une importance toute particulière.

BMW X1 : la nouvelle référence du plaisir de conduire dans le segment des compactes de grand prestige.

Quatrième membre de la famille des BMW X, la BMW X1 fixe aujourd'hui de nouvelles références pour le plaisir de conduire dans le segment des compactes de grand prestige. Elle est la réponse moderne à des exigences automobiles mettant l'accent sur le sport, les loisirs et le lifestyle. Elle étoffe la gamme des BMW X d'un nouveau concept automobile innovant et définit le plaisir de conduire BMW tant vanté d'une manière bien à elle.

Un six cylindres en ligne en guise de motorisation de pointe et trois diesels confèrent de nombreuses facettes à la joie au volant. Grâce à BMW EfficientDynamics, ils savent convaincre par la relation performances/consumation la plus avantageuse dans le peloton concurrentiel. Se contentant d'une moyenne de 5,2 litres de carburant aux 100 kilomètres et n'émettant que 136 grammes de CO₂ par kilomètre, c'est avant tout la BMW X1 sDrive18d qui montre le niveau d'efficacité que des technologies innovantes permettent aussi d'atteindre sur des véhicules de cette catégorie.

En faisant preuve de sa force d'innovation et de son flair pour les souhaits fort différenciés de la clientèle, BMW reprend ainsi une fois de plus un rôle de pionnier dans la concurrence.

«Comme toute BMW X, la BMW X1 symbolise, elle aussi, l'avancée dans un nouveau segment de marché clairement défini», dit le Dr Klaus Draeger, membre du Directoire de la société BMW AG chargé du développement.

4 **Style: sportivité polyvalente et élégance pleine d'assurance.**



- **Sportivité typique de la marque grâce à des proportions élancées.**
- **Les traits caractéristiques d'un modèle BMW X.**
- **Un intérieur généreux aux couleurs naturelles et vives.**

«Le style de la BMW X1 incarne un esprit jeune, l'amour de l'activité spontanée et la polyvalence typique des BMW X.»

Adrian van Hooydonk, styliste en chef de BMW Group

Une agilité hors du commun et une sportivité polyvalente caractérisent les qualités routières de la BMW X1. Ces caractéristiques s'expriment aussi à travers le style de sa carrosserie. Celui-ci visualise tout aussi clairement l'élégance pleine d'assurance et la fonctionnalité des plus simple du véhicule. L'avant, les flancs et l'arrière se fondent les uns dans les autres, alors que des lignes marquantes créent des transitions fluides entre les différents éléments de la carrosserie.

Bien que les dimensions de sa carrosserie soient inférieures à celles des modèles BMW X6, BMW X5 et BMW X3, la cinq portes de 4,45 mètres de long se révèle très clairement être une BMW X, quel que soit l'angle sous lequel on l'observe. Des passages de roue aux formes carrées, le traité marquant des surfaces et les naseaux BMW bien droits signalent la robustesse. Parmi les traits typiques des BMW X, citons aussi la garde au sol accrue et la bande de protection étroite délimitant le bas de la carrosserie. Ils ne laissent aucun doute sur l'aptitude de la BMW X1 à évoluer aussi souverainement hors piste. Les barres de toit proposées en option soulignent la polyvalence fonctionnelle du véhicule.

Les proportions élancées soulignent le caractère sportif.

Le long capot moteur, le porte-à-faux avant réduit, le grand empattement de 2,76 mètres et la lunette arrière inclinée sont à la base des proportions élancées attestant le caractère sportif de la BMW X1. La BMW X1 possède par ailleurs d'excellentes qualités aérodynamiques se manifestant notamment dans un coefficient de pénétration dans l'air c_x de 0,32 sur les modèles BMW X1 sDrive20d, BMW X1 xDrive18d et BMW X1 sDrive18d.

Avec son bouclier musclé et les naseaux BMW qui s'y encastrant sans joint, la partie avant dégage une grande prestance. Les passages de roue évasés et le capot moteur fortement sculpté, parcouru par des lignes au traité marquant convergeant vers les naseaux, confèrent un air particulièrement vigoureux à la BMW X1. Biaisés en haut par une ligne tranchante et possédant une bande lumineuse accentuant la largeur, les phares ronds doubles typiques de BMW donnent un regard particulièrement perçant à la partie avant. L'encadrement des phares au traité tridimensionnel discret fait encore mieux ressortir leurs contours. Les antibrouillards placés haut aux extrémités du bouclier avant comme sur toute BMW X sont enfoncés dans celui-ci. Tout aussi typique des BMW X, le bouclier divisé se compose d'un élément peint dans la couleur de la carrosserie et d'une partie inférieure en matière synthétique noire inusable qui fait partie de la protection dans la partie basse de la carrosserie. Les surfaces peintes du bouclier avant descendent particulièrement loin de chaque côté. Elles dirigent ainsi le regard vers les roues et accentuent la bonne assise du véhicule sur la route. De plus, en dessous de la grande prise d'air, une protection anti-encastrement de couleur gris argent souligne l'appartenance du véhicule à la famille des modèles BMW X.

Trois lignes marquantes déterminent la silhouette de la BMW X1. Associé à la ligne de bas de caisse très légèrement ascendante, le coup de gouge parcourant les flancs à hauteur des ouvrants de porte en montant fortement vers l'arrière donne naissance à un dessin cunéiforme dynamique. Une ligne de carre expressive, évoluant entre les deux, ajoute des touches particulières découlant de son tracé d'abord plongeant au niveau de la porte avant, puis légèrement ascendant avant de partir dynamiquement vers le haut juste avant le passage de roue arrière. Cette ligne se poursuit dans le pourtour graphique du «pli Hofmeister», typique de toute BMW, à l'embase du montant arrière. La ligne de carre et le graphisme des vitres forment ainsi une unité optique qui donne un air particulièrement agile et compact à la BMW X1.

Des passages de roue musclés et des lignes horizontales soulignent la largeur de la partie arrière au modelé raffiné. Le traité des surfaces se démarque par des galbes doux. Le bord inférieur du hayon reprend le tracé de la ligne de carre parcourant les flancs. En revanche, des lignes incisives caractérisent la réinterprétation des optiques arrière en L typiques de la marque. Comme sur les phares et le bord arrière des vitres arrière latérales, leur pourtour extérieur présente un traité mettant encore mieux en relief leur contours. Sur la poupe de la BMW X1, la partie inférieure du pare-chocs fait également partie de la protection bordant le véhicule sur tout le pourtour. De plus, une protection anti-encastrement de couleur gris argent accentue le naturel robuste distinguant tous les modèles BMW X.

Parée de la X Line disponible en option, la BMW X1 se démarque par une expression particulièrement vive. Cette finition comprend des inserts de couleur gris argent pour les boucliers avant et arrière ainsi que les bas de caisse ; s'y ajoute une lame peinte qui divise la prise d'air inférieure sur toute sa largeur. En association avec la finition X Line disponible sur demande, les barres de toit optionnelles sont proposées en une variante soit noire mate soit anodisée gris argent.

Style intérieur : raffiné, moderne, fonctionnel, généreux.

Des éléments graphiques fort expressifs, des surfaces décoratives généreuses et des lignes dynamiques confèrent une note sportive et jeune à l'intérieur de la BMW X1. Le tableau de bord présente plusieurs niveaux superposés créés par des lignes horizontales. Accentuant l'effet de largeur, cette structure stratifiée qui se retrouve aussi dans les revêtements de porte souligne la sensation d'espace généreux régnant à bord. Arborant lui aussi un nouveau look, l'écran de contrôle du système de commande iDrive optionnel s'intègre harmonieusement dans le tableau de bord.

La position assise rehaussée typique des modèles BMW X facilite l'accès à bord. Ayant une meilleure vue sur la circulation, le conducteur gagne de plus en souveraineté. Cette impression se trouve renforcée par le fait que son regard tombe sur le tableau de bord légèrement bombé vers l'avant. Le traité asymétrique de la console centrale ainsi que du tableau de bord au niveau du poste de conduite confère une nouvelle empreinte à l'orientation vers le conducteur typique de la marque. La forme donnée à la console centrale se traduit par une séparation claire et nette entre l'espace conducteur et l'espace dédié au passager avant. La délimitation rehaussée de la console côté passager souligne cette structure et accentue ainsi encore plus l'orientation du levier de vitesse et du bouton multicommandes du système de commande iDrive optionnel vers le conducteur. Les éléments de commande de la climatisation et du système audio sont légèrement inclinés vers le conducteur. De plus, une bande de couleur contrastée prenant naissance dans la partie inférieure du tableau de bord embrasse le combiné d'instruments avec sa visière et dirige ainsi le regard sur la route. Le bouton start/stop est logé sur la face intérieure de cette bande inclinée vers le conducteur.

Sept coloris sont au choix pour la carrosserie de la BMW X1 dans un premier temps. Dans l'habitacle, les stylistes misent sur des teintes vives et naturelles, la grande variété des finitions proposées laissant beaucoup de latitude à une personnalisation selon le goût personnel de chacun. En alternative aux garnitures de sièges de série en tissu Elektra, la gamme des options propose des garnitures en tissu Median à rayures sportives ainsi que la sellerie

Nevada. Le client peut faire son choix parmi sept couleurs intérieures et cinq variantes différentes pour les inserts décoratifs pour mettre une touche soit particulièrement sportive, soit particulièrement moderne, extravertie ou élégante à la BMW X1.

La BMW X1 est de plus proposée dans la finition design Cool Elegance comprenant notamment des sièges sport habillés de cuir de couleur Oyster avec un passepoil noir et jaune pour le dossier ainsi qu'un insert décoratif en bois clair Wave. La partie inférieure du tableau de bord et la console centrale adoptent également la couleur Oyster.

5 Expérience au volant: une agilité qui ne cesse de fasciner.



- **Première du système xDrive dans le segment des compactes.**
- **Davantage d'agilité en virage grâce à la répartition variable du couple moteur.**
- **Variantes d'accès à la gamme dotées de la propulsion typiquement BMW.**

«La BMW X1 montre de manière impressionnante combien le plaisir de conduire peut être intense au volant d'une automobile du segment des compactes.»

Heinz Krusche, chef du service Évaluation dynamisme de conduite

Avec la BMW X1, le plaisir de conduire caractéristique distinguant les modèles BMW X se voit pour la première fois transposé au segment des compactes. L'expérience unique au volant résulte de l'alliance entre des moteurs puissants et des liaisons au sol d'une technique ultramoderne qui, outre un essieu avant et un essieu arrière de conception sophistiquée, se vantent d'une direction précise exempte d'influences de la transmission ainsi que de freins performants. La maniabilité et l'agilité sont aussi favorisées par la répartition équilibrée des charges sur les essieux. Le comportement routier de la BMW X1 est marqué par une sportivité fascinante que le conducteur expérimente sous une forme typée BMW X, due surtout à la position assise rehaussée qu'il prend au volant.

Le système de transmission intégrale intelligent BMW xDrive assure, quant à lui, la transmission souveraine du couple, en fonction de la situation de conduite et ce aussi en dehors des rubans asphaltés. La transmission intégrale permanente gérée par l'électronique favorise le dynamisme de la BMW X1 au même titre que la stabilité et la motricité du véhicule. Sur les deux modèles d'accès à la gamme particulièrement économiques, la BMW X1 sDrive20d et la BMW X1 sDrive18d, par contre, le couple est envoyé exclusivement à l'essieu arrière. La propulsion permet de découvrir aussi cette forme de transmission typique de BMW dans le segment des compactes. Indépendamment du type de transmission, toutes les variantes de la BMW X1 bénéficient du système d'assistance qu'est le Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) enrichi du Contrôle de traction dynamique (DTC).

Agilité maximale grâce à des liaisons au sol d'une technique moderne et à une structure de carrosserie solide.

Le comportement routier de la BMW X1 qui se distingue par l'agilité, la précision et la souveraineté, résulte directement de l'excellente technique de son train de roulement et de la structure particulièrement solide de sa carrosserie. À l'avant, les modèles à transmission intégrale affichent un essieu à jambes de suspension à articulation double et poussants, alors que la BMW X1 sDrive20d et la BMW X1 sDrive18d reçoivent un essieu avant à articulation double et tirants en aluminium. En association avec l'essieu arrière à cinq bras et doubles triangles obliques séparés mis en œuvre sur tous les modèles, l'équilibre entre sportivité et agrément de conduite ainsi obtenue est optimal. La direction hydraulique à crémaillère comprend une assistance dosée avec précision. La fonction Servotronic asservie à la vitesse, proposée en option sur tous les modèles à transmission intégrale, facilite encore les manœuvres.

Les systèmes de freinage performants de la BMW X1 assurent d'excellentes décélérations. En fonction de la motorisation, les quatre disques de frein affichent des dimensions différentes, et suivant le modèle, les freins avant sont à étrier flottant ou du type cadre. Toutes les variantes de modèles de la BMW X1 sont équipées en série de jantes de 17 pouces en acier ou en aluminium. La dotation standard inclut un indicateur de dégonflage, des pneus antidéjantage (runflat) qui permettent au conducteur de poursuivre son trajet jusqu'à un garage même avec un pneu entièrement à plat sont disponibles en option.

Première de la transmission intégrale intelligente dans le segment des compactes.

En répartissant le couple de manière variable entre les roues avant et arrière, le système de transmission intégrale permanente BMW xDrive favorise tant l'agilité que la traction souveraine sur un sol meuble. Grâce aux qualités convaincantes de ce système, BMW est aujourd'hui le constructeur le plus prisé au monde de véhicules à quatre roues motrices dans le segment de grand prestige. Maintenant, la transmission intégrale intelligente fait son entrée sur un véhicule de la catégorie des compactes. Via une boîte de transfert avec un embrayage multidisques piloté par l'électronique, xDrive envoie à tous moments le couple moteur à celui des deux essieux dont les roues bénéficient de la meilleure adhérence au sol, en tenant compte de la situation momentanée et en dosant le couple avec précision.

La transmission intégrale est aussi interconnectée avec le Contrôle dynamique de la stabilité (DSC) et la gestion moteur sur la BMW X1. Des capteurs sur les roues détectent immédiatement tout patinage. Le système

peut alors moduler la répartition du couple en quelques fractions de seconde. Cette réaction intervient avant même qu'une roue se mette à patiner et contrecarre ainsi très tôt et efficacement toute tendance au survirage ou au sous-virage. En virage, une part plus importante du couple moteur est dirigée vers l'essieu arrière alors même que la voiture est en état stable, afin d'augmenter la maniabilité du véhicule et supprimer tout sous-virage. Pour assurer la meilleure propulsion possible, la répartition de base à raison de 40 pour cent à l'avant pour 60 à l'arrière est rétablie dès la sortie du virage. Dans des situations de conduite exigeantes, la répartition du couple via xDrive vise également à assurer une stabilité optimale. Celle-ci n'est rétablie par des interventions individuelles sur les freins et une réduction de la puissance moteur gérées par le DSC que lorsque la nouvelle répartition du couple s'avère être insuffisante.

Outre la fonction ABS, le Contrôle dynamique du freinage DBC et le Contrôle du freinage en courbe CBC, le Contrôle dynamique de la stabilité DSC comprend aussi sur la BMW X1 le mode DTC ou Contrôle de traction dynamique favorisant la motricité. Ce mode relève les seuils d'intervention du régulateur de la stabilité et facilite ainsi le démarrage dans de la neige profonde ou sur du sable en laissant légèrement patiner les roues. Sur la BMW X1 xDrive28i, les fonctionnalités du DSC sont complétées entre autres par la fonction freins secs, une compensation antifading et un assistant au démarrage.

En option et en association avec le tarage sport du train de roulement également disponible sur demande, le Contrôle de performance veille sur toutes les variantes à transmission intégrale de la BMW X1 à une intervention bien dosée sur les freins et une compensation de couple via la gestion électronique interconnectée du système xDrive, ce qui permet, sur un revêtement, sur un revêtement glissant ou dans les virages négociés à une allure particulièrement dynamique, de combattre efficacement toute tendance au sous-virage dès qu'elle s'amorce et d'augmenter la maniabilité. Dès que les roues avant commencent à se dérober vers l'extérieur du virage, la roue arrière à l'intérieur du virage est freinée de manière ciblée via la gestion électronique interconnectée des systèmes xDrive et DSC. En même temps, la perte de propulsion qui y est liée est compensée par une augmentation de la puissance débitée.

BMW X1 sDrive20d et BMW X1 sDrive 18d avec la propulsion typique de BMW.

Le six cylindres en ligne essence d'une puissance de 190 kW (258 ch) ainsi que le quatre cylindres diesel à BMW TwinPower Turbo d'une puissance de 150 kW (204 ch) sont associés au système xDrive. Les deux autres moteurs

diesel peuvent aussi être accouplés à la transmission aux roues arrière. Les modèles BMW X1 sDrive20d et BMW X1 sDrive18d permettent de vivre l'expérience de conduite caractéristique des automobiles BMW qui est unique dans le segment des compactes et à ce jour proposée seulement sur la BMW Série 1. De plus, ces modèles se distinguent par une consommation et des émissions particulièrement basses.

Contrairement à la traction qui est d'usage dans le segment des compactes et dans la concurrence élargie de la BMW X1, la propulsion assure des démarrages particulièrement dynamiques, évite toute influence de la transmission sur la direction et favorise de plus une répartition équilibrée des charges sur les essieux. Par ailleurs, un véhicule à transmission aux roues arrière profite des forces d'inertie liées à l'accélération. Vu la répartition dynamique des charges sur essieux, l'essieu avant est délesté – ce qui peut amener les roues à patiner sur une traction – alors que le couple que les roues arrière peuvent transmettre augmente. Un chargement élevé a également une action positive sur la motricité parce que le poids supplémentaire pèse sur l'essieu moteur et améliore ainsi le contact avec la route.

6 Ensemble mécanique : plus de puissance, plus de variété, plus d'efficacité.



- **BMW X1 sDrive18d, la championne du segment en termes de consommation et de rejets de CO₂.**
- **Six cylindres en ligne de 190 kW (258 ch) comme motorisation de pointe.**
- **De vastes mesures BMW EfficientDynamics, telle que la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques du moteur.**

«Avec la BMW X1, nous proposons aussi dans ce segment un surplus d'efficacité et de dynamisme – et sur chaque modèle la meilleure combinaison entre les deux.»

Wolfgang Hall, chef du service Développement moteurs diesel

Les modèles BMW X offrent une forme particulière du plaisir de conduire typique de la marque. La BMW X1 marie cette expérience avec une efficacité inégalée par ses concurrentes. La BMW X1 sDrive20d et la BMW X1 sDrive18d sont en effet les premiers véhicules de leur genre pouvant se targuer d'émissions de CO₂ inférieures à 140 grammes par kilomètre selon le cycle de conduite européen. Les autres variantes de modèle savent également convaincre par un rapport absolument favorable entre le plaisir au volant et la consommation de carburant. S'en portent garants des moteurs d'un rendement exceptionnel ainsi que de multiples mesures BMW EfficientDynamics que les véhicules embarquent de série – comme à l'habitude chez BMW – dans une combinaison spécifique à chaque modèle.

Elles comprennent la récupération de l'énergie de freinage, l'aérodynamique optimisée, la construction légère intelligente, le couple conique arrière à mise en température optimisée ainsi que la gestion des périphériques asservie aux besoins réalisée par exemple sur la pompe à carburant électrique ou le compresseur débrayable de la climatisation. Les modèles à boîte manuelle reçoivent la fonction d'arrêt et de redémarrage automatiques du moteur Auto Start Stop ainsi que l'indicateur de changement de rapport. Une nouvelle boîte de transfert à rendement optimisé a été développée pour la transmission intégrale xDrive. Le moteur animant la BMW X1 xDrive28i dispose de plus d'une pompe à huile à gestion cartographique. Toutes les variantes de la BMW X1 satisfont la norme Euro 5.

Motorisation de pointe : six cylindres en ligne avec carter en magnésium et aluminium et distribution VALVETRONIC.

C'est la BMW X1 xDrive28i qui assure le rôle du sportif de haut niveau dans son segment. Son six cylindres en ligne à essence mobilise une puissance maximale de 190 kW (258 ch) à 6 600 tr/mn. Le moteur de 3,0 litres de cylindrée atteint son couple maximal de 310 Newtons-mètres entre 2 600 et 3 000 tr/mn. Fort d'un carter en magnésium et aluminium, de la distribution VALVETRONIC entièrement variable et du système double VANOS de calage en continu des arbres à cames, il se distingue par un poids très bas, par le velouté et la facilité de monter dans les tours typiques des six cylindres BMW ainsi que par une réponse optimisée aux bas régimes.

La mise en œuvre de magnésium sur le carter de vilebrequin et d'arbres à cames de construction légère gérés par des unités VANOS en aluminium confère au six cylindres un poids extrêmement faible vu sa catégorie de puissance. La distribution VALVETRONIC s'est établie à l'échelle mondiale sur de nombreux moteurs BMW en tant que mesure particulièrement efficace pour l'augmentation de l'efficacité. Le système autorise de régler la levée des soupapes d'admission en continu. Le papillon d'étranglement utilisé sur les moteurs des générations précédentes est ainsi superflu. Les pertes par pompage sont réduites à un minimum. La réponse du moteur est également optimisée parce que la gestion de la masse d'air requise pour la combustion intervient au sein même et non pas à l'extérieur du moteur, ce qui élimine les volumes morts. L'exploitation de l'énergie contenue dans le carburant est ainsi particulièrement efficace, la courbe de couple corsée et la réponse du moteur optimale. De plus, le système de calage entièrement variable des arbres à cames d'admission et d'échappement, double VANOS, assure le débit d'un couple élevé dès les bas régimes.

Départ arrêté, la BMW X1 xDrive28i passe en 6,8 secondes à 100 km/h et atteint une vitesse maximale de 205 km/h (230 km/h avec le réglage haute vitesse proposé en option). L'efficacité du six cylindres et de vastes mesures réduisant la consommation et les émissions se traduisent par une consommation moyenne de 9,4 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et des rejets de CO₂ de 219 grammes par kilomètre.

Quatre cylindres diesel d'un punch débordant grâce à la technologie BMW TwinPower Turbo.

Le quatre cylindres diesel à BMW TwinPower Turbo et injection directe à rampe commune de la quatrième génération confère à la fois d'impresionnantes reprises et une efficacité exemplaire à la BMW X1 xDrive23d. Le moteur tout aluminium de 2,0 litres de cylindrée délivre une puissance de

150 kW (204 ch) à 4 400 tr/mn ainsi qu'un couple maximal de 400 Newtons-mètres, disponible entre 2 000 et 2 250 tr/mn.

Le système de suralimentation qui agit selon le principe du Twin Turbo variable confère une réponse d'une spontanéité fascinante à ce moteur. À bas régimes, c'est d'abord un petit turbo qui entre en action. Grâce à son faible moment d'inertie, il déploie son effet dopant sans délai, au moindre enfoncement de l'accélérateur. Au fur et à mesure que le régime augmente, il est doublé par un deuxième turbocompresseur plus grand. Un volet régulateur de la turbine répartit le flux des gaz d'échappement de manière variable sur les deux turbocompresseurs. Le système est piloté par une gestion moteur électronique particulièrement performante. Les injecteurs piézo-électriques agissant à une pression pouvant atteindre 2 000 bars garantissent, quant à eux, une injection ultraprécise du gazole. De concert avec la pression d'injection particulièrement élevée, la disposition des injecteurs et des soupapes permet de doser le carburant de manière parcimonieuse et d'assurer une combustion homogène. Ce qui apporte une contribution considérable à la réduction des émissions brutes.

La BMW X1 xDrive23d parcourt le zéro à 100 km/h en 7,3 secondes. Sa vitesse maximale s'établit à 205 km/h (223 km/h avec le réglage haute vitesse proposé en option). Ces performances routières sportives s'accompagnent d'une consommation moyenne de 6,3 litres aux 100 kilomètres selon le cycle de conduite européen et d'émissions de CO₂ de 167 grammes par kilomètre.

Base d'une efficacité hors norme : le quatre cylindres diesel à injection directe à rampe commune suralimenté par turbocompresseur.

Fort d'un turbocompresseur à géométrie d'admission variable et d'une injection à rampe commune faisant appel à des injecteurs piézo-électriques produisant une pression maximale de 1 800 bars, le deuxième quatre cylindres diesel proposé pour la BMW X1 développe une puissance de 130 kW (177 ch) à 4 000 tr/mn et un couple maximal de 350 Newtons-mètres débité entre 1 750 et 3 000 tr/mn. Ce diesel tout aluminium dont la cylindrée est également de 2,0 litres propulse la BMW X1 xDrive20d et la BMW X1 sDrive20d en respectivement 8,4 et 8,1 secondes de zéro à 100 km/h. Les deux modèles filent à une vitesse maximale de 205 km/h que le réglage haute vitesse optionnel permet de porter à 213 km/h sur la BMW X1 xDrive20d et à 218 km/h sur la BMW X1 sDrive20d.

La consommation et les émissions des deux modèles convainquent tout autant : selon le cycle européen, la consommation moyenne se monte à 5,8 litres aux 100 kilomètres sur la BMW X1 xDrive20d et à 5,3 litres sur la

BMW X1 sDrive20d. Les rejets de CO₂ se chiffrent à respectivement 153 et 139 grammes par kilomètre.

L'accès à l'univers des BMW X est encore plus économique avec le quatre cylindres diesel de 105 kW (143 ch) animant les modèles BMW X1 xDrive18d et BMW X1 sDrive18d. Ce moteur dispose également d'une injection directe à rampe commune et d'un turbocompresseur à géométrie d'admission variable. Il délivre son couple maximal de 320 Newtons-mètres dans une plage de régimes comprise entre 1 750 et 2 500 tr/mn et atteint sa puissance maximale à un régime de 4 000 tr/mn. La BMW X1 xDrive18d s'élance en 10,1 secondes de 0 à 100 km/h, la BMW X1 sDrive18d se contente de 9,6 secondes. La vitesse maximale s'établit à respectivement 195 et 200 km/h. La BMW X1 xDrive18d consomme une moyenne de 5,7 litres aux 100 kilomètres et rejette 150 grammes de CO₂ par kilomètre. Dans le classement de la consommation et des émissions, c'est la BMW X1 sDrive18d qui se hisse en tête avec une consommation moyenne de 5,2 litres aux 100 kilomètres et des émissions de CO₂ de 136 grammes par kilomètre.

Boîte automatique à six rapports brillant par des réactions et des temps de passage de rapport très courts.

En dotation standard, la BMW X1 xDrive28i et la BMW X1 xDrive23d reçoivent une boîte automatique à six rapports. Cette boîte automatique qui est proposée en option sur la BMW X1 xDrive20d, en alternative à la boîte mécanique à six rapports de série, ne bénéficie pas seulement à l'agrément de conduite, mais favorise aussi le comportement agile de la BMW X compacte.

La caractéristique sportive s'explique avant tout par la transmission directe, l'embrayage de prise directe fermant directement après le démarrage. Elle est créée par le convertisseur de couple de technique moderne à amortisseur de torsion intégré, qui évite tout patinage superflu et, par là, toute perte de puissance. Il en résulte une impression correspondant à celle ressentie au volant de voitures à boîte mécanique. Grâce à des réactions et à des passages de rapports très rapides, la boîte convertit spontanément chaque mouvement de l'accélérateur. Grâce à un accès direct au rapport cible, il ne faut même pas compter de temps supplémentaire lorsqu'on saute un ou plusieurs rapports au rétrogradage. De plus, la fonction Steptronic de la boîte automatique permet au conducteur de gérer les changements de vitesses manuellement.

7 Carrosserie et sécurité : fonctionnalité moderne et protection fiable.



- **Cinq places assises confortables, capacités de transport généreuses.**
- **Dossiers de sièges arrière réglables en inclinaison et rabattables dans un rapport de 40/20/40.**
- **Protection intégrale des occupants grâce à une structure de carrosserie solide et à des airbags frontaux, latéraux et protège-tête.**

«La BMW X1 offre une fonctionnalité inspirante. Cela signifie que c'est vraiment génial d'utiliser ses multiples possibilités.»

Peter Kirst, chef de projet BMW X1.

La polyvalence compte parmi les traits caractéristiques essentiels de toute BMW X. Elle s'exprime à travers les qualités routières qui marient le dynamisme fascinant sur route avec une motricité souveraine sur le terrain et à travers une carrosserie répondant aux utilisations les plus diverses grâce à un espace intérieur généreux et modulable. La BMW X1 séduit, elle aussi, par un habitacle spacieux et par une multitude de possibilités créant un confort de voyage maximal sur toutes les places ou procurant des capacités de transport accrues, en fonction de la situation.

La cinq places qui fait 4,45 mètres de long pour 1,80 mètre de large et 1,55 mètre de haut accueille jusqu'à cinq occupants. Sur les trois vraies places à l'arrière, les passagers voyagent dans le confort même sur des distances plus longues. Bien qu'elle affiche des proportions élancées, la BMW X1 se targue d'une garde au toit particulièrement élevée à l'arrière face à la concurrence. Le concept de sa carrosserie satisfait de plus aux plus hautes exigences en matière de protection des occupants. Avec sa structure de carrosserie résistante aux chocs et son équipement sécuritaire complet, la BMW X1 remplit les conditions requises pour réussir avec brio tous les essais de collision importants actuellement en vigueur dans le monde.

Volumes de rangement variés, compartiment à bagages modulable en fonction des besoins.

De nombreux rangements ouverts et autres vide-poches, des porte-gobelets sur la console centrale ainsi que de grands bacs ouverts dans les portes

intégrant des logements pour des bouteilles soulignent le caractère fonctionnel de la BMW X1. Le compartiment à bagages comprend deux grands rangements aménagés latéralement derrière les passages de roue dans le plancher ainsi que des porte-sacs et œilletons d'arrimage. Un volume de rangement intercalaire et le bac multifonction, superposés sous le plancher du compartiment à bagages, se prêtent au rangement de menus objets. Le pack rangements proposé en option comprend un accoudoir central à l'arrière, un range-lunettes intégré dans le ciel de pavillon côté conducteur, des filets sur le dos des sièges avant ainsi que des sangles d'arrimage dans les bacs de porte. À l'avant, l'accoudoir central est équipé d'un porte-gobelet enfichable et d'une prise électrique, à l'arrière, il comprend deux porte-gobelet. Une autre connexion électrique à portée de main des passagers arrière est logée dans le cache de la console centrale. Le pack rangements inclut de plus des séparateurs permettant de compartimenter le volume de rangement intercalaire ainsi que des sangles d'arrimage, un filet à bagages et une autre prise électrique dans le compartiment à bagages.

La banquette arrière aux dimensions généreuses offre des places confortables à trois passagers. De plus, quelques gestes suffisent pour adapter l'intérieur de la BMW X1 aux exigences de transport les plus diverses. Le grand hayon, la section d'ouverture large et le seuil de chargement abaissé facilitent aussi le chargement d'objets encombrants. L'inclinaison du dossier de la banquette arrière peut se régler sur de multiples positions, sur une plage de 30 degrés. Lorsque le dossier se trouve en position verticale (position de chargement), le volume du compartiment de chargement passe de 420 litres à 480. Le dossier étant fractionnable dans un rapport de 40/20/40, le compartiment offre de nombreuses autres configurations. Lorsque seule la partie médiane est rabattue, elle libère une grande trappe de chargement qui permet de ranger deux sacs de golf de 46 pouces, quatre paires de skis ou deux snowboards. Lorsque le dossier de la banquette arrière est entièrement rabattu, le compartiment à bagages atteint un volume de 1 350 litres.

Outre un sac de transport pour la trappe de chargement, des barres de toit en aluminium, un pré-équipement pour un support de bagages arrière et un dispositif d'attelage avec boule amovible sont disponibles sur demande. Le poids remorquable maximal de la BMW X1 est de 2 000 kilogrammes (BMW X1 sDrive20d, BMW X1 xDrive18d et BMW X1 sDrive18d : 1 800 kg).

Toit de verre panoramique : faire entrer la lumière et l'air frais à son gré.

Le toit de verre panoramique proposé en option sur la BMW X1 crée une ambiance particulièrement lumineuse à bord et permet de régler l'apport d'air frais aux grés des occupants. La surface vitrée de ce toit constitué de

deux panneaux est de 97 centimètres en longueur et de 90,5 centimètres en largeur ; le toit s'ouvre sur 48,5 centimètres. Le panneau de verre arrière étant solidaire de la structure, il apporte une contribution supplémentaire à la rigidité du véhicule. L'intégration harmonieuse de la surface vitrée dans la peau extérieure du véhicule est une autre particularité. Elle est réalisée grâce au mouvement galbé sur le bord avant de l'élément de verre qui est aligné sur le bord avant du toit.

Comme le panneau de verre avant, le ciel de pavillon coulissant masquant le toit de verre panoramique est à commande électrique. Sa face intérieure correspond au décor du ciel de pavillon et se fond ainsi harmonieusement dans l'ambiance intérieure. L'unité de commande est intégrée dans le ciel de pavillon avec les touches de commande de l'éclairage intérieur.

Carrosserie résistante aux chocs et six airbags.

La carrosserie extrêmement résistante à la torsion de la BMW X1 repose sur le concept de la construction légère intelligente qui comprend entre autres la mise en œuvre ciblée d'aciers à haute et à très haute résistance. Le choix des matériaux tout comme l'agencement et la géométrie des longerons, traverses et autres supports visent une sécurité maximale en cas de collision tout en favorisant l'optimisation du poids et une agilité maximale du véhicule. Les forces introduites en cas de collision frontale sont déviées par plusieurs voies dites de transmission d'efforts, afin de répartir les forces élevées libérées dans l'impact et de réduire les contraintes ponctuelles agissant sur l'habitacle robuste.

La dotation standard à bord de la BMW X1 ne comprend pas seulement des airbags frontaux et des airbags latéraux, mais aussi des airbags rideaux protège-tête couvrant les places avant et arrière. Tous les sièges de la BMW X1 sont dotés d'une ceinture de sécurité à trois points et enrouleur automatique. Sur les places avant, celle-ci intègre un limiteur d'effort des sangles et un prétensionneur. Les places arrière sont de plus dotées en série d'une fixation ISOFIX pour sièges enfants. Tous les systèmes de retenue sont pilotés par un cerveau électronique central.

Des zones de déformation contrôlée sur le bloc avant tiennent compte d'exigences élevées en matière de protection des piétons. En outre, le capot moteur de la BMW X1 possède des zones de déformation absorbant de l'énergie ainsi que d'un mécanisme cinématique souple à charnière.

Éclairage diurne de série, phares bi-xénon en option.

Les phares ronds doubles de série sur la BMW X1 incluent aussi une fonction d'éclairage de jour. Des phares bi-xénon intégrant des feux de position et

l'éclairage diurne dans les anneaux en couronne typiques de BMW sont proposés en option. Ils sont combinés avec des guide-lumière à leds pour les optiques arrière qui visualisent particulièrement bien la forme en L des feux arrière.

Outre l'assistant pleins phares et le capteur de pluie, la BMW X1 peut aussi se doter sur demande de l'éclairage directionnel adaptatif sur lequel l'orientation des faisceaux lumineux est asservie à l'angle de braquage et suit ainsi le tracé de la route. Les feux-stop adaptatifs avertissent intensément les usagers de la route suivant la BMW X1 si celle-ci est amenée à freiner en catastrophe.

8 Dotation et accessoires : création d'un supplément de plaisir au volant.



- **Des options haut de gamme soulignent le caractère de grand prestige.**
- **Interconnexion parfaite grâce à des services innovants signés BMW ConnectedDrive.**
- **Nouvelle génération du système de commande iDrive, partie intégrante des systèmes de navigation Business et Professional.**

«Des équipements que l'on cherche en vain même dans le haut de gamme sont à la base du caractère de grand prestige de la BMW X1.»

Hildegard Wortmann, responsable de la gestion produits, modèles BMW X.

Avec le lancement commercial de la BMW X1, une nouvelle forme du plaisir de conduire entre désormais aussi dans le segment des compactes. Outre la sportivité typique de la marque et le naturel tout aussi fonctionnel que robuste d'une BMW X, le niveau de qualité et les équipements haut de gamme d'une voiture de grand prestige en sont les caractéristiques. La BMW X1 souligne sa position d'exception par une vaste dotation standard ainsi que par des options supplémentaires qui hissent l'expérience de conduite, le confort et l'individualité de ce véhicule à un niveau inédit dans la catégorie des compactes.

La dotation standard de la BMW X1 comprend une climatisation. En alternative, le client peut opter pour une climatisation automatique avec réglage séparé de la température côté conducteur et côté passager. Celle-ci comprend un capteur d'ensoleillement, une fonction anti-buée automatique et un circuit automatique de mise en recirculation de l'air. La mise en service du compresseur de la climatisation est asservie aux besoins et fonction de la situation de conduite. Il est possible de réduire automatiquement sa consommation d'énergie pour de brefs moments sans que les occupants du véhicule ne s'en aperçoivent, lorsque le conducteur appelle la puissance moteur maximale pour une accélération particulièrement fulgurante.

En fonction de la situation, le pack éclairage optionnel permet de créer un éclairage chaleureux ou fonctionnel à bord du véhicule. Il comprend un éclairage d'ambiance, des spots de lecture à l'avant et à l'arrière, des miroirs

de courtoisie éclairés côté conducteur et passager, des éclaireurs de plancher ainsi qu'un éclairage des ouvrants de porte.

Les sièges standard équipant la BMW X1 sont réglables en hauteur du côté tant conducteur que passager. Des sièges sports, un réglage électrique des sièges avec fonction mémoire ainsi qu'un chauffage pour les sièges conducteur et passager sont proposés en option. Sur la BMW X1 xDrive28i et la BMW X1 xDrive23d, le volant gainé cuir est de série. Sur les autres variantes de modèle, ce volant qu'il est par ailleurs possible de doter de touches multifonctions, est disponible en option. En outre, la BMW X1 xDrive28i et la BMW X1 xDrive23d peuvent aussi recevoir des palettes au volant permettant au conducteur de sélectionner manuellement les rapports de la boîte automatique lorsque le mode Steptronic correspondant est activé.

La chaîne audio de série ne comprend pas seulement six haut-parleurs et un lecteur CD, mais aussi une prise auxiliaire AUX-In pour des sources de musique externes ; en option, un baladeur numérique et d'autres supports de données peuvent être intégrés dans le système de divertissement embarqué via une interface USB. Le système audio ambiophonique harman/kardon procure, quant à lui, un plaisir audio sublime. Il comprend onze haut-parleurs ainsi qu'un amplificateur numérique à neuf canaux, une restitution ambiophonique du son et un égaliseur asservi à la vitesse. Un haut-parleur central logé dans le tableau de bord, des haut-parleurs cen-traux des graves particulièrement puissants ainsi que des haut-parleurs des médiums et des aigus à membrane en aluminium créent une image sonore particulièrement différenciée restituant le moindre détail.

Système de commande iDrive et systèmes de navigation offrant une panoplie unique de fonctions.

En association avec le système de navigation Business ou Professional, la BMW X1 se voit doter du système de commande iDrive de la dernière génération qui se distingue par le bouton multicommandes et les touches d'accès direct sur la console centrale, des touches d'appel dites favorites logées en dessous de la façade de commande de la climatisation et un écran de contrôle de 6,5 ou de 8,8 pouces. Cet écran retransmet aussi l'image prise par la caméra de recul disponible en option. La caméra qui vient compléter les capteurs du détecteur d'obstacles Park Distance Control également optionnel, facilite les manœuvres effectuées avec la BMW X1.

La dotation avec un système de navigation permet de plus d'utiliser la commande vocale et d'enrichir l'équipement d'une interface bluetooth pour téléphones mobiles ou l'intégration des fonctions de communication et de

musique de smartphones. Elle permet aussi de faire appel aux nombreux services de BMW ConnectedDrive.

Occupant une position ergonomique optimale, le bouton iDrive reconçu permet de choisir et d'activer les différentes fonctions dans le confort et de manière intuitive par des mouvements de basculement, de rotation et de pression standardisés. L'image du bouton multicommandes sur l'écran de contrôle facilite l'orientation dans l'enchaînement des opérations de commande tout autant que la disposition graphique claire des menus sous forme de fenêtres superposées. Tous les menus sont structurés selon le même schéma, si bien qu'aucune période d'apprentissage n'est nécessaire.

Les touches d'accès direct juxtaposées au bouton multicommandes permettent de passer sans détour et donc très vite aux fonctions CD, radio, téléphone et navigation. Elles sont complétées par trois touches d'instruction : «MENU», «BACK» et «OPTION». De plus, les huit touches d'appel favorites placées en position centrale sur le tableau de bord permettent non seulement de mettre en mémoire et d'appeler directement des stations radio, numéros de téléphone ou destinations pour la navigation, mais aussi d'autres points de menu proposés par l'iDrive.

Sur le système de navigation Business et sur le système de navigation Professional, les cartes représentées en haute définition sur l'écran de contrôle sont combinées avec des flèches pour guider le conducteur à destination. La représentation des cartes en plein écran sur le système Professional offre un aperçu extrêmement détaillée de la région sillonnée par la voiture. Les cartes routières ainsi que différents symboles peuvent prendre la forme de graphiques tridimensionnels. Il est de plus possible d'afficher une carte altimétrique. Des curiosités sélectionnées le long de l'itinéraire emprunté sont mises en relief sous forme de graphiques photoréalistes. Une carte de prévisualisation facilite la sélection de la destination.

En alternative à l'affichage plein écran, il est possible d'activer une fenêtre d'assistance sur l'écran de contrôle. Celle-ci offre des vues supplémentaires indépendantes de la carte principale. L'utilisateur a la possibilité de définir les contenus de cette fenêtre à l'aide d'une sélection prédéterminée qui comprend par exemple une indication de l'ordinateur de bord ou l'affichage de détails du programme de divertissement. La commande vocale optimisée du système de navigation Professional permet, quant à elle, de choisir les destinations de voyage particulièrement vite et confortablement. Pour la première fois, une seule instruction vocale suffit pour transmettre entièrement la destination au système de navigation. Les indications vocales relatives à la ville, à la rue et au numéro de la rue sont saisies en bloc par le système et

attribuées en conséquence. De plus, la reconnaissance vocale permet aussi de choisir la source audio souhaitée et même la recherche de titres de musique en mémoire sur le disque dur embarqué.

Interconnexion parfaite : BMW ConnectedDrive sur la BMW X1.

Le nombre des services optionnels que BMW ConnectedDrive propose au conducteur d'une BMW X1 est fascinant. BMW ConnectedDrive assure une transmission ciblée et adaptée à la situation d'informations contribuant à amplifier le confort à bord, à optimiser la sécurité de tous les occupants et à permettre l'utilisation de propositions d'infodivertissement modernes. Dans le cadre de BMW ConnectedDrive, des systèmes d'aide au conducteur innovants ainsi que des services de mobilité complexes d'une étendue unique au monde sont mis à la disposition de l'automobiliste.

Le régulateur de vitesse avec fonction de freinage, un système optionnel sur la BMW X1, intervient sur la gestion moteur, la sélection des rapports et les freins afin de maintenir constante la vitesse prédéterminée par le conducteur. Le système enregistre en permanence les valeurs d'accélération transversale du véhicule et si besoin est, il déclenche une réduction de la vitesse en intervenant sur la gestion moteur et le système de freinage pour éviter toute perte de confort en virage. Le cas échéant, la descente contrôlée est également pilotée par une intervention sur les freins, même si le véhicule tracte une remorque.

Grâce au service BMW Assist, BMW ConnectedDrive fournit au client une aide précieuse adaptée aux besoins de l'utilisateur dans nombre de situations, que ce soit avant même le départ, en cours de route ou une fois arrivé à destination. BMW Assist comprend les services suivants : l'Appel d'urgence évolué avec localisation automatique du véhicule, des infos route élargies, un vaste service de renseignement ainsi que le canal de communication interactif «Mon Info», y compris la fonction «send to car». BMW TéléServices permettent, entre autres, de convenir automatiquement d'un rendezvous pour l'entretien du véhicule. À cet effet, les données relevées par le système de diagnostic embarqué Condition Based Service sur l'état des pièces d'usure sont transmises par téléphone au partenaire SAV de BMW. En outre, les nouvelles téléfonctions de BMW ConnectedDrive permettent désormais à l'échelle mondiale de verrouiller et de déverrouiller les portières via téléphone et de localiser le véhicule au mètre près.

BMW Routes est une autre fonction mise à disposition comme partie intégrante de BMW ConnectedDrive. Avant de partir en voyage, cette fonction permet de composer des itinéraires individuels à l'aide du planificateur de voyage sur Internet. Dans un deuxième temps, les itinéraires mis en mémoire

peuvent être transmis directement au système de navigation embarqué via BMW Online ou bien à l'aide d'une clé USB. Le système de navigation amènera ensuite le conducteur à bon port sur l'itinéraire choisi et lui propose de plus des informations supplémentaires sur les curiosités le long de la route empruntée.

9 Production : la fabrication intégrée garantit qualité et flexibilité.



- **La production de l'Usine BMW de Leipzig dessert le marché mondial.**
- **Un nouvel atelier d'emboutissage enrichi d'une unité de fabrication des portes et capots renforce le site de production.**
- **Usine BMW de Leipzig : niveau élevé dans la protection de l'environnement et l'assurance qualité.**

«La fabrication de la BMW X1 conformément aux souhaits formulés par les clients dans notre usine dans la région Leipzig/Halle est une profession de foi claire en faveur du site automobile qu'est l'Allemagne. C'est ainsi que la cadette de la famille des BMW X contribuera à long terme à assurer les emplois à l'Usine BMW de Leipzig.»

Frank-Peter Arndt, membre du Directoire de BMW AG responsable de la production.

La production de la BMW X1 est assurée exclusivement par l'Usine BMW de Leipzig qui desservira le marché mondial. Pour la première fois, une BMW X est ainsi construite sur un site allemand au sein du réseau de production mondial de BMW Group. L'Usine BMW de Leipzig, qui a été inau-gurée en 2005, construit aussi les versions trois portes, coupé et cabriolet de la BMW Série 1 ainsi que la berline de la BMW Série 3. Structures de fabrication et de travail hautement flexibles, respect des normes écologiques modernes et niveau de qualité élevé – voilà les caractéristiques particulières distinguant ce site de production.

Cette année, un nouvel atelier d'emboutissage complété par une unité de fabrication des portes et capots entrera en service dans l'enceinte de l'Usine BMW de Leipzig. Outre cette extension, l'intégration de la production de la BMW X1 contribue de manière déterminante à renforcer le site et, par là, à assurer les emplois à long terme.

Conditions de départ idéales grâce à des structures flexibles.

Parmi les particularités de l'Usine BMW de Leipzig, il convient de citer la possibilité de préparer le démarrage de la production de la BMW X1 dans l'atelier de ferrage, l'atelier de peinture et le hall de montage sans interrompre le fonctionnement normal de l'usine. S'en porte par exemple garante la structure «en peigne» unique du hall de montage. Elle crée les conditions

préalables pour allonger certains «doigts» du bâtiment de manière flexible afin d'intégrer à peu de frais des opérations de production supplémentaires.

Les conditions pour lancer aussi la production de la BMW X1 sans anicroches sont donc réunies. L'Usine BMW de Leipzig témoigne ainsi une fois de plus de sa grande expertise dans le démarrage de la production de nouveaux modèles. En l'espace de trois ans seulement, les versions trois portes, coupé et cabriolet de la BMW Série 1 avaient été intégrées dans la gamme de fabrication. Et à chaque fois, la qualité ainsi que l'efficacité dans la fabrication ont, d'emblée, atteint un excellent niveau.

Dans l'assemblage des caisses en blanc ainsi que dans l'atelier de peinture et le hall de montage, tous les modèles construits à l'Usine BMW de Leipzig passent sur les mêmes chaînes. Pour la BMW X1, on intègre désormais aussi le montage des composants de la transmission dans le déroulement des opérations. De plus, une station de montage automatique du grand toit de verre panoramique de la BMW X1 a été installée et intégrée dans le déroulement des opérations. Seul dans la fabrication des sous-ensembles dans l'atelier de ferrage, certains composants destinés à des modèles différents sont réalisés sur des surfaces distinctes. Il est ainsi possible d'exploiter les capacités de production flexibles de manière optimale, en fonction de la situation du marché.

Bâtiment central primé par un prix d'architecture.

Le site et l'infrastructure de l'Usine BMW de Leipzig offrent des conditions idéales pour faire partir une partie importante des véhicules produits par la voie ferrée. Le rattachement direct au réseau ferroviaire permet aussi la livraison de marchandises par ce biais. Le site étant aussi relié directement à l'autoroute, les camions et autres poids lourds assurant les transports qui restent n'ont pas besoin de traverser les villages environnants.

L'Usine BMW de Leipzig est née dans un parc industriel au nord de la ville saxonne. Le volume d'investissement a été d'environ 1,3 milliard d'euros. Sur une surface totale de quelque 208 hectares, les bâtiments occupent environ 50 hectares.

Les bâtiments de fabrication sont disposés autour de l'ensemble des bâtiments d'administration, de service et de communication. L'édifice central est l'œuvre de l'architecte renommée Zaha Hadid. Il relie les zones de production par des chemins courts et offre de l'espace pour se rencontrer et communiquer. En 2005, il s'est vu décerner entre autres le Prix de l'architecture de la ville de Leipzig et le renommé Prix allemand de l'architecture pour son style caractéristique.

La production de série de la BMW Série 3 Berline a démarré le 1^{er} mars 2005, suivie deux ans plus tard par celle de la BMW Série 1 trois portes. Depuis septembre 2007, la BMW Série 1 Coupé sort également de l'Usine BMW de Leipzig, alors que la BMW Série 1 Cabriolet s'y est jointe au mois de décembre de la même année. Grâce à des modèles d'aménagement du travail et des systèmes de travail en équipe flexibles, l'Usine BMW de Leipzig produit actuellement jusqu'à 730 véhicules par jour, en fonction des besoins. Le travail est effectué sur la base de la «formule BMW pour le travail» qui permet de moduler les temps de fonctionnement des installations à l'intérieur d'une fourchette allant de 60 à 140 heures par semaine. Il est ainsi possible de s'adapter à court terme à un programme de production modifié tout en maintenant les investissements à un faible niveau.

Plus de 4 600 emplois chez BMW et ses fournisseurs externes.

L'Usine BMW de Leipzig est conçue comme un site de production avec un centre d'approvisionnement intégré pour des fournisseurs externes. Les pièces sous-traitées et ensembles préassemblés destinés aux modèles produits sur ce site arrivent ainsi aux chaînes de montage par la voie la plus courte. À l'heure actuelle, le nombre total des emplois dans l'enceinte de l'usine est de plus de 4 600.

Le service logistique interne de l'usine déplace quelque 10 000 m³ de matériel par jour. Plus de 80 pour cent des pièces sont acheminées en juste-à-temps, c'est-à-dire exactement au moment où elles sont requises, et juste en séquence, c'est-à-dire exactement dans l'ordre requis pour le montage de la voiture concernée. Sur des galeries de convoyage spéciales d'une longueur totale de 600 mètres, les caisses en blanc et les caisses peintes traversent le bâtiment central à plusieurs reprises. Avec ce concept, BMW rompt avec la séparation traditionnelle entre administration et production et permet aussi au personnel administratif de découvrir directement ce qui se passe dans la production.

Un nouvel atelier d'emboutissage enrichi d'une unité de fabrication des portes et capots favorise une structure de fabrication efficace et écologique.

L'extension de l'Usine BMW de Leipzig, dont l'achèvement est imminent, contribue à augmenter encore l'efficacité de la production et à optimiser la chaîne logistique. Le nouvel atelier d'emboutissage complété par une unité de fabrication de composants, érigé grâce à un investissement d'environ 100 millions d'euros, assure la fabrication des portes ainsi que des capots avant et arrière dont la majeure partie a jusqu'ici été fournie par d'autres usines BMW. La suppression de longs transports a en même temps un impact positif sur les effets écologiques du processus de fabrication. Sur la BMW X1,

ces composants sortent également des nouvelles installations de fabrication. Le nouvel atelier d'emboutissage est un complément judicieux à l'atelier de ferrage de l'usine. Et les effectifs sur le site de Leipzig se voient une nouvelle fois étoffés d'une centaine de personnes.

Normes de qualité et d'environnement élevées à l'Usine BMW de Leipzig.

Site de fabrication ultramoderne, l'Usine BMW de Leipzig applique des procédés particulièrement écologiques. C'est ainsi qu'à l'atelier de peinture ne sont utilisés que des peintures hydrosolubles et vernis transparents en poudre écocompatibles. La récupération de chaleur intégrée évite de gaspiller des ressources précieuses et aide à produire de manière très économique.

Le contrôle qualité revêt un rôle central dans le processus de fabrication à l'Usine BMW de Leipzig. À l'instar de tous les sites de BMW Group, les normes auxquelles la qualité des produits et prestations doit répondre sont sévères. Les structures de l'usine, les installations techniques et la qualification des collaborateurs visent systématiquement la production de produits de grand prestige.

10 Fiche technique.

BMW X1 xDrive28i, BMW X1 xDrive23d, BMW X1 xDrive20d, BMW X1 xDrive18d.

		BMW X1 xDrive28i	BMW X1 xDrive23d	BMW X1 xDrive20d	BMW X1 xDrive18d
Carrosserie					
Nombre de portes (de places)		5/5	5/5	5/5	5/5
Longueur/largeur/hauteur (à vide)	mm	4 454/1 798/1 545	4 454/1 798/1 545	4 454/1 798/1 545	4 454/1 798/1 545
Empattement	mm	2 760	2 760	2 760	2 760
Voie AV/AR	mm	1 500/1 529	1 500/1 529	1 500/1 529	1 500/1 529
Diamètre de braquage	m	11,8	11,8	11,8	11,8
Capacité réservoir	env. l	63	61	61	61
Syst. de refroidissement, chauffage	l	8,5	7,9	7,5 (7,9 ¹⁾)	7,5
Huile moteur ²⁾	l	6,5	5,2	5,2	5,2
Huile de B.V.	l	Remplissage à vie	Remplissage à vie	Remplissage à vie	Remplissage à vie
Huile de différentiel AR	l	Remplissage à vie	Remplissage à vie	Remplissage à vie	Remplissage à vie
Poids à vide selon UE/DIN	kg	1 685 / 1 610	1 670 / 1 595	1 650 / 1 575 (1 660 / 1 585 ¹⁾)	1 615 / 1 540
Charge utile	kg	550	550	550	550
PTMA	kg	2 180	2 160	2 130 (2 145 ¹⁾)	2 120
Charge autorisée sur essieu AV/AR	kg	1 030/1 180	1 015/1 160	1 010/1 165	940/1 160
Poids remorquable					
freiné (12%)/non freiné	kg	2 000/750	2 000/750	2 000/750	1 010/1 170
Charge autorisée sur toit/crochet d'attel.	kg	75/80	75/80	75/80	75/80
Volume du coffre selon DIN 70020	l	420 à 1 350	420 à 1 350	420 à 1 350	420 à 1 350
Coeff. de traînée x maître-couple	cx x S	0,33 x 2,34	0,33 x 2,34	0,33 x 2,34	0,32 x 2,34
Moteur					
Type/nbr de cylindres/de soupapes		en ligne/6/4	En ligne/4/4	en ligne/4/4	en ligne/4/4
Gestion moteur		MSV80	DDE71	DDE71	DDE71
Cylindrée	cm ³	2 996	1 995	1 995	1 995
Course/alésage	mm	85,0/88,0	84,0/90,0	84,0/90,0	84,0/90,0
Rapport volumétrique	/1	10,7	16,5	16,5	16,5
Carburant		RON 91 à 98	gazole	gazole	gazole
Puissance	kW/ch	190/258	150/204	130/177	105/143
à un régime de	tr/mn	6 600	4 400	4 000	4 000
Couple	Nm	310	400	350	320
à un régime de	tr/mn	2 600	2 000 à 2 250	1 750 à 3 000	1 750 à 3 000
Système électrique					
Capacité batterie/position	Ah/-	80/comp. à bagages	80/comp. à bagages	80/comp. à bagages	80/comp. à bagages
Puissance alternateur	AW	180/2 520	180/2 520	180/2 520	180/2 520
Train de roulement					
Suspension AV		Essieu à jambes de suspension à articulation double et poussants			
Suspension AR		Essieu à guidage sur point central avec bras longitudinaux et doubles triangles obliques			
	mm	Freins à disque à étrier flottant à piston unique			
Diamètre		348 x 30, ventilé	330 x 24, ventilé	312 x 24, ventilé	312 x 24, ventilé
Frein à disque AV		Freins à disque type Freins à disque à étrier flottant à piston unique cadre à piston unique			
Diamètre		348 x 30, ventilé	330 x 24, ventilé	312 x 24, ventilé	312 x 24, ventilé
Frein à disque AR		Freins à disque à étrier flottant à piston unique			
Diamètre	mm	336 x 22, ventilé	330 x 20, ventilé	300 x 20, ventilé	300 x 20, ventilé
Systèmes d'aide à la conduite		DSC comprenant ABS, ASC, DBC, DTC, Contrôle de performance			
Direction		assistée à crémaillère			
Démultiplication totale direction	/1	18,46	18,46	18,46	18,46
Type de B.V.		B.V.A. à 6 rapports	B.V.A. à 6 rapports	B.V.M. à 6 rapports (opt. : B.V.A. à 6 rapp.)	B.V.A. à 6 rapports
Démultiplication B.V.I	/1	4,065	4,171	5,140 (4,171 ¹⁾)	5,140
II	/1	2,371	2,340	2,830 (2,340 ¹⁾)	2,830
III	/1	1,551	1,521	1,804 (1,521 ¹⁾)	1,804
IV	/1	1,157	1,143	1,257 (1,143 ¹⁾)	1,257
V	/1	0,853	0,867	1,000 (0,867 ¹⁾)	1,000
VI	/1	0,674	0,691	0,831 (0,691 ¹⁾)	0,831

	BMW X1 xDrive28i	BMW X1 xDrive23d	BMW X1 xDrive20d	BMW X1 xDrive18d
Pneumatiques AV/AR	225/50 R17 94H	225/50 R17 94H	225/50 R17 94H	225/50 R17 94H
Jantes AV/AR	7,5J x 17 alliage léger	7,5J x 17 alliage léger	7,5J x 17 alliage léger	7,5J x 17 acier

Performances routières

Rapport poids/puissance (poids à vide selon DIN)	kg/kW	8,5	10,6	12,1 (12,2 ¹)	14,7
Puissance au litre	kW/l	63,4	75,2	65,2	52,6
Accélération 0 à 100 km/h	s	6,8	7,3	8,4 (8,6 ¹)	10,1
0 à 1000 m	s	27,0	28,2	29,5 (29,7 ¹)	31,7
en 4 ^e /5 ^e 80 à 120 km/h	s	-/-	-/-	7,2/9,1	8,7/10,2
Vitesse maxi.	km/h	205 (230 ³)	205 (223 ³)	205 (213 ³)	195

Consommation selon cycle

Cycle urbain ECE	l/100	13,0	7,8	7,0 (7,7 ¹)	6,7
Cycle extra-urbain EUDC	l/100	7,3	5,5	5,1 (5,4 ¹)	5,1
Moyenne ECE +EUDC	l/100	9,4	6,3	5,8 (6,2 ¹)	5,7
CO ₂	g/km	219	167	153 (164 ¹)	150

Autres

Norme antipollution respectée		Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Angle d'attaque/de fuite	°	18,0/21,5	18,0/22,2	18,0/22,2	18,0/22,2
Angle ventral	°	16,8	16,8	16,8	16,8
Garde au sol au poids à vide	mm	194	194	194	194
Transmission intégrale permanente/ répartition du couple		variable	variable	variable	variable

Fiche technique valable pour les marchés ACEA / données concernant l'homologation en partie pour l'Allemagne seulement (poids)

¹) Valeurs entre parenthèses pour boîte automatique

²) Huile à la vidange

³) avec réglage haute vitesse (spécifique aux différents marchés)

Fiche technique.

BMW X1 sDrive20d, BMW X1 sDrive18d.

		BMW X1 sDrive20d	BMW X1 sDrive18d
Carrosserie			
Nombre de portes (de places)		5/5	5/5
Longueur/largeur/hauteur (à	mm	4 454/1 798/1 545	4 454/1 798/1 545
Empattement	mm	2 760	2 760
Voie AV/AR	mm	1 500/1 529	1 500/1 529
Diamètre de braquage	m	11,3	11,3
Capacité réservoir	env. l	61	61
Syst. de refroidissement,	l	7,5	7,5
Huile moteur ²⁾	l	5,2	5,2
Huile de B.V.	l	Remplissage à vie	Remplissage à vie
Huile de différentiel AR	l	Remplissage à vie	Remplissage à vie
Poids à vide selon UE/DIN	kg	1.565 / 1.490	1.545 / 1.470
Charge utile	kg	550	550
PTMA	kg	2.045	2.030
Charge autorisée sur essieu	kg	940/1 160	940/1 155
Poids remorquable			
freiné (12%/non freiné)	kg	1 800/750	1 800/750
Charge autorisée sur	kg	75/80	75/80
Volume du coffre selon DIN	l	420–1 350	420–1 350
Coeff. de traînée x maître-	cx x S	0,32 x 2,34	0,32 x 2,34
Moteur			
Type/nbr de cylindres/de		en ligne/6/4	en ligne/4/4
Gestion moteur		DDE71	DDE71
Cylindrée	cm ³	1 995	1 995
Course/alésage	mm	84,0/90,0	84,0/90,0
Rapport volumétrique	/1	16,5	16,5
Carburant		gazole	gazole
Puissance	kW/ch	130/177	105/143
à un régime de	tr/mn	4 000	4 000
Couple	Nm	350	320
à un régime de	tr/mn	1 750–3 000	1 750–2 500
Système électrique			
Capacité batterie/position	Ah/-	80/comp. à bagage	80/comp. à bagage
Puissance alternateur	AW	180/2.520	180/2.520
Train de roulement			
Suspension AV		Essieu à articulation double et tirants en aluminium	
Suspension AR		Essieu à guidage sur point central avec bras longitudinaux et doubles triangles obliques	
Frein à disque AV	mm	Freins à disque à étrier flottant à piston unique	
Diamètre		312 x 24, ventilé	312 x 24, ventilé
Frein à disque AR		Freins à disque à étrier flottant à piston unique	
Diamètre	mm	300 x 20, ventilé	300 x 20, ventilé
Systèmes d'aide à la conduite		DSC comprenant ABS, ASC, DBC, DTC	
Direction		assistée à crémaillère	
Démultiplication totale direction	/1	16,13	16,13
Type de B.V.		B.V.A. à 6 rapports	B.V.A. à 6 rapports
Démultiplication B.V.I	/1	5,140	4,002
II	/1	2,830	2,108
III	/1	1,804	1,380
IV	/1	1,257	1,000
V	/1	1,000	0,780
VI	/1	0,831	0,645
AR	/1	4,638	3,187
Démultiplication pont AR	/1	2,64	3,23
Pneumatiques AV/AR		225/50 R17 94H	225/50 R17 94H

		BMW X1 sDrive20d	BMW X1 sDrive18d	
Performances routières				
Rapport poids/puissance (poids à vide selon DIN)		kg/kW	11,5	14,0
Puissance au litre		kW/l	65,2	52,6
Accélération	0 à 100	s	8,1	9,6
	0 à 1000 m	s	28,8	30,8
en 4 ^e /5 ^e	80 à 120	s	7,0/8,9	8,2/10,9
Vitesse maxi.		km/h	205 (218 ³⁾)	200
Consommation selon				
Cycle urbain ECE		l/100	6,4	6,1
Cycle extra-urbain EUDC		l/100	4,7	4,7
Moyenne ECE +EUDC		l/100	5,3	5,2
CO ₂		g/km	139	136
Autres				
Norme antipollution respectée			Euro 5	Euro 5
Angle d'attaque/de fuite		°	18,0/22,2	18,0/22,2
Angle ventral		°	16,8	16,8
Garde au sol au poids à vide		mm	194	194

Fiche technique valable pour les marchés ACEA / données concernant l'homologation en partie pour

l'Allemagne seulement (poids)

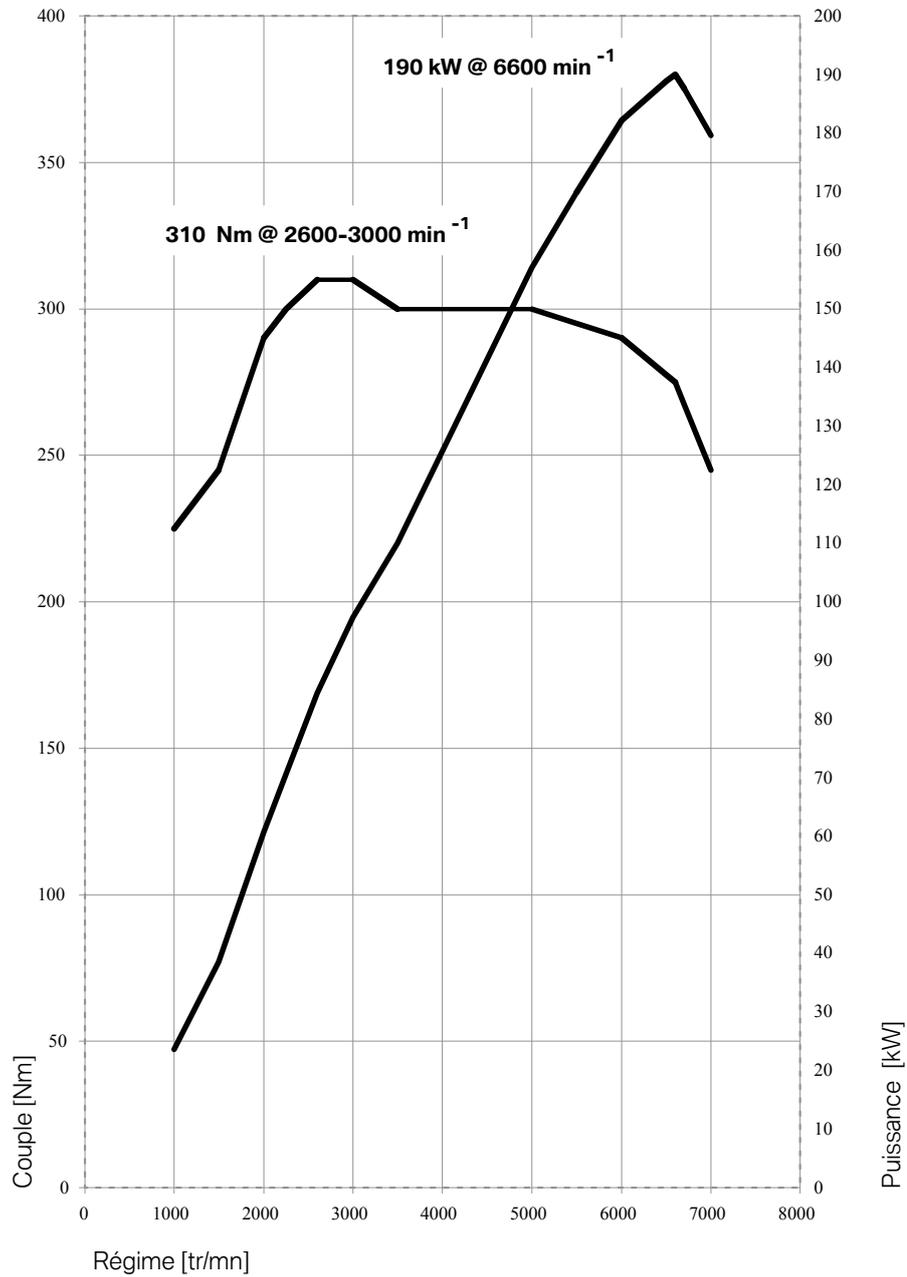
¹⁾ Valeurs entre parenthèses pour boîte automatique

²⁾ Huile à la vidange

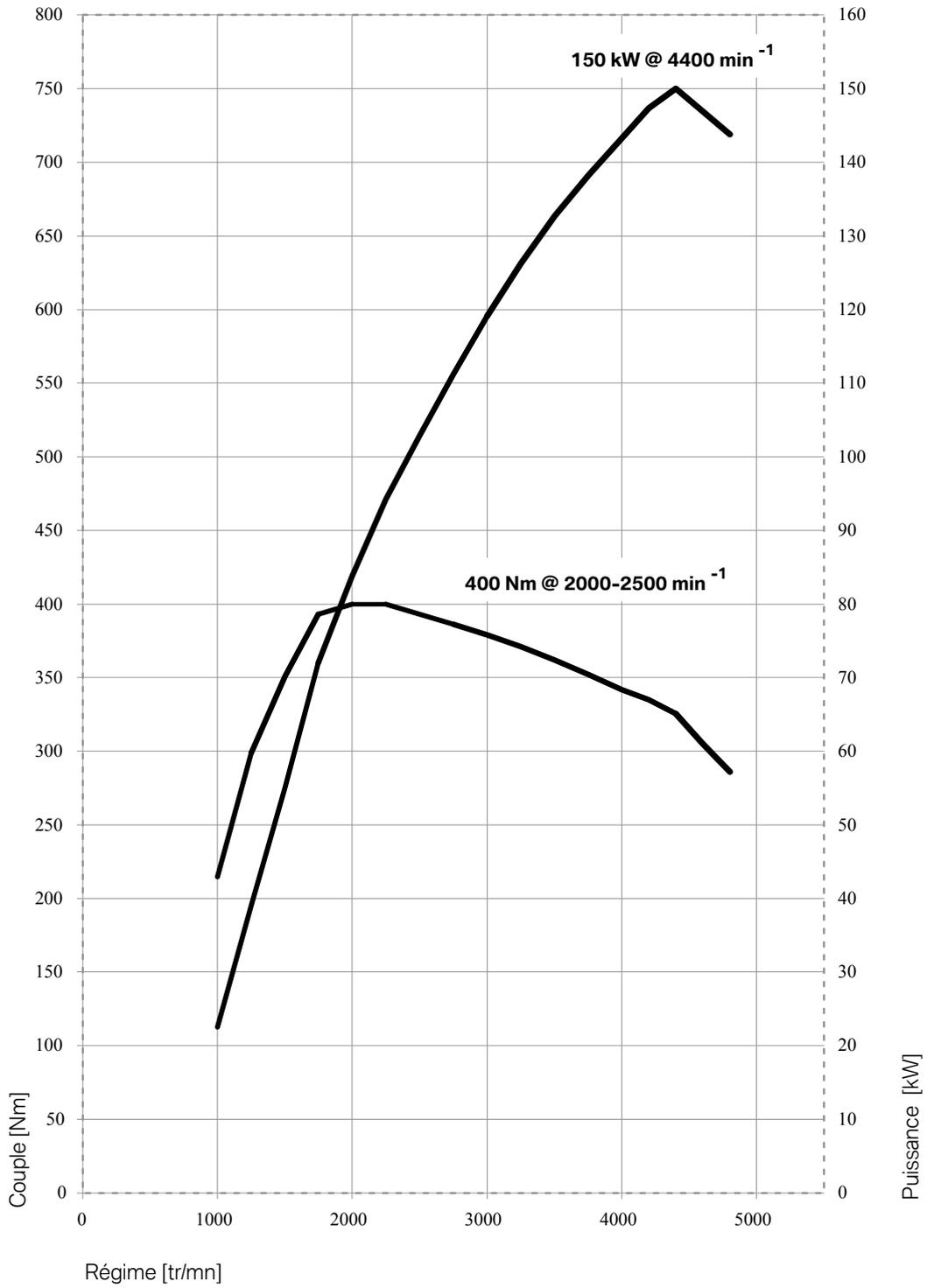
³⁾ avec réglage haute vitesse (spécifique aux différents marchés)

11 Caractéristiques de puissance et de couple.

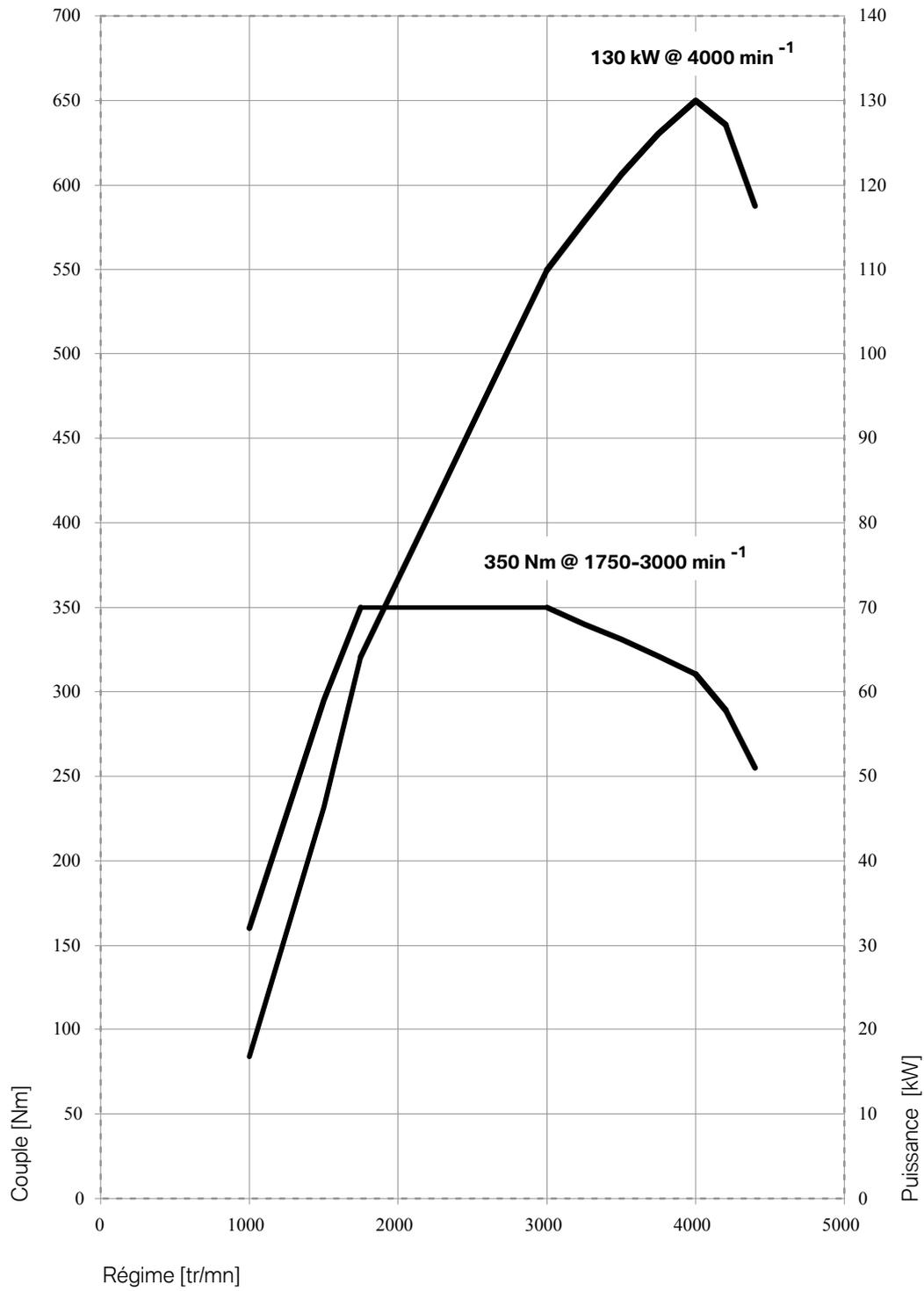
BMW X1 xDrive28i.



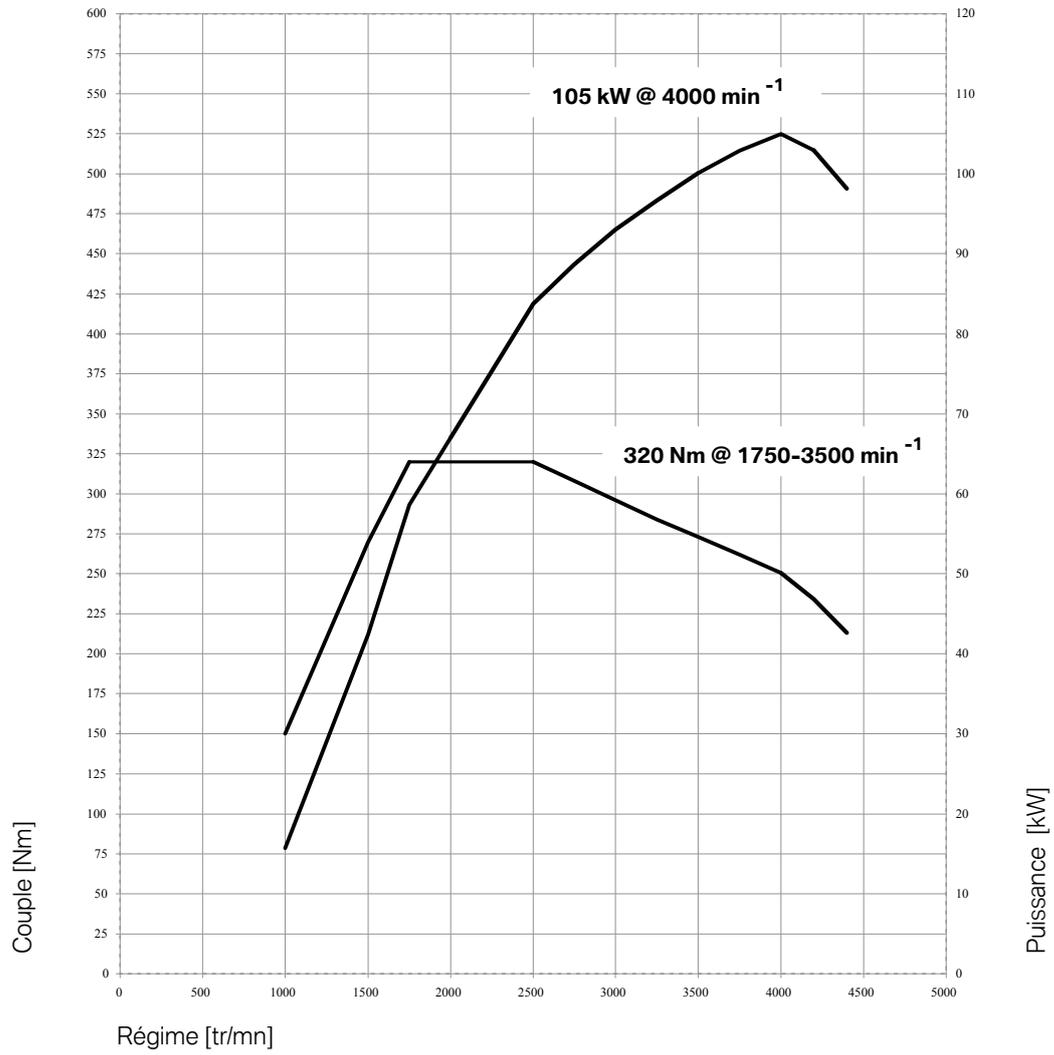
BMW X1 xDrive23d.



BMW X1 xDrive20d.
BMW X1 sDrive20d.



**BMW X1 xDrive18d,
BMW X1 sDrive18d.**



12 Dimensions extérieures et intérieures.

